

**Suivi de la mise en oeuvre des recommandations émises par le BEA-TT
Dans le champ des chemins de fer secondaires, touristiques et à crémaillère**

recommandation clôturée : C, AAAA
recommandation en cours : EC
suite non connue : NC

en rouge : mise à jour pour rapport annuel 2025

Titre de l'enquête	Date accident (JJMM/AAAA)	Date rapport (MM/AAAA)	N°	Libellé de la recommandation	Entité	Date transmission	Date réponse	Suites données et état d'avancement	Code
Enquête technique sur la dérive de deux véhicules suivie de leur collision avec une locomotive à vapeur sur le train touristique du Conifer survenue le 4 juin 2022 à La Cluse-et-Mijoux (25)	04/06/22	06/2023	R1	Dans le Règlement de Sécurité de l'Exploitation, entretenir la procédure d'immobilisation. Réviser et tracer la formation de l'ensemble des agents dont les fonctions de sécurité incluent le dételage. Vérifier et attester les connaissances acquises par les agents formés.	Association CFTPV du Conifer	05/06/23		Un nouveau Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) a été validé par arrêté préfectoral du 16 mai 2023. Il intègre une procédure d'immobilisation. L'application de ce RSE avec un focus sur la formation déployée auprès des personnels a pu être vérifiée lors d'un contrôle en exploitation en 2023 par le STRMTG.	C, 2023
Enquête technique sur la dérive de deux véhicules suivie de leur collision avec une locomotive à vapeur sur le train touristique du Conifer survenue le 4 juin 2022 à La Cluse-et-Mijoux (25)	04/06/22	06/2023	R2	Étendre la formation déjà mise en œuvre par des formateurs de l'UNECTO à l'ensemble des agents ayant une fonction de sécurité. Leur faire également suivre une formation globale par des formateurs externes, par exemple d'un autre réseau de chemin de fer touristique aux compétences reconnues.	Association CFTPV du Conifer	05/06/23		L'UNECTO a organisé des sessions de formations au Conifer en 2023 (par JP Balensi et R. Tricot notamment).	C, 2023
Enquête technique sur la dérive de deux véhicules suivie de leur collision avec une locomotive à vapeur sur le train touristique du Conifer survenue le 4 juin 2022 à La Cluse-et-Mijoux (25)	04/06/22	06/2023	R3	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 est précisée clairement la nécessité de générer une dépression suffisante dans la conduite générale, avant serrage des freins d'immobilisation des véhicules.	STRMTG	05/06/23	01/09/23	Envoi d'une recommandation le 16/10/2023 à l'ensemble des exploitants de chemins de fer touristiques, demandant la formalisation d'une procédure d'immobilisation. La réponse des exploitants est attendue vers les bureaux pour le 01/03/2024. Point fait avec les bureaux en réunion réseau du 11/4/24 : opérations en cours de finalisation, rappels des derniers exploitants en cours.	C, 2024
Enquête technique sur la dérive de deux véhicules suivie de leur collision avec une locomotive à vapeur sur le train touristique du Conifer survenue le 4 juin 2022 à La Cluse-et-Mijoux (25)	04/06/22	06/2023	R4	Dans le Règlement de Sécurité de l'Exploitation, entretenir les modifications sur la fonction de chef de train, d'agent d'accompagnement et d'agent de manœuvre. Si besoin, préciser les fonctions du contrôleur et du chauffeur. Puis réaliser une formation adéquate pour ces fonctions et tracer la participation des agents ainsi que le contenu exposé. Faire suivre cette formation d'une vérification de l'acquisition des connaissances et des gestes métier.	Association CFTPV du Conifer	05/06/23		Un nouveau Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) a été validé par arrêté préfectoral du 16 mai 2023, intégrant de nouvelles fiches de postes. L'application de ce RSE avec un focus sur la formation déployée auprès des personnels a pu être vérifiée lors d'un contrôle en exploitation en 2023 par le STRMTG.	C, 2023
Enquête technique sur la dérive de deux véhicules suivie de leur collision avec une locomotive à vapeur sur le train touristique du Conifer survenue le 4 juin 2022 à La Cluse-et-Mijoux (25)	04/06/22	06/2023	R5	Améliorer la gestion de sécurité au sein des agents de l'exploitation du Conifer : ➤ Effectuer une analyse complète d'un accident quand il survient, avant la reprise de l'exploitation. ➤ Améliorer la communication aux agents de l'association sur l'accident, sur l'analyse réalisée et les corrections à apporter. ➤ S'assurer de la transmission de documentation technique la plus exhaustive possible lors de l'acquisition ou du prêt d'un nouveau véhicule (plans de construction, notes de calcul, usage antérieur du matériel, historique des actions de maintenance). ➤ Rendre accessibles (formats numérique et papier) aux agents le RSE, le RT CFT et toute la documentation technique afférente au système, notamment aux matériels roulants. ➤ Tout agent habilité à une fonction de sécurité doit attester avoir pris connaissance de la décision de son habilitation, des règles applicables et de la documentation technique. ➤ Effectuer des rappels approfondis de formation des agents afin d'améliorer le maintien des connaissances (exemple de la procédure complète des essais de frein, de la proportion maximale tolérée de véhicules non freinés compatible avec la réglementation, de la présence de manettes de freinage d'urgence, etc.). Tracer la réalisation et les participants à toute formation ayant trait à la sécurité. S'assurer que les participants ont assimilé les notions importantes. ➤ Contrôler régulièrement la bonne et correcte application des procédures de sécurité (exemple du refoulement). ➤ Interdire les manœuvres à la gravité et s'assurer qu'elles ne sont plus réalisées. ➤ Distinguer la fonction de responsable d'exploitation de celle de référent sécurité, en attribuant à deux personnes différentes.	