



Monsieur Claude AZAM
Directeur du BEA-TT
Ministère de l'Écologie, du Développement
Durable et de l'Énergie
Tour Voltaire
92055 LA DEFENSE CEDEX

Paris, le 13 novembre 2013

Réf .SNCF 2013/129/DSSP/PO

Objet : Suites données par SNCF & RFF à l'enquête technique du BEA-TT sur le déraillement d'un TER survenu le 22 mai 2012 à Mercuès (46)

Monsieur le Directeur,

Vous nous avez transmis par courrier du 13 août 2013, le rapport définitif d'enquête technique relatif au déraillement d'un TER, le 22 mai 2012, à Mercuès (46).

Vous voudrez bien trouver, en annexe, les suites que RFF et SNCF souhaitent apporter aux recommandations les concernant.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, en l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Le Directeur de la Sécurité Système et
Projets SNCF

Jacques REGIS

Le Directeur Général adjoint Opérations
RFF

Christian COCHET

Annexe

Suites données par RFF et SNCF aux 3 recommandations du BEA-TT dans le cadre de l'enquête concernant le déraillement d'un TER le 22 mai 2012 à Mercuès (46)

Recommandation R1 : (RFF, SNCF Infra) :

Définir et mettre en œuvre des procédures et des méthodes de suivi des ouvrages mixtes, qui permettent d'en assurer la surveillance dans leur globalité, notamment lorsqu'ils comportent un ouvrage en terre sensible.

SNCF va poursuivre son action de mise à jour conjointe de ses procédures spécifiques au suivi des ouvrages d'art (OA) et des ouvrages en terre (OT), avec pour objectif la création d'une prise en compte croisée des constats de désordre observés sur les uns et les autres.

Ce dispositif consistera dans un premier temps en la mise en cohérence des référentiels concernés, IN256 « Surveillance des ouvrages en terre, des drainages et des plateformes » et IN1253 « Surveillance des ouvrages d'art et constructions apparentées », ainsi qu'en la production d'un guide métier spécifique "Paroi revêtue".

Il s'ensuivra une action de sensibilisation des acteurs concernés.

Recommandation R2 (RFF, SNCF Infra) :

Prendre systématiquement en compte, dans la connaissance de l'environnement des ouvrages et dans la définition des modalités de leur surveillance, les données contenues dans les différents documents d'information et de prévention relatifs aux risques naturels majeurs établis par les pouvoirs publics (dossiers départementaux des risques majeurs, dossiers d'information communaux sur les risques majeurs, plans de prévention des risques naturels, plans communaux de sauvegarde).

SNCF et RFF vont engager à l'échelle nationale, en associant étroitement la Direction générale de la prévention des risques du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, une action de recensement suivi d'un croisement géographique des plans de prévention des risques (naturels, inondations, technologiques, ..), afin de vérifier leur connaissance de l'environnement des ouvrages existants. Cette action de recensement portera, de manière prioritaire et systématique, sur les OT sensibles ainsi que sur les OA type murs de soutènement et murs de parement.

Recommandation R3 (RFF, SNCF Infra) :

Mettre au point, en s'inspirant de réalisations routières et ferroviaires nationales ou étrangères, des dispositifs simples d'alerte en temps réel des circulations ferroviaires pouvant être mis en œuvre rapidement, dans l'attente de mesures pérennes, en cas de désordres dangereux affectant les ouvrages.

RFF et SNCF poursuivent des études de faisabilité visant la mise en application de nouveaux dispositifs d'alerte simples. Il est notamment recherché auprès d'un panel international de réseaux ferroviaires et de gestionnaires de voirie, l'utilisation de dispositifs fiables, efficaces, simples à mettre en œuvre et exempts des contraintes d'interactions avec la signalisation existante. RFF et SNCF entreprendront des expérimentations des dispositifs identifiés afin de vérifier leur aptitude à s'intégrer à l'environnement ferroviaire.