

Annexe 1 : Tableau de l'Etablissement Public Ferroviaire (EPSF) présentant le suivi de la mise en œuvre des recommandations émises par le BEA-TT dans le champ des transports ferroviaires

Ce document présente l'avancement au 31/12/2024 des actions mises en oeuvre faisant suite aux recommandations émises par le BEA-TT à l'attention des acteurs du secteur ferroviaire.

Ferroviaire : Recommandations émises en 2015

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
05/2015	Collision à la suite d'une dérive à Modane (73) le 24/01/2013	R1	Resserrer et préciser la règle de maintenance visant à rechercher et à éliminer, sur le parc de wagons dont vous êtes l'entité en charge de la maintenance, les tendeurs d'attelage ne portant pas les marques de conformité à la norme européenne ou à des normes nationales reconnues.	ERMEWA	ERMEWA a répondu par un engagement d'actions sur les vérifications des tendeurs d'attelage de sa flotte. Fin 2021, 46% du parc wagons concerné par cette recommandation avait été traité. Depuis juin 2021, aucune information d'avancement des actions mises en œuvre n'a été transmise à l'EPSF, une ultime relance sera effectuée en 2025 avant clôture du suivi le cas échéant. Suivi Ouvert	O
		R3	Dès que la modification faisant l'objet de la recommandation R2 sera mise au point, la faire appliquer lors des révisions des distributeurs concernés des wagons dont vous êtes l'entité en charge de la maintenance.	SNCF Voyageurs Direction du matériel	Faiveley a prévu de fournir en septembre 2020 à SNCF des prototypes de membranes dites « -50°C ». Un premier type est utilisé actuellement en révision. L'autre type de membranes prévu, après réception et contrôle, sera appliqué à compter de juin 2021. Depuis juin 2021, aucune information d'avancement des actions mises en œuvre n'a été transmise à l'EPSF, une ultime relance sera effectuée en 2025 avant clôture du suivi le cas échéant. Suivi Ouvert	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2016

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
11/2016	Dérive d'un TER après un choc avec des bovidés à Serqueux (76) le 20/10/2015	R2	<p>Positionnement du chasse-obstacles et protection des organes sensibles sous caisse</p> <p>En associant le secteur ferroviaire et après avoir déterminé la forme la mieux appropriée au contexte européen :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ expliciter la façon de calculer et d'exploiter le gabarit de construction du matériel roulant de façon à optimiser le positionnement du chasse-obstacles vis-à-vis du risque de chevauchement d'un obstacle situé sur la voie ; ➤ formuler les prescriptions utiles pour l'identification des organes sensibles sous caisse, leur protection et leur positionnement en hauteur par rapport au chasse-obstacles. 	EPSF	<p>La norme concernant la sécurité passive (EN 15227) a été publiée en 2020 avec une nouvelle formulation répondant à la recommandation du BEA-TT.</p> <p>Concernant le gabarit du matériel roulant, le guide de la STI dites Loc&Pas pourrait être utilement amendé. En ce sens, en mai 2023, l'EPSF a proposé un commentaire dans le guide d'application idoine. La proposition n'a pas été retenue par l'agence ferroviaire européenne et devra faire l'objet d'une demande de modification formulée de manière plus précise.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2017

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
01/2017	Déraillement d'un TER sur l'aiguille d'entrée de la gare de Sainte-Pazanne (44) le 12/10/2015	R1	<p>- Lancer les études ou les investigations utiles en vue d'améliorer la connaissance du phénomène d'encrassement des roues.</p> <p>- Sans attendre, prendre en compte ce phénomène et la possibilité de déshuntage sur rail propre dans les réflexions relatives au risque lié aux déshuntages, y compris sur circuits de voie ITE et examiner la pertinence d'un équipement en scrubbers (ou tout autre équipement de nettoyage des roues) des X 73500.</p> <p>- Prendre en compte les résultats de ces études pour faire évoluer si nécessaire les référentiels d'admission des matériels sur le RFN et au niveau européen, en lien avec l'agence ferroviaire européenne.</p>	<p>SNCF Réseau</p> <p>SNCF Voyageurs</p> <p>EPSF</p>	<p>Des études ont été conduites afin de mieux appréhender le phénomène d'encrassement des roues. Elles apportent des précisions sur les caractéristiques d'isolement électrique.</p> <p>Différentes solutions de nettoyage des roues sur les matériels non équipés de semelles de frein ont été testées en particulier sur des X 73500 en région Auvergne – Rhône Alpes.</p> <p>Le parc complet des X73500 sera équipé en 2023 par SNCF Voyageurs.</p> <p>En 2022, un travail commun entre SNCF Réseau et l'EPSF a permis d'aboutir à une version projet de la SAM004. En 2023, les échanges ont été élargis à l'ensemble du secteur afin d'aboutir à une version finale.</p> <p>La nouvelle version de recommandation a été publiée en décembre 2024.</p> <p>Suivi Clos.</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2017 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
