



Bastia, le 18 octobre 2006

*Ministère des Transports
Conseil général des Ponts
Et Chaussées
Monsieur Yves Bonduelle
Bureau d'Enquêtes sur les
Accidents de Transport Terrestre
Tour Pascal B*

92055 La Défense Cedex

Monsieur,

Je vous prie de trouver ci-joint la réponse à votre transmission du 25 juillet 2006, du rapport sur l'accident de Francardo survenu le 27 mai 2005.

Comme évoqué dans votre lettre, il s'agit des suites données aux recommandations R1 à R7 contenues dans celui-ci et qui concernent les Chemins de fer de la Corse.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de mes salutations distinguées.

Le Directeur

Gilles BALLERAT

Réponses aux recommandations émises par le Bureau Enquête Accident suite à l'accident de Francardo du 27 mai 2005.

R1

Prendre les mesures pour que les dépêches soient inscrites sur le registre des dépêches en temps réel, au moment où elles sont transmises.

Ce domaine touche essentiellement le service exploitation.

De ce fait, des rappels aux agents exploitation ont été réalisés lors des formations du 07/01/2006 au 07/05/2006. Une consigne Ex n°2005/11 du 01/06/05 a été établie en ce sens.

De plus, une démarche est en cours de généralisation à tous les services par des actions de sensibilisation de l'encadrement au travers de la prise en compte de ce domaine dans les Plans d'Actions Sécurité, et des points de vigilance dans les plans de veille.

Mettre en place le collationnement des dépêches dans la réglementation de sécurité d'exploitation des chemins de fer corses.

Le mode d'exploitation des circulations se faisant par demande et accord de voie, par dépêche, il y a un volume important d'écriture, qui de surcroît doit s'exercer parfois dans un temps limité notamment en cas de croisement (moyenne quotidienne sur la Balagne 100/jour). Les communications de sécurité étant passées par radio, la mise en place du collationnement pourrait devenir un acte réflexe sans forcément assurer son rôle de boucle.

Il est nécessaire de travailler sur l'allègement des procédures de demande et accord de voie pour permettre un collationnement efficace.

Ce travail a débuté depuis septembre 2006 avec la région SNCF de Marseille. Ce sera l'une des priorités de l'année 2007, pour une mise en place effective projetée vers la fin d'année 2007 dans le règlement de sécurité des CFC, après approbation par les autorités compétentes.

R2

Rechercher une amélioration de la lisibilité du registre des dépêches permettant d'éviter tout risque de confusion (une ligne par dépêche, enregistrement des dépêches dans l'ordre chronologique, ...)

La consigne permanente S0 n°1/2006 du 22/06/2006 : « inscription des dépêches dans le carnet de dépêche » a été mise en place à cet effet. Elle prend en compte cette problématique. Cette pratique est désormais installée et surveillée.

R3

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

Actions déjà entreprises en première étape

- mise en place, par la consigne S4 n°1/2005 du 08/06/05, de la dépêche supplémentaire du chef de train pour demander la position du train croiseur dans un établissement de pleine ligne et explicitation des mesures à prendre par les agents des gares lors des reports de croisement
- suppression, en conception, des croisements en établissement de pleine ligne
- mise en place de la reddition de voie libre par adjonction de colonnes sur l'état de circulation avec formation et accompagnement du personnel au printemps 2006

Actions à venir en seconde étape

Dans le cadre de l'évolution réglementaire évoquée pour la 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.

R4

Améliorer la prise en compte des ralentissements dans le tracé des horaires

La difficulté, lors de la période de l'accident, était essentiellement d'ordre structurel, car provenant de l'état du réseau et de la survenance continue de ralentissements, donc parfois postérieurement à la mise en service d'un plan de transport.

Il a été entrepris un programme très soutenu d'entretien et de renouvellement de la voie, d'une part par la Collectivité Territoriale de Corse dans de cadre de renouvellements voie ballast (RVB) ; d'autre part par les CFC, dans le cadre de la maintenance.

Le nombre de ralentissements a fortement baissé et va encore diminuer.

