



34, rue du Commandant Mouchotte 75699 PARIS Cedex 14
Tél. : 01 53 25 62 02 - Fax : 01 53 25 62 25

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL EXÉCUTIF

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de
Transports Terrestres
Ministère de l'Ecologie, du Développement et de
l'Aménagement durables
Tours Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

Paris, le 11 FEV. 2008

Monsieur le Directeur,

Le rapport que vous avez transmis à la SNCF concernant l'accident de personne mortel survenu le 10 novembre 2006 en gare de Chaville Rive Droite, a retenu toute notre attention.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-après les éléments de réponses que la SNCF souhaite apporter à vos recommandations :

Recommandation R1 (SNCF) :

Etudier, pour le matériel roulant devant subir une opération de maintenance en atelier, les modifications permettant d'asservir la possibilité d'ouverture manuelle des portes, après actionnement d'un SA1, à un seuil de vitesse inférieur à la plus petite vitesse décelable ; établir un programme de mise en œuvre de ces modifications.

Un état des lieux du parc matériel Transilien a été réalisé concernant l'inhibition de la commande d'ouverture de secours en circulation. Plusieurs rames sont déjà équipées, d'autres sont en cours de modification ou en programmation de modification. Pour certains matériels déjà rénovés, une étude de faisabilité des modifications techniques nécessaires a été demandée auprès de la Direction du Matériel. Quant au matériel en prévision de radiation à brève échéance, nous n'envisageons pas de les modifier.

.../...

Recommandation R2 (SNCF) :

Reprenre et préciser la réglementation applicable aux modifications de mission, en limitant strictement le recours à des suppressions d'arrêt régulier, tout particulièrement après le départ du train de sa gare d'origine.

Un document de cadrage est en cours d'écriture. Il explicitera, en tenant compte des risques engendrés par les différentes situations, les modalités de mise en œuvre des mesures à prendre lors de la suppression exceptionnelle du ou des arrêts réguliers.

L'annexe ci-jointe détaille les mesures prises par les services concernés de la SNCF.

La Direction Transilien et la Direction de la Sécurité se tiennent à votre disposition pour tout complément d'information que vous pourriez souhaiter.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Guillaume PEPEY

RECOMMANDATION n°1 :

Etudier, pour le matériel roulant devant subir une opération de maintenance importante en atelier, les modifications permettant d'assurer la possibilité d'ouverture manuelle des portes, après actionnement d'un SAI, à un seuil de vitesse inférieur à la plus petite vitesse décelable ; établir un programme de mise en œuvre de ces modifications.

1. Rappel des principes sur l'ouverture des portes en circulation

- L'ouverture des portes par appui sur le bouton d'ouverture pendant que le train est en circulation n'est plus possible sur tous les matériels à voyageurs SNCF depuis l'achèvement en janvier 2004 du programme de blocage des portes des trains en circulation appelé «programme FAP». Cette modification du matériel empêche l'ouverture intempestive des portes et pallie le risque de chute de voyageurs lorsqu'un train est en marche.
- L'ouverture des portes par la commande de secours nécessite la manœuvre successive de plusieurs dispositifs. Pour le matériel Transilien, l'action sur le SAI (Signal d'Alarme par Interphonie) constitue la 1^{ère} action de l'ouverture de secours. Sur les autres matériels, il y a généralement actionnement d'une poignée distincte du signal d'alarme.

Une action est engagée par la SNCF depuis plusieurs années concernant l'inhibition de la commande d'ouverture de secours pendant que le train est en circulation¹ afin de pallier le risque de chute d'un train en marche, la 1^{ère} action pour l'ouverture de secours étant rendue inefficace.

2. Etat des lieux du parc Transilien concernant l'inhibition de la commande d'ouverture de secours en circulation et perspectives d'équipement

A - Rames équipées

- Z 22500 (MI 2N) équipé (53 rames, 265 caisses),
- Le matériel RIB (70 - 76 - 80, 330 caisses) et le matériel Z 6100 (55 rames, 165 caisses) ont été équipées dans le cadre du programme FAP,
- Le matériel AGC bimode bicourant qui vient d'être mis en service est équipé de construction,
- Le matériel Tram Train (Aulnay Bondy) est équipé de construction,
- Le matériel NAT (Z50000) qui va commencer son exploitation commerciale fin 2009 sera équipé de l'inhibition de la commande d'ouverture de secours en circulation.