11/2017	Ruptures de rails multiples entre les gares de Beillant et Jonzac (17) le 13/12/2016	R3	Élaborer puis mettre en œuvre une politique de déploiement des détecteurs d'anomalies des convois sur les principaux flux de trafic de fret. Cet ensemble de détecteurs devrait viser à arrêter les convois comportant des véhicules porteurs de défauts de roues dangereux mais aussi à identifier et à signaler à l'entreprise ferroviaire, à l'entité en charge de la maintenance ou au détenteur concerné, les véhicules porteurs de défauts non critiques mais susceptibles de dégrader l'infrastructure.	SNCF Réseau	<p>SNCF Réseau s'engage à étudier les principes de la mise en œuvre sur le réseau ferré national de détecteurs d'anomalies des convois.</p> <p>Le planning d'avancement intégrant des études techniques et des analyses de risque nécessaires indique une échéance à fin 2022. Un test de faisabilité de remontées des alarmes dans le poste a été réalisé fin novembre 2022.</p> <p>En 2023, SNCF Réseau a informé l'EPSF de l'existence d'un plan directeur de déploiement en version projet. Le déploiement des détecteurs a par ailleurs été inscrit dans le DRR.</p> <p>Suivi Clos.</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2019

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
04/2019	Heurt d'un piéton par un train sur un passage planchéié le 22 février 2018 en gare d'Écommoy (72)	R1	Étudier les conditions techniques dans lesquelles les signalisations lumineuses des traversées de voies à niveau par le public, peuvent être dotées de moyens d'enregistrement de leur preuve de fonctionnement. Définir un plan de modernisation permettant, dans un terme à préciser, de les équiper de cet enregistrement.	SNCF Réseau	SNCF Réseau s'engage à étudier les conditions techniques dans lesquelles les signalisations lumineuses des TVP peuvent être dotées de moyens d'enregistrement de leur preuve de fonctionnement. La date cible est fixée à fin septembre 2021. Le plan de déploiement d'une solution technique reste lui sans date cible et dépend de l'achèvement de l'action précédente. Les études techniques ont été terminées en 2022. Pour le besoin « d'enregistreur local TVP », une solution technique a été retenue. En 2023, SNCF Réseau a déployé la solution technique sur 8 sites chantiers prévus, sans pour autant définir un plan de déploiement sur l'ensemble des sites équipés de TVP avec pictogramme. Le plan de déploiement reste en attente. Suivi Ouvert.	O
		R3	Finaliser les tests d'amélioration de la signalétique de mise en garde aux traversées de voies par le renforcement du marquage au sol matérialisant la zone de danger, par l'amélioration de l'ergonomie de la signalétique et par l'adjonction d'un second mode de perception autre que visuel. À l'issue, élaborer un plan de déploiement des améliorations.	SNCF Réseau	SNCF Réseau s'engage à expérimenter et définir une signalétique fixe de mise en garde aux traversées de voies en gare (panneaux et marquage au sol) améliorée dans son ergonomie. Le déploiement des nouvelles signalétiques fixes sera précisé à l'issue de leur définition. L'adjonction d'un second mode de perception autre que visuel est intégrée dans sa réponse à la recommandation 5. En mars 2023, le guide d'application « RRA 20069 signalétique de sécurité en gare » a été publié. Le plan de déploiement global a été fourni en 2024. Suivi Clos.	C

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2019 - suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
