

Vu dans Mobilicités :

La rame du RER A après sa déviation inopinée sur une voie de service. © BEA-TT

Radiographie d'une catastrophe ferroviaire évitée sur le RER A

Le BEA-TT vient de faire toute la lumière sur les raisons pour lesquelles le 9 décembre 2014, une rame de RER A avec 120 voyageurs à bord a été aiguillée à pleine vitesse sur une voie de service. La compétence des équipes de SNCF Réseau, le gestionnaire de l'infrastructure sur la zone d'Achères Grand Cormier (78), ainsi que ses procédures sont mises en cause.

Le récit de la catastrophe ferroviaire évitée d'Achères Grand Cormier sur la branche ouest de la ligne A du RER fait froid dans le dos, l'élucidation de ses raisons encore davantage.

"La cause directe de l'incident est une erreur de câblage des quatre fils électriques des circuits de contrôle-commande de l'aiguille 116 commise lors de travaux de remplacement d'un câble de signalisation", explique le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) dans le ["Rapport d'enquête technique sur la déviation inopinée d'une rame du RER A vers des voies de service survenue le 9 décembre 2014 à Saint-Germain-en-Laye \(78\)"](#) rendu public le 30 août 2016.

Les enquêteurs mettent en avant *"une inversion de bornes dans le schéma technique décrivant les extrémités de ce câble à disposition dans la guérite ; très probablement depuis l'origine de l'installation. Or, ces travaux de remplacement de câble ont été réalisés en se conformant à ce schéma inexact, sans que l'erreur ne soit détectée, ni lors de leur préparation, ni lors des vérifications techniques et des essais."*

"À la fin de ces travaux, la position de l'aiguille s'est trouvée inversée sur le terrain par rapport à sa commande et son contrôle au poste A d'Achères."

87 km/h au lieu de 30

Conséquences, ce 9 décembre 2014 à 6H12, *"une rame M1 de RER A circulant sur la voie 2bis en direction de Paris franchit, sans que la signalisation ne l'ait annoncé, l'aiguille 116 en déviation vers les voies de service, à 87 km/h pour une vitesse autorisée de 30 km/h".*

"Par chance, continuent les inspecteurs du BEA-TT, elle ne déraile pas et ne heurte pas d'autres matériels roulants sur le faisceau de voies de services. Aucune victime ni dégât ne sont donc à déplorer." 120 voyageurs se trouvaient à bord.

Un an et demi après le déraillement de Brétigny-sur-Orge de juillet 2013, les responsables de la SNCF ont évité un nouveau drame.

A coup sûr, c'est sur les épaules des patrons de RFF, Jacques Rapoport et de SNCF Infra que la responsabilité aurait pesé. Car ce ratage est imputable au gestionnaire du réseau. Un accident

n'aurait pas manqué d'envenimer les relations entre le groupe SNCF et la RATP, propriétaire de la rame MI09 déviée mais qui circulait sous la responsabilité de l'entreprise ferroviaire SNCF.

Relâchement dans la culture de la sécurité

Le BEA-TT établit que cette erreur de câblage résulte d'un enchaînement de ratages à plusieurs niveaux. Il met clairement en cause un relâchement de la culture de la sécurité de la SNCF.

Au sein de l'unité de production SES Mantes/Achères, "l'assistant-travaux concerné a préparé et dirigé seul son chantier et a commis deux erreurs importantes de procédures qui ont contribué à l'incident survenu le 9 décembre 2014. En effet, bien qu'habilité, il ne maîtrisait pas parfaitement les prescriptions des référentiels SNCF encadrant ce chantier et il ne s'agissait pas de sa part d'une volonté délibérée de s'affranchir de dispositions contraignantes".

Par ailleurs, continue le BEA-TT, *"ces erreurs n'ont pas été repérées du fait qu'il n'a jamais été contrôlé. En effet, suite à la charge de travail importante de son unité de production, son dirigeant d'unité ne le suivait pas avec une attention particulière, le considérant même comme chevronné au regard des nombreux autres jeunes agents de son unité. Pourtant, cet assistant-travaux, âgé de 31 ans au moment des faits, n'avait été nommé à ce poste qu'en juillet 2014 et n'avait jamais auparavant dirigé seul le remplacement d'un câble concernant le contrôle- commande d'une aiguille".*

Organisation défaillante

Cette erreur humaine est-elle induite par une organisation défaillante ? C'est ce que suggèrent les enquêteurs. *"Depuis cinq ans, l'infrapôle Paris-Saint-Lazare a regroupé trois établissements alors que les travaux de régénération ont fortement augmenté et que les installations vieillissantes des infrastructures concernées ont occasionné une augmentation des incidents. Par ailleurs, le nombre d'agents SE et de cadres SE sur le territoire concerné a diminué et la proportion de jeunes a fortement augmenté",* notent-ils considérant que *"cet infrapôle est ainsi clairement soumis aux facteurs organisationnels et humains (FOH)."*

Par ailleurs, comme dans ses rapports concernant Brétigny, le BEA-TT pointe clairement la complexité des référentiels de SNCF Infra. Lors de l'enquête interne, le jeune agent a reconnu qu'il avait du mal à maîtriser complètement *"la dizaine de référentiels SNCF, complexes et parfois imprécis, encadrant la préparation de tels travaux"*. Autant de documents que le BEA-TT juge *"complexes, imbriqués, et mêlent des procédures interprétables d'organisation à des dispositions impératives de sécurité"*.

Un lien avec Dengin

Ironie du sort, la cause de l'incident d'Achères est indirectement liée à un accident ferroviaire, survenu quelques mois plus tôt à Denguin.

"Fin août 2014, il a été décidé de remplacer ce câble ancien suite à la détection d'un défaut d'isolement dans le cadre de la campagne nationale de vérification de l'isolement électrique des câbles lancée par la SNCF suite à la collision par rattrapage de deux trains de voyageurs, survenue le 17 juillet 2014 à Denguin, provoquée par des fils électriques abîmés par des rongeurs à l'intérieur

d'une guérite de signalisation", rappellent les rapporteurs. C'est ainsi que l'unité de production SES Mantes/Achères identifie une quarantaine de câbles électriques de signalisation à remplacer rapidement.

Série de recommandations

En conséquence de quoi, le BEA-TT demande à SNCF Réseau d'appliquer quatre recommandations :

- renforcer la formation pratique et la supervision des jeunes encadrants SE sur les aspects liés aux travaux sur les installations de sécurité et tout particulièrement sur les aiguilles ;
- améliorer la lisibilité des référentiels SNCF relatifs aux travaux sur les installations de sécurité en mettant clairement en évidence les dispositions impératives de sécurité et en expliquant les enjeux associés ;
- engager un programme d'actions visant à s'assurer de la fiabilité des documents conformes relatifs aux installations de sécurité ;
- prévoir des procédures locales permettant de garantir la pertinence des programmes d'essais élaborés dans le cadre des petits travaux sur les installations de sécurité.

6 septembre 2016 | par Marc Fressoz