

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

La Défense, le

24 MARS 2011

Monsieur le directeur,

Vous avez communiqué au secrétaire d'Etat chargé des transports le rapport d'enquête technique établi par votre bureau concernant la collision entre un train et le chargement d'un train croiseur survenue le 20 mai 2009 dans le tunnel de Livernant à Charmant.

La recommandation R5 de ce rapport préconise à l'EPSF et à la DGITM d'« examiner les modalités permettant, par adaptation du texte réglementaire IN 1514 - S2C ou par des préconisations concernant les documents métier des entreprises ferroviaires, de faire présumer un engagement de gabarit du train croiseur par des conducteurs de train lorsqu'ils perçoivent un bruit de choc inhabituel lors du croisement d'un train de marchandises, la nuit ou en l'absence de visibilité ».

L'IN 1514 « circulation des trains » a actuellement un caractère réglementaire car ce texte est repris dans la liste annexée à l'arrêté du 23 juin 2003 modifié relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national.

Toutefois, conformément aux exigences posées par l'article 4, point 3, de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (et au vu de ses considérants 4 et 5), ma direction a entrepris de ré-écrire l'ensemble des arrêtés techniques actuellement en vigueur, parmi lesquels l'arrêté du 23 juin 2003 précité, au sein d'un texte unique dans l'objectif de fixer les exigences générales de sécurité imparties aux différents acteurs ferroviaires, les modalités pratiques de mise en oeuvre étant renvoyées à la responsabilité de ces derniers, sous le contrôle de l'EPSF qui peut également publier des recommandations à cet effet.

Ce travail est à présent terminé et le projet de texte élaboré dans le cadre d'un groupe de travail informel réunissant RFF, la SNCF et l'EPSF devrait très prochainement être soumis à la consultation des personnes directement intéressées, parmi lesquelles votre bureau, l'objectif étant que le nouvel arrêté soit publié en juin.

Ainsi, l'IN 1514 a vocation à disparaître de la réglementation et l'exigence générale en rapport avec la recommandation que vous avez faite devrait se traduire par les prescriptions suivantes : « La circulation d'un train doit garantir son intégrité et celle des infrastructures

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur du BEA-TT
Tour Voltaire
92056 LA DEFENSE CEDEX

Présent
pour
l'avenir

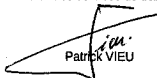
ferroviaires utilisées. (...) Chaque entreprise ferroviaire ou personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 formalise par consigne opérationnelle ses procédures relatives à la surveillance de ses trains en marche en fonction des moyens et des dispositifs spécifiques mis en place à cet effet par le gestionnaire de l'infrastructure, ainsi qu'aux mesures à prendre en cas de détection d'anomalie. (...) Le conducteur qui constate ou présume une avarie sur son train constituant un danger doit immédiatement s'arrêter. Il prend, ou fait prendre, en priorité les mesures nécessaires pour obtenir l'arrêt des circulations se dirigeant vers son train arrêté suite à avarie s'il présume que celui-ci constitue un obstacle sur une voie voisine et pour assurer si nécessaire sa protection arrière. Après vérification de l'état de son train, il informe l'agent concerné du service chargé de la gestion des circulations de la situation et sollicite ses instructions, si cela est techniquement possible. (...) Chaque entreprise ferroviaire ou personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 formalise par consigne opérationnelle les mesures à prendre dans de telles situations dont la survenance est raisonnablement prévisible, les mesures d'alerte des personnels chargés des actions d'urgence appropriées et les conditions de remise en marche du train.»

Sur cette base, il appartiendra à l'EPSF de prendre, comme celui-ci s'y est engagé dans son courrier du 28 janvier dernier, une recommandation technique à l'adresse des professionnels.

J'adresse copie du présent courrier à l'EPSF.

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

Le directeur des services de transports


Patrick VIEU