

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Préfet
Directeur Général des Services

Dossier suivi par :
Christophe VIDONNE – poste 7683

Ministère de l'Ecologie, du
Développement Durable et de l'Energie
Monsieur Claude AZAM
Directeur du Bureau d'Enquêtes sur les
Accidents de Transport Terrestre
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

Marseille, le 17 mars 2016

N/Réf : SCP-D16-00533

Objet : Ligne des Chemins de fer de Provence – accident du 08/02/2014

Affaire suivie par Philippe Roux

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 29 décembre 2015, vous nous avez communiqué votre rapport d'enquête technique sur l'accident survenu à Saint Benoit (04) le 8 février 2014.

La Région Provence Alpes Côte d'Azur, concessionnaire et la Régie Régionale des Transports de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (RRT PACA), exploitant de la ligne ferroviaire Nice-Digne-les-Bains, ont défini ensemble les suites à donner aux recommandations de ce rapport.

Recommandation R1 (Région PACA, Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée) :

« Définir un dispositif commun de surveillance des talus rocheux surplombant les emprises ferroviaires ou routières, dans les zones à risque de chutes de pierres, afin de détecter les signes avant-coureurs de la déstabilisation de masses rocheuses et vérifier le bon état des dispositifs de protection.

Préciser les critères de déclenchement des tournées exceptionnelles et les mesures à prendre en cas de détection d'anomalie. »

Hôtel de Région
27 place Jules-Guesde
13481 Marseille Cedex 20
Téléphone : 04 91 57 55 30
Télécopie : 04 91 57 51 72
www.regionpaca.fr

.../...



Les gestionnaires d'infrastructures organisent depuis de nombreuses années une surveillance régulière à trois niveaux sur leurs ouvrages respectifs :

- des tournées régulières d'exploitation
- des inspections annuelles
- des inspections détaillées et études de risques spécifiques.

La RRT PACA et la Région cherchent en permanence à accroître l'efficacité de ces procédures de surveillance.

C'est en ce sens qu'en décembre 2013, suite à l'étude effectuée par le cabinet BG Conseil, l'exploitant a renforcé et affiné sa consigne locale de sécurité temporaire (actuelle CLST 32EX2014) dite « consigne intempéries » qui fixe les conditions de tournées exceptionnelles d'inspection et de circulation des trains en fonction des aléas météorologiques.

En 2015, la RRT PACA et la Région ont renforcé le dispositif de surveillance des zones sensibles en implantant à titre expérimental, dix caméras en différents points de la ligne afin de surveiller et détecter un éventuel événement de type chute de bloc, éboulement, crue, inondation ou effondrement de talus.

Des stations météorologiques automatiques ont été mises en place à titre expérimental. Elles permettent de mesurer notamment les cumuls de pluies et viennent ainsi affiner localement les prévisions de Météo France. Ces dispositifs, en complétant les informations fournies par les services météorologiques, aide pour le déclenchement des tournées exceptionnelles.

Le BEATT recommande plus de coordination entre les gestionnaires d'infrastructures avec un dispositif commun de surveillance des talus rocheux. La Région et la RRT PACA souscrivent pleinement à cette orientation et travaillent étroitement avec les partenaires.

La RRT PACA a déjà conclu avec le Conseil Général des Alpes-Maritimes une convention qui définit une procédure d'alerte commune aux réseaux routiers et ferroviaire s'agissant de la constatation de chute de bloc ou glissement de terrain. Cette convention a été déclinée dans la réglementation de sécurité des Chemins de Fer de Provence sous la forme d'une directive locale DL-INF n°2.

La RRT PACA travaille actuellement avec la DIRMED afin d'établir une procédure identique sur les zones à risque identifiées dans le département des Alpes de Haute-Provence.

La surveillance de terrain et les études de risque ont conduit à construire des ouvrages de protection contre les chutes de blocs. Ces travaux ont été financés dans le cadre de programmes d'investissement contractuels (en particulier CPER et PDMI).

Conformément à la recommandation du BEATT, une convention entre gestionnaires d'infrastructures sera mise en place afin de veiller à la bonne prise en compte de la surveillance des talus et la maintenance de ces ouvrages de protection. Cette convention formalisera les modalités d'information réciproque.