Association CFTPV du Conifer	05/06/23		L'exploitant a indiqué dans sa réponse publiée sur le site internet du BEA-TT mettre en place plusieurs dispositions pour répondre à la recommandation R5. Une réunion de suivi a eu lieu le 30/01/2024 entre l'exploitant et le STRMTG, permettant de vérifier que la mise en place du plan d'actions se poursuit, conformément à ce qui a été annoncé. Depuis, l'exploitant a finalisé la mise à jour documentaire de son système de gestion de la sécurité (SGS) et il peut être considéré que la recommandation a été mise en œuvre.	C, 2025
Enquête technique sur la dérive de deux véhicules suivie de leur collision avec une locomotive à vapeur sur le train touristique du Conifer survenue le 4 juin 2022 à La Cluse-et-Mijoux (25)	04/06/22	06/2023	R6	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 attribuant autant que faire se peut à deux personnes différentes, répartissant ainsi les enjeux et établissant des responsabilités différentes.	STRMTG	05/06/23	01/09/23	Des dispositions correspondantes ont été intégrées dans le projet de révision du Référentiel Technique des Chemins de Fer Touristiques élaboré par le STRMTG, la version 7 du RT CFT intégrant ces éléments a été validée au 24 mars 2025.	C, 2025
Enquête technique sur la dérive de deux véhicules suivie de leur collision avec une locomotive à vapeur sur le train touristique du Conifer survenue le 4 juin 2022 à La Cluse-et-Mijoux (25)	04/06/22	06/2023	invitation	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.	STRMTG	05/06/23		Sujet traité dans la recommandation STRMTG du 16/10/2023 à l'ensemble des exploitants de Chemins de Fer Touristiques, demandant la formalisation d'une procédure d'immobilisation. La réponse des exploitants était attendue avant le 01/03/2024	C, 2023
Enquête technique sur la dérive de deux véhicules suivie de leur collision avec une locomotive à vapeur sur le train touristique du Conifer survenue le 4 juin 2022 à La Cluse-et-Mijoux (25)	04/06/22	06/2023	R7	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.	STRMTG	05/06/23	01/09/23	Des dispositions correspondantes ont été intégrées dans le projet de révision du Référentiel Technique des Chemins de Fer Touristiques élaboré par le STRMTG, la version 7 du RT CFT intégrant ces éléments a été validée au 24 mars 2025.	C, 2025
Enquête technique sur la dérive de deux véhicules suivie de leur collision avec une locomotive à vapeur sur le train touristique du Conifer survenue le 4 juin 2022 à La Cluse-et-Mijoux (25)	04/06/22	06/2023	R8	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 86 du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés.	STRMTG	05/06/23	01/09/23	Le nouveau Règlement de Sécurité de l'Exploitation du Conifer a été approuvé le 16/05/2023 par le Préfet du Doubs. Par la suite, le STRMTG 1 a effectué une visite de contrôle le 16/06/23.	C, 2023
Enquête technique sur le déraillement d'un train survenu le 25 janvier 2021 à Fontpédrouse (66) sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol	25/01/21	12/2022	R1	En formation des conducteurs, insister sur les risques spécifiques de cette ligne (fortes pentes, problématique de graissage, conditions météorologiques, etc.) et l'entretenir dans la réponse pédagogique. Rendre robustes les réflexes de conduite, adaptés à ces risques, en particulier la gestuelle de conduite en cas d'enrayage.	SNCF Voyageurs	09/12/22	14/03/23	SNCF Voyageurs a apporté les éléments de réponse suivants : La réponse pédagogique a été adaptée et met en exergue les différents risques sur cette ligne. Les formations dispensées auprès des conducteurs circulant sur cette ligne ont déjà commencé avec ces nouveaux éléments. Le bouclage de la formation auprès des conducteurs est réalisée lors des accompagnements conduite par la ligne managériale. Cette vérification n'a pu toutefois se faire qu'à travers de questionnements dans la quasi-totalité des cas dans la mesure où il n'y a eu que très peu de situations exposant au risque d'enrayage depuis les nouvelles formations. 18/4/2025 : bouclage en formation réalisé. Proposition de clôture du point	C, 2025
Enquête technique sur le déraillement d'un train survenu le 25 janvier 2021 à Fontpédrouse (66) sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol	25/01/21	12/2022	R2	Sur les Z150, étudier l'abaissement du seuil de déclenchement automatique du freinage d'urgence (actuellement 90 km/h) en l'adaptant aux vitesses maximales autorisées de la ligne. Demander pour les matériels roulants qui rouleront à l'avenir les Z150 sur le Train Jaune, un seuil de vitesse limite déclenchant un freinage d'urgence aux vitesses maximales autorisées de la ligne.	SNCF Voyageurs	09/12/22	14/03/23	SNCF Voyageurs a apporté les éléments de réponse suivants : Techniquement, l'abaissement du seuil de vitesse sur le matériel Z150 est réalisable. La demande de faisabilité a donc été transmise à une entreprise compétente. Celle-ci a fait une première réponse qui n'a pas été retenue et les démarches restent en cours concernant cette prestation. Nous nous tenons à votre disposition (celle du BEA-TT) si vous souhaitez consulter les documents. Par ailleurs, le cahier des charges pour le futur matériel a été amendé pour tenir compte de la recommandation sur l'abaissement du seuil de vitesse limite. 2025 : opération trop coûteuse pour le Z150, mais sera intégrée sur des remplacements de matériel. Proposition de clôture	C, 2025
