

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS



Service Technique des Remontées
Mécaniques et des Transports Guidés

Division Transports à câbles

Nos réf. : 2018/321/DTC/GRI
Affaire suivie par : Gaëtan Rioult
Tél. : 04 76 63 78 77
Courriel : gaetan.rioult@developpement-durable.gouv.fr

Saint Martin d'Hères, le 30 novembre 2018

Le directeur du STRMTG

à

Monsieur le directeur du BEA-TT
BEA-TT
Grande Arche – Paroi Sud
92055 La Défense cedex

Objet : Prévisions concernant les suites données au rapport d'enquête technique du BEA-TT sur l'immobilisation du téléphérique Panoramic Mont Blanc survenue le 08 septembre 2016 à Chamonix

Vous avez diffusé au STRMTG votre rapport d'enquête cité en objet, en lui demandant de vous informer des suites que le service prévoit de donner aux recommandations qui lui sont faites dans ce rapport.

Le présent courrier, basé sur le résultat de discussions au sein de la profession, répond donc à cette demande concernant les recommandations R2 et R4 adressées au STRMTG.

Recommandation R2 sur les effets dynamiques à risques

Afin de répondre à cette recommandation, le STRMTG prévoit la mise en place d'un groupe de travail profession destiné à préciser les règles des guides RM1 et RM2.

Nous considérons que les principaux effets dynamiques de câble à envisager sont ceux du câble tracteur, susceptibles, s'il passe au-dessus des câbles porteurs, de créer un croisement qui peut être considéré comme une situation à risque (risque d'immobilisation et/ou de dégradations des câbles par frottements). Les effets dynamiques des véhicules ne sont pas négligés, mais sont considérés dans le cadre des réflexions encore en cours suite aux accidents de Flaine (Aulp de Véran) et Peisey Vallandry (TSF 2300).

Nous envisageons d'aborder avec le groupe de travail précité les thématiques suivantes :

- Pour les téléphériques nouveaux
 - Identification de façon théorique des paramètres sur lesquels agir pour avoir une conception la plus insensible possible aux croisements de câbles

- Mise en place de vérifications par essais pour vérifier/évaluer la situation à la mise en service.
- Pour les téléphériques existants
 - Définition des règles de gestion des rénovations : analyse de l'impact sur le système des modifications prévues sur les dispositifs de contrôle-commande, de motorisation, de freinage, analyse préalable du comportement dynamique de l'installation (caractérisation) pour vérifier la non dégradation du comportement de l'installation après modification, ...
 - Définition des règles de gestion pour la modification de paramètres motorisation ou en lien avec vitesse, susceptibles d'avoir des conséquences sur les mouvements de câble tracteur.
 - Définition d'essais à prévoir sur les téléphériques de façon périodique pour caractériser la sensibilité et/ou pour vérifier absence de dégradation dans le temps, indépendamment des éventuelles rénovations d'une installation.

Ces travaux pourraient débuter en 2019 ou 2020 en fonction de l'avancement des autres chantiers de sécurité menés sous la coordination du STRMTG. La modification des guides n'interviendra de toute façon pas avant 2020 pour tenir compte des autres modifications à introduire, qu'il s'agisse des suites à d'autres recommandations du BEA-TT (par exemple, la gestion des gabarits suite au rapport du BEA-TT sur l'incident du télésiège des Granges aux Ménuires) ou de démarches planifiées au sein de la profession (par exemple, application des normes européennes et des eurocodes pour le calcul du génie-civil).

Recommandation R4 sur la récupération intégrée

Le STRMTG prévoit la mise en place d'un groupe de travail profession destiné à la création d'un guide STRMTG spécifique à la récupération intégrée et qui détaillerait les deux aspects mis en avant par la recommandation R4 :

- La démonstration de sécurité à prévoir pour justifier de la faisabilité de la récupération intégrée avant la mise en exploitation
 - Comme demandé par le BEA-TT, une liste de scénarios d'immobilisation à considérer de façon systématique sera établie ; cette liste minimale sera à compléter sur la base d'une étude de sécurité adaptée à l'installation, le site et l'exploitant concernés.
 - Une méthode de justification de la pertinence des dispositions associées à chacun des scénarios sera décrite, de façon à homogénéiser les démonstrations de sécurité.
- Les mesures supplémentaires (les « dispositions ultimes ») à mettre en œuvre en cas d'échec de cette récupération intégrée après la mise en service
 - La notion de « disposition ultime » sera définie, avec des objectifs qui seront précisés selon le cas considéré :
 - évacuer les passagers : Les dispositions ultimes pourraient alors concerner les procédures et moyens à mobiliser pour pouvoir effectuer cette évacuation verticale.

- et/ou leur permettre de patienter dans de meilleures conditions de sécurité : L'évacuation verticale peut ne pas être possible et dans ce cas, seule demeure l'évacuation héliportée. Deux aspects seraient alors à considérer : D'abord la nécessité que les procédures d'évacuation héliportées aient été préparées. Ensuite le fait que la météo puisse empêcher cette évacuation héliportée. Les dispositions ultimes viseraient alors à permettre aux passagers d'attendre dans les cabines dans des conditions acceptables de sécurité, tels que mis en œuvre sur le PMB.

La réflexion nécessitera probablement l'association du ministère de l'intérieur car la mise en œuvre du plan ultime semble relever des pouvoirs publics (PGHM, SDIS, ...), sous la coordination des préfets. Le STRMTG étudiera cette question préalablement au lancement de la démarche.

- o Le périmètre de ces dispositions ultimes devra être précisé :

La notion de dispositions ultimes repose sur le principe que les études de sécurité peuvent être faillibles. Il est donc nécessaire de se poser la question de la mise en place de dispositions ultimes sur tous les téléphériques avec récupération intégrés existants.

L'expérience du téléphérique PMB montre en revanche qu'une telle démarche demande plusieurs mois de réflexion.

Il conviendra donc dans un premier temps de cadrer la démarche en définissant les principes de ces dispositions ultimes et dans un second temps de demander aux exploitants concernés de les décliner en un plan ultime sur leurs appareils avec récupération intégrée

Ce groupe de travail sera mis en place l'année prochaine avec l'objectif de produire le guide récupération intégrée pour la fin de l'année 2019. Il pourra commencer par les réflexions sur les dispositions ultimes pour permettre leur déclinaison sur les appareils existants courant 2020.

Le directeur du STRMTG



Daniel PFEIFFER

Copie à :

Bureaux du STRMTG

Domaines Skiables de France (DSF)

Compagnie du Mont-Blanc (CMB)

International Association of Ropeways Manufacturers – Section France (IARM)

Maîtres d'œuvre agréés