

DIRECTION DE LA SECURITE

34, rue du Commandant Mouchotte 75698 PARIS Cedex 14
Tél. : +33(0) 1 53 25 95 01 - Fax : +33(0) 1 53 25 32 56



LE DIRECTEUR

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur
Bureau Enquêtes Accidents – Transports Terrestres
Ministère de l'Ecologie, du Développement
et de l'Aménagement durables
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

Paris le 10 MARS 2009

Monsieur le Directeur,

Le rapport du 15 décembre 2008 que vous avez transmis à la SNCF concernant le déraillement d'un train de travaux survenu à Culoz (01) le 24 juillet 2006 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 toute information complémentaire que vous pourriez souhaiter.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. RICHARD', written over a horizontal line.

Jean-Michel RICHARD

ANNEXE

Suites données par la SNCF aux recommandations R1, R2 et R3 du BEA -TT dans le cadre du rapport relatif au déraillement d'un train de travaux survenu le 24 juillet 2006 à Culoz (01).

R1 (SNCF ; RFF) : lors de l'acheminement en ligne d'un matériel spécialisé (agrée 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 Gestionnaire d'Infrastructure Délégué qui pourra ensuite autoriser l'accès au réseau par l'ouverture du signal correspondant).

Cette recommandation fait déjà l'objet, sur la région de Chambéry, de l'expérimentation d'une nouvelle procédure de mise en route d'un matériel spécialisé (agrée travaux ferroviaires) incorporé dans un train de travaux.

Les conclusions de cette expérimentation seront remises au cours du premier semestre 2009.

En fonction de celles-ci, la SNCF proposera à RFF d'intégrer cette procédure dans une version future de la règle particulière d'exploitation ad hoc (RFN IG SE 09 B n° 001) traitant de l'acheminement des matériels de travaux, en précisant les rôles respectifs du GID et du transporteur (gestion des acheminements INFRA, marchandises roulantes, vérification de l'aptitude au transport, contrôle des engins de type « draisines et assimilé », spécialisés ou locos ...).

R2 (SNCF ; RFF) : pour de futurs engins de travaux de voies, 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, soumettre à de telles mesures au moins l'essieu du groupe de travail.

La SNCF a d'ores et déjà pris en compte cette recommandation dans le projet de règle d'exploitation particulière (RFN CG MR3 A n°3) concernant le matériel spécialisé ou à destination exclusive des opérations d'entretien de l'Infrastructure qui sera proposé prochainement à RFF pour approbation et publication .

Dans la période transitoire jusqu'à la mise en application de cette règle, l'organisme d'instruction (SNCF - Direction de la Production Industrielle Engins Outillage, DPI EO) applique cette recommandation depuis la mi 2008 pour les matériels dont les dossiers sont en cours d'instruction.

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 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 GSM-R.

Aujourd'hui, l'utilisation de la RST (Radio Sol Train) à bord des trains de l'infra (engins de travaux de la SNCF et ceux des entreprises de travaux) est régie par les référentiels IN 1418 (RFN CG MR3A n° 3) et IN 1671 publiés par RFF dans le cadre de l'article 10 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 : ces référentiels permettent, dans certaines conditions, de s'affranchir de l'agent d'accompagnement sur une ligne équipée de la RST.

La généralisation à court terme de la RST à bord de ces trains amènerait de la souplesse dans l'exploitation mais aussi une contrainte financière et organisationnelle forte pour leurs propriétaires, SNCF ou entreprises de travaux.

Toutefois, la SNCF s'oriente progressivement vers une généralisation, irréalisable à court terme, qui prendra une dizaine d'années :

- tous les nouveaux engins SNCF seront désormais équipés de la RST lorsqu'ils devront circuler sur des lignes équipées ;
- tous les engins SNCF non équipés qui constituent encore la plus grande partie du parc seront mis à niveau au fur et à mesure du déploiement sol du GSM-R.

En attendant, la SNCF recourra ponctuellement à des équipements RST portatifs, qui n'offrent cependant pas les mêmes performances en terme de sensibilité de réception.