



34, rue du Commandant Mouchotte 75699 PARIS Cedex 14
Tél. : +33(0)1 53 25 60 00 - Fax : +33(0)1 53 25 61 08

LE PRÉSIDENT

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur
Bureau Enquêtes Accidents – Transports Terrestres
Ministère de l'Energie, de l'Ecologie,
du Développement durable et
de l'Aménagement du territoire
Tour Pascal B
92055 LA DÉFENSE Cedex

Paris, le 02 JUIL. 2008

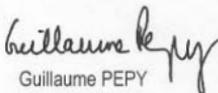
Monsieur le Directeur,

Le rapport du 17 avril 2008 que vous avez transmis à la SNCF concernant le déraillement d'un engin de maintenance survenu à Carcassonne, le 27 février 2007, a retenu toute mon attention.

Vous voudrez bien trouver, en annexe, les suites que la SNCF souhaite apporter à vos recommandations.

La Direction de la Sécurité se tient à votre disposition pour tout complément d'information que vous pourriez souhaiter.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Guillaume PEPY

ANNEXE

Suites données par la SNCF aux recommandations R1 et R2 du BEA-TT dans le cadre du rapport relatif au déraillement d'un engin de maintenance survenu le 27 février 2007 en gare de Carcassonne.

Recommandation R1 (SNCF) : rappeler aux agents circulation l'importance de renseigner complètement les agents participant à des mouvements en gare et tout particulièrement les agents connaissant moins les installations de la gare.

Les référentiels IN 1683 et IN 1685 imposent que les évolutions et les manœuvres fassent l'objet d'échanges préalables à la mise en mouvement. En particulier lors d'une évolution, l'agent responsable de la zone (agent-circulation, chef de chantier, aiguilleur,...) précise ce qui va être fait, notamment les différents mouvements successifs prévus, la place et le rôle des agents participant, en tenant compte du fait que les particularités locales rencontrées peuvent ne pas être connues de tous.

La présentation des chantiers fait, par ailleurs, partie de la formation des opérateurs à leur prise de poste; pour les agents de conduite, une formation à la connaissance des lignes et des chantiers est également dispensée.

En complément de ce dispositif, une fiche REX (retour d'expérience) de niveau national est en cours d'élaboration. Elle rappellera les directives relatives à la préparation des évolutions en gare, conformément aux référentiels précités, ainsi que les règles de formation des opérateurs intervenant dans les chantiers. Cette fiche sera distribuée au troisième trimestre 2008.

Recommandation R2 (SNCF, RFF) : examiner la mise en place d'un dérailleur unifié sur voie 4 entre les aiguilles 120b et 118a.

L'analyse de cet accident montre que le taquet dérailleur n'était pas complètement adapté à la situation dans la mesure où il pouvait être abordé par des véhicules équipés de chasse-pierres. Un dérailleur unifié offrirait une protection suffisante, eu égard aux conditions d'exploitation et environnementales de la gare de Carcassonne.

Une première étude de faisabilité a montré que, compte tenu des règles d'implantation, la pose de ce dérailleur unifié était possible et qu'il pouvait être installé entre les aiguilles 120b et 118a. Cette opération sera soumise à l'approbation de RFF. Elle pourrait être réalisée préalablement aux travaux de régénération de voie et de création d'IPCS prévus à ce jour entre Narbonne et Bram en 2013.

Cependant, une étude est en cours dans le cadre du contrat de plan Etat – Région 2007/2013 concernant la transformation de la voie 4 en voie principale. Si l'opération se réalisait, elle nécessiterait de réexaminer le dispositif de protection à installer en fonction de ces nouvelles conditions d'exploitation.