Enquête technique sur le déraillement d'un train survenu le 25 janvier 2021 à Fontpédrouse (66) sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol	25/01/21	12/2022	R3	Poursuivre l'amélioration du système de graissage du rail par les Z100, en achevant l'installation des graisseurs de boudins.	SNCF Voyageurs	09/12/22	14/03/23	SNCF Voyageurs a apporté les éléments de réponse suivants : Dans un premier temps, une étude a été initiée en vue de modifier le système de graissage actuel (type GRR) en un système GRB couplé au système du 3ème rail. Les différents essais sur la Z104 ont permis de démontrer que cette solution n'était pas fiable et par conséquent le Centre d'Ingénierie du Matériel (CIM) a proposé deux alternatives possibles. - Solution 1 : Graissage du contact roue rail avec le système de type stick et graissage 3ème rail avec le système actuel modifié (suppression de la partie GRR) - Solution 2 : Implantation d'un système GRB complet qui fonctionnerait indépendamment du système de lubrification du 3ème rail (système actuel modifié). L'étude technico économique réalisée par le CIM révèle que la solution n°2 serait la plus pertinente pour ce type de matériel. Le dossier est en cours de finalisation afin de pouvoir présenter le projet de modification (OM) à la DCTER et à la BU TER Octotrain d'ici le mois de juillet. Le résultat de la décision sera transmis à la Direction Sécurité Voyageurs ainsi que le planning des modifications, le cas échéant. 2025 (4/11/25 – revue) : en attente retour de la région sur le devis réalisé.	EC
Enquête technique sur le déraillement d'un train survenu le 25 janvier 2021 à Fontpédrouse (66) sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol	25/01/21	12/2022	R4	Améliorer la qualité de mise en œuvre des dispositifs existants pour la surveillance de l'état de graissage du rail sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol et les adapter si nécessaire : • Identifier quelle tournée de surveillance doit vérifier l'état de graissage du rail. • Améliorer la détection des excès de graissage lors des tournées. • Améliorer la traçabilité du suivi des tournées afin d'analyser l'évolution du graissage par les matériels roulants. • Statuer sur l'application de la surveillance à 4 semaines, au regard de la périodicité de principe donnée par le référentiel de maintenance des voies à écartement de 1 mètre.	SNCF Réseau	09/12/22	16/03/23	SNCF Réseau a apporté les éléments de réponse suivants : La réécriture du référentiel MT02070 « Surveillance des rails posés sur voies principales » redéfinit et actualise les critères de qualification du graissage ; la notion d'acceptable sera supprimée car sujette à confusion entre le proche d'un « excès de graissage » et le proche d'une « insuffisance de graissage ». Le moyen d'appréciation de la présence de graisse sur le congé de roulement par la méthode du mouchoir y sera précis. L'application de l'IN0388 « Maintenance des voies à écartement de 1 mètre » statue dans son article 5.2.8 sur une périodicité à 4 semaines de la surveillance des points témoins de graissage. Sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol, les référentiels de maintenance de l'Infrapôle Languedoc INFP LR MT00181 et INFP LR MT0006 s'appuyant sur ces deux référentiels nationaux seront modifiés en conséquence. 2025 : les procédures sur le suivi du graissage ont été mises à jour et appliquées. Il reste la mise à jour du document MT02070 à faire.	EC
Enquête technique sur le déraillement d'un train survenu le 25 janvier 2021 à Fontpédrouse (66) sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol	25/01/21	12/2022	R5	Sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol, conduire une réflexion sur la transposition des règles de nettoyage du rail existant sur le Réseau Ferré National, que ce soit en maintenance préventive ou corrective afin d'améliorer le nettoyage.	SNCF Réseau	09/12/22	16/03/23	SNCF Réseau a apporté les éléments de réponse suivants : SNCF Réseau initie une étude de faisabilité visant la mise en œuvre d'un système mécanisé de nettoyage de la graisse adaptable à une voie métrique. 2025 : SNCF continue les investigations sur les recherches de solutions permettant de réaliser ce nettoyage	EC

