
note à l'attention de

Jean-Gérard KOENIG
Le Directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport
terrestre

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



direction générale
de la Mer
et des Transports

direction
des Transports
ferroviaires
et collectifs

sous-direction
de la Sécurité,
de l'Organisation
et des Affaires
européennes
et Internationales
des Transports
ferroviaires
et collectifs
SOE1

La Défense, le 10 MARS 2006

objet : Accident de Longueville réponses aux recommandations du BEATT R5 et R6

affaire suivie par : Florent GODET
tél. 01 40 81 16 23 fax : 01 40 81 16 61
courriel : florent.godet@equipement.gouv.fr

PJ :1

Par courrier du 6 décembre 2005, vous m'avez transmis le rapport d'accident de Longueville survenu le 16 février 2005. Ce rapport fait l'objet de six recommandations, à l'adresse de la CFTA, de la SNCF et la DGMT.

Je vous prie de trouver ci-joint, mes observations relatives aux recommandations R5 et R6 qui concernent la DGMT.

*L'ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
Chargé de la sous-direction de la sécurité, de l'organisation et
des affaires européennes et internationales des transports
ferroviaires et collectifs*

DENIS HUNEAU



Copie à : M. TROADEC

Recommandation R5 (CFTA, SNCF et DGMT) : examiner comment améliorer l'efficacité du retour d'expérience, par exemple en permettant à la CFTA de bénéficier d'éléments, d'information issus d'un REX national et susceptibles d'influencer l'exploitation de la section de ligne Provins-Longueville.

L'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) créé par la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports aura notamment pour missions d'instruire et délivrer les certificats de sécurité et de faire le recueil des retours d'expérience du gestionnaire d'infrastructure et de chaque entreprise ferroviaire.

La réglementation relative aux exigences de délivrance d'un certificat de sécurité est en cours de modification dans le cadre de la transposition du deuxième paquet ferroviaire. Les entreprises ferroviaires devront mettre en œuvre un retour d'expérience (REX) interne, transmettre à l'EPSF les enseignements pertinents de ce REX pour alimenter le REX national auquel elles auront accès.

Recommandation R6 (SNCF et DGMT) : Réexaminer les conditions permettant d'assurer, sur le plan de la sécurité, la validité de l'exploitation en domaine fermé d'une ligne aussi courte, eu égard aux limites apportées à l'acquisition d'une réelle expérience de la conduite des trains ; ces conditions peuvent concerner la formation continue du conducteur, voire la mobilité professionnelle.

La qualité d'un conducteur réside dans sa capacité à avoir les bons réflexes dans des circonstances particulières et par nature exceptionnelles. Ces bons réflexes sont, il est vrai, moins sollicités lorsque le conducteur effectue des parcours toujours identiques. Avec l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, ce type de situation est amené à se développer. Cependant il ne saurait être imposé à des entreprises ferroviaires de taille parfois modeste des conditions de rotations des personnels sur des zones géographiques variées. Ce type de situation est déjà connu et maîtrisé notamment dans les transports collectifs urbains.

Il est nécessaire que la formation initiale et continue puisse prévenir les délits d'habitude qui peuvent s'instaurer dans de tels cas. Lors de l'examen de la demande de certificat de sécurité puis lors des inspections, contrôles et audits que l'EPSF sera amené à effectuer, il devra être vérifié que l'entreprise ferroviaire a pris les mesures nécessaires à cette fin et veille au maintien dans le temps des compétences de son personnel habilité à des fonctions de sécurité.