

Amiens, le 12 juin 2009

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur
BEA-TT
Tour Pascal B
92055 La DEFENSE CEDEX

Réf. : RE-R-VB 2009-06-11

*Objet : Recommandation R 12 du rapport concernant l'accident de Zoufftgen
Affaire suivie par : Vincent BARBARO*

Monsieur le directeur,

Par lettre du 12 mars 2009, vous m'avez fait parvenir le rapport établi par le BEATT en coopération avec l'administration des enquêtes techniques du ministère des transports du Luxembourg clôturant l'enquête technique concernant la collision ferroviaire survenue le 11 octobre 2006 à la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen (Moselle).

La recommandation R12 « *examiner en cas de panne radio un durcissement de la réglementation en imposant de remédier à l'anomalie (changement de l'engin moteur, mise en place d'un poste radio portatif, ...) selon des critères plus rigoureux* » est adressée à l'EPSF.

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret du 26 janvier 2004, je vous prie de trouver ci-après les suites que l'EPSF entend donner à cette recommandation.

Aujourd'hui, en cas de panne radio bord, la réglementation (annexes techniques à l'arrêté du 23 juin 2003 modifié relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national) autorise la circulation du train intéressé après avoir limité sa vitesse à 160 km/h s'il est équipé d'un agent d'accompagnement muni de torches à flamme rouge et à 70 km/h dans le cas contraire. En cas de panne sol, il est possible d'autoriser la circulation de tous les trains devant parcourir la zone intéressée après avoir limité leur vitesse à 160 km/h s'ils sont équipés d'un agent d'accompagnement muni de torches à flamme rouge et à 70 km/h dans le cas contraire.

Ces limitations de vitesse sont imposées dans le but de permettre aux agents des trains d'assurer la protection d'un obstacle éventuel dans des délais et des conditions convenables. En effet, en l'absence de possibilité d'émettre une alerte radio qui permet, en attendant la prise de mesures complémentaires, d'obtenir l'arrêt des trains percevant l'alerte, il y a lieu, dans le cas où une protection d'obstacle doit être effectuée, de pouvoir s'arrêter aussi près que possible de cet obstacle.

La réglementation actuelle ne considère donc pas l'absence de radio comme un fait de nature à empêcher la protection d'un obstacle, l'alerte radio ne constituant généralement qu'un moyen parmi d'autres mis à disposition des agents pour arrêter les trains en cas de danger.

Cela étant, il n'est bien entendu pas contestable que l'alerte radio peut être un outil de rattrapage en cas de situation de nez à nez et qu'un durcissement des règles liées aux pannes radio serait de nature à augmenter l'efficacité de ce rattrapage, notamment en situation dégradée (engagement de circulations sur VUT, ...).

Pour autant il convient de bien mesurer, au préalable, toutes les conséquences d'un durcissement éventuel de la réglementation applicable en cas de panne radio.

D'une part, dans un souci de cohérence, il faut réexaminer l'opportunité :

- d'exiger la radio à bord de tous les trains circulant sur lignes équipées de la RST ;
- de doter davantage de lignes de cet équipement ; à cet égard, le déploiement du GSM GFU sur les VU non équipées de RST est un pas dans cette direction ;
- de revoir les règles de maintenance qui ne prévoient, en cas de panne sol, l'application de mesures qu'au bout d'un certain délai pouvant aller, dans certains cas, jusqu'à 4 heures.

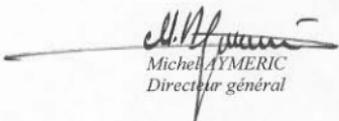
D'autre part, une telle mesure péjorerait la régularité des circulations.

En conclusion, l'EPSF recommande que soit réalisée, sous la responsabilité de RFF, une étude afin d'examiner, selon les situations, les possibilités à disposition des agents pour arrêter deux trains se dirigeant à la rencontre l'un de l'autre. Cette étude devra déterminer, au cas par cas, s'il y a lieu de considérer chaque situation comme différente d'une protection d'obstacle et, dans l'affirmative, de déterminer les mesures qu'il y aurait lieu de prendre, notamment en l'absence de radio ou de panne radio. Cette étude devra également fournir :

- le taux de disponibilité de la RST et du GSM-R,
- la fréquence des événements précurseurs (ex : mise en place de VUT) et la probabilité d'occurrence d'utilisation de la boucle de rattrapage
- une cartographie de l'équipement du réseau en RST et en GSM-R et le programme de développement

J'adresse copie de cette lettre à la DST, à RFF et à la SNCF.

Veillez agréer, Monsieur le directeur, l'expression de mes sincères salutations.


Michel AYMERIC
Directeur général