Enquête technique sur le déraillement d'un train survenu le 25 janvier 2021 à Fontpédrouse (66) sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol	25/01/21	12/2022	R6	Sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol, améliorer le processus de signalement et de traitement des enravages, et notamment : > Systématiser la remontée d'informations par les conducteurs aux chefs de ligne en cas d'enravage et de patinage, qui eux-mêmes transmettent aux mainteneurs de l'infrastructure et du matériel roulant. > S'assurer que la définition d'enravages « importants » est correctement appréhendée par les conducteurs et les chefs de ligne et améliorer leurs traitements. Préciser quelles actions sont attendues des mainteneurs une fois informés. > Renforcer la communication entre les différentes entités d'exploitation, de maintenance de la voie et de la maintenance du matériel roulant. > S'assurer que ces nouvelles mesures sont prises en compte de façon fiable et auditable.	SNCF Réseau et SNCF Voyageurs	09/12/22	16/03/2023 Et 14/03/23	La SNCF Réseau a apporté les éléments de réponse suivants : La téléconférence hebdomadaire entre les entités d'exploitation, de maintenance de la voie, de maintenance du matériel roulant de la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol inclura dans son ordre du jour de façon systématique un volet grassage et enravages importants. Un relevé de décision sera systématiquement édité à l'issue de ces téléconférences pour tracer les actions décidées. Ainsi la communication entre ces entités sera renforcée de façon fiable et auditable et les mesures mainteneurs précisées le cas échéant. Une journée de sécurité commune sera proposée aux différentes entités concernées de la ligne pour rappeler entre autres, les notions de grassage du rail et d'enravage importants. Pour SNCF Réseau, une démarche d'accompagnement des nouvelles cotations du grassage reprises dans la version future de la MT02070 sera assurée auprès de l'infirpale. SNCF Voyageurs a de son côté apporté les éléments de réponse suivants : La notion d'enravage important est intégrée dans la réponse pédagogique dans la continuité de la recommandation numéro 1. Plusieurs pistes de réflexions sont en cours afin de répondre à ces 3 points dans un format synthétique et permettant la meilleure traçabilité. Elles s'appuient sur un benchmark réalisé auprès de différentes unités. Pour exemple, un formulaire appelé «DEDA» pour défaut d'adhérence qui pourrait venir en aide aux conducteurs et être transmis au chef de ligne. La décision concernant les modalités à mettre en place sera actée d'ici le mois de juillet 2023. Début 2026 : des actions sont closes et des revues hebdomadaires ont été mises en place pour faire un point sur l'état du grassage de la ligne	C_2024
Enquête technique sur le déraillement d'un train survenu le 25 janvier 2021 à Fontpédrouse (66) sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol	25/01/21	12/2022	invitation	De façon générale, le BEA-TT invite le STRMTG à vérifier la présence d'une analyse spécifique dans les projets concernant les nouvelles lignes de transports guidés pour lesquelles la pente et les courbes peuvent présenter des risques, ainsi que les mesures de couverture associées.	STRMTG	09/12/22			
Enquête technique sur le déraillement d'un train survenu le 25 janvier 2021 à Fontpédrouse (66) sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol	25/01/21	12/2022	invitation	En complément, le BEA-TT invite SNCF Réseau à étudier l'ajout d'un ou plusieurs points témoins de grassage, entre le pont Gisclard et la gare de Fontpédrouse.	SNCF Réseau	09/12/22			
Enquête technique sur le déraillement d'un train survenu le 25 janvier 2021 à Fontpédrouse (66) sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol	25/01/21	12/2022	invitation	Le BEA-TT invite SNCF Voyageurs à améliorer le processus complet de remplissage des sablières.	SNCF Voyageurs	09/12/22			
Enquête technique sur le déraillement d'un train à crémaillère du Montverniers survenu le 11 août 2019 à Chamoinx (74)	11/08/2019	03/2021	R1	Identifier, étudier et mettre en oeuvre des moyens de contrôle adaptés permettant de s'assurer du respect de l'interdiction d'usage du smartphone dans les postes identifiés comme de sécurité, dont celui de conduite du train à crémaillère du Montverniers.	Compagnie du Mont-Blanc (CMB)	02/03/2021	27/04/2021	La CMB a indiqué les éléments suivants dans sa réponse : Afin de garantir ses moyens de contrôle permettant de s'assurer du respect de l'interdiction d'usage du téléphone portable sur les postes de sécurité qui est une obligation de son règlement intérieur, la CMB a mis en place : - des contrôles inopinés réguliers, - des caméras aux points de croisement, - des rappels réguliers aux managers, - des contrôles « mystères » réalisés par un cabinet indépendant.	C_2021
Enquête technique sur le déraillement d'un train à crémaillère du Montverniers survenu le 11 août 2019 à Chamoinx (74)	11/08/2019	03/2021	R2	Renforcer la sensibilisation des agents aux dangers liés à la distraction en conduite.	Compagnie du Mont-Blanc (CMB)	02/03/2021	27/04/2021	La CMB a indiqué les éléments suivants dans sa réponse : La sensibilisation et la formation des agents aux dangers liés à la distraction est un élément essentiel du plan d'action mis en place suite au déraillement du 11/08/19. La CMB déploie : - des sessions d'intégration annuelles qui comprennent un module sur ce volet depuis l'automne 2019. - des sessions de sensibilisation avec un cabinet spécialisé, programmées sur 2020, 2021 et 2022, afin de pouvoir toucher l'ensemble du personnel sur postes de sécurité. - un exercice d'évacuation annuel qui dans ses déroulé et débriefing partagés suivant le scénario retenu permet de sensibiliser les agents à l'ensemble des risques auxquels ils peuvent être confrontés dont ceux liés à la distraction en conduite.	C_2021
