



**Chemins de Fer de la Corse**

Responsable sécurité des Chemins de fer de la Corse,

SAEML des CFC

BP 237-20294 BASTIA Cedex

☎ 06.27.35.87.46

✉ [jacqueschibaudel@cf-corse.com](mailto:jacqueschibaudel@cf-corse.com)

**Ministère de l'Ecologie, du Développement  
Durable, des Transports et du Logement  
Bureau d'Enquêtes sur les accidents  
de Transport Terrestre  
Monsieur Claude AZAM  
Tour Pascal A**

**92055 La Défense cedex**

Bastia, le 17 juillet 2012,

**Par LR/AR**

**Objet** : Rapport d'enquête sur l'accident survenu le 12 juillet 2011 en gare de Calvi.

**PJ** : Plan Post Accident.

Monsieur le Directeur,

Conformément à l'article 9 du décret du 26 janvier 2004, je vous prie de trouver ci-joint le Plan Post Accident répondant à votre transmission du 04 mai 2012, relatif au rapport sur l'accident survenu à Calvi le 12 juillet 2011.

Ce document présente les actions mises en œuvre par les CFC suite aux recommandations contenues dans celui-ci.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Responsable sécurité,



Chemins de fer de la Corse.

20 place de la Gare, BP 237 20294 BASTIA Cedex | 04 95 32 80 55 | 04 95 34 01 14 | [direction@cf-corse.com](mailto:direction@cf-corse.com)  
SAEML au capital de 1.200.000 € | RCS BASTIA 538 646 944 (00 016) | APE 4910 Z |



Chemins de Fer de la Corse

## Référentiel Plan Post Accident.

### Document d'application

Mesures prises par les Chemins de Fer de la Corse, suite aux recommandations du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre.  
Accident du 12 juillet 2011 en gare de Calvi.

Edition du 02-07-2012

Version 1

Applicable dès réception

*Propriété des CFC.*

(SAEML-CFC)

Emetteur : CFC Pôle Sécurité

## Sommaire

PREAMBULE .....	2
OBJET .....	2
LES CONCLUSIONS DU BEA-TT .....	2
Les causes de accident .....	2
Deux facteurs ont joué un rôle déterminant dans cette situation : .....	2
LES RECOMMANDATIONS DU BEA-TT .....	3
LA PRISE EN COMPTE DES RECOMMANDATIONS DU BEA-TT PAR LES CFC .....	4
RECOMMANDATION (R1) .....	4
BEA-TT .....	4
Réponse des CFC .....	4
RECOMMANDATION (R2) .....	4
BEA-TT .....	4
Réponse des CFC .....	4
RECOMMANDATION (R3) .....	5
BEA-TT .....	5
Réponse des CFC .....	5
RECOMMANDATION (R4) .....	5
BEA-TT .....	5
Réponse des CFC .....	5

## Les conclusions du BEA-TT

### Les causes de accident

Le pilote a piloté son avion en violation de l'art. 121 du Règlement de l'aviation canadien (RAC) en ne respectant pas les procédures de sécurité établies par le BEA-TT. Les causes de accident sont les suivantes :

### Deux facteurs ont joué un rôle déterminant dans cette situation :

1. Le pilote a piloté son avion en violation de l'art. 121 du Règlement de l'aviation canadien (RAC) en ne respectant pas les procédures de sécurité établies par le BEA-TT. Les causes de accident sont les suivantes :
2. Le pilote a piloté son avion en violation de l'art. 121 du Règlement de l'aviation canadien (RAC) en ne respectant pas les procédures de sécurité établies par le BEA-TT. Les causes de accident sont les suivantes :

# Préambule

---

Suite à un accident de transport terrestre, une enquête technique faisant l'objet d'un rapport du BEA-TT a été réalisée dans le cadre du titre III de la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002, codifié aux articles L1621-1 à 1622-2 du code des transports.

Cette enquête a pour objet de prévenir de futurs accidents, en déterminant les circonstances et les causes de l'événement analysé et en établissant les recommandations de sécurité utiles. Elle ne vise pas en déterminer des responsabilités.

## Objet

---

Rapport d'enquête technique sur le choc d'un train de voyageurs contre un heurtoir survenu le 12 juillet 2011 en gare de Calvi (Haute-Corse).

L'analyse de l'accident conduit le BEA-TT à émettre quatre recommandations.

## Les conclusions du BEA-TT

---

### ***Les causes de accident***

La cause directe de l'accident est l'insuffisante maîtrise, à l'entrée du train dans la gare de Calvi, de sa vitesse et de son freinage par le conducteur dont l'attention était perturbée par des enfants courant le long du quai, alors rempli de voyageurs.

