



Compte rendu de la trente-sixième réunion de la commission "Histoire des installations fixes" de l'AHICF du mardi 31 mars 2009

Étaient présents : MM. Boudaille ; Chauvin ; Dropsy ; Gandil ; Gernigon ; Massiet ; Montagné ; Pichot ; Rasson ; Wurmser.

Excusés : MM. Alias, Delavergne ; Guyot ; Rétiveau ; Ribeill.

**La prochaine réunion de la commission est fixée au mardi 6 octobre 2009 à 14 h 30
au siège de l'AHICF, 9, rue de Château-Landon, 75010 Paris
Salle 537**

(le calendrier des réunions est mis à jour sur la page <http://www.ahicf.com/calendrier.htm>)

1) Vie de la commission

- **M. Montagné**, président, rend hommage à **M. Marcel Couffin**, membre de la commission récemment décédé ; il rappelle son importante contribution, par une « Histoire des rails » augmentée et perfectionnée pendant plusieurs années, aux travaux de celle-ci. M. Couffin était par ailleurs l'auteur d'une thèse d'histoire portant sur la période révolutionnaire, dirigée par François Furet, qu'il avait entreprise lors de sa retraite.

- Approbation du procès-verbal de la précédente commissions : le texte est approuvé sous réserve des quatre modifications suivantes :

- mise à jour du numéro et de la date de la réunion (35^e réunion, en date du 7 octobre 2008) ;
- **M. Dropsy** pense *par la suite* consulter les archives de la direction juridique de la SNCF auxquelles il n'a pas encore eu accès ;
- **M. Gernigon** encourage les travaux de **M. Guyot** sur l'histoire du ballast mais n'en partagera pas la rédaction ;
- **M. Gandil** souhaite l'introduction du conditionnel dans la phrase : « les accidents dont les ouvrages d'art *pourraient être* la cause. »

- Etat des travaux de la commission : **M. Montagné** remercie **M. Pierre Rasson** qui a réalisé le classement des archives de la commission et l'indexation des procès-verbaux de ses réunions. Une liste de l'ensemble des documents produits est désormais disponible. Les documents eux-mêmes sont en cours de numérisation (un accident informatique intervenu lors du déménagement de l'AHICF en 2004 oblige à cette opération). Des contrats autorisant leur exploitation par l'AHICF et leur mise en ligne seront ensuite proposés à leurs auteurs.

2) Projet commun : Histoire et analyse des accidents

M. Montagné propose aux membres de la commission d'examiner le mémoire de M. Boudaille, joint au compte rendu de la précédente réunion.

M. Boudaille commente son analyse typologique des causes des accidents. Le débat ouvert par ses propositions de critères d'analyse et de principes d'interprétation porte sur les points suivants :

- la limitation de l'analyse aux accidents dont la cause peut être rapportée à des installations fixes mais en y intégrant la « part humaine » de la sécurité du poste assurée par ses opérateurs bien qu'ils relèvent, eux, de la fonction Transport-Mouvement (ou anciennement Exploitation) ;
- la recherche de résultats statistiques à partir des échantillons analysés : les membres de la commission s'accordent à reconnaître que, la collecte documentaire ne pouvant être exhaustive, c'est plutôt une analyse qualitative des accidents répertoriés que permettra leur travail. Par ailleurs, une analyse longitudinale des effets réglementaires des accidents doit inclure dans les échantillons des quasi-accidents n'ayant pas fait de victimes mais révélateurs d'un dysfonctionnement qu'une correction de la pratique devait faire disparaître ;
- l'évolution des causes et de leur attribution à la technologie et à l'erreur humaine qui a varié avec le temps : nous héritons en effet des analyses contemporaines des accidents ; de nos jours, l'erreur humaine est plutôt mieux admise qu'autrefois (une sorte de droit à l'erreur est admise) mais, en revanche, nous déplaçons une part de la responsabilité de l'opérateur vers celle du concepteur qui doit mieux prendre en compte le risque d'une défaillance de celui-là.

Par ailleurs, les distinctions opérées par **M. Boudaille** qui détaille les causes des accidents selon les éléments techniques impliqués (par exemple les postes d'aiguillage, notion qui doit être précisée) seront modifiées selon les observations de **MM. Gernigon et Wurmser**.

