



34, rue du Commandant Mouchotte  
75689 PARIS Cedex 14  
Tél. : +33(0) 1 53 25 62 11 - Fax : +33(0) 1 53 25 62 21  
Tél. SNCF : 30 62 11 - Fax SNCF : 30 62 21

Monsieur Jean-Gérard KOENIG

Directeur du Bureau d'Enquêtes sur les accidents de  
Transport Terrestre  
Conseil général des Ponts et Chaussées  
Ministère des Transports, de l'Équipement, du tourisme et  
de la Mer  
Grande Arche - Paris Sud  
92055 LA DEFENSE CEDEX

LE DIRECTEUR GENERAL DELEGUE  
EXPLOITATION

Paris, le 21 FEV. 2006

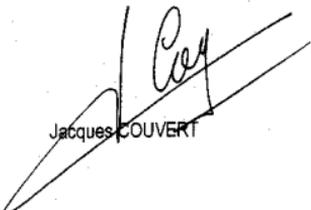
Objet : Enquête technique sur l'accident ferroviaire survenu à Longueville le 16 février 2005.

Monsieur le Directeur,

Je vous prie de trouver, ci-joint, les réponses de la SNCF aux recommandations faites par le BEA-TT suite à l'accident en référence.

J'en adresse également une copie à la Direction Générale de la Mer et des Transports et, en particulier, à sa sous-direction de la sécurité, de l'organisation et des affaires européennes et internationales des transports ferroviaires et collectifs.

Je me tiens à votre disposition et vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Jacques COUVERT



## Réponses aux recommandations faites par le BEA-TT suite à l'accident ferroviaire de Longueville (16/02/05).

**Recommandation R1 (SNCF) :** Modifier le système mécanique de réversibilité du type « interrupteur général ZG » des locomotives BB 66400 (ou le remplacer par une commande électrique) afin que soit rendue impossible une manœuvre de cet interrupteur plaçant la commande du frein dans un état intermédiaire par rapport aux états « locomotive menante » ou « locomotive menée ». A défaut, la position « locomotive menante » ou « locomotive menée » doit être contrôlée et être intégrée dans la chaîne de sécurité de conduite de l'engin.

*Dans un premier temps et afin d'assurer la sécurité en attendant les évolutions effectives du système, les règles de maintenance ont été modifiées, et renforcées par la parution dès le 7 mars 2005 d'un rectificatif à l'inventaire des Travaux de Visite, consistant en une vérification systématique du verrouillage en essais avant visite.*

- Un ordre de modification du système de réversibilité des BB 66400 a été diffusé. Cette modification consiste à utiliser des contacts placés sur l'axe du ZG pour activer un nouveau relais, lui-même relié au relais de commande de la veille automatique. En cas de mauvais positionnement angulaire causé par une rotation intertempestive de l'axe, la veille automatique sera déclenchée et provoquera l'arrêt du train.  
En outre, en 2006, 20 BB 66400 seront transformées en BB 69400 et donc équipées d'un système de commande de freinage sans ZG.  
Ces travaux seront achevés sous 18 mois.

**Rechercher si d'autres séries d'engins circulant sur le réseau ferré national sont équipées d'un dispositif de réversibilité semblable au ZG des BB 66400 et peuvent être sujettes aux mêmes risques (impliquer dans la recherche l'organisme d'admission technique du matériel roulant sur le réseau ferré national) ; il serait nécessaire de réaliser une modification semblable.**

- Aucun autre engin équipé d'un tel dispositif n'est utilisé par la SNCF. Les entreprises extérieures agissant en sous-traitance de la SNCF sont en nombre très faible, par ailleurs aucune parmi elles (hors CFTA et VFL) ne fait de trafic voyageur. Une note est cependant adressée aux activités transporteurs et infrastructure afin d'étudier si les engins utilisés par les entreprises partenaires dans le cadre de la sous-traitance présentent un dispositif semblable au ZG des BB 66400. Enfin, nous demanderons à la tutelle de prendre cet aspect en compte dans l'agrément des matériels.

**Recommandation R2 (CFTA) :** rédiger et mettre en application des cahiers des charges et des dossiers pédagogiques pour les formations initiales et continues des conducteurs. Pour les agents de trains, mettre en place tout le système formation pour la partie sécurité. Améliorer l'enregistrement des formations accomplies et tenir à jour les documents liés à ces formations. Assurer aux agents de conduite une formation pratique à l'utilisation de frein en engageant les moyens nécessaires, notamment en louant du matériel roulant, par exemple.

- La mise en œuvre récente de l'arrêté aptitude donne maintenant cette assurance. Un courrier est en outre adressé aux centres de formation agréés pour attirer leur attention sur la particularité du dispositif ZG.

**Recommandation R3 (CFTA) :** réaliser systématiquement les entretiens individuels avec tous les agents impliqués dans des fonctions de sécurité.

- L'objectif visé au travers de cette recommandation doit être pris en compte dans le cadre du système de management de la sécurité, approuvé par les agences de sécurité nationales, et valable pour toute l'Europe.

**Recommandation R4 (CFTA) :** réexaminer le contenu du plan annuel de sécurité avec pour objectif principal de traiter le suivi des actions antérieures et de définir les actions nouvelles à mettre en œuvre.

- Nous prenons bonne note de cette recommandation, et nous en tiendrons compte plus particulièrement dans le cadre des revues et audits que nous organisons avec nos prestataires.

**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.

- Nous ferons part aux prestataires de la SNCF des résultats d'exploitation du REX SNCF lorsque ceux-ci nous sembleront susceptibles d'améliorer la sécurité de leur production. Nous veillerons à la qualité de cette transmission.

**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 spécificité d'une telle exploitation doit effectivement être prise en compte dans l'ensemble du dispositif de l'entreprise concernée : SMS, documents de métier, formation, suivi ... Par contre il ne semble pas possible de restreindre a priori l'exercice d'une telle activité, en France comme en Europe.