Enquête technique sur le déraillement d'un train à crémaillère du Montverniers survenu le 11 août 2019 à Chamoinx (74)	11/08/2019	03/2021	R3	Étudier, en relation avec la profession, une disposition réglementaire d'ordre national sur l'interdiction de l'usage du smartphone au cours d'une mission de conduite d'un véhicule guidé ou d'un appareil de remontée mécanique, à l'image de celle du Code de la route ou d'autres législations internationales.	DGITM	02/03/2021	23/07/2021	L'arrêté du 20 février 2023 relatif à la restriction de l'usage d'appareils mobiles pour certains personnels des systèmes de transport public guidé et des remontées mécaniques relevant du code du tourisme constitue la réponse de la DGITM à la recommandation R3.	C_2023
Enquête technique sur le déraillement d'un train à crémaillère du Montverniers survenu le 11 août 2019 à Chamoinx (74)	11/08/2019	03/2021	invitation	Poursuivre la réalisation des exercices annuels tels que prévus au plan d'évacuation des Usagers, au plus proche de cas réels, en incluant par exemple une simulation de situations complexes afin de favoriser l'adaptation à l'imprévu et la gestion du stress.	Compagnie du Mont-Blanc (CMB)				
Enquête technique sur le déraillement d'un train à crémaillère du Montverniers survenu le 11 août 2019 à Chamoinx (74)	11/08/2019	03/2021	invitation	Préciser les modalités de vérification des essais d'évacuation tels que demandés par les plans d'évacuation des usagers	STRMTG				
Déraillement d'un train sur la ligne Nice-Digne-les-Bains survenu, consécutivement à la chute d'un rocher, le 8 février 2014 à Saint-Benoit	08/02/2014	12/2015	R1	Définir un dispositif commun de surveillance des talus rocheux surplombant les emprises ferroviaires ou routières, dans les zones à risque de chutes de pierres, afin de détecter les signes avant-coureurs de la déstabilisation de massifs rocheux et vérifier le bon état des dispositifs de protection. Préciser les critères de déclenchement des tournées exceptionnelles et les mesures à prendre en cas de détection d'anomalie.	Région PACA, Direction Interdépartementale des Routes Méditerranéenne	29/12/2015	17/03/2016 (région PACA) 25/03/2016 (DIRMED)	La RRT PACA a déjà conclu avec le Conseil Général des Alpes-Maritimes une convention qui définit une procédure commune aux réseaux routiers et ferroviaire s'agissant de la constatation de chute de bloc ou glissement de terrain. Cette convention a été déclinée dans la réglementation de sécurité des Chemins de Fer de Provence sous la forme d'une directive locale DL-INE n°2. La RRT PACA travaille actuellement avec la DIRMED afin d'établir une procédure identique sur les zones à risque identifiées dans le département des Alpes de Haute-Provence. La surveillance de terrain et les études de risque ont conduit à construire des ouvrages de protection contre les chutes de blocs. Ces travaux ont été financés dans le cadre de programmes d'investissement contractuels (en particulier CPER et PDM1). Avis STRMTG rendu le 28/10/15 sur le pré-rapport ; 23 juin 2016 : le STRMTG relaie l'étude pour l'élaboration d'un outil de prévision pour une prise en compte plus rationnelle dans l'exploitation ferroviaire, des données variables des aléas naturels. Le CEREMA s'occupera de la partie aléa naturels, et le groupe de travail composé du STRMTG et des exploitants proposeront des mesures d'exploitations associées. Prise de contact en cours avec l'IRSTEA et la SNCF. L'étude est toujours en cours début 2018. Le Céréma doit terminer la phase d'état des lieux sur les deux réseaux avant les propositions de seuil d'alerte en fonction des aléas climatiques. Etude suspendu par le Céréma qui ne peut plus y donner suites. 18/4/23 La Région et l'exploitant ont identifié depuis qq années les zones à risques sur le linéaire et surveillent ces endroits notamment par des sondages météo. Ces dispositions sont considérées répondre à la recommandation.	C_2023
Déraillement d'un train de la voie ferrée à crémaillère « le Panoramique des Dômes » survenu le 28 octobre 2012 à Orcines (63)	28/10/2012	03/2015	R1	Réaliser une étude complète des risques liés à un talonnage accidentel des différents appareils de voie du chemin de fer à crémaillère le « Panoramique des Dômes » et mettre en place, si c'est justifié, les mesures propres à en limiter les conséquences.	TC Dôme	04/03/2015	07/07/2015	Le REX suite au déraillement a été pris en compte par l'exploitant et il a été décidé d'installer une surveillance appelée Surveillance Active et Automatique (SAA) au niveau de la zone de croisement. Ce dispositif contraint le conducteur à limiter sa vitesse dans la zone de croisement et à vérifier la position des aiguillages avant de les franchir par le talon.	C