04/2019	Heurt d'un piéton par un train sur un passage planchéié le 22 février 2018 en gare d'Écommoy (72)	R4	Étudier et déployer de nouvelles solutions de sensibilisation visant, pour les voyageurs amenés à emprunter des traversées de voies, à élever leur conscience des risques et à les amener à adopter de réels comportements préventifs de ces risques.	SNCF Voyageurs	<p>En plus des mesures déjà engagées dans les situations de desserte de gares équipées de TVP (signalétique en gare, annonces à bord et en gares, distribution de flyers dans les gares...), SNCF Voyageurs va enrichir le contenu des présentations effectuées lors des interventions en milieu scolaire. A partir de l'identification des situations à risque dans l'environnement ferroviaire de chaque établissement scolaire, le message de prévention sera personnalisé au contexte local pour une meilleure sensibilisation des jeunes.</p> <p>En mars 2024, des éléments de preuve ont été transmis à l'EPSF sur l'enrichissement des interventions en milieu scolaire et l'adaptation à chaque niveau des élèves</p> <p>Suivi Clos.</p>	C
		R5	Tirer les enseignements de l'étude de risque réalisée par SNCF Réseau sur les traversées à niveau des voies par les piétons, en expérimentant des défenses contre le risque de heurt par un train en gare en cas de déficit d'attention à la signalisation lumineuse, par exemple la présentation d'un obstacle physique. Ces solutions, une fois validées, pourront être proposées dans les projets de sécurisation des traversées.	SNCF Réseau	<p>SNCF Réseau a démarré un projet de recherche pour objectiver l'ensemble des facteurs en jeu et construire la stratégie d'amélioration des TVP.</p> <p>Le projet TVP NG (nouvelle génération) a été officiellement démarré en janvier 2023. Un suivi est ouvert sur les mêmes actions suite à l'enquête de Donchery.</p> <p>Suivi Clos</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2019 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
12/2019	<p style="text-align: center;">Étude</p> <p style="text-align: center;">Les accidents mortels par intrusion sur le domaine ferroviaire</p> <p style="text-align: center;">Analyse des accidents en 2015 et 2016 et des politiques de prévention</p>	R2	Déployer un outil de connaissance du patrimoine des clôtures sur le réseau, décrivant l'implantation et l'état des dispositifs, à des fins de veille par les gestionnaires locaux du risque de heurt en ligne.	SNCF Réseau	<p>SNCF Réseau poursuit le déploiement et la mise en qualité de l'outil GAIA, destiné à assurer l'inventaire de l'ensemble de son patrimoine et, à terme, de stocker les données relatives aux clôtures.</p> <p>En janvier 2022, SNCF Réseau a indiqué à l'EPSF les engagements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sur une période de 12 mois : consolider le dispositif de recensement, recenser les différentes sources de données disponibles, établir une procédure et un programme de travail, mobiliser les ressources nécessaires ; • sur une période de 24 mois : réaliser le recensement de tous les éléments de patrimoine sans réaliser des tournées exhaustives sur le terrain, et le saisir ; • sur une période de 24 mois : réaliser les tournées sur le terrain nécessaires au recueil des éléments qui n'auraient pu être obtenus précédemment. <p>En 2023, aucune information supplémentaire sur l'avancement de la mise en œuvre de cette action n'a été transmis. Un point d'avancement est prévu en 2025.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2019 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
12/2019	<p style="text-align: center;">Étude Les accidents mortels par intrusion sur le domaine ferroviaire</p> <p style="text-align: center;">Analyse des accidents en 2015 et 2016 et des politiques de prévention</p>	R3	Étudier l'opportunité de fixer une exigence d'ordre réglementaire obligeant à la réalisation d'une barrière physique entre les emprises ferroviaires et le foncier adjacent, dans et à proximité des zones dites urbaines au sens du Code de l'urbanisme.	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer - DGITM	<p>Dans le cadre des réunions de retour d'expérience organisées spécifiquement pour les gestionnaires d'infrastructure, un groupe de travail ad hoc identifiera les alternatives ou les dispositifs complémentaires aux clôtures de nature à prévenir les intrusions. Les travaux de ce groupe seront consignés dans un rapport qui comportera également un volet d'évaluation de leur efficacité du point de vue de la sécurité au regard des investissements à engager. A l'issue de ces travaux, la DGITM étudiera l'opportunité de fixer une exigence d'ordre réglementaire.</p> <p>La date cible, fixée initialement au 31/12/2021, n'a pas pu être tenue. Le groupe de travail sera engagé au 4e trimestre 2024. Il aura pour objectifs d'établir un bilan des emprises ferroviaires équipées de clôtures, mais également, si possible, d'évaluer leur efficacité.</p> <p>En parallèle, un benchmark et une analyse des coûts permettront de poursuivre la recherche d'alternatives ou de dispositifs complémentaires aux clôtures, compatibles avec les objectifs de la règle de la double compensation.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2021

