

Pôle Infrastructure

Paris, le 20 MARS 2009

Monsieur Jean-Gérard KOENIG  
Directeur du bureau d'enquêtes sur les  
accidents de transport terrestre du  
Ministère de l'Ecologie, de l'Energie,  
du Développement durable et de  
l'Aménagement du territoire  
Tour Pascal B  
92055 PARIS-LA-DÉFENSE Cedex 4

Références : D/2009/001819/00 / SSH/AA  
Affaire suivie par : Sylvia STERNAT-HUYNH

**Objet** : Réponse aux recommandations du BEA-TT sur le déraillement d'un train de travaux survenu à Culoz le 24 juillet 2006.

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 18 décembre 2008, vous m'avez transmis le rapport technique établi par le BEA-TT concernant le déraillement d'un train de travaux survenu le 24 juillet 2006 à Culoz (01) et je vous en remercie.

Vous avez invité RFF à faire connaître les suites qu'il entend donner aux recommandations R1, R2 et R3 le concernant et contenues dans ce rapport, ainsi que, le cas échéant, 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 actions explicitées ci-après ont été établies après concertation avec le gestionnaire d'infrastructure délégué (GID). La SNCF, que vous avez saisie également, devrait vous faire part directement de sa réponse.

**Recommandation R1 (SNCF, RFF) :** lors de l'acheminement en ligne d'un matériel spécialisé (agrégé travaux ferroviaires) incorporé dans un train de travaux, de la zone de travaux vers le lieu de garage et vice-versa, conditionner l'autorisation de départ par la remise au préalable d'une attestation de mise en ordre de route dûment signée du représentant de l'exploitant de ce matériel spécialisé à l'agent formation chargé de délivrer l'autorisation de départ. Celui-ci pourra alors transmettre l'information « train prêt au départ » à l'agent du GID (Gestionnaire d'Infrastructure Délégué) qui pourra ensuite autoriser l'accès au réseau par l'ouverture du signal correspondant.

La recommandation R1 prévoit la formalisation écrite des contrôles effectués sur les engins spéciaux de travaux de voie et la clarification des rôles entre les différents acteurs du système ferroviaire.

RFF souscrit à cette recommandation.

Par conséquent, la SNCF GID proposera les modifications du ou des textes concernés par cette recommandation, conformément au Système de Gestion de la Sécurité de RFF et de la SNCF GID.

En particulier, pour ce qui concerne le(s) texte(s) relevant de l'article 10 du décret n° 2006-1279, RFF le(les) approuvera et le(les) publiera, après consultation de l'EPSF.

**Recommandation R2 (SNCF, RFF) : pour de futurs engins de travaux de voie, d'architecture complexe relevant du référentiel IN 1418, vérifier l'aptitude au franchissement des gauches de voie et appliquer pour l'essai en ligne le protocole prescrit par la fiche UIC 518 pour les véhicules de technologie nouvelle, qui prévoit notamment la mesure des forces d'interaction roue/rail Y et Q. Dans le cas d'un train d'architecture semblable à celle du P21/95, au moins l'essieu du groupe de travail devra être soumis à de telles mesures.**

La recommandation R2 propose de réaliser un essai plus complet que celui actuellement prescrit pour l'homologation des engins spéciaux de travaux de voie (relevant de l'IN 1418) d'architecture complexe, afin de vérifier leur aptitude au franchissement des gauches de voie.

L'essai de l'essieu au franchissement des gauches devra se limiter aux cas où il serait pertinent.

Le texte concerné est en cours de rédaction au sein de la SNCF GID, en charge de son élaboration, et prendra en compte cette recommandation.

Dès sa réception, et conformément au processus d'élaboration et de mise à jour de ce type de texte relevant de l'article 10 du décret n° 2006-1279, RFF le publiera et le rendra applicable, après consultation de l'EPSF et son approbation par RFF.

**Recommandation R3 (RFF, SNCF) : faire évoluer le référentiel relatif à la circulation des trains de travaux ; lorsque ces trains circulent en dehors de leur parcours de travail sur des lignes équipées de la radio sol-train, et quel que soit l'équipement en agent d'accompagnement, prévoir la liaison radio sol-train à bord du train, de type RST analogique ou RST GSMR.**

La recommandation R3 préconise de fournir systématiquement un moyen de liaison radio sol-train fixe ou mobile à bord des trains de travaux, en dehors de leurs parcours de travail, sur les lignes équipées, quelque soit l'équipement en agent d'accompagnement.

Même si, dans le cas spécifique du déraillement de Culoz, l'impossibilité d'établir une liaison de communication avec le train concerné n'a pas été identifiée comme une cause initiatrice du déraillement, RFF souscrit à cette recommandation.

L'équipement en radio sol-train des trains de travaux doit par conséquent faire l'objet de conditions particulières, d'autant plus qu'elle n'est pas considérée comme une installation de sécurité au sens du décret n°2006-1534 du 06 décembre 2006 pris pour l'application des articles 1er, 1er-1 et 1er-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire.

Par ailleurs, RFF a prévu de déployer le système de radio GSMR sur les lignes les plus fréquentées du réseau ferré national en 6 ans à partir de la date de signature du contrat de partenariat public privé GSM-R dont l'attribution est prévue en juillet 2009. Ce système qui répond aux spécifications techniques d'interopérabilité remplacera la RST analogique.

RFF se propose de faire évoluer les référentiels relatifs à la circulation et à l'équipement des trains de travaux, en équipant en appareil GSMR portatif les pilotes ou les conducteurs des trains de travaux comprenant un engin spécial de travaux de voie. Cette évolution sera adossée au calendrier de réalisation du GSMR sur le réseau ferré national.

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

Le Directeur Général Adjoint Infrastructure

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Patrick TRANNOY', written over a horizontal line.

Patrick TRANNOY