

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

La Défense, le 30 MARS 2015

Direction des services de transport

Sous-direction de la sécurité et de la régulation ferroviaires

Bureau de la sécurité des transports guidés

Nos réf. : 150317\_Orcines (63)-CFCrémaillère du Puy de Dôme\_Réponse SRF1

Vos réf. : rapport final BEA-TT 2012-15 du 4 mars 2015

Affaire suivie par : Marc DAVID

Tél. : 01 40 81 71 80 - Fax : 01 40 81 17 22

Courriel : marc1.david@developpement-durable.gouv.fr

Le sous-directeur de la sécurité et de la régulation ferroviaires

à

Monsieur le directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre

**Objet** : suites données à la recommandation faite à la DGITM par le BEA-TT dans son rapport d'enquête technique n°2012-15 sur le déraillement d'un train du chemin de fer à crémaillère « Le Panoramique des Dômes » survenu le 28 octobre 2012 à Orcines (63)

**PJ** :

Le rapport d'enquête transmis par le BEA-TT concernant l'accident du chemin de fer à crémaillère desservant le sommet du Puy-de-Dôme comprend la recommandation suivante adressée à la DGITM :

« Modifier la législation afin d'étendre aux trains à crémaillère implantés en zone de montagne l'application de la réglementation relative aux systèmes de transport guidé en lieu et place de celle afférente aux remontées mécaniques.

Pour le moins, si une telle modification législative ne devait intervenir, renforcer les conditions d'agrément des maîtres d'œuvre appelés, en application de l'article R. 342-4 du code du tourisme, à intervenir sur les trains à crémaillère afin qu'elles garantissent une connaissance et une expérience approfondies de leur part en matière de technologies et de modes d'exploitation de type ferroviaire. »

Cette recommandation, qui préconise à court terme une adaptation de la réglementation de sécurité relative aux trains à crémaillère, est parfaitement cohérente avec les actions que j'ai demandé à mes services de mener.

Le rapport d'enquête met en lumière un problème de compétence en matière de maîtrise d'œuvre de remontées mécaniques dans le cas de la technologie des trains à crémaillère, aux caractéristiques principalement ferroviaires. Aussi doit-on renforcer la compétence des experts dans ce domaine spécifique.

Pour ce faire il convient d'identifier le train à crémaillère comme une catégorie d'installation distincte de la catégorie des installations de remontées mécaniques complexes pour la délivrance de l'agrément de maîtrise d'œuvre de remontées mécaniques, et ainsi de modifier l'arrêté du 9 mai 2008 relatif à la procédure d'agrément des maîtres d'œuvre et des vérificateurs des remontées mécaniques et des tapis roulants. Cette modification permettrait un examen plus adéquat des compétences des candidats à l'agrément pour cette technologie de type ferroviaire. Ce chantier réglementaire sera lancé en 2016.

De même, dans le cadre de la révision du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, dont les concertations débiteront au 2<sup>ème</sup> semestre 2015, pour les agréments des organismes qualifiés et pour la partie relative aux remontées mécaniques hors zone de montagne, une catégorie « train à crémaillère » sera identifiée et distinguée de celles du transport à câbles en urbanisme.

Sur le plan de l'exploitation, un renforcement du management de la sécurité des remontées mécaniques est en cours avec l'instauration d'un plan de gestion de la sécurité (PGS), en vue de formaliser les pratiques professionnelles des exploitants, au regard d'une anticipation des risques liés à la conception et à l'exploitation du système, et une approche globale des enjeux de sécurité. Ainsi le PGS visera à apporter en particulier au train à crémaillère un niveau de sécurité comparable à celui que propose le règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) d'un système de transport public guidé. Le PGS sera créé par un décret en Conseil d'État qui modifiera la partie réglementaire du code de tourisme.

Je suis confiant par ailleurs sur la disposition prise par l'exploitant, explicitée en partie 6-2 de votre rapport, qui consiste à provoquer l'arrêt du chemin de fer « Le Panoramique des Dômes » par freinage d'urgence lorsqu'un signal fermé est franchi. Cela devrait avoir pour conséquence une importante réduction du risque de déraillement, du fait de l'impossibilité de talonnage pour ce système, en cas de non respect de la signalisation par le conducteur.

Enfin, je veillerai à modifier, lorsqu'une opportunité se présentera, l'article L342-7 de la partie législative du code du tourisme, qui inclut dans le périmètre des remontées mécaniques les trains à crémaillère, afin que s'applique pour ces derniers la réglementation relative aux systèmes de transport public guidé.

Le sous-directeur de la sécurité et de la  
régulation ferroviaires



Benoît CHEVALIER

