

Bastia, le 23 mars 2009

*Ministère de l'Ecologie de l'Energie  
Du Développement Durable et de  
L'Aménagement du Territoire  
Bureau d'Enquêtes sur les accidents  
De transport terrestre  
Monsieur Jean Gérard KOENIG  
Tour Pascal B*

**92055 LA DEFENSE cedex**

**Objet :** Rapport d'enquête technique sur la collision ferroviaire  
survenue le 21 novembre 2007 sur la ligne Bastia-Ajaccio  
près de Barchetta (2B).

**N/Ref :** GB/CB/N°23/2009

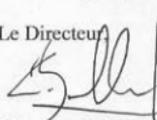
Monsieur le Directeur,

Je vous prie de trouver ci-joint la réponse à votre transmission du 26 décembre 2008, du rapport sur l'accident de Barchetta survenu le 21/11/2007.

Comme évoqué dans votre lettre, il s'agit des suites données aux recommandations R1 à R8 contenues dans celui-ci.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur



**Gilles BALLERAT**

Suites données par les Chemins de Fer de la Corse (CFC) aux recommandations du BEA-TT dans le cadre du rapport d'enquête technique relatif à l'accident de Barchetta du 21 novembre 2007.

Les différents points en réponse aux recommandations feront l'objet d'une veille opérationnelle et d'un suivi particulier.

**Recommandation R 1 (CFC): 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.**

Les croisements en EPL sont suspendus depuis l'accident et les carnets de bulletins les permettant ont été retirés des postes de travail des agents circulation. Cette décision est entérinée, et le restera à défaut d'un équipement ultérieur de ces EPL. Par ailleurs, la transformation, en cas de besoin, en gare temporaire des EPL est mise en œuvre et a fait l'objet d'une consigne spécifique (S4/S5 N°02/2008 du 17 novembre 2008).

**Recommandation R 2 (CFC): 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.**

L'accès à la cabine de conduite a déjà été limité aux stricts besoins du service, en fin d'année 2007, lors de l'élaboration de la charte du cheminot traitant du comportement à adopter par les agents. La conception de celle-ci et son partage ont été faits avec les agents sur tous les principaux sites des CFC.

En ce qui concerne le matériel futur AMG 800, cette ergonomie est prise en compte par séparation de la cabine et du local chef de train.

Pour les matériels actuels, notamment pour ceux qui ne comprennent pas de cabine de conduite, elle sera complétée par une consigne qui imposera à l'agent de train de ne pas perturber l'attention du conducteur.

En outre, pour les engins pourvus d'une cabine de conduite, et à l'ergonomie favorable, la séparation des locaux agent de train et conducteur sera progressivement mise en œuvre.

Cet aménagement a déjà été réalisé pour deux cabines de conduite.

La bonne application des règles d'accès aux cabines de conduite fera l'objet de contrôles.

**Recommandation R 3 (CFC): 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.**

La suppression des croisements en EPL indiquée en R1, et donc la suppression des ordres correspondants conduit à la disparition du risque principal. L'ergonomie actuelle des postes de conduite ne permet pas de proposer de solution efficace. En revanche, l'utilité de positionner le bulletin d'ordre sur le pupitre et notamment sur ceux où le porte document a été récemment installé à cet effet, sera rappelée aux conducteurs lors des formations et des actions de suivi. De plus, la mise en place d'un bulletin de service évoquée en R8 permet de mettre en place une procédure d'annotation de la remise de ces bulletins.

**Recommandation R4 (CFC): 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.**

La consigne n° S2 n°1/2008 correspondante à la rédaction du journal de train est réalisée et en cours de validation.

**Recommandation R5 (CFC): 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.**

L'étude de différents systèmes a été faite, et aucun système simple ne semble avoir de garantie suffisante à ce stade en regard du risque. La suppression des croisements en établissement PL (R1) reste temporairement la solution la plus efficace du point de vue de la sécurité. Par contre, l'équipement progressif de la CCVU (commande centralisée de voie unique), entrée en fonction sur Bastia - Casamozza, répond à cette recommandation. Son extension à l'ensemble du réseau est étudiée par la Collectivité Territoriale de Corse.

**Recommandation R6 (CFC): améliorer la fixation des extincteurs, en particulier ceux de 9kg 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.**

Les extincteurs de 9 kg sont positionnés au niveau du sol. Leur fixation sera renforcée.

**Recommandation R7 (CFC): étudier la possibilité d'améliorer 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.**

La fixation des sièges et l'ergonomie des barres de maintien sont conformes aux standards ferroviaires, il paraît difficile de les améliorer en l'état. Néanmoins, les autorails « Soulé » feront l'objet d'un programme de modernisation industrielle. Cette question sera incluse dans l'étude des travaux à mener.

**Recommandation R8 (CFC): 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.**

Un bulletin de service journalier Traction est mis en place pour les conducteurs depuis le 25/11/08. Cette procédure a été incluse dans les documents métiers. De plus, son utilisation sera intégrée dans le suivi formalisé des conducteurs.