### ***Deux facteurs ont joué un rôle déterminant dans cette situation :***

- Les conditions de formation et d'emploi du conducteur concerné qui, plus de trois mois après avoir obtenu son habilitation, en pleine saison estivale et sans être accompagné par un collègue expérimenté, assurait le jour de l'accident pour la première fois des services en lignes de transport de voyageurs.
- L'inadaptation des installations voyageurs de la gare de Calvi dont le quai bordant la voie 3/C est à la fois trop court pour y positionner correctement un train, composé d'un autorail et d'une remorque, sans prendre appui sur le heurtoir et trop étroit pour accueillir l'affluence des voyageurs estivaux.

## Les recommandations du BEA-TT

---

L'analyse de l'accident conduit le BEA-TT à émettre les quatre recommandations suivantes :

- **R1 – (SAEML-CFC) :**

Améliorer les conditions de formation et d'emploi des conducteurs en prenant en compte les spécificités que présente l'exploitation du réseau concerné, notamment en période d'affluence estivale.

- **R2 – (SAEML-CFC) :**

Organiser les cheminements des piétons entre les plages, le port et la ville de Calvi afin d'en canaliser les flux vers des traversées de la voie ferrée identifiées et aménagées. Dans ce cadre, clôturer, autant que faire se peut, l'emprise ferroviaire s'étendant entre le passage à niveau n°26A et les quais de la gare.

- **R3 – (SAEML-CFC) :**

Améliorer les conditions de cheminement et de stationnement des voyageurs en gare de Calvi par un dimensionnement adapté des quais et des espaces d'accès tenant compte de la période d'affluence estivale.

- **R4 – (SAEML-CFC) :**

Demander à l'exploitant des Chemins de Fer de la Corse de dresser un bilan de la gestion de la sécurité sur ce réseau portant notamment sur l'état des documents opérationnels et l'effectivité de leur mise en œuvre, et l'inviter à établir, en s'inspirant des pratiques des réseaux comparables en France et à l'étranger, un plan d'amélioration des conditions de sécurité de cette exploitation adapté à ses particularités et à ses perspectives d'évolution.

# La prise en compte des recommandations du BEA-TT par les CFC

---

## Recommandation (R1)

---

### *BEA-TT*

Améliorer les conditions de formation et d'emploi des conducteurs en prenant en compte les spécificités que présente l'exploitation du réseau concerné, notamment en période d'affluence estivale.

### *Réponse des CFC*

Une réflexion est en cours concernant la réorganisation du service Matériel et Traction afin que le domaine traction puisse former, habilitier et suivre les conducteurs des CFC de manière autonome.

De même la mise en place d'un gestionnaire de moyens (GM) est effective depuis le 09 mai 2012. Il prend en charge la commande du personnel, donnant une disponibilité au chef des conducteurs pour assurer ses missions de sécurité.

Les missions principales du chef des conducteurs seront ainsi le management et le suivi du personnel de conduite. Lors de ses absences, le chef de dépôt de Bastia assure la continuité des missions de sécurité.

Concernant la formation des conducteurs, le MT011 « Cahier des charges de la formation des conducteurs », est en cours de révision avec l'appui de la SNCF.

Dès l'habilitation, le nouveau conducteur doit rentrer dans le cycle de conduite, lui permettant ainsi d'exercer le métier de conducteur. Le chef des conducteurs assure un suivi particulier, tenant compte des caractéristiques du matériel et de leur composition.

## Recommandation (R2)

---

### *BEA-TT*

Organiser les cheminements des piétons entre les plages, le port et la ville de Calvi afin d'en canaliser les flux vers des traversées de la voie ferrée identifiées et aménagées. Dans ce cadre, clôturer, autant que faire se peut, l'emprise ferroviaire s'étendant entre le passage à niveau n°26A et les quais de la gare.

### *Réponse des CFC*

Concernant la pinède de Calvi, depuis 2011 un COPIL regroupant les services de l'Etat (DREAL et STRMTG), les communes, la CTC et les CFC a été mis en place afin de trouver des solutions pour sécuriser des traversées piétonnes de la voie ferrée entre Calvi et Monticello.

L'année dernière, la mairie de Calvi a réalisé un platelage en bois longeant la voie ferrée entre le quai du Lido et le quai du Tennis club.

À ce jour, les aménagements des 9 traversées sont quasiment terminés et les dossiers de création de PN seront transmis au préfet dans la semaine 28 de l'année 2012.

Le tout sera accompagné à la fois d'une campagne d'affichage sur le terrain (avis aux riverains, aux usagers de la pinède camping, CE, établissements de plage, hôtel,...) et d'une campagne « sortez des rails » auprès des médias pour sensibiliser l'ensemble de la population.

## Recommandation (R3)

---

### *BEA-TT*

Améliorer les conditions de cheminement et de stationnement des voyageurs en gare de Calvi par un dimensionnement adapté des quais et des espaces d'accès tenant compte de la période d'affluence estivale.

