

34, RUE DU COMMANDANT MOUCHOTTE
75699 PARIS CEDEX 14
FAX. 01 53 25 61 08

TEL. 01 53 25 60 00



Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur du Bureau d'Enquête sur les Accidents
de Transport Terrestre
22, rue Monge
75005 PARIS

LE PRÉSIDENT

Paris, le - 3 FEV. 2005

Monsieur le Directeur,

Par lettre du 3 décembre 2004, vous avez bien voulu me transmettre le rapport établi par le bureau d'enquêtes accidents de transport terrestre sur la collision entre un train de travaux et un TGV survenu le 5 avril 2004 à Saint-Romain de Gier.

Ce rapport a retenu toute mon attention. Cet accident qui s'est produit de nuit, dans le cadre d'un chantier de travaux, est intervenu dans une situation complexe alliant des installations de sécurité performantes mais ayant fait l'objet d'une mauvaise utilisation de la part des opérateurs et une organisation nécessitant d'être fortement revue.

Compte tenu de ces circonstances, j'ai fait prendre des mesures immédiates destinées à redresser la situation et à retrouver une situation satisfaisante en termes de sécurité. Toutefois, beaucoup reste à faire et cet accident va être l'occasion de revoir l'ensemble du dispositif.

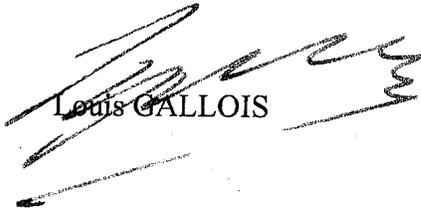
Vous trouverez, ci-joint, le récapitulatif des actions ^{que} je compte faire mener pour répondre aux 12 recommandations que vous avez formulées dans votre rapport.

J'ai souhaité que les actions d'amélioration soient mesurées par le système de veille qui est en place dans l'entreprise. En effet, outre les audits qui sont effectués régulièrement par des structures placées sous l'autorité, soit des directeurs régionaux, soit de l'échelon national, un système de contrôle interne à deux niveaux est généralisé dans les activités de sécurité de l'entreprise. C'est donc par l'ensemble de ce dispositif que j'ai prévu de faire mesurer le degré d'avancement des différentes actions mises en œuvre.

.../...

J'ai chargé M. Frédéric Zanotti, Directeur Délégué Système d'Exploitation et Sécurité d'assurer la gestion de ce dossier pour lequel mes services sont à votre disposition pour apporter toute information complémentaire que vous pourriez souhaiter.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.



Louis GALLOIS

RECOMMANDATION R1 :

Concevoir et lancer un programme de sensibilisation réciproque des métiers de l'Infrastructure à la problématique des IPCS (Exploitation et Equipement). Le but de ce programme est de mieux imprégner les concepteurs de l'exploitation à l'organisation du travail «équipement» ; de même, ce programme développera les connaissances «exploitation» des agents «équipement» prenant des responsabilités en matière de chantier : chefs de district travaux (qui auront des documents d'organisation à concevoir), agents d'accompagnement de trains de travaux, réalisateurs.

- Réactivation des formations Equipement/Exploitation dans les polygones « sécurité ».
- Ces aspects seront spécialement développés (module IPCS) par ces centres de formation mais également lors des formations initiales aussi bien au CNFI qu'en écoles régionales.
- Le cahier des charges de la journée de formation sécurité du 1^{er} trimestre 2005 a repris les thèmes " Documents d'organisation des chantiers " et " Circulation des TTx ". Les problématiques des IPCS et des signaux intermédiaires, ainsi que l'intégration des scénarios de mouvements de TTx dans les documents d'organisation pourront être abordées à cette occasion : un mail sera adressé aux CSV (semaine 1) pour que ces 2 aspects soient pris en compte.
- Ces actions de formations prendront mieux en compte les aspects facteurs humains, la dimension socio organisationnelle, la diversité des situations rencontrées, la prise en charge et la gestion des principaux aléas.
- Le projet en cours, d'évolution de la réglementation travaux, projet STORP, prendra en compte tous les enseignements que l'on peut tirer de cet accident notamment, au niveau des aspects concernant l'organisation préalable et la concertation Equipement et Exploitation mais aussi vis-à-vis des installations telles les ICS.

RECOMMANDATION R2 :

Mieux intégrer les scénarios de mouvements de trains de travaux dans l'élaboration des documents d'organisation des travaux (programmes et consignes) et veiller à ce que cette élaboration et vérification associent l'ensemble des établissements impliqués, de façon que les opérateurs du terrain disposent d'un vrai «programme de travail» sans ambiguïté ; examiner ce sujet lors des audits de conception.

- En ce qui concerne l'élaboration des documents d'organisation, les points suivants sont à rappeler :
 - annexer au programme travaux une situation géographique dès qu'il y a circulation de TTx – comme le prévoit la NG SO n° 4 ;
 - intégrer dans les CET S9A tous les renseignements vis-à-vis des mouvements des TTx (points d'engagement et de dégagement, itinéraires à parcourir) – comme le prévoit la CG S9 B n°1 ;
- la préparation des scénarios de mouvements de trains de travaux, prendra mieux en compte les aspects facteurs humains, la dimension socio organisationnelle, la diversité des situations rencontrées, la prise en charge et la gestion des principaux aléas.
- Le projet en cours, d'évolution de la réglementation travaux, projet STORP, prendra en compte tous les enseignements que l'on peut tirer de cet accident notamment, au niveau des aspects concernant l'organisation préalable et la concertation Equipement et Exploitation en particulier vis-à-vis des mouvements des trains de travaux.

