

Jean-Damien PONCET
Directeur du BEA-TT
Ministère de la Transition écologique et solidaire,
chargé des Transports
Grande Arche – Paroi Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX

Saint-Denis, le 04/04/2025

Nos références : D/2025/001202
Affaire suivie par : Philippe COYEZ

Objet : Réponse au courrier du 16/12/2024 concernant le rapport d'enquête technique publié par vos services sur la collision et le déraillement d'un train de travaux le 17 janvier 2024 sur la base arrière de Saint-Florentin-Vergigny.

Monsieur le directeur,

Votre courrier du 16/12/2024 nous communiquant le rapport d'enquête technique relatif à l'affaire citée en objet a retenu toute notre attention.

Ce rapport adresse à SNCF Réseau plusieurs recommandations pour lesquelles nous avons déjà eu l'occasion d'échanger et d'exprimer notre position à l'occasion de la consultation sur sa version projet.

Sur la recommandation R1 adressée à SNCF Réseau :

Veiller sur les bases arrière, lieux de production ferroviaire, au bon état et à la propreté des pistes de cheminement, à la mise en place de signaux conformes à la réglementation et à la mise en place d'éléments constitutifs de la base vie et de zones de stationnement de manière à maîtriser le risque de heurt par une circulation ferroviaire.

Intégrer dans les critères de choix du positionnement de la base arrière, par rapport à la zone de chantier, la volonté de limiter la distance à parcourir pour maîtriser les risques vis-à-vis de la sécurité de l'exploitation ferroviaire et du personnel.

En réponse à cette recommandation, SNCF Réseau, afin d'améliorer la production de ses chantiers de régénération, a mis en œuvre un axe de transformation de ses bases arrière visant à leur industrialisation. Les bases travaux doivent être conçues selon des besoins fonctionnels, leur pertinence fondée sur des acheminements opérationnels courts, des coûts de remise à niveau faibles et une gestion interne des flux optimale.

L'industrialisation passera par la définition de standards (identification des bases, maîtrise des déchets, sécurité des biens et des personnes, maintenabilité, environnement, management visuel, conformité des stockages et des flux, ...).

Les standards décrivent les fonctionnalités, l'utilisation et le management des bases travaux. Ces standards permettront une production en sécurité, en qualité et dans les délais.

Enfin, le schéma directeur et l'industrialisation des bases travaux permettront à terme une anticipation des besoins, un meilleur suivi et une meilleure maintenance des sites garantissant ainsi leur pérennité.

Recommandation R3 adressée à SNCF Réseau et ETF S :

Intégrer dans les briefings réalisés sur les bases arrière, l'importance de l'anticipation des situations dégradées prévisibles comme le traitement des problématiques induites par le retard du train à traiter et la prise en compte de l'état de fatigue d'opérateurs. Insister sur l'absolue nécessité de mettre en oeuvre les processus de production dans le respect des règles de sécurité.

SNCF R est invité à relayer cette recommandation à l'ensemble des EF qualifiées par ses soins et opérant sous son agrément de sécurité.

Conformément à notre réponse formulée à l'occasion projet de rapport d'enquête, les standards briefings de SNCF Réseau prévoient déjà de refaire un point pour toute modification d'organisation ou d'aléa. L'arrivée en retard d'un train à traiter entre dans ce cadre-là et impose dans une telle situation l'obligation de refaire un briefing.

Dans le cadre du programme « Nos Vies, notre priorité » ces rituels ont été repris dans les exigences du briefing au pied de l'opération et portés à la connaissance de l'ensemble de nos prestataires externes au travers de Sécubox.

Sur la recommandation R5 adressée à SNCF Réseau et ETF S :

Redéfinir des modes de contrôle sécurité efficaces et rigoureux pour chaque exploitant et des modes de contrôles communs et réguliers sur les bases arrière pour améliorer leur niveau de sécurité en s'assurant notamment des conditions minimales en matière de compétences des personnels en charge des contrôles sécurité.

SNCF R est invité à relayer cette recommandation à l'ensemble des EF qualifiées par ses soins et opérant sous son agrément de sécurité.

En réponse à cette recommandation, SNCF Réseau va engager sur les trois prochaines années un programme managérial visant à performer les résultats sécurité des convois du GI.

Le déploiement du label « Convoi du Gi » embarquera tous les métiers de SNCF Réseau ainsi que ses partenaires des entreprises extérieures ou du groupe SNCF.

Plusieurs thématiques de ce label répondront aux enjeux de cette recommandation au travers de :

- la définition et mise en oeuvre d'une cible de compétences des encadrants opérations au sol et conduite (y compris externalisation) ;
- l'animation des contrôleurs (partage des bonnes pratiques de KN, accompagnement sur les nouvelles fiches ...)
- la rédaction de nouvelles fiches PMS SLG 09201, 09202, 09203 adaptées au livret technique IG97914 ;
- La mise à disposition d'un modèle de compte-rendu Tournée Terrain Commune.
-

Sur la recommandation R6 adressée à SNCF Réseau et ETF S :

Vérifier que les textes structurant la sécurité de l'exploitation ferroviaire applicables sur les bases arrière sont pris en compte pour l'établissement des contrats écrits par SNCF R et que les acteurs du management de la sécurité les maîtrisent.

SNCF R est invité à relayer cette recommandation à l'ensemble des EF qualifiées par ses soins et opérant sous son agrément de sécurité.

Sur cette recommandation, SNCF Réseau renouvelle la position émise à l'occasion de la consultation de la version projet à savoir que la notion de vérification sur les textes structurant la sécurité de l'exploitation ferroviaire en bases arrière à prendre en compte lors de l'établissement des contrats écrits nous apparaissait difficilement envisageable.

Il sera rappelé aux responsables marchés et aux acteurs du management de la sécurité sur les bases arrière de s'assurer de la bonne adéquation entre les marchés et les textes régissant la sécurité de l'exploitation ferroviaire en bases arrière.

En réponse à l'invitation à l'attention de SNCF Réseau et de l'EPSF :

Proscrire le recours à la méthode dite de la « chaîne de manœuvre » pour les refoulements guidés par radio en phonie sur le réseau ferré national pour les agents de SNCF R et des EF qualifiées par ses soins opérant sous son agrément de sécurité.

SNCF Réseau renouvelle son intention de ne pas proscrire pour le moment cette pratique, susceptible de nous mettre en difficulté sur l'exploitation de certains sites.
Cette méthode sera toutefois cadrée dans un document métier de SNCF Réseau.

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

Damier PALLANT



Directeur Général Adjoint Sécurité