



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

Bureau d'enquêtes sur les accidents
de transport terrestre

Paris, le 9 juillet 2008

Le Directeur

Le directeur

Affaire suivie par : Pierre SAVERI

Courriel : pierre.saveri@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 01 40 81 28 51 – Fax : 01 40 81 21 50

Objet : Recommandation de sécurité immédiate concernant la mise
en sécurité de certaines cabines de télécabines évoluant en France

à

Monsieur le Directeur général de la Mer et des
Transports

MEEDDAT

Grande Arche Sud

92 055 La Défense Cedex

Un accident mortel est survenu le 1er mars 2008 sur la télécabine de Planpraz, à Chamonix, où un skieur est tombé dans le vide, après qu'une pression importante ait été exercée sur le vitrage latéral de la cabine qui a, alors, cédé.

A la demande du ministre chargé des Transports et conformément au titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002, et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004, le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) a engagé une enquête technique afin d'édicter des recommandations préventives pour qu'un accident similaire ne se reproduise pas.

Moins d'un mois après l'accident, les pictogrammes, élaborés conjointement par le STRMTG et le SNTF, ont été mis en place par les exploitants; à la demande du ministre des Transports, pour rappeler aux usagers l'obligation de rester assis, dans certaines cabines, et de ne pas s'appuyer sur les vitrages.

Depuis, plusieurs investigations ont été entreprises par les enquêteurs du BEA-TT, tant auprès des constructeurs que des exploitants. Des tests de déboîtement à l'effort, exercés sur des vitrages de ce type de cabines, mais aussi sur d'autres types de cabines pouvant être sujettes à des défaillances similaires et présenter des risques identiques, ont également été réalisés par le BEA-TT.

Une note, jointe à cette lettre, détaille les investigations menées, précise les enseignements recueillis et distingue les types de cabines sur lesquels porter notre attention pour éviter la reproduction de l'accident du 1er mars sur la télécabine de Planpraz.

Ces tests ont montré que, sur certains des types de cabines évalués, un déboîtement des vitrages peut résulter d'un effort de pression significatif pouvant être provoqué dans le cadre de comportements non conformes au règlement de police, à l'intérieur des cabines, sans que, toutefois, ceux-ci proviennent d'un désir manifeste de dégrader le matériel.

Pour ces types de cabines, il apparaît nécessaire, qu'avant la prochaine saison hivernale, des dispositifs de sécurité soient mis en place. Ces dispositifs peuvent prendre la forme (liste non limitative):

- d'une lice ou de barres fixées aux montants, ou, encore, d'un doublage du vitrage sur une faible hauteur,
- d'un système propre à solidariser le vitrage et le châssis, par exemple des pattes de fixation, système qui a d'ailleurs été mis en oeuvre sur certaines cabines SIGMA « Oeufs 4 places assises », notamment, à Courchevel,
- voire, d'aménagements destinés à empêcher l'usage détourné des équipements situés à l'intérieur des cabines, par exemple, un dispositif visant à empêcher la possibilité de s'asseoir sur les barres d'appui dans les cabines « oeuf 6 places dos à dos ».

Les cabines dont la résistance au déboîtement n'est pas apparue suffisante sont les suivantes:

- CWA « Piccolo 6 places assises » à Mont Chéry (les Gets), représentant 42 cabines, (le télécabine de Planpraz est en rénovation complète et ne disposera plus, à l'avenir, de cabines de type « Piccolo »),
- CWA « Glacier 6 places assises » à La Sache (Tignes), représentant 70 cabines,
- SIGMA « 6 places assises dos à dos », représentant 1768 cabines.
- SIGMA « Oeufs 4 places assises », représentant 1103 cabines. Certaines de ces cabines ont été équipées de dispositifs de rattrapage des vitrages, à l'initiative des exploitants, suite à des actes de vandalisme; parmi ces dispositifs, il en est qui semblent répondre aux préoccupations de sécurité accrue pour les passagers.

En conséquence, en application de l'article 23 de la loi du 3 janvier 2002 précitée, le BEA-TT adresse une recommandation de sécurité immédiate à la DGMT.

Recommandation à la DGMT

Demander aux exploitants des télécabines concernés de mettre en sécurité les cabines ayant été repérées comme pouvant présenter un risque potentiel pour les passagers et dont la liste est dressée ci-avant.

- **Les modalités mises en oeuvre pour assurer la mise en sécurité des cabines seront soumise à la validation du STRMTG.**
- **L'opération s'effectuera sous le contrôle des préfets des départements dans lesquels se trouvent une ou plusieurs télécabines concernées par les mesures (voir liste des départements page 18 de la note jointe à cette lettre).**
- **La mise en oeuvre de ces dispositifs devra être réalisée pour la saison hivernale 2008 - 2009.**

Comme le prévoit le décret du 26 janvier 2004 instituant le BEA-TT, je vous prie de bien vouloir me faire connaître dans un délai de 90 jours les suites que vous prévoyez de donner à cette recommandation.

Jean Gérard KOENIG