

Chamonix, le 5 mars 2008

Aujourd'hui, après le dramatique accident survenu dans la télécabine de Planpraz, les premiers éléments connus permettent à notre Société de faire un premier point et d'apporter nos premiers éléments de réponse aux questions légitimes que pose un tel drame.

Nos pensées et notre compassion vont d'abord à la victime, à sa famille, et à ses proches. Pour un homme jeune qui vient passer quelques jours de sport et de détente dans notre vallée, la mort ne doit pas être au bout du chemin. On peut mourir en prenant des risques en montagne. C'est une situation à laquelle nous sommes malheureusement confrontés, dans notre métier. Mais on ne doit pas pouvoir mourir à l'occasion d'un simple transport dans une remontée mécanique. Cette mort là est a priori inacceptable.

Alors cela pose forcément deux questions :

- Cette mort pouvait-elle être évitée ? La réponse ne peut être spontanée, et elle ne nous appartient pas. C'est pourquoi des enquêtes sont nécessaires. Nécessaires pour comprendre, pour identifier les causes et les responsabilités, pour réparer, et prévenir, ce qui peut l'être.

Deux enquêtes sont engagées. Une enquête judiciaire d'abord. Les officiers de Police Judiciaire du Peloton de Gendarmerie de Haute-Montagne viennent de terminer l'enquête immédiate, dite de « flagrance », sous le contrôle du Procureur de la République. Cette enquête sera suivie d'une instruction judiciaire approfondie. Une enquête administrative et technique est également engagée, par les autorités publiques compétentes en matière de transports terrestres, en particulier le Bureau National d'Enquêtes sur les Accidents de Transports Terrestres.

Il est vraisemblable que les quatre passagers de la télécabine ont pu avoir un comportement anormal dans cette installation, et en particulier qu'au moment de l'accident ils aient pu ne pas être normalement assis, ainsi que l'impose le règlement de police pour ce genre de télécabine. Ces règles, édictées pour la sécurité des usagers, sont réputées acceptées par tout porteur du titre de transport ; elles sont affichées dans les gares, et rappelées dans les cabines.

Le non respect de ces règles a donc pu placer ces usagers dans une situation d'insécurité, en particulier pour ceux qui étaient adossés et appuyés sur le vitrage latéral de la cabine.

Les cabines de la télécabine de Planpraz sont des cabines « places assises ». Elles ont été renouvelées en 1992, la construction étant réalisée par un constructeur suisse réputé, la société CWA. Elles ont fait l'objet d'une grande visite en 2002, à l'échéance réglementaire. Ces cabines ont transporté jusqu'à présent plus de 11 millions de passagers. Une nouvelle télécabine remplacera l'actuelle l'année prochaine, non pour des raisons de sécurité de fonctionnement, mais pour offrir à nos clients un temps de transport réduit et un débit plus important.

Les vitrages des télécabines « places assises » assurent la protection des passagers vis-à-vis de l'extérieur, mais ils ne sont ni classés, ni conçus comme des éléments de sécurité. Telle est la réglementation existante, et les cabines de Planpraz ont été construites et sont entretenues conformément à cette réglementation.

Les vérifications effectuées par les autorités publiques de contrôle après l'accident ont confirmé que le montage des vitres des cabines était conforme au plan du constructeur.

La poursuite de l'exploitation de la télécabine n'a pas été remise en cause.

- Ce drame pourrait-il se reproduire ?

La sécurité du transport dans une télécabine à places assises n'est plus assurée si les cabines ne répondent pas aux normes de construction ou d'entretien, ou si les usagers ne respectent pas les règles de sécurité.

Nos cabines ont été construites et sont entretenues conformément aux normes en vigueur. Elles doivent évidemment faire l'objet d'une utilisation normale par les usagers.

Ce qui est le cas de tous les usagers qui voyagent assis dans ces cabines.

Nous pouvons donc assurer qu'il n'y a aucune dangerosité pour les clients qui font un usage normal de la télécabine de Planpraz.

Voici ce que nous pouvons déjà dire à partir de ce qui est objectivement connu. Des questions restent évidemment à préciser, pour mieux comprendre et pour mieux prévenir. C'est l'objectif des enquêtes judiciaire, technique et administrative auxquelles nous apportons tout notre concours.

La Compagnie du Mont-Blanc SA, basée à Chamonix, est l'une des premières sociétés en France de remontées mécaniques, avec un CA de l'ordre de 50 M€, un effectif moyen de 390 personnes, 1 250 000 journées skieurs en hiver et 1 100 000 visites en été, 40 remontées mécaniques et 2 trains de montagne. Dans le cadre de contrats de concession, elle exerce une activité de service et de transport en montagne, par câble et par trains à crémaillère. Elle opère sur les territoires des communes de Chamonix, Vallorcine et Saint-Gervais et sur 3 domaines skiables de haute altitude dans la vallée de Chamonix (les Grands-Montets, Balme, Brévent-Flégère) et 3 sites d'excursion mondialement célèbres (Aiguille du Midi, Montenvers-Mer de glace et Tramway du Mont-Blanc). Issue d'entreprises anciennes, elle a été créée en 2000 afin d'offrir à ses clients le meilleur service, dans le respect de son environnement social, économique et géographique.

