



34, rue du Commandant Mouchotte 75699 PARIS Cedex 14
Tél.: +33(0)1 53 25 60 00 - Fax : +33(0)1 53 25 61 08

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur
Bureau Enquêtes Accidents – Transports Terrestres
Ministère de l'Energie, de l'Ecologie,
du Développement durable et
de l'Aménagement du territoire
Tour Pascal B
92055 LA DÉFENSE Cedex

LE PRÉSIDENT

Paris, le 02 JUIL. 2008

Monsieur le Directeur,

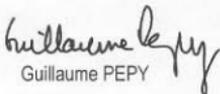
Le rapport du 9 avril 2008 que vous avez transmis à la SNCF concernant l'accident survenu à Versailles Rive-Gauche, le 13 août 2007, a retenu toute mon attention.

Vous voudrez bien trouver, en annexe, les suites que la SNCF souhaite apporter à vos recommandations.

La Direction de la Sécurité se tient à votre disposition pour toute information complémentaire que vous pourriez souhaiter.

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

A vous,


Guillaume PEPEY

ANNEXE

Suites données par la SNCF aux recommandations R1 et R2 du BEA TT dans le cadre du rapport relatif à l'accident ferroviaire survenu le 13 août 2007 à Versailles Rive Gauche.

R1 (SNCF) : sur les matériels automoteurs Z2N, étudier la faisabilité de réduire le seuil de vitesse en dessous duquel les portes d'accès voyageurs se débloquent avant l'arrêt du train. Si la faisabilité est avérée, modifier l'ensemble du parc automoteurs Z2N.

L'étude de faisabilité de cette modification est en cours depuis quelques mois suite à l'enquête du BEA TT concernant l'accident ferroviaire similaire survenu le 5 avril 2007 à Paris Est, ayant impliqué du matériel analogue à celui de Versailles Rive-Gauche.

Le seuil de 6km/h sera abaissé à une valeur d'environ 3 km/h ; de ce fait, l'agent de conduite disposera d'une plage de régulation de vitesse plus importante (de 10 km/h à 3 km/h) pour ajuster son arrêt sans avoir le risque d'une ouverture intempestive des portes.

L'«ordre de modification du matériel» sera validé fin juin 2008 ; sa mise en œuvre débutera dès septembre 2008 et s'échelonnera sur un an environ.

Recommandation R2 (SNCF, RFF) : étudier pour les voies des gares en impasse réceptionnant des trains constitués de rames Z2N, la pertinence et la faisabilité de dispositions techniques permettant, soit de prévenir un choc de heurtoir, soit de minimiser ses conséquences envers les personnes se trouvant à bord du train ou sur le quai.

Il conviendrait ainsi d'évaluer et de comparer les effets bénéfiques induits par la mise en place :

- > d'un dispositif amortisseur destiné à ralentir un train risquant de rentrer en contact avec le heurtoir,
- > et/ou d'une ultime balise de contrôle de vitesse (à distance convenue du heurtoir et contrôlant aux environs de 4 km/h) pour provoquer un ralentissement supplémentaire du train, voire son arrêt.

Une balise de fond de voie, proche du heurtoir, avait été prévue, lors de la conception du KVB pour voies en impasse, afin de déclencher le freinage du train au-dessus d'une vitesse de 6 km/h (la technique ne permet pas de contrôler une vitesse inférieure à 6 km/h). Toutefois, cette balise n'avait pas été déployée en raison :

- de son efficacité limitée, notamment du fait de la proximité du heurtoir et de la grande variabilité d'implantation de l'antenne KVB sur les différents types de matériels roulants,
- des difficultés de conduite qu'elle pouvait occasionner, à cause du risque d'ouverture prématurée des portes à faible vitesse.

Avec l'abaissement du seuil d'ouverture des portes (réponse à la recommandation n°1), la SNCF réétudiera l'implantation de la balise de fond de voie et ses conséquences sur l'ergonomie de conduite. Sous réserve du résultat positif de cette étude et du financement de l'investissement par RFF, qui dépendra de l'efficacité de la solution proposée, les balises pourront être mises en place sur les voies ne recevant normalement que des rames Z2N, comme celles de la gare de Versailles Rive-Gauche.

Il faut noter que la présence de ces balises KVB pourrait gêner l'approche des heurtoirs pour les autres circulations que les Z2N, si elles n'ont pas un seuil pour le déblocage des portes équivalent et une mesure précise de la vitesse.

Concernant la mise en place d'un dispositif amortisseur, des propositions techniques établies pour les voies 11 à 24 de la gare de l'Est, suite à la recommandation formulée après l'incident de Paris-Est le 5 avril 2007, vont être adressées à RFF. Une position de principe de sa part est attendue et conditionnera l'étude sur le site de Versailles Rive-Gauche.