



SECURITE & QUALITE DU SERVICE FERROVIAIRE

DIRECTION SECURITE SYSTEME ET PROJETS

20 rue de Rome

75008 PARIS

TÉL. : +33 (0)1 53 42 90 20 - FAX : +33 (0)1 53 42 90 25

LE DIRECTEUR

Monsieur Claude AZAM
Directeur
BEA-TT
Ministère de l'Ecologie, du
Développement Durable et de
l'Energie
Tour Voltaire
920055 La Défense Cedex

Ref : 2013/127/DSSP/FJT

Paris, le 8 novembre 2013

Objet : Suites données par SNCF à l'enquête technique sur le heurt d'un engin de travaux sur caténaires par un train de voyageurs survenu le 4 juillet 2012 à Lachapelle-Auzac (46)

Monsieur le directeur,

Vous m'avez transmis en août 2013 le rapport d'enquête technique sur le heurt d'un engin de travaux sur caténaires par un train de voyageurs survenu le 4 juillet 2012 à Lachapelle-Auzac (46).

Vous voudrez bien trouver, en annexe, les suites que SNCF souhaite apporter aux recommandations et aux invitations à faire la concernant.

La Direction Sécurité Système et Projets se tient à votre disposition pour tout complément d'information que vous pourriez souhaiter.

Je vous prie de croire, monsieur le directeur, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Jacques REGIS

Très cordialement

PJ : Annexe

Suites données par SNCF aux 3 recommandations et aux 2 invitations à faire du BEA-TT dans le cadre de l'enquête technique sur le heurt d'un engin de travaux sur caténares par un train de voyageurs survenu le 4 juillet 2012 à Lachapelle-Auzac (46).

Recommandation R1 (SNCF) :

Dans le cadre du retour d'expérience conduit sur l'application des procédés d'assurance-chantier et afin d'éviter l'apparition de pratiques déviantes, examiner les conditions qui permettraient de faciliter, en toute sécurité, l'utilisation du procédé de garantie-équipement lors des travaux imprévus ayant un faible impact sur les circulations ferroviaires.

La simplification des procédures de sécurité a été retenue comme l'un des axes prioritaires de la démarche pluriannuelle de grande ampleur que mène la direction de l'infrastructure SNCF pour « Produire Chaque Chantier en Toute Sécurité ».

En particulier, un travail important a été mené en vue de « l'allègement de la procédure Garantie Equipement » :

- Assouplissement des modalités d'identification du train ouvrant.
- Mise à disposition d'outils d'aide permettant de faciliter cette identification.
- Amélioration de l'ergonomie des documents de travail et réduction de leur nombre.
- Introduction de souplesses permettant l'utilisation de planches travaux, sans réservation préalable, pour des travaux imprévus et sans impact sur la régularité des circulations ferroviaires.
- Refonte des formations afférentes.

Ces dispositions font d'ores-et-déjà l'objet d'une expérimentation pour une période de 6 mois, qui sera suivie d'un retour d'expérience visant à en valider la pérennisation.

Recommandation R2 (SNCF) :

Rappeler aux agents chargés des travaux sur les voies ferrées l'exigence essentielle que constitue le strict respect des mesures de bouclage et de protection garantissant l'absence de train qui ne serait pas en mesure de s'arrêter avant les chantiers.

La sensibilisation des agents aux attitudes de sécurité a été retenue comme l'un des axes prioritaires de la démarche pluriannuelle de grande ampleur que mène la direction de l'infrastructure SNCF pour « Produire Chaque Chantier en Toute Sécurité ».

Une action de sensibilisation aux « réflexes » sécurité a été menée dans chaque équipe, sur la base de vidéos de sensibilisation.

Une « carte mémo » sur les modes opératoires et les outils de protection autorisés en fonction du type de block et les différentes étapes de la protection équipement a été éditée en format « poche » afin que chaque agent puisse en disposer à tout moment.

Un document métier reprenant les prescriptions spécifiques aux missions de sécurité est en cours de rédaction. Il se présentera sous la forme d'un classeur constitué de fiches de missions, dont certaines décriront la protection et le bouclage pour chaque type de block.

Recommandation R3 (RFF, SNCF) :

Assurer l'enregistrement de toutes les communications en lien avec l'exploitation effectuées à partir des téléphones de service des agents-circulation.

Jusqu'à présent, seules les communications radio sol – trains des postes de régulation sont enregistrées.

Il n'y a pas aujourd'hui d'enregistrement de telles communications sur les postes d'agent circulation ni des communications passant par la téléphonie ferroviaire classique.

En avril 2013, RFF a confié à SNCF (direction de l'infrastructure) une étude portant sur la faisabilité des enregistrements des conversations passant par les agents circulations, sur les plans technique, fonctionnel, économique et social et ce dans le cadre légal et réglementaire opposable.

Cette étude prend notamment en compte :

- La faisabilité des enregistrements des conversations
- La faisabilité de restitution des traces et enregistrements
- La couverture des sites pouvant être adaptés et ceux pour lesquels aucune évolution n'est possible
- Le coût (enveloppe) de développement de ces évolutions et de leur déploiement.

Cette étude devrait être disponible au tout début de 2014.

Invitation à faire n° 1 :

Mener un retour d'expérience sur l'utilisation des nouveaux engins de maintenance des caténares de type LOR'AXE

La direction de l'infrastructure SNCF réalise actuellement un retour d'expérience sur l'utilisation de ce type d'engins.

Ce retour d'expérience vise à identifier les adaptations éventuelles des documents de prescriptions SNCF relatifs aux LOR'AXE à destination de ses opérateurs ainsi que les évolutions éventuelles des documents du constructeur de l'engin.

Invitation à faire n° 2 :

Mener un retour d'expérience sur les conditions de formation des conducteurs de LOR'AXE.

La direction de l'infrastructure SNCF réalise actuellement un retour d'expérience sur les conditions de formation des conducteurs de ces engins.

Ce retour d'expérience vise à identifier les adaptations éventuelles du dispositif d'accompagnement des opérateurs lors de leur 1^{ère} utilisation de cet engin.