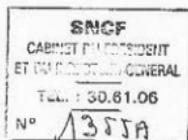


Anné
M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL
DÉLÉGUÉ EXPLOITATION
34, RUE DU COMMANDANT MOUCHOTTE
75008 PARIS CÉDEX 14
FAX: 01 63 26 61 08
TEL. 01 63 26 60 00



Monsieur Gilles de ROBIEN
Ministre de l'Équipement, des Transports,
de l'Aménagement du Territoire,
du Tourisme et de la Mer
246 Boulevard Saint Germain
75007 PARIS

LE PRÉSIDENT

*✓ Lettre de F E
D M Sécurité*

Paris, le 1 - SEP. 2004

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 9 juillet 2004, vous avez bien voulu me communiquer le rapport de l'enquête (BEA-IT-2004-03A), sur l'électrocution d'un adolescent en gare de triage de Saint Nazaire, le 17 avril 2004.

Celui-ci, précédemment transmis par le Directeur des transports terrestres, avait déjà fait l'objet d'une analyse détaillée de la part de mes services qui avaient informé Monsieur Patrice RAULIN des actions que l'entreprise avait engagées, conformément aux recommandations formulées dans ce rapport.

Je vous confirme que la SNCF va bien entendu y donner suite. Le cas de la signalétique des wagons devra toutefois faire l'objet d'une prescription à faire adopter soit par l'UIC, soit par l'Union européenne dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, un état plus précis et actualisé des suites que la SNCF a déjà données ou envisage de donner aux recommandations du rapport d'enquête.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération et de
mes sentiments cordiaux.

COPIE
A L'ORIGINAL

[Signature]
Gilles GALLOIS

SUITES DONNEES AUX RECOMMANDATIONS DU BEA-TT

Recommandation R 1 :

Compléter le renforcement de la clôture extérieure, déjà mis en œuvre, par une clôture délimitant physiquement l'espace accessible au public sur la halte de Penhoët, et le séparant des voies de triage.

Cette recommandation sera mise en œuvre localement (dossier d'investissement en cours d'élaboration).

Plus généralement, un inventaire des situations analogues sera effectué dans les régions sur la base d'un cahier des charges national. Les suites éventuelles seront à examiner avec RFF, propriétaire des installations.

Recommandation R 2 :

Renforcer la signalisation du risque électrique sur les wagons.

L'accord RIV 2000 prévoit effectivement pour le matériel construit depuis 1987, le remplacement du signe utilisé sur le matériel ancien par une signalétique nouvelle placée dans un cadre triangulaire.

La SNCF est prête à mettre en place cette signalétique sur l'ensemble de ses wagons - qui représentent environ 25 % du parc circulant en France - au rythme de leur passage en ateliers pour révision.

Elle proposera aux entreprises ferroviaires et aux sociétés de wagons de particuliers d'étendre cette mesure aux autres wagons dans le cadre de la mise à jour de l'accord RIV ou de l'établissement des STI devant remplacer l'accord RIV.

Recommandation R 3 :

Poursuivre l'action de prévention menée dans les établissements scolaires, en essayant de toucher particulièrement les tranches d'âge supérieures plus exposées aux tentations d'intrusion.

La SNCF actionnera son réseau régional des correspondants sûreté et des intervenants en milieu scolaire, en portant l'accent sur les tranches d'âge supérieures des établissements scolaires et sur les riverains. Des solutions « innovantes » seront recherchées afin de toucher les mêmes tranches d'âge non scolarisées.

L'information des riverains sera également recherchée.

Recommandation R 4 :

Reformuler et préciser les consignes d'intervention à proximité immédiate d'une caténaire après coupure d'urgence. Il conviendrait de préciser, dans ce cas très rare de sauvetage, les conditions d'intervention des secours et notamment :

- le risque résiduel,
- les précautions à prendre, ainsi que le matériel isolant qui pourrait être jugé nécessaire et dont les services de secours devraient être équipés ; on pourrait penser par exemple à une perche de détection à distance de la tension d'une caténaire.

Actions déjà engagées :

- Concernant les textes à l'usage des agents de la SNCF, l'analyse a permis, fin juin 2004, d'identifier les points susceptibles d'être explicités.
- Pour les textes à usage commun aux services de secours et aux agents de la SNCF, une démarche concomitante à la précédente est engagée.
Des contacts sont établis entre la Direction de la Défense et de la Sécurité Civiles (DDSC) et la SNCF.
- En ce qui concerne l'évaluation du risque résiduel après la réalisation de la coupure d'urgence et des SNOP associées, des études ont été conduites sous la forme de modélisations mathématiques.

Actions à développer:

- Concernant les textes à l'usage des agents de la SNCF, la poursuite de l'analyse en cours permettra :
 - début troisième trimestre 2004, de proposer une nouvelle rédaction des parties de textes identifiés au point précédent,
 - fin 2004, de valider les rectificatifs aux textes applicatifs SNCF concernés et de soumettre à la DIT les textes de son niveau.
- Pour les textes à usage commun aux services de secours et aux agents de la SNCF, les textes ainsi modifiés seront applicables dès la publication des rectificatifs aux textes à l'usage des agents de la SNCF cités ci-dessus.
Des contacts établis entre la Direction de la Défense et de la Sécurité Civiles (DDSC) et la SNCF permettront de rédiger conjointement un document relatif aux conditions d'intervention des services de secours.

Ce document opérationnel sera diffusé :

- d'une part à chaque service départemental d'incendie et de secours (SDIS) par la DDSC,
- et d'autre part à chacune de ses régions par la SNCF.

Les régions SNCF et les SDIS se rencontreront afin d'examiner en commun les modalités d'application sur le terrain du document précité.

- En ce qui concerne l'évaluation du risque résiduel après la réalisation de la coupure d'urgence et des SNOP associées, finalisation des études engagées qui doivent être complétées :
 - par des mesures de tension induite effectuées sur des sites représentatifs afin de conforter les résultats de ces études,
 - et par la vérification des consignes régionales SNCF et notamment les tableaux de coupure d'urgence.

Recommandation R 5 :

Renforcer la pratique des contacts réguliers entre les SDIS, CODIS et les directions régionales de la SNCF, sur toutes les questions concernant les interventions sur le domaine ferroviaire.

La SNCF met à profit les évolutions des textes à usage commun aux services de secours et aux agents de la SNCF (en particulier les plans d'intervention et de sécurité et les plans marchandises dangereuses) pour systématiser et rendre pérenne la pratique de contacts réguliers entre les représentants de la SNCF, les SDIS et les états-majors des préfetures de zone de défense.

Ces rencontres s'inscrivent dans une démarche de réunions de travail entre la SNCF (direction centrale et régions) et les états-majors des préfetures de zone de défense, engagée depuis le début de l'année 2004.

Les objectifs sont les suivants :

- présenter les évolutions des textes précités,
- faire connaître le niveau de risque résiduel après prise des mesures de sécurité associées à l'intervention des services de secours,
- faciliter l'indication des acteurs en présence et créer des circuits privilégiés d'échange,
- intégrer la prévention des risques liés aux installations de traction électrique dans une démarche globale relative à l'intervention des services de secours dans un environnement ferroviaire.