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
05/2021	Enrayage d'un essieu sur train de fret entre Romilly-sur-Seine et Troyes (10) le 26/07/2019	R4	Réexaminer les modalités des essais d'homologation des semelles « LL » en tirant parti du retour d'expérience sur la détérioration par creusement de la table de roulement de roue, lors d'incidents de frein serré, sur les wagons équipés de ces semelles.	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)	<p>L'Agence a répondu par une approche en deux étapes.</p> <p>D'abord, l'UIC devrait reconsidérer les essais de freins serrés définis dans sa fiche UIC, en prenant en compte les conclusions du rapport d'enquête technique.</p> <p>Lorsque la fiche UIC sera mise à jour, alors celle-ci pourrait être considérée par le groupe de travail approprié en charge de la révision des STIs afin de modifier le document technique auquel le Règlement 321/2013 (STI Wagon) fait référence.</p> <p>En 2024 la procédure normale du JNS « Consequences of unintended brake applications with LL blocks » s'est conclu avec diffusion de recommandation.</p> <p>Suivi Clos</p>	C
				Bureau de normalisation ferroviaire (BNF)	<p>Aucune réponse à cette recommandation n'a été fournie par le BNF au BEA-TT à ce stade.</p> <p>En avril 2023, l'EPSF a rappelé au BNF l'existence de cette recommandation. Actuellement, la norme NF EN 16452 (Applications ferroviaires – Freinage – Semelles de frein) est au stade de conception sans échéance précise sur sa publication.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O
				Union internationale des chemins de fer (UIC)	<p>L'UIC a répondu à la recommandation par l'engagement d'une démarche de travail avec ses membres afin de bâtir un financement pour un projet de réexamen des modalités d'essais d'homologation des semelles « LL ».</p> <p>Aucune information sur l'avancement de la mise en œuvre d'actions n'est parvenue à l'EPSF en 2024.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2021 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
07/2021	Dépassement de vitesse autorisée par un TGV sur la ligne BPL à La Milesse (72) le 22/12/2019	R1	Revisiter les processus de production « signalisation ETCS » afin de s'assurer qu'une erreur de vérification ne soit pas propagée dans la suite du processus de production.	HITACHI RAIL STS	<p>Le processus de vérification et validation du paramétrage a été ré-analysé en tenant compte des précurseurs de chaque activité et révisé pour ne plus permettre qu'une erreur soit propagée dans la suite du processus.</p> <p>La documentation « Plan de vérification du paramétrage » a été mise à jour sur les projets BPL et SEA et est en cours de réalisation sur le projet LGVEE dans le cadre des transitions N1/N2, où une transmission de documents de la part du client était attendue pour décembre 2021.</p> <p>La date cible de cette dernière action permettant de clôturer le suivi est fixée au premier trimestre 2022.</p> <p>Depuis octobre 2021, aucune information d'avancement des actions mises en œuvre n'a été transmise à l'EPSF, une ultime relance sera effectuée en 2025 avant clôture du suivi le cas échéant.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O
		R2	Étudier l'implémentation d'algorithmes de méthodes formelles dans le cadre de la preuve de sûreté de fonctionnement des systèmes de signalisation.	HITACHI RAIL STS	<p>Cette recommandation sera étudiée dans le cadre des prochains projets HITACHI RAIL STS.</p> <p>Les projets ARGOS prévoient déjà la mise en place d'activités de preuve formelle et des études seront menées dans ce cadre.</p> <p>Cette action reste ouverte en attente d'éléments de preuve sur les études de mise en œuvre de méthodes formelles.</p> <p>Depuis octobre 2021, aucune information d'avancement des actions mises en œuvre n'a été transmise à l'EPSF, une ultime relance sera effectuée en 2025 avant clôture du suivi le cas échéant.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2021 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code*