RECOMMANDATION R3 :

Au cours des prochains audits régionaux et nationaux, prendre note systématiquement du niveau de vigilance des opérateurs sécurité lorsqu'ils sont placés dans des situations particulières de travaux telles que les DIV prolongées, et vérifier la bonne application des règles dans ces situations.

- Intervention auprès de la Direction AS, des pôles d'audit multirégionaux et des Etablissements Ex pour :
 - Prise en compte de ces aspects, dès réception ;
 - Bilan au 4^{ème} trimestre 2005.

RECOMMANDATION R4 :

Sur le thème de l'organisation du travail, sensibiliser les établissements d'exploitation (EEx) sur la nécessité pour les opérateurs sécurité de préparer minutieusement les séances de travail, notamment lors des reprises après congés, et en même temps d'être vigilant à ce que l'émargement des textes opérationnels ne soit pas une simple routine.

- Recommandation aux Etablissements Exploitation sur la nécessité pour les opérateurs sécurité de préparer minutieusement les séances de travail, notamment lors des reprises après congés, et en même temps d'être vigilant à ce que l'émargement des textes opérationnels ne soit pas une simple routine. Ces thèmes seront repris dans les plans de veille.

RECOMMANDATION R5 :

Au cours des prochains audits régionaux et nationaux, noter la qualité des remises de services entre agents circulation.

- Intervention auprès de la Direction AS, des pôles d'audit multirégionaux et des Etablissements Ex pour :
 - Prise en compte de ces aspects, dès réception ;
 - Bilan au 4^{ème} trimestre 2005.

RECOMMANDATION R6 :

En ce qui concerne l'ambiance visuelle à l'intérieur des postes de circulation, recommander aux établissements que l'éclairage général soit mis en service au moment de la relève par les opérateurs de matinée. Etudier aussi l'intérêt éventuel d'un maintien de l'éclairage normal du poste, même en séance de nuit.

- Recommandation aux établissements que l'éclairage général soit mis en service au moment de la relève par les opérateurs de matinée ;
-

RECOMMANDATION R7 :

Pour que les acteurs «équipement», rédacteurs de programmes travaux, vérificateurs de ces programmes, réalisateurs, agents d'accompagnement, conducteurs d'engins de l'Équipement (CREQ) s'imprègnent bien de la modification de la CG S9B n° 1 de décembre 2003 ; inclure dans les programmes d'audit la vérification du bon usage des sens de circulation pour les trains de travaux sur les zones équipées d'installations permanentes de contre sens.

- Intervention auprès de la Direction AS, des pôles d'audit multirégionaux et des Etablissements V pour :
 - Prise en compte de ces aspects, dès réception ;
 - Bilan au 4^{ème} trimestre 2005.

RECOMMANDATION R8 :

Renforcer la qualité de la sélection et de la formation des agents appelés à tenir les fonctions de réalisateur pour qu'ils connaissent les installations (et leurs particularités) sur lesquelles ils vont travailler

- Le rectificatif n°2 à l'IN 1474 (CG S0 n°3) relative à l'aptitude aux fonctions de sécurité – rectificatif en cours – précisera que l'habilitation est liée à la connaissance des installations (et leurs particularités) sur lesquelles le réalisateur exerce sa fonction.

RECOMMANDATION R9 :

Lors des différents audits pratiqués au sein de la S.N.C.F., vérifier que les réalisateurs connaissent et appliquent les règles de délimitation des chantiers.

- Intervention auprès de la Direction AS, des pôles d'audit multirégionaux et des Etablissements V pour :
 - Prise en compte de ces aspects, dès réception ;
 - Bilan au 4^{ème} trimestre 2005.

RECOMMANDATION R10 :

Etudier l'intérêt d'une nouvelle organisation de la conduite des engins de travaux où l'assistance au conducteur d'entreprise serait assurée par un seul agent intégrant les missions de pilote et d'agent d'accompagnement.

- L'équipement en personnel des trains de travaux doit répondre aux besoins relatifs à deux voire trois missions : conduite du train, pilotage du conducteur lorsqu'il s'agit d'un conducteur « entreprise » et accompagnement. Cette dernière a pour but de permettre les opérations de formations, de manœuvres par refoulement et de fractionnement éventuel sur le chantier du train de travaux. Dans le cadre de la réglementation actuelle, la fonction d'agent d'accompagnement peut être cumulée avec celle de pilote sous réserve que ce dernier connaisse la réglementation S9 (usage de la consigne de circulation) et qu'il n'y ait pas de mouvement de refoulement à réaliser.

RECOMMANDATION R11 :

Lors des audits régionaux et nationaux, examiner la question de la signature des « connaissances de ligne » pour les agents habilités à la conduite des engins, pour s'assurer que cette signature conclut bien un processus de formation. Vérifier aussi que cette connaissance de ligne s'est effectuée dans des conditions de vitesse analogue à celles des trains de travaux.

- Intervention auprès de la Direction AS, des pôles d'audit multirégionaux et des Etablissements V pour :
 - Prise en compte de ces aspects, dès réception ;
 - Bilan au 4^{ème} trimestre 2005.

RECOMMANDATION R12 :

Remettre aux agents d'accompagnement un schéma de signalisation adapté de la section de ligne sur laquelle leur mission les fait évoluer, de façon à renforcer leur vigilance à l'égard de la signalisation, même en régime de travaux.

- Recommander de remettre à l'agent d'accompagnement la situation géographique du programme de travaux ou un schéma équivalent (schéma de la CET S9A) à la consigne de circulation des TTx. Cette recommandation existe et sera rappelée.