

Monsieur Jean Damien PONCET  
Directeur du BEA-TT  
Grande ARCHE-Parol Sud  
92055 LA DEFENSE Cedex

Saint-Denis, le 20 mars 2025

Réf. : 2025-069

Objet : Réponse aux recommandations du RAPPORT D'ENQUÊTE TECHNIQUE sur la collision entre un train de voyageurs et un convoi routier exceptionnel survenue le 19 juin 2023 sur le passage à niveau n° 51 au Clerjus (Vosges)

Monsieur le Directeur,

Pour donner suite à la publication du rapport cité en objet, vous trouverez ci-dessous la réponse que SNCF Voyageurs donne aux recommandations R5, R6, R7, R8, R9 et R11 mentionnées dans le rapport.

La recommandation R5 préconise de :

- Étudier et mettre en œuvre, sur les engins en service de la série X73500, le renforcement des fixations de la barre de court-circuit posée en cabine de conduite afin de favoriser son maintien en place en cas de collision.
- Étudier la nécessité d'un renforcement similaire pour les autres équipements portatifs situés en cabine (extincteurs, agrès de sécurité, etc.).

SNCF Voyageurs s'engage à étudier la faisabilité du renforcement des équipements portatifs posés en cabine de conduite des X73500 avant fin juin 2026.

A l'issue de l'étude une décision sera prise pour une éventuelle mise en œuvre.

La recommandation R6 préconise pour tous types d'engins moteurs, d'étudier et d'installer sur les pupitres des cabines de conduite un dispositif de fixation pour le téléphone professionnel du conducteur, sur les matériels opérant sur les lignes équipées de la liaison GSMGFU, ainsi que pour la tablette.

SNCF Voyageurs s'engage à étudier la faisabilité d'un dispositif de fixation pour le téléphone sur les matériels opérant sur les lignes équipées de la liaison GSMGFU avant fin juin 2026 sans remettre en cause les études en cours en réponse à la recommandation R2 de l'accident de Boulzicourt (08) : « *Étudier la faisabilité de l'implantation, à bord des trains AGC, d'un système autonome en énergie et automatique, qui,*

*à la suite d'un choc, déclenche et émet une alerte à destination du centre opérationnel de gestion de la circulation (COGC) associé à la ligne d'exploitation, afin que celui-ci adapte les circulations des trains environnants ».*

En ce qui concerne la tablette, SNCF voyageurs n'est pas favorable à imposer une position unique dans la cabine de conduite compte tenu de la disparité de son utilisation en pratique.

La recommandation R7 préconise de rappeler aux agents de conduite et aux agents circulation que l'assurance pour le conducteur de la mise en œuvre effective de la protection d'obstacle ne peut résulter que d'une confirmation explicite de la part de l'AC ; que cette confirmation est par conséquent impérative ; et qu'un simple accusé de réception d'une demande de protection d'obstacle n'implique aucunement sa mise en œuvre.

SNCF Voyageurs s'engage à réaliser lors des entraînements 2026 une action pour préciser ces points.

La recommandation R8 préconise de :

- Identifier la fréquence la plus pertinente pour l'entraînement des agents de conduite aux gestes d'urgence, aux avis à lancer lors de la présence d'un obstacle sur la voie et à l'évaluation des situations nécessitant de mettre en œuvre la procédure de couverture d'obstacle, et introduire cette fréquence dans la programmation de leur formation continue.
- Lors des accompagnements en ligne par l'encadrement de proximité, entraîner régulièrement les agents de conduite aux gestes d'urgence et aux avis à lancer lors de la présence d'un obstacle sur la voie, et à évaluer les situations nécessitant de mettre en œuvre la procédure de couverture d'obstacle.

L'entraînement aux situations rares et d'urgence est intégré dans la certification des conducteurs sur un cycle triennal.

La protection d'obstacle sera abordée dans un scénario d'entraînement en 2026.

Lors des accompagnements en ligne, il n'est pas possible d'entraîner les conducteurs à la mise en œuvre des gestes d'urgence. Toutefois l'encadrement de proximité réalise une évaluation à minima tous les trois ans de chaque situation rare et d'urgence dans le cadre du suivi individuel.

La recommandation R9 préconise de :

- Mettre en place une veille sur l'ensemble de l'encadrement des conducteurs de trains pour garantir que les éventuelles déclinaisons locales des règles établies ne dégradent pas le niveau de sécurité garanti par les textes réglementaires.
- Identifier la prise d'initiative locale modifiant une règle prescrite comme un danger dans le registre des dangers de l'entreprise, déterminer et mettre en œuvre des mesures de couverture du risque permettant de s'assurer de la non-dégradation du niveau de sécurité.

SNCF Voyageurs considère que cette recommandation qui consiste à mettre une veille sur l'encadrement des conducteurs ne serait pas en capacité de détecter d'éventuelles déclinaisons locales qui dégraderaient le niveau de sécurité. Dans le cas précis, la règle instaurée par le manager au sein de son équipe n'était que verbale et non écrite. Elle ne faisait pas l'objet d'une note de service. Elle n'aurait probablement pas été identifiée lors d'une veille.

Toutefois SNCF Voyageurs s'engage à communiquer un courrier formel du Directeur Sécurité rappelant qu'une règle locale ne peut pas déroger aux textes opposables et ne doit en aucun cas dégrader le niveau de sécurité. Ce courrier sera adressé aux directeurs d'Activités avant fin juin 2025.

La recommandation R11 préconise de :

- Amender l'application « Portail DPX » pour faire en sorte qu'un refus éventuel d'une première version du document de retour d'expérience par un expert sécurité soit explicitement signalé au décisionnaire dans cette application en accompagnement de la seconde version proposée à son approbation, et signalé en parallèle à la hiérarchie de l'expert sécurité.
- Lorsque l'événement concerné présente un haut potentiel de gravité ou d'apprentissage, ou est de nature à intéresser l'encadrement, mettre en œuvre un partage du retour d'expérience avec l'ensemble de l'encadrement de l'entité dirigée par le décisionnaire.

SNCF Voyageurs s'engage à modifier l'outil pour envoyer une notification automatique au décisionnaire en cas de commentaire de l'analyse par l'expert sécurité. Cette évolution est prévue d'être mise en production avant fin 2025.

En ce qui concerne le partage du retour d'expérience avec l'encadrement, une information sera réalisée aux experts territoriaux avant fin 2025.

Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire que vous pourriez souhaiter. Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurances de mes sentiments les meilleurs.

Patrick AUVRÈLE  
Directeur Sécurité