07/2021	Dépassement de vitesse autorisée par un TGV sur la ligne BPL à La Milesse (72) le 22/12/2019	R3	Formaliser un processus d'exploitation des précurseurs lors des opérations de vérification et validation afin d'en rechercher et traiter les causes profondes.	HITACHI RAIL STS	<p>La réponse d'HITACHI RAIL STS est identique à celle fournie pour la recommandation R1.</p> <p>La date cible est fixée au premier trimestre 2022</p> <p>Depuis octobre 2021, aucune information d'avancement des actions mises en œuvre n'a été transmise à l'EPSF, une ultime relance sera effectuée en 2025 avant clôture du suivi le cas échéant.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O
		R4	Revisiter la méthodologie de l'évaluation concernant la « validation du système » selon les normes CENELEC 50126 et suivantes afin de garantir la validité de l'évaluation.	CERTIFER	<p>CERTIFER a rédigé un document interne appelé RFU, applicable (sauf justification étayée) et relatif à « l'évaluation du processus de paramétrage ». Il a pour objectif de préciser et clarifier les exigences réglementaires ou normatives.</p> <p>Ce document sera référencé par le référentiel RF0015 « Pour la Certification du niveau d'intégrité de la sécurité des produits ou systèmes selon les normes CENELEC EN50126, EN50128, EN50129 ».</p> <p>L'application de ce référentiel RF0015 est lui contrôlée par le COFRAC lors de ces audits périodiques de CERTIFER.</p> <p>Depuis octobre 2021, aucune information d'avancement des actions mises en œuvre n'a été transmise à l'EPSF, une ultime relance sera effectuée en 2025 avant clôture du suivi le cas échéant.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2022

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
01/2022	Déraillement d'un TGV sur la ligne à grande vitesse Est européenne le 5 mars 2020 à Ingenheim (Bas-Rhin)	R1	Renforcer les prescriptions du référentiel technique pour la réalisation des LGV concernant l'encadrement de la consistance des essais conduisant au choix des paramètres géomécaniques de vérification de la stabilité des grands talus de déblai.	SNCF RÉSEAU	<p>SNCF Réseau s'engage à modifier, en apportant les précisions nécessaires aux parties existantes concernées, les prescriptions du référentiel technique traitant de la consistance des essais à réaliser pour définir le choix des paramètres géomécaniques de vérification de la stabilité des grands talus de déblai pour la construction des Lignes à Grande Vitesse.</p> <p>En 2024, la reprise du référentiel de conception des LGV IN3278 initialement fixée au 31/12/2023, a été reportée au 30/06/2025.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O
		R4	Réexaminer les prescriptions en matière de surveillance des ouvrages de drainage internes aux grands talus en vue de garantir leur examen par caméra et la connaissance de leur bon état de fonctionnement.	SNCF RÉSEAU	<p>SNCF Réseau s'engage à modifier les prescriptions existantes sur la surveillance et l'entretien des drainages et notamment le référentiel qui définit le type d'entretien qu'il convient de mettre en œuvre sur les ouvrages en terre et leurs ouvrages associés comme les tranchées drainantes.</p> <p>Les modifications apportées aux trois référentiels métiers ont permis de répondre aux engagements pris.</p> <p>Suivi Clos.</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2022 - suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
07/2022	Heurt d'agents de maintenance de l'infrastructure par un TER à Schiltigheim (67) le 18 mars 2020	R1	Développer des formations et entraînements spécifiques aux communications de sécurité entre agents de maintenance et postes d'aiguillage. Développer la veille concernant la qualité de ces échanges en utilisant des moyens adaptés (par exemple les enregistrements là où ils sont disponibles)	SNCF RÉSEAU	<p>SNCF Réseau s'est engagé sur 4 actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - incorporer un volet communication de sécurité dans la formation « nouveau S9 » programmée au cours de l'année 2023 pour la totalité des agents de maintenance et des agents des postes d'aiguillage. - créer au cours de l'année 2024, dans le cadre de la formation continue, des exercices spécifiques sur la communication de sécurité inter métiers qui concerneront les agents de maintenance et les agents des postes d'aiguillage. - inclure, à partir de janvier 2025, dans les formations initiales des opérateurs de maintenance ainsi que des postes d'aiguillage, des exercices communs portant sur les communications de sécurité. - étudier et décrire la méthodologie de veille sur les communications en 2023. <p>En 2023, les preuves d'incorporation d'un volet communication de sécurité dans la formation « nouveau S9 » avaient été transmises à l'EPSF. En 2024 la méthodologie de veille a été définie. Les autres actions sont toujours en cours.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
