

COPIE

BEA-TT
Monsieur Jean PANHALEUX
Grande Arche – Paroi. SUD
92055 La Défense Cedex

Saint-Saulve, le 28 Juillet 2017

Vos réf. :
Nos réf. :
PhG/AC/PV N° 1121/4153
Objet : Rapport d'enquête bi voie du 11/04/2014

Monsieur,

Nous revenons vers vous afin de vous donner les suites apportées aux 2 recommandations faites par le BEA-TT liées à l'analyse technique de l'incident du 11 avril 2014 survenu sur le réseau de valenciennes.

Des premières mesures ont été mises en place immédiatement suite à l'incident par le précédent exploitant TRANSDEV. Depuis une nouvelle DSP a été signée entre l'Autorité Organisatrice SIMOUV et le nouvel exploitant RATPDEV pour une durée de 7 ans.

Recommandation R1 (Transvilles)

Renforcer la sécurité de l'exploitation au Poste de Commande Centralisée par l'écriture d'une consigne d'exploitation définissant clairement l'organisation en sécurité des circulations pour le mode nominal et pour le mode dégradé (dérangements).

Concernant cette recommandation, l'ancien exploitant a mis en place des mesures de rappel et des règles de fonctionnement suite aux demandes du STRMTG sur la gestion de cette zone de manœuvre : il s'agit d'une note de service de rappel aux agents de conduite sur l'obligation d'utiliser la rétro-vision, l'éclairage en salle voyageurs en vision nocturne, de re-tractionner après le passage du troisième boggy sur l'Appareil De Voie (ADV) et de respecter les vitesses par consigne lors d'un changement de voies.

Les Responsables Sécurité et du PCC ont écrit deux procédures de fonctionnement des modes dégradés lors d'un dysfonctionnement d'une zone technique et d'une discordance d'un ADV étant donné que ce cela n'était pas clairement définie avant l'incident d'avril 2014.

Depuis cet évènement, nous avons, par demande du STRMTG, une restriction de vitesse à 10 km/h sur le tronçon concerné par cette zone de manœuvre, ne sachant pas réellement la ou les causes de l'évènement et afin de pouvoir réagir rapidement en cas d'incident et éviter de retrouver une situation similaire.

Pour retirer cette restriction de vitesse, le STRMTG nous a demandé de consolider les différentes mesures déjà mises en place concernant cet incident, ce qui a été fait, et en tant que nouvel exploitant, nous avons fait le choix de mettre en place le réarmement des zones techniques (ZT16/23 et ZT15/24) depuis le PCC pour garantir la bonne remise en fonctionnement des zones rapidement et en respectant les consignes de sécurité d'exploitation.