### *Réponse des CFC*

Dans son programme d'investissement, la CTC a prévu la rénovation de la gare de Calvi.

En attendant cette remise aux normes, les CFC ont pris comme mesure transitoire de faire du quai n°3 seulement un quai intermédiaire et non plus un quai de stationnement, cette zone étant aujourd'hui délimitée par une chaîne plus une signalétique appropriée.

Une clôture grillagée a été posée du PN 26A jusqu'aux quais voyageurs afin d'éviter le cheminement des piétons sur la voie ferrée et une signalétique a été mise en place désignant les numéros des quais.

Le portail du dépôt sera maintenu fermé.

## Recommandation (R4)

---

### *BEA-TT*

Demander à l'exploitant des Chemins de Fer de la Corse de dresser un bilan de la gestion de la sécurité sur ce réseau portant notamment sur l'état des documents opérationnels et l'effectivité de leur mise en œuvre, et l'inviter à établir, en s'inspirant des pratiques des réseaux comparables en France et à l'étranger, un plan d'amélioration des conditions de sécurité de cette exploitation adapté à ses particularités et à ses perspectives d'évolution.

### *Réponse des CFC*

- Au 31 décembre 2011, fin de la DSP avec l'Exploitant SNCF.
- Au 1<sup>er</sup> janvier 2012, mise en place d'une SAEML, avec une nouvelle organisation.

La sécurité ferroviaire est sous l'autorité du Directeur Général, le contrôle et le suivi du contrôle de niveau 2 de sécurité étant réalisé par délégation, par le Pôle Sécurité des CFC.

Ce Pôle est mis en place depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, il est en charge de veiller au maintien du niveau de sécurité, pour le compte du DG. Ce Pôle est composé d'un Chef de Pôle et de 3 assistants (Exploitation, Equipement et Matériel/Traction).

Chaque chef de service a la responsabilité de la sécurité ferroviaire dans son domaine et du contrôle de sécurité de niveau 1.

Fin 2011, mise en place d'un gestionnaire des documents (G.Doc) aux CFC, dont le hiérarchique est le chef de pôle sécurité.

Le G.Doc a pour missions de recenser tous les documents sécurité des différents services, de s'assurer de la bonne distribution des documents de sécurité aux personnes concernées et de fournir le nombre d'exemplaires demandé.

Le G.Doc doit tenir à jour la bibliographie des documents sécurité et vérifier les référentiels dans leur forme. Chaque activité reprend ses documents pour une mise à jour et une relecture en fonction de la nouvelle organisation mise en place par la SAEML, une revue bisannuelle a été mise en place.

La rédaction, la vérification et la validation des référentiels, sont du domaine de l'activité concernée, ainsi que leurs mise en place, la prise de connaissance par les agents et la formation nécessaire à l'application du dit référentiel.

En 2012, toute la documentation issue de la SNCF est reprise par la SAEML, pour mise en conformité avec sa propre réglementation, le Règlement de Sécurité de l'Exploitant (RSE).

Le pôle sécurité travaille actuellement sur une nouvelle version du RG 010 « Organisation et fonctionnement de l'astreinte »(ancien IN99 SNCF).



**Suivi des actions du Plan Post Accident.**

Recommandations	Domaines	Mesures prises par les CFC	Responsables	Échéance	Suivi au	%
						réalisation
<ul style="list-style-type: none"> <li>• R1 – (SAEML-CFC) : Améliorer les conditions de formation et d'emploi des conducteurs en prenant en compte les spécificités que présente l'exploitation du réseau concerné, notamment en période d'affluence estivale.</li> </ul>	<p align="center"><b>Traction</b></p>	<p>Conduire une réflexion sur la réorganisation du service Matériel et Traction afin que le domaine traction puisse former, habilitier et suivre les conducteurs des CFC de manière autonome.</p>	<p>Directeur Général Chef de service MT</p>	<p>4<sup>ème</sup> trimestre 2012</p>		
		<p>Redéfinir le rôle des chefs de dépôt en matière de suivi des conducteurs.</p>	<p>Directeur Général Chef de service MT Chef de dépôt Bastia</p>	<p>4<sup>ème</sup> trimestre 2012</p>		
		<p>Remettre à jour les fiches de poste</p>	<p>Chef des conducteurs</p>	<p>4<sup>ème</sup> trimestre 2012</p>		
		<p>Mettre un suivi particulier sur les nouveaux conducteurs.(MT011)</p>	<p>Chef de service MT</p>	<p>4<sup>ème</sup> trimestre 2012</p>		
		<p>Remettre à jour le référentiel MT 011 « Cahier des charges de la formation des ADC »</p>	<p>Chef de service MT</p>	<p>4<sup>ème</sup> trimestre 2012</p>		
		<p>Mettre un gestionnaire de moyens chargé de la commande des conducteurs et du calcul de leurs primes.</p>	<p>Chef de service MT Chef de dépôt Bastia</p>	<p>Jun 2012</p>	<p>Juillet 2012</p>	<p>100%</p>