		R2	Mettre en œuvre une veille sécuritaire permettant de vérifier l'adéquation entre les tournées à pied en voie réalisées et les assurances-chantier effectivement prises là où elles sont prescrites, pour anticiper toute difficulté pouvant porter atteinte à la sécurité	SNCF RÉSEAU	<p>SNCF Réseau s'engage à étudier la mise à disposition d'informations relatives à la réalisation effective des opérations travaux dans le cadre du développement des outils numériques liés aux travaux auprès des entités Maintenance et Travaux.</p> <p>L'étude engagée n'a pas été concluante. En parallèle, SNCF Réseau a inclus les suites de cette recommandation dans le PAS avec la réalisation par échantillonnage des mesures de protection préconisées.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2022 - suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
07/2022	Heurt d'agents de maintenance de l'infrastructure par un TER à Schiltigheim (67) le 18 mars 2020	R3	S'assurer de la mise en place d'un dispositif moderne moins sensible à l'erreur humaine concernant la sécurité du personnel travaillant dans les voies lors des régénérations des systèmes de gestion des circulations. Inventorier les zones de circulation dense couvertes par les dispositifs modernes déjà mis en œuvre pour quantifier cette modernisation	SNCF RÉSEAU	<p>SNCF Réseau s'est engagé sur trois actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • définir le concept d'une « zone dense » pour le domaine de la sécurité du personnel. • travailler, en parallèle, sur les critères de caractérisation d'un dispositif moderne concernant la sécurité du personnel travaillant dans les voies afin d'en faire l'inventaire. • mettre en lien les dispositifs modernes et les zones répondant à la définition d'une « zone dense » dans le but d'inventorier celles déjà couvertes par les-dits dispositifs modernes mais également celles programmées en régénération. <p>La date cible de ces actions est repoussée à fin 2025.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O
		R4	Étudier les moyens raisonnablement envisageables pour permettre à l'avertisseur sonore d'un train de se déclencher automatiquement lorsqu'un conducteur actionne le frein d'urgence du train en mouvement	SNCF Voyageurs	<p>En février 2023, SNCF Voyageurs s'est engagé à étudier la faisabilité d'une telle évolution sur son parc de véhicules.</p> <p>Dans un courrier de mars 2024 adressé au BEA-TT, SNCF Voyageurs synthétise l'étude faite et conclut à un avis défavorable pour une modification technique en raison de l'ampleur des travaux, du coût et de l'existence d'un geste métier.</p> <p>Suivi Clos</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2022 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
11/2022	Déraillement d'un train de fret, le 26 août 2021 à Saint-Hilaire-au-temple (51)	R1	Fiabiliser les données d'ARMEN et de DEFRAIL relatives à l'état de vétusté des rails en vue d'identifier et localiser les rails les plus anciens et les plus sollicités	SNCF Réseau	<p>Afin de répondre à cette recommandation, SNCF Réseau s'est engagé sur trois actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> apporter les modifications nécessaires à son outil de suivi (ARMEN) pour définir de manière forfaitaire l'année de fabrication des rails de réemploi lorsque celle-ci n'est pas connue. La date forfaitaire est calculée en retirant 30 ans à l'année de pose du rail ; réaliser une campagne de communication sur la qualité de saisie dans DEFRAIL auprès des opérateurs de saisie ; déployer un nouvel outil d'identification et de localisation des rails les plus critiques. <p>En 2023, SNCF Réseau a publié deux notes concernant d'une part, la « connaissance et évaluation de la criticité du patrimoine rails sur le RFN », et d'autre part, les nouvelles dispositions ARMEN sur le réemploi des rails.</p> <p>Suivi Clos.</p>	C
		R2	Réexaminer les prescriptions en matière de couponnage et de renouvellement des rails en vue de garantir l'éradication rapide des rails les plus anciens et les plus sollicités ou leur bon état de fonctionnement	SNCF Réseau	<p>SNCF Réseau s'engage à adapter la prescription d'entretien des rails les plus anciens selon les principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> renforcement du cycle des tournées visuelles rail sur les lignes 7 à 9 AV à V<140km/h ; toutes les voies principales du réseau ferré font désormais l'objet de tournées visuelles rail annuelles. évolution des prescriptions en matière de couponnage ; interdiction de poser du rail de réemploi de fabrication antérieure à 1980. <p>Le processus d'attribution d'une note de priorisation basé sur la criticité et la gravité a été transmis fin 2023.</p> <p>En attendant la parution et la mise en application du texte MT03239, les dispositions complémentaires à l'IN03239 concernant le réemploi des rails ont été intégrées dans la NLD00885 en application au 06/03/2024.</p> <p>Suivi Clos</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2022 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
