



34, rue du Commandant Mouchotte 75699 PARIS Cedex 14
Tél. : +33(0)1 53 25 62 02 - Fax : +33(0)1 53 25 62 25

Monsieur Yves BONDUELLE
Secrétaire Général
Bureau d'Enquêtes Accidents - Transports Terrestres
Ministère des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la mer
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL EXÉCUTIF

Paris, le 13 NOV. 2006

Monsieur le Secrétaire Général,

Le rapport que vous avez transmis à la SNCF concernant l'accident survenu à Francardo, en Haute-Corse, le 27 mai 2005, a fait l'objet d'un examen très attentif. Je vous fais part, ci-après, des suites données aux recommandations R1 et R3 qui ont été faites à la SNCF.

Recommandation R1 : prendre les mesures pour que les dépêches soient inscrites sur le registre des dépêches en temps réel, au moment où elles sont transmises ; mettre en place le collationnement des dépêches dans la réglementation de sécurité d'exploitation des chemins de fer corse.

- L'obligation de collationnement est en place.

Recommandation R3 : étudier une amélioration de la réglementation de sécurité d'exploitation actuelle des chemins de fer corse relative à la circulation des trains visant à supprimer la possibilité qu'une seule erreur d'agent soit susceptible de générer une situation accidentelle.

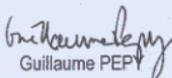
- Des actions dans ce sens ont été engagées rapidement après l'accident.

L'annexe ci-jointe détaille les mesures ainsi prises par les services concernés de la SNCF.

Monsieur Michel Etienne, Directeur de la Sécurité (tél : 01 53 25 95 01), se tient à votre disposition pour tout complément d'information que vous pourriez souhaiter.

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

Cordialement,


Guillaume PEPE

**Rapport final du 25 juillet 2006 du BEA TT relatif à l'accident ferroviaire
survenu à Francardo (Haute-Corse), le 27 mai 2005)
Suites données par la SNCF aux recommandations R1 et R3**

Recommandation R1 : prendre les mesures pour que les dépêches soient inscrites sur le registre des dépêches en temps réel, au moment où elles sont transmises ; mettre en place le collationnement des dépêches dans la réglementation de sécurité d'exploitation des chemins de fer corse.

L'obligation de collationnement est mise en place :

- une consigne Ex n° 2005/11 du 01/06/05 a été établie en ce sens.
- des rappels aux agents exploitation ont été réalisés par la direction des CFC lors des formations du 07/01/2006 au 07/05/2006.
- la généralisation de cette obligation est en train d'être faite à toutes les personnes exerçant une fonction de sécurité via les Plans d'Actions Sécurité de l'établissement des CFC et les plans de veille individuels.

Nous avons en outre souhaité aller plus loin en travaillant sur la simplification des procédures de demande et d'accord de voie.

En effet, le collationnement a une efficacité optimale dans le système de sécurité si c'est effectivement pour l'opérateur de sécurité considéré comme une boucle de rattrapage et non comme une contrainte.

Or, le mode d'exploitation des circulations repose sur la demande et l'accord de la voie ; par dépêche, ces procédures représentent un volume important d'écritures dans un temps limité notamment en cas de croisement (100 fois par jour en moyenne en Balagne).

Ce travail de simplification a débuté depuis septembre 2006. Ce sera pour les CFC, l'une des priorités de l'année 2007 avec une mise en place effective projetée vers la fin d'année 2007 et une inscription dans le règlement de sécurité des CFC, sous réserve qu'il soit approuvé par les autorités compétentes (préfet de région).

Recommandation R3 : étudier une amélioration de la réglementation de sécurité d'exploitation actuelle des chemins de fer corse relative à la circulation des trains visant à supprimer la possibilité qu'une seule erreur d'agent soit susceptible de générer une situation accidentelle.

Rapidement après l'accident, des actions ont été engagées :

- la consigne S4 n°1/2005 du 08/06/05 a été mise en application ; elle prévoit une dépêche supplémentaire du chef de train pour demander la position du train croiseur dans un établissement de pleine ligne et l'explicitation des mesures à prendre par les agents des gares lors de reports de croisement.
- les croisements en établissement de pleine ligne ne sont désormais plus tracés (en conception).
- la mention « reddition de voie libre » figure désormais sur l'état de circulation ; il y a eu formation et accompagnement du personnel au printemps 2006.

En outre, dans le cadre de l'évolution réglementaire évoquée ci-dessus (recommandation R1), le suivi de la succession des trains par chaque agent, des gares ou des trains, notamment pour les opérations de report de croisements en établissement pleine ligne, sera plus formalisé (explicitation des dépêches de demande de position de train, connaissance des circulations pour les gares temporaires, etc.) ; autant de procédures qui permettent de mettre en place des boucles de rattrapage entre agents et qui seront intégrées dans le règlement de sécurité des CFC, dans une optique d'application visée pour fin 2007.