



34, rue du Commandant Mouchotte 75699 PARIS Cedex 14
Tél. : 01 53 25 62 02 - Fax : 01 53 25 62 25

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL EXÉCUTIF

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de
Transports Terrestres
Ministère de l'Ecologie, du Développement et de
l'Aménagement durables
Tours Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

Paris, le 13 FEV. 2008

Monsieur le Directeur,

Le rapport que vous avez transmis à la SNCF concernant le quasi rattrapage en gare de Tencin-Theys survenu le 28 juin 2006, a retenu toute notre attention.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-après les éléments de réponses que la SNCF souhaite apporter à vos recommandations :

Recommandation R1 (SNCF et RFF) :

Déplacer la pédale de passage Pg2 aussi près que possible en amont de l'aiguille V2/V4 et examiner sur l'ensemble du RFN les situations équivalentes afin d'appliquer des mesures de même type, après une analyse locale des manœuvres.

Cet accident a pour cause une erreur humaine liée à des conditions d'exploitation particulière de cette gare à l'occasion de la réalisation d'un chantier de renouvellement de voie.

Le déplacement de la pédale de passage et la modification des installations associées seront réalisés compte tenu des particularités locales.

Par ailleurs, des directives sont données aux régions pour réaliser une analyse au cas par cas des gares concernées, éventuellement par une problématique comparable (contexte travaux et modification de desserte) afin de prendre les mesures appropriées.

.../...

Recommandation R2 (SNCF et RFF) :

Modifier le circuit de commande du disque D2 en provoquant la fermeture automatique de celui-ci par l'occupation d'au moins une des deux zones de la voie 2 de la gare de Tencin-Theys.

Cette recommandation a été mise en œuvre. Elle est effective depuis le 1^{er} octobre 2007.

Recommandation R3 (SNCF) :

Rappeler aux agents circulation que, tant qu'ils n'ont pas remis leur service, ils doivent coordonner toutes les interventions en précisant clairement et explicitement les tâches de chacun.

Dans un premier temps, la Direction de l'Infrastructure a adressé un courrier aux différentes régions pour mieux guider leur action en conséquence, en particulier lors de l'organisation de travaux importants.

Enfin, une fiche sur le thème de la remise de service, en cours de finalisation, va être mise à disposition des opérateurs pour compléter ces actions.

L'annexe 1 ci-jointe détaille les mesures ainsi prises par les services de la SNCF et relatives aux recommandations R1 et R3.

La Direction de la Sécurité et la Direction de l'Infrastructure se tiennent à votre disposition pour tout complément d'information que vous pourriez souhaiter.

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

Bien à vous,


Guillaume PEPY

**Rapport final du 19 novembre 2007 du BEA TT relatif à l'accident ferroviaire survenu
le 28 juin 2006 en gare de Tencin-Theys (Isère).
Suites données par la SNCF aux recommandations R1, R2 et R3**

R1 (SNCF et RFF): Déplacer la pédale de passage Pg2 aussi près que possible en amont de l'aiguille V2/V4 et examiner sur l'ensemble du RFN les situations équivalentes afin d'appliquer des mesures de même type, après une analyse locale des manœuvres.

L'implantation initiale de la pédale de passage Pg 2 de la gare de Tencin-Theys a été réalisée normalement en amont du point d'arrêt des trains de façon à éviter une action intempestive sur ce détecteur par des mouvements internes à la gare. La modification des conditions d'exploitation de cette gare en relation avec les travaux de renouvellement de la voie aurait nécessité de revoir les conditions d'implantation de cette pédale de passage. A l'issue des travaux, la gare a retrouvé sa situation de gare temporaire de passage.

Compte tenu des travaux d'électrification et de modernisation prévus sur cette ligne les installations seront modifiées en accord avec RFF (déplacement de la pédale de passage Pg 2 et mise en place d'une pédale de préparation).

Par ailleurs un courrier sera envoyé aux régions en attirant leur attention sur les risques liés à l'utilisation occasionnelle d'une gare et sur la nécessité d'une étude préalable de ses installations qui doivent être adaptées à la nature et à l'importance des opérations envisagées – modification de desserte ou grands travaux - afin d'assurer notamment le fonctionnement du block dans de bonnes conditions. Les situations équivalentes à celles de Tencin seront traitées à l'issue de cette étude et au cas par cas.

R3: Rappeler aux agents circulation que, tant qu'ils n'ont pas remis leur service, ils doivent coordonner toutes les interventions en précisant clairement et explicitement les tâches de chacun.

Cet incident a trouvé son origine dans une double erreur humaine.

Dans un premier temps la Direction de l'Infrastructure a adressé un courrier aux différentes régions pour mieux guider leur action en conséquence en particulier lors de :

- l'organisation de travaux importants et leur incidence sur la charge de travail habituelle des opérateurs
- la mise en place des renforts de l'établissement ou de l'ELOG national.

Par ailleurs une fiche sur le thème de la remise de service entre agents circulation est en cours de finalisation. Elle va être mise à disposition des opérateurs prochainement.

Parallèlement différentes actions ont d'ores et déjà été conduites sur la formalisation et la fiabilisation du processus de remise de service.