B - Rames en cours de modification et modifications prévues

- Le matériel Z 20500 (Z2N), 194 rames en cours d'équipement dans le cadre de l'opération de modernisation de ce matériel (d'ores et déjà, 16 rames sont équipées depuis fin décembre 2007 et 137 rames sont programmées pour être équipées d'ici mi 2012),
- Le matériel Z 20900 (54 rames, 216 caisses seront traitées au cours de leurs opérations de maintenance qui s'échelonnent de 2016 à 2020,
- Le matériel Z 5600 (42 rames, 280 caisses) et Z 8800 (58 rames, 232 caisses), sera équipé lors des prochaines opérations de maintenance (opérations de caisse et/ou de rénovation) à partir de 2009.

¹ Cette disposition sera reprise dans la future SAM « portes » rédigée par l'EPSF et donc applicable sur le RFN mais des divergences de vues sur ce sujet sont apparues au niveau européen dans le cadre de la révision de la STI grande vitesse.

C - Rames non équipées et évolutions à l'étude

C1 - Matériel Z 5300

Le matériel Z 5300 (69 rames, 276 caisses) sera radié progressivement à partir de 2009 et ce jusqu'en 2012. Compte tenu de ces échéances proches, ce matériel ne sera pas modifié.

C2 - Matériel Z 6400

Le matériel Z 6400 (75 rames, 300 caisses) n'est pas aujourd'hui équipé de l'inhibition de la commande d'ouverture de secours en circulation.

Ce matériel a été rénové entre 1999 et 2005 et il est appelé à disparaître à l'échéance 2020.

Une étude de faisabilité des modifications techniques à mettre en œuvre pour réaliser cette inhibition a été demandée à la Direction du Matériel.

En fonction des résultats de cette étude (possibilité technique, importance des travaux, délais de mise en œuvre ...), une décision sera prise.

C3 - Matériel remorqué VB2N

La rénovation de ce parc (537 voitures) vient juste de s'achever en 2007. La radiation du parc est prévue vers 2025. Toutefois, une demande d'étude de faisabilité est adressée conjointement avec celle du matériel Z 6400.

Concernant ces matériels (Z6400 et VB2N) une réponse sur l'étude de faisabilité sera fournie d'ici fin 2008.

RECOMMANDATION n°2 :

Reprendre et préciser la réglementation applicable aux modifications de mission, en limitant strictement le recours à des suppressions d'arrêt régulier, tout particulièrement après le départ du train de sa gare d'origine.

Une démarche pour mettre en œuvre cette recommandation est actuellement en cours au sein de la SNCF. Elle est axée sur les trains Transilien et comporte deux phases :

1^{ère} phase :

Ecriture d'un document de cadrage (référentiel voyageurs) limitant les cas d'application de suppression d'arrêts réguliers, les différents intervenants et leur rôle, les conditions de mise en œuvre (avant ou après départ de la gare origine) et les conditions d'informations des voyageurs.

Le calendrier prévu est le suivant :

- finalisation du document de cadrage fin juin 2008,
- mise en application d'ici fin 2008.

2^{ème} phase :

Le contexte réglementaire va être précisé, les suppressions d'arrêts réguliers, exceptionnelles, restant pour une part inévitables (suppression d'arrêts prévus lorsqu'il y a une alerte au colis piégé dans une gare, lorsqu'il y a une rixe sur le quai, lorsque le conducteur se rend compte qu'il va manquer son arrêt, etc.). Aussi, il s'agit de clarifier la prise en compte de ce contexte en apportant les compléments ou précisions nécessaires par modification de l'IN 1515 (NG S2 C n°1).

Calendrier : élaboration de propositions de modification pour la fin 2008.