

Paris, le

19 MARS 2008

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Ministère de l'Ecologie du Développement
et de l'Aménagement Durables
Bureau d'enquêtes sur les accidents de
transport terrestre (BEA-TT)
Tour Pascal B
92055 PARIS LA DEFENSE Cedex

Références : D-08 : 1071 / FdA-EP
Affaire suivie par : Fabienne de Almeida

Objet : Réponse au rapport final d'enquête technique concernant le choc d'un train contre un butoir survenu le 5 avril 2007 en gare de l'Est à Paris

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 26 décembre 2007, vous m'avez transmis le rapport établi par le BEA-TT sur l'accident ferroviaire survenu en gare de l'Est à Paris le 5 avril 2007.

Vous avez invité RFF à faire connaître les suites qu'il entend donner à la recommandation R5 le concernant et contenue dans ce rapport. 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 R5 : étudier pour les voies de la gare de Paris-Est réceptionnant des trains constitués de rames Z2N, la pertinence et la faisabilité de la mise en place d'un système permettant d'absorber une proportion significative de l'énergie d'un train arrivant au heurtoir à faible vitesse.

Le rapport d'enquête conclut : « *les causes directes et immédiates de cet accostage brutal sont les suivantes :*

- *la réalisation d'un freinage tardif,*
- *l'omission de l'utilisation du freinage d'urgence. »*

La recommandation R5 propose d'agir, non pas sur les causes de l'accident survenu en gare de l'Est, mais de minimiser éventuellement par des installations techniques les conséquences d'un éventuel accident similaire.

RFF mobilise, en commun avec la SNCF, d'importants efforts sur l'analyse du retour d'expérience et la mise au point de plans d'actions permettant de maîtriser le niveau de sécurité.

Selon les dispositions de notre système de gestion de la sécurité, la pertinence des investissements ayant une finalité liée à la sécurité doit être hiérarchisée en fonction des risques évités.

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

En conséquence, la proposition d'implanter un système permettant d'absorber une proportion significative de l'énergie d'un train arrivant au heurtoir à faible vitesse aurait un faible niveau de priorité et sa réalisation effective ne serait que peu probable.

Cette analyse reste 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 le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur Général Adjoint Infrastructure



Patrick TRANNOY