A titre d'illustration, le nombre de zones de ralentissements était de 43 sur l'ensemble du réseau, il est tombé à 28 à mi septembre, début des travaux de renouvellement avec coupures de voie. Une vingtaine d'entre eux devraient encore être réglés par le RVB ou les travaux de l'exploitant avant mi 2007.

Pour indication, en ce qui concerne le long terme, les CFC ont par ailleurs mis en œuvre un vaste programme de graissage du rail, avec l'équipement quasi-complet du parc, de graisseurs de boudins pour juguler l'usure du rail, cause de ralentissements.

La poursuite du programme de renouvellement des voies au-delà de cette échéance est, de plus, étudiée par la Collectivité Territoriale de Corse.

- Pour la partie conception du service, pour 2007, création d'une consigne qui précisera :
- la concertation des différents services sur les ralentissements à intégrer pour le tracé des horaires, et plus généralement sur la capacité de l'infrastructure et du matériel roulant
 - le processus de création d'un service horaire, notamment au travers de la prise en compte des contraintes d'exploitation, des marges intégrant les travaux inopinés et les incidents de circulation

R5

Faire respecter par les conducteurs les vitesses limites de circulation des trains

En préalable, il faut rappeler qu'à l'époque de l'accident, la dégradation de l'infrastructure évoquée dans la réponse à la recommandation précédente, et donc l'accumulation de ralentissements inopinés en résultant, rendait plus difficile l'adéquation des vitesses avec les marches prévues.

Depuis l'accident, ce facteur a fortement diminué.

Le management et le suivi des agents de conduite ont, quant à eux, beaucoup évolué.

Ceci s'est notamment appuyé sur une mission spécifique de renfort de plusieurs mois d'un cadre traction de la SNCF continentale début 2006.

En ce qui concerne le respect des vitesses, un référentiel mis en place impose un minimum de quatre contrôles de bandes graphiques par agent et par an.

S'il s'avère que des dépassements de vitesse sont mis en évidence lors du dépouillement d'une bande graphique, le conducteur est alors soumis à un suivi particulier avec accentuation des contrôles de bandes graphiques.

Le chef des conducteurs a été formé pendant près de cinq mois à cette méthode de management dans le cadre de la mission traction de la SNCF.

En plus de cette nouvelle méthode de management, une journée de formation a été dispensée par un expert de la SNCF pour sensibiliser les conducteurs aux risques auxquels ils s'exposent lorsqu'ils roulent au-delà des vitesses autorisées, et en particulier aux poursuites judiciaires qui pourraient être engagées à leur encontre.

R6

Définir réglementairement les cas d'utilisation de la radio sol train pour des opérations de sécurité

Le règlement prévoit l'utilisation possible de plusieurs moyens pour les communications. Cependant les CFC ont déjà promulgué la règle de priorité à la radio, ce qui permet plus de lisibilité de l'interlocuteur, la traçabilité avec l'enregistrement, et l'écoute active à distance.

Les conditions générales d'utilisation de la radio ont été définies, et ont fait l'objet de rappels lors des formations du personnel qui ont eu lieu lors du premier semestre 2006.

Elles seront à adapter avec le remplacement du matériel radio en cours.

Par ailleurs, une consigne évoquant plus précisément les modes de communication par radio, et la définition réglementaire de l'utilisation de la radio sera produite courant.

Enregistrer les conversations radio

L'enregistrement a été remis en œuvre par l'installation d'un appareil neuf.

Prendre les mesures pour limiter les dysfonctionnements de la radio.

Un programme de renouvellement progressif du parc radio actuel, que ce soit celui des gares comme des trains, a d'ores et déjà été engagé afin d'en améliorer la fiabilité.

La révision et l'adaptation du contrat de maintenance seront négociées avec la société correspondante.

R7

Réaliser les entretiens individuels avec tous les agents impliqués dans des fonctions de sécurité

Les entretiens individuels seront réalisés dès 2007 en priorité avec les agents d'exploitation. Ils consisteront principalement à faire le point sur le niveau de maîtrise des aspects sécurité ; et d'en ressortir, le cas échéant, les points d'amélioration possible, ainsi que la manière de les mettre en oeuvre.