Suivi des actions du Plan Post Accident.						
Recommandations	Domaines	Mesures prises par les CFC	Responsables	Échéance	Suivi au	% réalisation
<ul style="list-style-type: none"> <li>R2 – (SAEML-CFC) : Organiser les cheminements des piétons entre les plages, le port et la ville de Calvi afin d'en canaliser les flux vers des traversées de la voie ferrée identifiées et aménagées.</li> </ul>	<b>Equipement</b>	Création de 09 passages réglementés (PN piétons) et leurs aménagements.	<b>Financement : CTC</b> <b>Réalisateur : CS*</b> équipement	Juillet 2012		
		Pose de la clôture en gare de Calvi la zone du PN n°26A jusqu'à la gare (côté mer)			Juin 2012	Juillet 2012
		Remettre à jour le schéma des Installations Sécurité			Septembre 2012	
	<b>Exploitation</b>	Mettre en place une campagne d'affichage aux usagers (ex : fascicules horaires)	DDEx*	Juin 2012	Juin 2012	50%
		Mettre en place une campagne d'affichage et d'avis aux riverains et usagers de la pinède (camping, CE, établissements de plage, hôtel,...) et d'une campagne auprès des médias pour sensibiliser les touristes.	CTC		Juillet 2012	
	<b>Traction</b>	Maintenir fermé le portail du dépôt de Calvi.	Chef de service MT Chef de dépôt Calvi	Juin 2012		

\*CS = Chef de service

DDEx = Directeur Délégué exploitation

**Suivi des actions du Plan Post Accident.**

<b>Recommandations</b>	<b>Domaines</b>	<b>Mesures prises par les CFC</b>	<b>Responsables</b>	<b>Échéance</b>	<b>Suivi au</b>	<b>% réalisation</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>R3 – (SAEML-CFC) : Améliorer les conditions de cheminement et de stationnement des voyageurs en gare de Calvi par un dimensionnement adapté des quais et des espaces d'accès tenant compte de la période d'affluence estivale.</li> </ul>	<p align="center"><b>Exploitation</b></p>	<p>Aménager les quais de la gare de Calvi. Faire stationner les clients les quais n°1 et 2(BV). Organiser la réception des trains sur la voie 1/A. Interdire l'accès de la voie 3/C par la pose d'une chaîne et d'une signalétique en avisant les clients.</p>	<p>DDEx CS Exploitation CS Equipement</p>	<p align="center">Juin 2012</p>	<p align="center">Juillet 2012</p>	<p align="center">100%</p>

**Suivi des actions du Plan Post Accident.**

Recommandations	Domaines	Mesures prises par les CFC	Responsables	Échéance	Suivi au	% réalisation
<ul style="list-style-type: none"> <li>R4- (SAEML-CFC) : Demander à l'exploitant des Chemins de Fer de la Corse de dresser un bilan de la gestion de la sécurité sur ce réseau portant notamment sur l'état des documents opérationnels et l'effectivité de leur mise en œuvre, et l'inviter à établir, en s'inspirant des pratiques des réseaux comparables en France et à l'étranger, un plan d'amélioration des conditions de sécurité de cette exploitation adapté à ses particularités et à ses perspectives d'évolution.</li> </ul>	<p><b>Direction</b> <b>Pôle Sécurité</b></p> <p><b>Équipement</b> <b>Exploitation</b> <b>Traction</b> <b>Pôle Sécurité</b></p> <p><b>Direction</b> <b>Équipement</b> <b>Exploitation</b> <b>Traction</b></p> <p><b>Rapport annuel de la sécurité</b></p>	<p>Redéfinir les modalités « organisation et fonctionnement » de l'astreinte (RG010)</p> <p>S'assurer de la pertinence des KN1 des dirigeants locaux.</p> <p>Programmer une formation ou de sensibilisation à chaque distribution de nouveaux référentiels</p> <p>Réécrire les documents sécurité (RG 001 et RG 003)</p>	<p>DG DDEX Responsable sécurité</p> <p>DDEX Responsable sécurité CS Equipement CS Exploitation CS MT</p> <p>DDEX CS Equipement CS Exploitation CS MT</p> <p>Responsable sécurité</p>	<p>4<sup>ème</sup> trimestre 2012</p> <p>3<sup>ème</sup> trimestre 2012</p> <p>3<sup>ème</sup> trimestre 2012</p> <p>3<sup>ème</sup> trimestre 2012</p>		