11/2022	Déraillement d'un train de fret, le 26 août 2021 à Saint-Hilaire-au-temple (51)	R3	Parachever dans les référentiels le renforcement des analyses et modalités de surveillance de l'état réel des rails afin de traiter les risques liés à la vétusté des rails anciens, tout particulièrement les défauts de fissuration verticale. Prévoir dans l'organisation générale de la maintenance les dispositions assurant que ces nouvelles mesures sont prises en compte de façon fiable et audible	SNCF Réseau	<p>SNCF Réseau s'engage à développer un outil de cotation des rails pour permettre une évaluation de leur criticité.</p> <p>Les prescriptions relatives à la surveillance de rails vont évoluer :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le cycle des tournées visuelles rail a été renforcé en passant de 3 ans à 1 an sur les lignes 7 à 9 AV à V<140km/h. Toutes les voies principales du réseau font désormais l'objet de tournées visuelles annuelles. La vitesse d'auscultation des rails par les engins lourds d'auscultation des rails par ultrasons (ELUS) a déjà été adaptée à l'état réel du patrimoine rail. Les cycles de contrôle US des lignes 7 à 9AV vont être adaptés à l'état de vétusté du rail. <p>Le document MT02070 est attendu d'être publié à l'échéance de fin 2025.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O
11/2022	Déraillement d'un train de fret, le 26 août 2021 à Saint-Hilaire-au-temple (51)	R6	Évaluer la pertinence d'étudier plus avant le scénario d'un accrochage sur un obstacle franc que peut présenter un ouvrage, dans le cadre du programme d'activités des experts associés à la révision de cette fiche UIC. Selon le résultat de cette évaluation, intégrer aux travaux de révision en cours ou à une révision ultérieure, l'objectif d'améliorer la fiche 777-2	UIC	<p>L'UIC s'est engagé à consulter ses membres adhérents afin de décider et financer la mise en œuvre de l'évaluation recommandée par le BEA-TT.</p> <p>Pas d'information et de date cible à ce stade.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2023

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
02/2023	Déraillement d'un train de fret le 17/09/2020 à Corbonod (01)	R1	Établir un état de l'art des opérations de montage des chapeaux d'essieu en atelier, en vue d'améliorer le mode opératoire, le contrôle et la traçabilité, et de garantir une précontrainte durable des vis de chapeau	AFWP UIP	Au 31/12/2024, les réponses de l'UIP et de l'AFWP à la recommandation formulée par le BEA-TT n'étaient pas encore disponibles. Suivi Ouvert	O
		R2	S'assurer de la complétude du retour d'expérience sur l'emploi des tôles frein de modèle « SNCF » pour les wagons, en intégrant les événements collectés par l'AFWP. En cas de risque observé, statuer sur les actions de couverture de ce risque	SNCF Voyageurs	En mars 2024, SNCF Voyageurs a répondu au BEA-TT avec l'engagement de solliciter officiellement l'AFWP pour récupérer les données collectées auprès des adhérents concernant leur retour d'expérience sur l'emploi des tôles frein de modèle « SNCF ». En cas de risque nouveau observé, SNCF Voyageurs statuera sur les actions de couverture de risque. Suite à cette sollicitation aucun signalement n'a été transmis et en cas de signalement, il ferait l'objet d'un traitement en conséquence. Suivi Clos	C
		R3	Enquêter auprès des adhérents de l'AFWP sur le retour d'expérience des tôles frein de type « SNCF ». Si des risques sont confirmés et après examen des éléments apportés par SNCF Voyageurs, statuer sur une demande de correctif du référentiel VPI concernant cette tôle frein	AFWP	Au 31/12/2024, la réponse de l'AFWP à la recommandation formulée par le BEA-TT n'était pas encore formulée. Néanmoins, dans le cadre du suivi de la recommandation R2, les éléments reçus par l'EPSF ont montré qu'une sollicitation de l'AFWP à destination de ses adhérents a eu lieu. Le suivi reste en cours en attente d'éléments de précision et devrait être clos lors du prochain point de suivi. Suivi Ouvert.	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2023 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