Déraillement d'un train de la voie ferrée à crémaillère « le Panoramique des Dômes » survenu le 28 octobre 2012 à Orcines (63)	28/10/2012	03/2015	R2	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'ils garantissent une connaissance et une expérience approfondies de leur part en matière de technologies et de modes d'exploitation de type ferroviaire.	DGITM	04/03/2015	30/03/2015	Un projet d'arrêté est à l'étude et prévoit la création, dans l'agrément des maîtres d'œuvre remontée mécanique, d'une catégorie dédiée aux trains à crémaillère qui permettra de renforcer la prise en compte des spécificités de ces installations. Un guide « conception et exploitation des trains à crémaillère » a été publié le 21/12/2016, il apporte des éléments sur la conception des trains à crémaillères et des exigences essentielles sur l'exploitation.	C
Choc d'un train de voyageurs contre un heurtoir survenu le 12 juillet 2011 en gare de Calvi (2B)	12/07/2011	04/2012	R1	Améliorer les conditions de formation et d'emploi des conducteurs en prenant en compte les spécificités que présente l'exploitation du réseau concerné, notamment en période d'affluence estivale.	SAEML CFC	01/04/2012	17/07/2012 (CFC)	Réorganisation service Matériel/Traction en cours. Mise en place gestionnaire de moyens au 9/5/2012. Pour formation conducteurs révision du MT011 « Cahier des charges de la formation des conducteurs » en cours de révision. Suivi des nouveaux conducteurs par chef des conducteurs. Les CFC sont aujourd'hui organisés et dispose d'une assistance SNCF et de regards de niveaux audits ASNO	C
Choc d'un train de voyageurs contre un heurtoir survenu le 12 juillet 2011 en gare de Calvi (2B)	12/07/2011	04/2012	R2	Organiser les cheminements des piétons entre les plages, le port et la ville de Calvi afin d'en canaliser les flux vers des traversées de la voie ferrée identifiées et aménagées. Dans ce cadre, cloîtrer, autant que faire se peut, l'emprise ferroviaire s'étendant entre le passage à niveau n°26A et les quais de la gare.	CTC, SAEML CFC, Commune Calvi	04/05/2012	17/07/2012 (CFC), 22/05/2012 (Calvi)	Commune de Calvi : travaux incombant à la CTC ou SAEML CFC. SAEML CFC : Participation au COPIL de l'étude de sécurisation des traversées piétonnes entre Calvi et Monticello. Aménagements provisoires et classement de 9 PN piétons à l'été 2013. Aménagements définitifs pour 15PN piétons au total prévus à la fin 2014. 2022 : Pinède de Calvi traitée à ce jour avec le réaménagement des traversées réalisées ⇒ Clos pour cette partie COPIL lancé auprès de la Sous-préfecture de Calvi pour continuer la démarche en dès 2019 et relancé début 2022 pour traiter la partie jusqu'à Ile Rousse. Diagnostics à venir (portés par la collectivité)	C
Choc d'un train de voyageurs contre un heurtoir survenu le 12 juillet 2011 en gare de Calvi (2B)	12/07/2011	04/2012	R3	Améliorer les conditions de cheminement et de stationnement des voyageurs en gare de Calvi par un dimensionnement adapté des quais et des espaces d'accès tenant compte de la période d'affluence estivale.	CTC, SAEML CFC	04/05/2012	17/07/2012 (CFC)	Réorganisation gare Calvi prévue dans programme d'investissement. Mesure transitoire : quai n°3, quai intermédiaire et non plus quai stationnement (zone délimitée par chaîne et signalétique appropriée). Clôture posée entre PN26A et quais voyageurs. Mise en place signalétique désignant numéros quais. Portail dépôt maintenu fermé. Une visite Strmtg est prévue en mai 23 sur zone Début 2024, la gare de Calvi est en cours de rénovation avec les travaux de la CCVU. 16/03/26 : Travaux fait avec la nouvelle CCVU fin 2025. Reste une visite in-situ à réaliser par le Strmtg pour acter cela.	EC
Choc d'un train de voyageurs contre un heurtoir survenu le 12 juillet 2011 en gare de Calvi (2B)	12/07/2011	04/2012	R4	Demander à l'exploitant des Chemins de Fer de la Corse de dresser un bilan de la gestion de la sécurité sur ce réseau portant notamment sur l'état des documents opérationnels et l'effectivité de leur mise en oeuvre, et l'inviter à établir, en s'inspirant des pratiques des réseaux comparables en France et à l'étranger, un plan d'amélioration des conditions de sécurité de cette exploitation adapté à ses particularités et à ses perspectives d'évolution.	CTC	04/05/2012		Les rapports annuels CFC validés par le CTC contribuent aujourd'hui à établir une vision macro de la sécurité de la ligne et de mettre en avant les actions à réitérer. A noter le déploiement de la CCVU sur toute la ligne (a priori y compris sur le secteur Balagne) qui contribue à l'amélioration de l'exploitation de la ligne.	C

Incidie de l'autorail X 351 des Chemins de Fer de Provence survenu le 24 juin 2008 à Mezel (04)	24/06/2008	06/2009	R1	Si l'autorail X351 est reconstruit, assurer la conception et la mise en oeuvre de cette reconstruction conformément aux normes actuelles en vigueur pour le matériel ferroviaire « chemins de fer locaux », dont notamment la norme EN 50343 (applications ferroviaires; matériel roulant – règles d'installation du câblage électrique), et la norme NF F 16-103 (matériel roulant ferroviaire – protection et lutte contre l'incendie – dispositions constructives).	CFSF / Région PACA	18/06/2019	11/09/09	Reconstruction de la rame Soulé en cours. Dossier préliminaire de sécurité relatif à la reconstruction de la rame approuvé par le Préfet le 13/10/2010. Dossier de sécurité approuvé et autorisation de mise en service de l'autorail par le préfet le 3/07/2013. La région PACA recherche du MR.	C
