

Paris, le 01 JUIL. 2008

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Ministère de l'Ecologie du Développement
et de l'Aménagement Durables
Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de
Transport Terrestre (BEA-TT)
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

Références : D-08 - 3322 / FdA/AA
Affaire suivie par : Fabienne De ALMEIDA

Objet : Réponse au rapport d'enquête technique concernant le déraillement d'un engin de maintenance survenu le 27 février 2007 en gare de Carcassonne.

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 17 avril, vous m'avez transmis le rapport établi par le BEA-TT sur l'accident ferroviaire survenu en gare de Carcassonne.

Vous avez invité RFF à faire connaître les suites qu'il entend donner à la recommandation R2 le concernant et contenue dans ce rapport, ainsi que les délais nécessaires à leur mise en œuvre. J'ai bien noté que la réponse de RFF sera rendue publique avec votre rapport sur le site internet du BEA-TT.

Les propositions ci-après ont été établies après concertation avec le gestionnaire d'infrastructure délégué. La SNCF, que vous avez saisie également, devrait vous faire part directement de sa réponse.

Recommandation R2 : examiner la mise en place d'un dérailleur unifié sur voie 4 entre les aiguilles 120b et 118a.

La notice générale IN 0318, intitulée : « conditions d'emploi et règles d'implantation des dispositifs de protection du « point de croisement bon » », et qui préconise la mise en place d'un dérailleur unifié, est postérieure aux derniers travaux ayant eu lieu en gare de Carcassonne en 1993. Elle n'est pas applicable de façon rétroactive.

RFF a cependant étudié l'éventualité d'apparition d'un risque identique ou supérieur à celui de l'accident du 27 février 2007 sur la base des deux scénarios potentiels suivants :

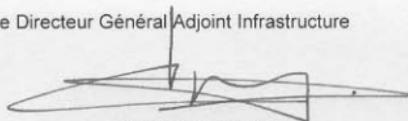
1) Si la gare de Carcassonne devient base travaux, dans le cadre des travaux d'installations des IPCS Castelnaudary - Carcassonne en 2012 et / ou lors des travaux de RVB entre Toulouse et Carcassonne en 2013, le risque consistant en la présence d'un ou plusieurs engins équipés d'un dispositif de chasse-pierre, susceptibles de dérailler sur le taquet dérailleur voie 4, peut se reproduire. Dans ce cas, sous condition d'utilisation de la voie 4 en voie de garage de ces engins de travaux, le taquet dérailleur sur voie 4 serait remplacé par un dérailleur unifié, localisé à la sortie du tunnel, afin d'éviter la reproduction d'un accident similaire à celui du 27 février 2007 ;

2) Un autre projet vise à transformer la voie 4 de la gare de Carcassonne en voie principale, afin de séparer les flux Carcassonne/Quillan des flux Toulouse/Narbonne. Ce projet ne fait pas, à ce jour, l'objet d'un dossier d'initialisation. Sa réalisation supprimerait toute nécessité de remplacement du taquet dérailleur voie 4, celle-ci devenant voie principale.

En conclusion, la mise en place d'un dérailleur unifié voie 4 en gare de Carcassonne est donc conditionnée par l'une ou l'autre des deux hypothèses envisagées, pour lesquelles RFF n'a pas de réponse définitive à ce jour. Ce dossier reste donc sous surveillance des services concernés.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur Général Adjoint Infrastructure

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Patrick TRANNOY', written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat abstract, with several loops and a long horizontal stroke at the end.

Patrick TRANNOY