

Paris, le 23 JUIN 2008

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur du Bureau des Enquêtes sur les
Accidents de Transport Terrestre
Bureau des Enquêtes sur les Accidents
de Transport Terrestre
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE Cedex

Pôle Infrastructure

Références : D-08 : 3185 / FdA/AA
Affaire suivie par : Fabienne De ALMEIDA

Objet : Réponse au rapport final d'enquête technique concernant l'accostage brutal du train 141 280 en gare de Versailles Rive Gauche survenu le 13 août 2007

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 9 avril, vous m'avez transmis le rapport établi par le BEA-TT sur l'accident ferroviaire survenu en gare de Versailles Rive Gauche le 13 août 2007.

Vous avez invité RFF à faire connaître les suites qu'il entend donner à la recommandation R2 le concernant et contenue dans ce rapport, ainsi que les délais nécessaires à sa mise en œuvre. J'ai bien noté que la réponse de RFF sera rendue publique avec votre rapport sur le site internet du BEA-TT.

Les propositions ci-après ont été établies après concertation avec le gestionnaire d'infrastructure délégué. La SNCF, que vous avez saisie également, devrait vous faire part directement de sa réponse.

Recommandation R2 : étudier pour les voies des gares en impasse réceptionnant des trains constitués de rames Z2N, la pertinence et la faisabilité de dispositions techniques permettant, soit de prévenir un choc de heurtoir, soit de minimiser ses conséquences envers les personnes se trouvant à bord du train ou sur le quai.

Il conviendrait ainsi d'évaluer et de comparer les effets bénéfiques induits par la mise en place :

- d'un dispositif amortisseur destiné à ralentir un train risquant de rentrer en contact avec le heurtoir,
- et/ou d'une ultime balise de contrôle de vitesse (à distance convenue du heurtoir et contrôlant aux environs de 4 km/h) pour provoquer un ralentissement supplémentaire du train, voire son arrêt.

La recommandation R2 propose d'agir, non pas sur les causes directes de l'accident survenu en gare de Versailles Rive Gauche, mais de minimiser éventuellement par des installations techniques les conséquences d'un éventuel accident similaire, sur des voies de gare en impasse.

Si une telle étude devait être engagée, il conviendrait d'abord de démontrer la possibilité de réduire le seuil de vitesse en dessous duquel les portes d'accès voyageurs se débloquent avant l'arrêt du train dans une rame Z2N, puis d'examiner la faisabilité technique de l'implantation sur les voies de gare en impasse réceptionnant des trains constitués de rames Z2N des trois dispositifs suivants :

- un dispositif amortisseur,
- une balise, contrôlant la vitesse aux environs de 4 km/h,
- la présence simultanée d'une balise et d'un dispositif amortisseur,

et d'y inclure un volet facteur humain, examinant l'impact d'une balise supplémentaire, par rapport à la balise KVB, sur l'ergonomie de conduite, sachant que la cause première de l'accident de Versailles Rive Gauche, tout comme celle de l'accostage brutal en gare de Paris-Est survenu le 5 avril 2007, sont des causes relevant du facteur humain.

Une telle étude devrait comporter, en cohérence avec les principes explicités dans le système de gestion de la sécurité de RFF, un bilan comparant les coûts des solutions proposées avec leurs gains en matière de sécurité des circulations et des voyageurs, afin de permettre de définir le niveau de priorité que pourraient avoir de tels investissements au regard d'autres investissements dits de sécurité comme la suppression de passages à niveau dits préoccupants, la mise en place d'ouvrages dénivelés dans certaines gares, ...

Or, l'analyse de l'accidentologie montre que, par rapport à l'ensemble des risques identifiés sur le réseau ferré national, celui résultant d'un choc d'un train de voyageurs contre un heurtoir est très faible, tant en fréquence qu'en gravité.

En conséquence, comme je vous l'avais indiqué dans mon courrier du 19 mars 2008 faisant suite à votre rapport d'enquête concernant l'accident du 5 avril 2007 en gare de Paris-Est, je considère que les efforts importants que RFF mobilise, conjointement avec le gestionnaire d'infrastructure délégué, tant sur l'analyse du retour d'expérience que sur la mise au point de plans d'actions permettant de maîtriser le niveau de sécurité, ne justifient pas, pour le moment, d'envisager de manière prioritaire des actions concernant des équipements spécifiques vis-à-vis des chocs contre heurtoir. Cette analyse reste encore à confirmer par les résultats définitifs de l'étude technique et financière qui sera présentée par la SNCF à ce sujet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur Général Adjoint Infrastructure



Patrick TRANNOY