À propos des accidents les plus récents en relation avec les installations fixes, dont **M. Dropsy** rappelle, avec l'accord de **M. Montagné**, qu'ils ne peuvent entrer dans le domaine de la commission puisqu'ils font actuellement l'objet d'analyses à la SNCF, les plus marquants ont été l'effondrement du tunnel de Vierzy et l'accident de la gare souterraine de Paris-Lyon en 1988. Le déraillement de décembre 1993 sur la ligne nouvelle à grande vitesse du TGV nord, qui n'avait pas fait de victime, a pour sa part entraîné de nouveaux sondages sur lors de la construction des lignes nouvelles et l'adoption d'un arsenal de précautions dans l'établissement de leurs tracés.

Il conviendrait par ailleurs d'évaluer les mesures prises à la suite d'accidents. Ainsi, **M. Dropsy** estime que la généralisation du contrôle de vitesse par balises, décidée après l'accident d'Argenton-sur-Creuse, n'est pas réputée avoir évité des accidents importants alors qu'une mesure très simple comme la suppression des « mains-montoirs » à l'extérieur des voitures a fait diminuer le nombre de tués de 150 unités par an en moyenne. **M. Boudaille** n'est pour sa part pas d'accord avec ce jugement. Dans tous les cas, les membres de la commission souhaitent que soit rédigée une histoire du contrôle de vitesses par balises pendant la vingtaine d'années de son utilisation en France, jusqu'à son prochain remplacement par des systèmes intégrés de signalisation et repérage des trains au sol comme ERTMS.

M. Montagné remercie **M. Boudaille** de cet apport aux réflexions du groupe et propose de combiner les critères qu'il propose avec ceux qu'ont élaborés, pour diriger leur collecte documentaire, **MM. Dropsy et Pichot**.

M. Dropsy fait une démonstration de la base de données qu'il a établie en appliquant les critères actuels d'analyse des accidents à 335 accidents intervenus avant 1937. Cette base est enregistrée sous ACCESS.

M. Pichot fait état des progrès des dépouillements de la presse auxquels il s'est livré, dont le détail est précisé par le compte rendu de la précédente réunion ; les résultats en sont compilés dans un tableau EXCEL qui réunit à ce jour 3 350 incidents ou accidents, dont 907 avant 1900.

M. Gandil souhaite étudier, par type d'ouvrages d'art, les accidents qui les ont concernés et l'évolution subséquente de la réglementation. Il remet en séance une première note intitulée : « Note sur les dispositions prises pour prévenir les accidents ferroviaires ou les incidents de personnes au droit des ouvrages d'art. »

Une réunion intermédiaire permettra d'esquisser le cahier des charges de la base de données que va finalement élaborer la commission et de dessiner les lignes directrices des enquêtes à mener dans les archives et la documentation accessibles à chacun. **Elle est fixée au jeudi 30 avril 2009 à 14 heures à l'AHICF.**

Cette réunion permettra de définir :

- la nature des données recherchées et le format dans lequel elles seront collectées, ce qui détermine le type des documents dépouillés ;
- la formalisation des informations et le mode de saisie, préfigurant les catégories de l'interprétation ;
- les questions auxquelles l'interrogation de la base de données devrait permettre de répondre.

4) Travaux et projets des membres de la commission

- **M. Guyot** a entrepris une étude historique du ballast. En son absence, **M.-N. Polino** en présente les premiers résultats, qui sont salués par les membres de la commission.

- **M. Ribeill** a fait parvenir à **M. Montagné** la copie d'un brevet concernant une traverse en ciment armé déposé par Louis Harel de la Noë en 1912. Il souhaite lancer une histoire de la traverse en béton (voir l'ouvrage récemment paru : *Louis Harel de la Noë, l'ingénieur briochin*, par les soins de l'Association pour la mémoire et la notoriété de Louis Auguste Marie Harel de la Noë (AMENO). Le magazine *Le Rail*, auquel contribue **M. Ribeill**, a par ailleurs publié dans sa livraison de mars 2009 (n° 154) un article sur les traverses en polyuréthane.

- **M.-N. Polino** fait part aux membres de la commission d'une étude patrimoniale, lancée par Réseau ferré de France, dans le cadre du renouvellement du réseau. **M. Gernigon** fait remarquer à cette occasion que les éléments de signalisation, postes d'aiguillages, rails et traverses entrés par ses soins dans la collection de la Cité du train ont été détruits ou ne sont pas présentés au public.

- **M. Montagné** conclut ce tour de table en rappelant son souhait de voir les membres de la commission s'attacher à une histoire des caténaires (voir précédente réunion) et des appareils de voie qui manque encore à leurs travaux.