

Nanterre le 22 février 2006

Monsieur Jean Gérard KOENIG  
Directeur  
Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de  
Transport Terrestre  
Ministère des Transports de l'Équipement et  
du Tourisme et de la Mer  
Tour Pascal B  
92055 LA DEFENSE Cedex

Nos réf. : ah/637-06

**Objet : Accident ferroviaire du 16 Février 2005 à Longueville**  
**Réponse aux recommandations de l'enquête technique**

Monsieur le Directeur,

Comme demandé dans votre courrier du 15 décembre 2005, je vous prie de trouver ci-joint les éléments de réponses de CFTA aux différentes recommandations contenues dans le rapport établi par vos services à la suite de l'accident de Longueville survenu le 16 Février 2005.

**1 - Recommandation R2 : Formation initiale et continue.**

Un cahier des charges de formation initiale est établi localement, à partir d'un cahier des charges national, (défini dans un texte interne de CFTA - DGP N° 1). Ce cahier des charges s'appuie sur l'acquisition des compétences et du savoir faire décrits dans l'arrêté du Ministère des Transports (Arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national).

Pour la formation continue, un cahier des charges sera établi, chaque fois que nécessaire, pour préciser le contenu de la formation et ses objectifs. C'est le cas des conducteurs pour lesquels, dans le cadre du maintien de leur compétence, une formation sur simulateur de conduite à été programmée, dans un centre SNCF, en 2006 et inscrite au Plan d'Action Qualité sécurité (PAQS) correspondant de l'agence CFTA de Provins.

En ce qui concerne les agents d'accompagnement des trains de voyageurs, un contrat de partenariat entre SNCF et CFTA concernant les conditions d'acceptation des agents d'accompagnement CFTA sur les lignes du RFN a été élaboré avec la Direction des trains, ce document est en cours de signature. Par ailleurs un document pratique est en cours de finalisation, ce document complète en particulier les attributions de l'agent d'accompagnement dans le cas non intégré au RGS CFTA. Sa présentation et son utilisation s'inscriront dans le cadre de la formation continue organisée localement pour ces agents en 2006.

Le Plan d'Action Qualité sécurité 2006 de Provins prévoit également les actions suivantes de nature à renforcer le suivi sécurité des agents de conduite :

- Organiser des incidents fictifs, en ligne et sans préavis, pour vérifier le comportement des conducteurs, dans les cas de situation d'urgence.
- Affiner le plan de veille triennal, pour identifier précisément les besoins des agents de conduite sur la ligne concernée (éviter la dilution des fondamentaux...)
- Accompagner, au moins une fois par an, les conducteurs de Provins par un responsable conduite d'une autre agence CFTA.

L'utilisation plus systématique d'exercice au simulateur sera possible dès 2006 dans le centre de formation ferroviaire du Campus Veolia qui vient d'obtenir l'agrément ministériel.

Enfin, la traçabilité de l'ensemble de ces formations et de ces actions est assurée par inscription dans le "dossier individuel de suivi" prévu par un texte interne à CFTA (Consigne Générale de Sécurité 0 n° 2 qui définit l'organisation générale du management de la sécurité).

## **2 - Recommandation R3 : Entretiens avec les opérateurs**

Le suivi des opérateurs sécurité et l'évaluation de leurs compétences s'inscrivent principalement dans le cadre du plan de veille annuel. Sa réalisation implique des échanges individuels entre l'opérateur et le responsable métier concerné et permet de détecter, éventuellement, les besoins de perfectionner. En outre, il est délivré chaque année à l'opérateur, une attestation d'aptitude. Tous les éléments relevés sont inscrits dans le dossier individuel de suivi de l'opérateur.

## **3 - Recommandation R4 : Plan annuel de sécurité.**

A partir de 2006, les Plans d'Action Qualité Sécurité (PAQS) établis par les agences CFTA comportent en première partie, le bilan des actions et formations réalisées, les retours d'expérience... de l'année A - 1 et en seconde partie, les actions et engagements prévus pour l'année A.

Pour 2006, compte tenu du retour d'expérience, des actions nouvelles ont été décidées (voir éléments du point 1 ci-dessus).

## **4 - Recommandation R5 : Retour d'expérience.**

Du fait des spécificités de la ligne Provins - Longueville, la connaissance des éléments de retour d'expérience de la région SNCF de Paris Est dans les domaines de la conduite, du matériel roulant et de l'accompagnement des trains de voyageurs constituerait une source d'information appréciable pour l'élaboration des plans d'action et la mise en oeuvre de contrôle renforcés sur des points susceptibles de fragilité.

La Direction Ile de France de la Région de PARIS EST s'est engagée au cours de la dernière réunion commune sécurité du 15 décembre 2005 à nous communiquer les fiches REX nationales du réseau animateurs sécurité voyageurs.

L'amélioration du système du REX est un axe de progrès retenu par le Pôle National Sécurité pour l'année 2006.

#### 5 - Recommandation R6 : Exploitation en domaine fermé.

Même si elle n'est pas habituelle, l'exploitation en domaine fermé d'un ligne courte n'est pas exceptionnelle. Des situations de procédures répétitives et limitées existent : conduite des locotracteurs sur des antennes (dessertes terminales), mise en place et enlèvement des rames voyageurs dans certaines grandes gares (jockeys...), trains touristiques, agent circulation des gares de voie unique à faible trafic...


Si, effectivement, l'aspect "routinier" de l'exploitation peut entraîner des dérives de comportements dans l'application des procédures, les risques dans le domaine de la sécurité sont peu nombreux, donc facilement identifiables, et en principe, mieux gérables que dans une situation à risques multiples. En outre le nombre d'opérateurs est limité.

Le management de la sécurité doit donc s'appuyer essentiellement sur l'identification des seuls risques inhérents à la situation locale et la mise en oeuvre d'un dispositif de prévention conçu en conséquence, avec une réactivité forte aux errements constatés.

Là encore le recours à des scénarios déroulés sur un simulateur interne au groupe permettra de confronter régulièrement les opérateurs à des situations exceptionnelles.

Ce sont ces principes que CFTA applique dorénavant sur son agence de Provins

Souhaitant avoir répondu à votre attente, je vous prie de croire, monsieur le Directeur, à l'expression de mes salutations distinguées.



Antoine HUREL  
Président