

Octobre 2021

Collision des deux cabines avec les gares sur le téléphérique de la Saulire à Courchevel (Savoie) survenue le 29 septembre 2021

Fiche de présentation

Le téléphérique de La Saulire

Implanté dans la station de Courchevel, il s'agit d'un téléphérique bicâble à va-et-vient. Cet appareil a été construit en 1984, entre autres par Poma, sur le tracé d'un téléphérique de 1952. Mis en service en 1985, ce téléphérique est exploité par la Société des Trois Vallées (S3V).



Plan des pistes et localisation du téléphérique de La Saulire



Pylône et gare amont

La gare inférieure motrice est à 2 077 m d'altitude. La gare supérieure de tension est à 2 699 m d'altitude. La ligne est longue de 1 658 m, un seul pylône est implanté le long de la ligne.

Les cabines sont mues par un câble tracteur et portées par deux câbles porteurs.

Ce téléphérique permet de transporter au maximum par cabine 142 personnes, en plus du cabinier. C'est la remontée mécanique qui permet d'atteindre le plus haut sommet skiable de la station de Courchevel, La Saulire.



Cabine arrivant dans la gare aval du téléphérique de La Saulire

Les faits

Le mercredi 29 septembre, au cours de la visite annuelle réglementaire (opération de maintenance obligatoire), les deux cabines sont arrivées en gare à vitesse très importante (estimée à 8 m/s soit 30 km/h). Elles sont entrées en collision avec les structures des gares. Ces essais étaient réalisés par trois techniciens de l'exploitant S3V, en présence du Technicien d'Inspection Annuelle de Transcable Halec et d'un agent du STRMTG/Bureau de Savoie. Il n'y a pas eu de blessé.

Les deux cabines sont très endommagées : en gare aval, la cabine s'est encastrée sur environ 1,50 m dans la structure du quai et de la gare ; en gare amont, l'autre cabine est restée coincée dans la structure de la gare, pliant son châssis et sa suspenste. Les attaches au câble tracteur des deux cabines sont également touchées.



Cabine 1, gare aval



Cabine 2, gare amont

Les gares présentent des traverses et des poteaux endommagés. Les câbles porteurs ainsi que les poulies motrices ne présentent visuellement pas de dommage.

Sur proposition du Bureau de Savoie du STRMTG, le Préfet de Savoie a signé une suspension administrative et demandé une expertise par un bureau d'études indépendant.

Les cabines sont en cours de dépose.

Le déroulement des essais

Des réglages et des pré-essais ont été réalisés par les agents de S3V le lundi 27 et mardi 28 septembre, afin de préparer les essais d'inspection annuelle du mercredi 29 septembre. Les données contenues dans l'automate de l'appareil, et notamment la liste des essais réalisés, seront transmises au BEA-TT dès leur extraction. Les plaquettes de frein ont toutes été remplacées le lundi après-midi.

Le mercredi 29 septembre, plusieurs essais ont eu lieu pendant la matinée et à 12 h 10 un dernier essai est lancé sur le frein F2 plein couple à la descente, avec la cabine chargée. Lorsque la cabine atteint le point de pleine pente, au lieu de freiner, rien ne se passe dans l'immédiat puis la vitesse dépasse 11 m/s et continue d'augmenter, le système mécanique de survitesse se déclenche. Le sectionneur de l'armoire de commande est coupé par un agent. La cabine chargée continue de descendre. Des vibrations se font sentir, les agents évacuent le pupitre. La cabine semble ralentir au passage du pylône puis reprendre de la vitesse. Elle ralentit de nouveau en fin de parcours pour s'écraser dans la gare à environ 8 m/s.

Il n'y a pas de témoin dans la gare amont au moment des essais et de la collision.

Ouverture de l'enquête

La collision s'est produite en raison d'une absence de freinage sur le téléphérique.

Le frein qui a été commandé lors du dernier essai ayant conduit à la collision est le frein ultime de l'appareil. Il peut être utilisé en exploitation nominale avec des passagers bien que ce soit très rare.

Le dysfonctionnement ayant conduit à cet événement est non identifié à ce jour. De nombreuses pistes sont envisagées.

Il s'agira notamment de vérifier si la cause est générique ou propre à cet appareil.

Ainsi, du fait de la cause non identifiée ayant conduit à une absence de freinage du téléphérique, du caractère potentiellement générique sur des appareils majeurs, du montant financier important des dommages matériels, cet accident fait l'objet d'une enquête technique du BEA-TT par décision de son directeur du 13 octobre 2021.

L'enquête sera réalisée dans le cadre des articles L.1621-1 à 1622-2 et R.1621-1 à 1621-26 du Code des transports. Elle a pour seul objet de prévenir de futurs accidents et ne vise pas à déterminer des responsabilités. Elle consiste à collecter et analyser les informations utiles pour déterminer les causes exactes et les facteurs contributifs à la survenue de l'accident, en vue de formuler des recommandations de sécurité visant à réduire le risque de répétition d'accident analogue.