Par ailleurs, le BEA-TT invite la Région et la RRT PACA à étudier l'équipement de certaines zones à risques de chutes de pierres en dispositifs de protection de la voie ferrée, et notamment en rails de sécurité lorsqu'elle est en bordure d'un ravin profond.

En réponse à cette invitation une étude a été lancée afin de déterminer les zones concernées par ce type d'équipement.

Cette démarche s'appuie sur l'étude de requalification de l'aléa demandée par le Préfet à la suite de l'accident de février 2014 et dont les résultats seront croisés avec les données morphologiques des terrains recensés. Cette analyse permettra d'envisager la pose d'un rail de sécurité dans les zones où cela s'avérerait le plus opportun.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Président du Conseil Régional et
par délégation

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paul Mourier', is written over a horizontal line.

Paul MOURIER
Directeur Général des Services

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Direction des transports et des grands équipements
Service des Chemins de fer de la Provence

DTGE/SCFP/CV/CBB/16-084 int

Accident ferroviaire sur la ligne des chemins de fer de Provence le 8 février 2014

Courrier de réponse au bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre

Le 8 février 2014, un bloc a percuté un train de la ligne des Chemins de fer de Provence. L'accident a occasionné 2 morts et de nombreux blessés parmi les passagers. Ce bloc s'est détaché de la falaise surplombant la voie ferrée et la route nationale et a dévalé la pente sans être arrêté par les filets de protection posés par l'Etat, gestionnaire de la route nationale.

Suite à cet accident, 3 procédures ont été ouvertes :

- une instruction, conduite par le procureur d'Aix en Provence : l'affaire n'est pas close, la Région n'a jamais été entendue dans ce dossier ;
- une procédure civile initiée par les assureurs : une expertise est en cours pour déterminer les causes, les responsabilités et le montant du sinistre ;
- une enquête technique du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents du Transport Terrestre (BEA –TT) : l'organisme a rendu son rapport et attend de notre part une réponse à sa recommandation dans un délai de 3 mois (date limite le 29 mars 2016).

Dans la conclusion de son rapport transmis le 29 décembre 2016, le BEA-TT n'impute la cause de l'accident à aucune des parties : « *Les investigations effectuées montrent que la chute du rocher à l'origine du déraillement survenu à Saint-Benoît est la conséquence directe de sa déstabilisation progressive par l'érosion et que l'état précaire de ce rocher ne pouvait pas être détecté lors des tournées de surveillance effectuées au pied des falaises par les agents en charge de la maintenance de la route ou de la voie ferrée.*

Des évaluations de l'état de ces falaises étaient périodiquement réalisées par les gestionnaires des différentes infrastructures concernées. Elles avaient en particulier conduit, à l'endroit où l'accident s'est produit, à mettre en place en 2007 plusieurs lignes de protection, constituées de filets, pour se prémunir contre des chutes de blocs rocheux. Ces dispositifs ne pouvaient cependant pas retenir un rocher de la taille de celui qui a percuté le train déraillé. »

L'organisme préconise aux gestionnaires des infrastructures d'améliorer et de coordonner les actions de surveillances :

« Recommandation R1 (Région PACA, Direction Interdépartementale des Routes Méditerranéennes) : Définir un dispositif commun de surveillance des talus rocheux surplombant les emprises ferroviaires ou routières, dans les zones à risque de chutes de pierres, afin de détecter les signes avant-coureurs de la déstabilisation de masses rocheuses et vérifier le bon état des dispositifs de protection. Préciser les critères de déclenchement des tournées exceptionnelles et les mesures à prendre en cas de détection d'anomalie ».

La réponse apportée a été élaborée en coordination avec la DIRMED et présente 2 axes d'amélioration :

- améliorer le dispositif d'alerte réciproque en cas de détection d'une chute de rocher ;
- formaliser et améliorer les conditions de surveillance et de maintenance des ouvrages de protection et les modalités d'échange d'informations.

Par ailleurs, la RRT étudiera la nécessité d'équiper certaines zones d'un 3^{ème} rail, dit de sécurité comme le suggère le BEA-TT.