Incidie de l'autorail X 351 des Chemins de Fer de Provence survenu le 24 juin 2008 à Mezel (04)	24/06/2008	06/2009	R2	Si les autorails SY devaient bénéficier d'une grosse opération de maintenance, les installations électriques ne répondant pas aux normes actuelles en vigueur pour le matériel ferroviaire « chemins de fer locaux » devraient être reconditionnés selon ces normes, avec notamment le respect de la norme EN 50343 (applications ferroviaires; matériel roulant-règles d'installation du câblage électrique).	CFSF / Région PACA	18/06/2019	11/09/09	Les autorails devaient bénéficier d'une opération de grande révision générale en 2011. Seul l'autorail X 307, loué aux CFC et rénové par CFSF en 2009, reprend ces dispositions. Programme de grande révision générale abandonné en 2013 pour des raisons techniques et financières. La région PACA recherche du MR.	C
Incidie de l'autorail X 351 des Chemins de Fer de Provence survenu le 24 juin 2008 à Mezel (04)	24/06/2008	06/2009	R3	Au cas où les autorails SY ne bénéficieraient pas d'une grosse opération de maintenance à court terme, implanter une protection mécanique spécifique localisée des câbles électriques de puissance traversant le plancher (si rien n'existe actuellement). Mesurer l'isolement électrique de ces câbles de puissance et remplacer dont la valeur d'isolement est inférieure à la norme du constructeur.	CFSF / Région PACA	18/06/2019	11/09/09	Maintien de la configuration actuelle. CFSF a prévu des mesures compensatoires, telles que le contrôle thermographique des installations électriques, le contrôle des connexions électriques et l'inspection régulière du dessous de la caisse. Demande le 18/10/2013 par le préfet d'un diagnostic de sécurité.	C
Incidie de l'autorail X 351 des Chemins de Fer de Provence survenu le 24 juin 2008 à Mezel (04)	24/06/2008	06/2009	R4	Prévoir dans les consignes de sécurité applicables par le personnel exploitant (conducteurs, contrôleurs, ASVU, chefs de gare) en cas d'incendie dans un train, de rendre systématique l'appel des secours extérieurs.	CFSF	18/06/2019	09/09/09	Nouvelles consignes internes et fiches réflexes mises en places en août 2008 : consigne N°2008-08-01 du 1/08/2008 « Règles à appliquer en cas d'incendie dans un train ».	C
Incidie de l'autorail X 351 des Chemins de Fer de Provence survenu le 24 juin 2008 à Mezel (04)	24/06/2008	06/2009	R5	A bord du matériel roulant, rendre la radio sol-train « autonome » en disposant d'un équipement rechargeable à bord et mobile pour le personnel qui l'utilise.	CFSF / Région PACA	18/06/2019	11/09/09	Mise en place de postes radio portables dans tous les trains, la couverture de la ligne étant assurée partout.	C
Incidie de l'autorail X 351 des Chemins de Fer de Provence survenu le 24 juin 2008 à Mezel (04)	24/06/2008	06/2009	R6	Actualiser le Plan d'intervention et de secours (PIS) en fonction de la dernière consigne de sécurité de CFSF et améliorer la qualité des cartes permettant le repérage des accès des services de secours à la ligne. Y reporter les points kilométriques et autres repères caractéristiques.	CFSF	18/06/2019	09/09/09	PIS mis en jour.	C
Collision ferroviaire survenue le 21 novembre 2007 sur la ligne Bastia – Ajaccio près de Barchetta (2B)	21/11/2007	12/2008	R1	Examiner la possibilité d'interdire tout croisement de trains dans un EPL ou, si cela s'avère indispensable, de limiter au strict nécessaire les EPL où des reports de croisement seraient autorisés. Pour ces EPL, examiner la possibilité de les transformer en gare temporaire et de les ouvrir dans les périodes où il peut y avoir besoin de croisements.	CFC	26/12/2008	23/03/09	Suppression des croisements en EPL (consigne S4 n°1/2007 du 21/11/2007). Mise en place de la consigne S4/S5 N°02/2008 du 17/11/2008 pour la transformation des EPL en gare temporaire en cas de besoin.	C
Collision ferroviaire survenue le 21 novembre 2007 sur la ligne Bastia – Ajaccio près de Barchetta (2B)	21/11/2007	12/2008	R2	Imposer au chef de train de se tenir à un emplacement dans la rame, notamment à l'arrivée de toutes gares, EPL ou haltes, qui ne lui permette pas de perturber l'attention du conducteur.	CFC	26/12/2008	23/03/09	Accès en cabine, uniquement pour le porteur d'une autorisation spécifique lors d'une mission de sécurité. Mise en place d'une consigne S2 n°1/2009 le 15/06/2009.	C
Collision ferroviaire survenue le 21 novembre 2007 sur la ligne Bastia – Ajaccio près de Barchetta (2B)	21/11/2007	12/2008	R3	Mener une réflexion sur le meilleur positionnement d'un bulletin d'ordre par le conducteur du train pour que celui-ci ne le perde pas de vue.	CFC	26/12/2008	23/03/09	Bulletin d'ordre mis en place sur le pupitre dans la porte documents installé.	C
Collision ferroviaire survenue le 21 novembre 2007 sur la ligne Bastia – Ajaccio près de Barchetta (2B)	21/11/2007	12/2008	R4	Préparer et mettre en place un document définissant strictement la manière de tenir un journal de train, notamment l'obligation de le tenir en temps réel.	CFC	26/12/2008	23/03/09	Mise en place de la consigne S2 n°1/2008 éditée au 1/12/2008 et applicable au 1/04/2009.	C
Collision ferroviaire survenue le 21 novembre 2007 sur la ligne Bastia – Ajaccio près de Barchetta (2B)	21/11/2007	12/2008	R5	Mettre à l'étude et examiner l'implantation d'un système permettant de rappeler le croisement prévu dans un Etablissement de Pleine Ligne en complément de la réglementation actuelle.	CFC	26/12/2008	23/03/09	Mise en place d'un équipement CCVU (Commande Centralisée de Voie Unifiée) sur le tronçon Bastia-Casamozza. Accord de principe par la CTC pour l'extension de la CCVU sur le réseau.	C
