

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS



Service Technique des Remontées
Mécaniques et des Transports Guidés

Département Métros et systèmes Ferroviaires

Saint Martin d'Hères, le 01 septembre 2023

Le directeur

à

Monsieur PONCET Jean-Damien,
Directeur du BEA-TT

Objet : Rapport du BEA-TT sur la dérive de deux véhicules suivie de leur collision avec une locomotive à vapeur sur le train touristique du Coni'fer survenue le 4 juin 2022 à La Cluse-et-Mijoux (25)

Par courrier du 5 juin 2023, vous m'avez transmis le rapport qui conclut l'enquête technique que le BEA-TT a réalisée sur la dérive de deux véhicules suivie de leur collision avec une locomotive à vapeur sur le train touristique du Coni'fer survenue le 4 juin 2022 à La Cluse-et-Mijoux (25).

Vous souhaitez connaître les suites que le STRMTG se propose de donner aux quatre recommandations (R3, R6, R7, R8) et à l'invitation qui lui sont adressées.

Recommandation R3 à l'attention du STRMTG :

Pour chaque réseau de chemin de fer touristique présentant une rampe ou pente, s'assurer que la procédure d'immobilisation des véhicules est formalisée. Le cas échéant, en présence d'un frein continu automatique, elle doit préciser clairement la nécessité de générer une dépression suffisante dans la conduite générale, avant serrage des freins d'immobilisation des véhicules.

Afin de s'assurer du déploiement de cette recommandation, le Strmtg va émettre une recommandation auprès de l'ensemble des exploitants de chemins de fer touristiques demandant explicitement l'intégration de la procédure d'immobilisation dans les règles d'exploitation. Ce courrier vous sera transmis en copie.

Cette exigence sera également ajoutée dans le référentiel technique chemin de fer touristique, actuellement en cours de révision, notamment la spécificité pour les trains équipés de conduite générale de la nécessité de générer une dépression suffisante lors d'immobilisation.



Recommandation R6 à l'attention du STRMTG :

Dans le Référentiel Technique des Chemins de Fer Touristiques, inciter à la distinction entre la fonction de responsable d'exploitation et celle de référent sécurité en l'attribuant autant que faire se peut à deux personnes différentes, répartissant ainsi les enjeux et établissant des responsabilités différentes.

Les structures exploitantes sont très variables d'un réseau à l'autre. On trouve des associations, des sociétés, des personnels bénévoles ou salariés. Ces entités sont rarement comparables à des exploitants de transports guidés urbains.

Le décret 2017-440 STPG distingue d'ailleurs les exigences entre les systèmes soumis au titre V et ceux soumis au titre II. Les premiers doivent répondre à l'article 96 du décret (« Il prévoit également la désignation d'une personne référente pour la sécurité de l'exploitation ») tandis que les seconds répondent aux exigences de l'article 24 (« Le personnel chargé d'évaluer la sécurité relève de services distincts de ceux chargés de l'exécution. ») et du guide d'application Strmtg sur le dispositif permanent de contrôle et d'évaluation du niveau de sécurité.

Ainsi dans le cas des systèmes soumis au titre V, seule la désignation d'un « référent sécurité » est réglementaire.

Ceci étant, le référentiel technique chemin de fer touristique (RT CFT version 6 de janvier 2023) précise que le référent sécurité, selon l'importance du réseau, peut être indépendant du responsable d'exploitation, sans toutefois exiger cette indépendance.

Par ailleurs, dans le cadre de la révision en cours du RT CFT nous prévoyons de renforcer cette notion d'indépendance

Les discussions qui ont déjà pu avoir lieu sur le sujet avec la profession (exploitants affiliés à l'Unecto et non affiliés et experts OQA) s'orientent vers une organisation de principe où les rôles de responsable d'exploitation et de référent sécurité seraient distincts. La confusion deviendrait alors l'exception et serait conditionnée à la fourniture d'un argumentaire justifiant cette impossibilité devra être fournie au service de contrôle. Par ailleurs la révision du RT CFT précisera les missions de second regard attendues par le responsable sécurité sur l'opérationnel.

Le BEA-TT invite également le STRMTG à s'assurer que la manœuvre à la gravité n'est plus en usage sur les réseaux de chemin de fer touristique français.

Le Strmtg va intégrer cette vérification dans la recommandation mentionnée à la réponse à la R3 adressée à l'ensemble des exploitants de chemins de fer touristiques .

Recommandation R7 à l'attention du STRMTG :

Conditionner la mise en service d'un nouveau véhicule sur un réseau de chemin de fer touristique, à la transmission d'une documentation technique la plus fournie possible (d'origine ou établie in situ), au respect du RT CFT notamment la vérification des performances de freinage et à une attestation de formation pour les agents habilités à des fonctions de sécurité sur ce matériel roulant

Le RT CFT comporte déjà dans sa version actuelle, l'exigence de réaliser des essais de freinage d'un nouveau MR : « Des essais de freinage doivent être pratiqués à l'initiative de l'exploitant » (paragraphe 1.1.4), notamment avant la mise en service de nouveau MR.

Il n'est pas prévu de revenir sur cette obligation

Dans le cadre de la révision en cours du RT CFT, il est prévu de renforcer l'information au service de contrôle.

Aujourd'hui, lors de l'intégration d'un nouveau MR sur un réseau, ses caractéristiques sont reportés sur une fiche descriptive synthétique. Cette fiche devra être accompagnée, systématiquement par une attestation de l'atteinte des performances de freinage nécessaire à l'exploitation du réseau en sécurité, et une attestation de formation du personnel ayant des missions de sécurité à l'exploitation de ce matériel. Cette disposition sera expliquée dans la nouvelle version du RT CFT.

D'autre part, cette fiche sera étoffée et complétée par des aspects sécuritaires à renseigner (ex : type de portes, type de système de freinage, présence de VACMA, etc.).

Recommandation R8 à l'attention du STRMTG :

Pour la saison commerciale 2023, s'assurer de l'approbation préfectorale du RSE mis à jour et effectuer au plus tôt une visite de contrôle en exploitation apportant des résultats entièrement satisfaisants. Dans le cas contraire, envisager de proposer au préfet du Doubs de demander à l'exploitant CFTPV du Conifer un diagnostic de sécurité comme prévu à l'article 8614 du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés.

Le règlement de sécurité du Conifer en date du 2 avril 2023 a été approuvée le 16/05/2023 par le Préfet du Doubs. Par la suite, le Bureau Nord Est a effectué une visite de contrôle le 16/06/23.

Le directeur du STRMTG

Daniel PFEIFFER