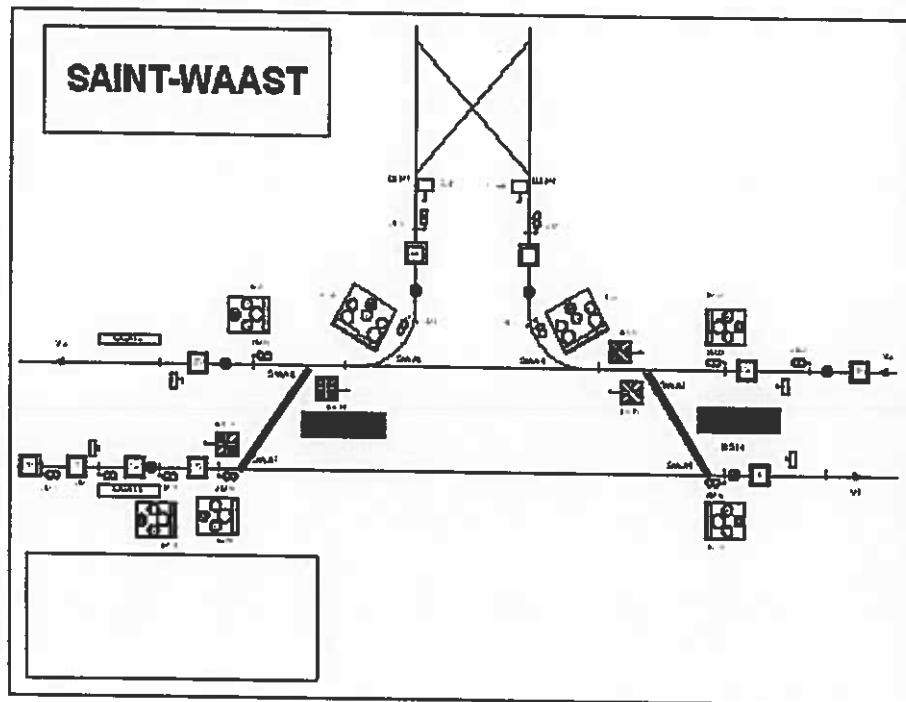


Schéma de la zone de Manœuvre de St Waast

Après un an d'exploitation du réseau, nous avons fait le choix de porter une attention particulière sur l'organisation et la gestion des événements par les régulateurs. Afin d'améliorer la méthode et la manière de suivre un événement à distance par radiotéléphonie, nous avons dispensé une formation à tous les régulateurs sur la gestion du stress et la communication à distance afin d'apporter des outils de communication, d'analyse d'une situation et de mise en situation pour comprendre les différentes étapes du stress en situation grave.

Cette formation a permis de voir qu'il était nécessaire d'apporter des outils de résolution d'incidents, des fiches réflex au niveau des régulateurs et des conducteurs.

Des groupes de travail ont été créés pour travailler sur différents livrets :

- Livret de conduite :
 - o Rappel de consignes
 - o Gestion de certaines avaries

- Livret de régulation technique
 - o Définition du fonctionnement mode nominal
 - o Définition du mode dégradé des zones de manœuvres
 - o Mesures à mettre en place pour des situations telles Voies Unique Temporaire/Bus Relais Tramway/Gestion de tronçons sur incident/...

- Livret de consignes
 - o Fiche réflex gestion d'un incident
 - o Fiche réflex mode dégradé
 - o Fiche de résolution d'avarie matérielle.

Nous souhaitons finaliser ces travaux pour la fin de l'année 2017.

Nous avons identifié aussi que nous devons refaire un point sur les règles de base de l'habilitation, formation tramway et surtout sur le collationnement des messages de sécurité au niveau des conducteurs lors des Journées Techniques Tramway (JTT) qui est la formation continue des conducteurs.

Nous avons donc profité de la JTT 2017 pour faire un rappel à 10 ans depuis la mise en service de la 1^{ère} ligne de tramway sur le réseau de valenciennes.

Recommandation R2 (Transvilles)

Décrire l'organisation de la circulation des engins de maintenance en dehors du cadre d'une circulation commandée du Poste de Commande Centralisée, ainsi que les mesures à prendre pour revenir à la situation nominale.

Concernant cette recommandation une décision politique a été prise immédiatement après l'incident de n'avoir aucune présence d'engins de maintenance sur le réseau en exploitation commerciale.

Le Responsable Maintenance de l'époque a fait un retour d'expérience sur l'évènement et un rappel sur l'utilisation des engins de maintenance sur le réseau (SIG, voies, réarmement et acquittement des zones, ...) auprès des agents de maintenance.

Des notes de service ont été écrites pour informer des consignes :

- Sortie des engins de maintenance en mode dégradé sur le réseau (main moteur ouverte de l'ADV)
- Vérification de la conformité du réseau au niveau du PCC lors des sorties avec des engins de maintenance sur le réseau (SIG, Energie, ...).

Depuis aucune autre action spécifique n'a été engagée mise à part des rappels de consignes et des formations pour les nouveaux agents intervenants sur le réseau. Concernant les mesures spécifiques à mettre en place en cas de mode dégradé, elles sont précisées dans la recommandation R1 et seront détaillées dans le livret de régulation.

Amélioration continue :

Dans un souci d'amélioration continue et d'évolution du système, des mesures ont été prises pour mettre en place des actions et des outils de suivi pour garantir la sécurité suite à cet incident et aux attentes du STRMTG :

- Généralisation de la vérification de la conformité du réseau tous les matins au niveau du PCC entre le régulateur en poste et l'agent des infrastructures ferroviaire (SIG, énergie, ...),
- Mise en place d'un tableau d'information des travaux IF sur le réseau tramway,
- Mise en place de la consigne PCC concernant les autorisations de réarmement, d'acquiescement de zone qui ne sont délivrées que par le PCC et consignées dans la main courante par un N° Ordre.

Nous restons bien entendu à votre disposition et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Philippe GAILLARD
Directeur



PJ.