Collision ferroviaire survenue le 21 novembre 2007 sur la ligne Bastia – Ajaccio près de Barchetta (2B)	21/11/2007	12/2008	R6	Améliorer la fixation des extincteurs, en particulier ceux de 9 kg à eau pulvérisée, et les disposer de façon à ce qu'ils se trouvent à une hauteur de moins d'un mètre en dehors des cheminements.	CFC	26/12/2008	23/03/09	Réalisé par l'exploitant en juin 2009.	C
Collision ferroviaire survenue le 21 novembre 2007 sur la ligne Bastia – Ajaccio près de Barchetta (2B)	21/11/2007	12/2008	R7	Étudier la possibilité d'amélioration de la fixation des sièges, de leur ergonomie de façon à les rendre moins agressifs pour le voyageur situé derrière lors de chocs. Examiner également la possibilité de rendre moins agressives les différentes barres d'aménagement intérieur.	CFC	26/12/2008	23/03/09	Pour les autorails « Soulé », programme de modernisation à l'étude avec prise en compte de cette recommandation. Le STRMTG exercera une veille attentive à sa traduction effective dans les spécifications. Programme abandonné en 2013, maintien en exploitation commerciale des autorails jusqu'à fin 2022.	C
Collision ferroviaire survenue le 21 novembre 2007 sur la ligne Bastia – Ajaccio près de Barchetta (2B)	21/11/2007	12/2008	R8	Mettre en place une organisation de suivi de toutes les opérations exceptionnelles de sécurité réalisées dans sa journée de travail par un conducteur afin de pouvoir effectuer rapidement un contrôle des mesures prises par celui-ci.	CFC	26/12/2008	23/03/09	Mise en place d'un bulletin de service journalier traction.	C
Accident ferroviaire survenu entre Ponte-Leccia et Francardo au PK 53.200, le 27 mai 2005	27/05/2005	07/2006	R1	Prendre les mesures pour que les dépêches soient inscrites sur le registre des dépêches en temps réel, au moment où elles sont transmises, et mettre en place le collationnement des dépêches dans la réglementation de sécurité d'exploitation des chemins de fer Corse.	CFC, SNCF et Préfectures de Corse du Sud et de Haute-Corse		18/10/06	Rappel aux agents lors de formations en 2006. Collationnement réalisé et suivi repris au Plan d'Action Sécurité 2008 (fiche action n°8). Mise en place d'un état de circulation reprenant sur un document unique les dépêches échangées.	C
Accident ferroviaire survenu entre Ponte-Leccia et Francardo au PK 53.200, le 27 mai 2005	27/05/2005	07/2006	R2	Rechercher une amélioration de la lisibilité du registre des dépêches, permettant d'éviter tout risque de confusion (une ligne par dépêche, enregistrement des dépêches dans l'ordre chronologique où elles sont passées, ...).	CFC		18/10/06	Mise en place de la consigne S0 n°1/2006 le 22/06/2006 « Inscription des dépêches dans le carnet des dépêches ». Mise en place d'un nouvel état de circulation en février 2008.	C
Accident ferroviaire survenu entre Ponte-Leccia et Francardo au PK 53.200, le 27 mai 2005	27/05/2005	07/2006	R3	Étudier une amélioration de la réglementation de sécurité d'exploitation actuelle des chemins de fer corse relative à la circulation des trains visant à supprimer la possibilité qu'une seule erreur d'agent soit susceptible de générer une situation accidentelle.	CFC, SNCF et Préfectures de Corse du Sud et de Haute-Corse		18/10/06	Mise en place de la dépêche supplémentaire du chef de train pour demander la position du train croiseur dans un Etablissement de Pleine Ligne (EPL). Suppression en conception, des croisements en EPL (généralisé en 2008). Mise en place de la procédure de reddition de voie libre.	C
Accident ferroviaire survenu entre Ponte-Leccia et Francardo au PK 53.200, le 27 mai 2005	27/05/2005	07/2006	R4	Améliorer la prise en compte des ralentissements dans le tracé des horaires.	CFC		18/10/06	Programme d'entretien et de renouvellement de la voie (RVB) pour diminuer les ralentissements. Le RVB est terminé au 1er trimestre 2010. Les ralentissements restent occasionnels sans une modification dans le tracé des horaires, les marches permettent le respect des horaires.	C
Accident ferroviaire survenu entre Ponte-Leccia et Francardo au PK 53.200, le 27 mai 2005	27/05/2005	07/2006	R5	Faire respecter par les conducteurs les vitesses limites de circulation des trains.	CFC		18/10/06	Journées de formation, application du référentiel du métier de traction et réalisation de contrôles. Actions reconduites au PAS 2008, fiche action MT N°4.	C
Accident ferroviaire survenu entre Ponte-Leccia et Francardo au PK 53.200, le 27 mai 2005	27/05/2005	07/2006	R6	Définir réglementairement les cas d'utilisation de la radio sol-train pour des opérations de sécurité, enregistrer les conversations radio et prendre les mesures pour limiter les dysfonctionnements de la radio.	CFC		18/10/06		C
Accident ferroviaire survenu entre Ponte-Leccia et Francardo au PK 53.200, le 27 mai 2005	27/05/2005	07/2006	R7	Réaliser les entretiens individuels avec tous les agents impliqués dans des fonctions de sécurité.	CFC		18/10/06	Entretiens réalisés en 2007 et reconduits. Inscrits sur une fiche individuelle de suivi pour chaque opérateur sécurité.	C