12/2023	Chute d'un camion-benne sur les voies ferrées depuis un pont-route le 2 juin 2022 à Saint-Chamond (42)	R1	Équiper l'ouvrage du boulevard de Fonsala à Saint-Chamond d'un aménagement visant à réduire le risque de chute d'un véhicule sur les voies : par exemple un dispositif de retenue de part et d'autre de l'ouvrage, sur 50 m si possible.	Saint-Étienne Métropole	Au 31/12/2024, la réponse de Saint-Étienne Métropole à la recommandation formulée par le BEA-TT n'était pas encore disponible. Suivi ouvert	O
12/2023	Chute d'un camion-benne sur les voies ferrées depuis un pont-route le 2 juin 2022 à Saint-Chamond (42)	R2	Confier au Cerema 2 la mission de travailler, avec les partenaires gestionnaires de route et ferroviaires, sur une méthode de calcul d'ID (indice de danger) spécifique aux ponts-routes existants (tous maîtres d'ouvrages), en prolongement des premières orientations proposées par le BEA-TT dans le présent rapport.	DGITM	Dans sa réponse du 14 mars 2024, la DGITM informe le BEATT que l'indice de danger du guide CEREMA de 2021 a été calibré pour les infrastructures routières du réseau routier national sur lesquelles la vitesse est supérieure ou égale à 70 km/h. Une évolution de la méthode devrait pouvoir être réalisée par le CEREMA sous trois ans, dans le cadre d'un conventionnement avec la DGITM. Suivi Ouvert.	O
		R3	Au titre de la protection du réseau ferré national, et à l'aide de la méthode qui sera proposée par le Cerema, obtenir pour chaque département une liste d'ouvrages hiérarchisée vis-à-vis du risque de chute de véhicule sur les voies ferrées. Sur les ouvrages les plus à risque (de l'ordre d'une quinzaine par département en moyenne), agir en faveur de la réalisation d'un point sécurité associant les acteurs routiers et ferroviaires pour définir des dispositions visant à limiter le risque.	DGITM	Dans sa réponse du 14 mars 2024, la DGITM informe le BEATT que : Pour le réseau routier national non concédé, la mise à niveau des dispositifs de retenue des ouvrages de franchissement des voies ferrées a fait l'objet d'études spécifiques de la part de plusieurs DIR : cette approche sera complétée à l'échelle nationale. La mise à niveau des dispositifs les plus critiques. Suivi ouvert	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2023 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
12/2023	Chute d'un camion-benne sur les voies ferrées depuis un pont-route le 2 juin 2022 à Saint-Chamond (42)	R4	Dans cette approche, et à l'instar de ce que certaines directions interdépartementales des routes (DIR) ont déjà entrepris, poursuivre et généraliser à l'ensemble du réseau routier national non concédé la mise à niveau progressive des dispositifs de retenue des ouvrages de franchissement des voies du réseau ferré national.	DGITM	<p>S'effectuer progressivement en fonction de l'enveloppe financière disponible.</p> <p>Pour le réseau routier national concédé, cette mise à niveau est intégrée à l'occasion d'opérations contractuelles d'investissement (nouveaux aménagements, élargissements...) ou de maintenance lourde sur un franchissement particulier dans le respect du guide du CEREMA de 2021.</p> <p>Pour le réseau routier national non concédé, la DGITM n'a pas autorité sur les maîtres d'ouvrages des collectivités pour prescrire la mise en sécurité de leurs ouvrages. Si cela rentre dans sa stratégie d'action, le CEREMA pourrait cependant établir une liste d'ouvrages hiérarchisée vis-à-vis du risque de chute de véhicules sur les voies ferrées au niveau départemental pour guide l'action des collectivités.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
		R5	Agir en faveur de l'existence, au niveau départemental, d'un dispositif partenarial de pilotage des actions recommandées. Sans préjudice des responsabilités en matière d'organisation, le BEA-TT suggère que ceci pourrait passer par un élargissement des compétences des commissions départementales des passages à niveau.	DGITM	<p>Dans sa réponse du 14 mars 2024, la DGITM informe le BEATT que les commissions départementales n'apparaissent pas comme le dispositif le plus adapté. En revanche, la DGITM incitera SNCF Réseau avoir des échanges renforcés avec les gestionnaires des passages supérieurs.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2024

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
02/2024	le déraillement d'un train de fret, le 19 août 2020, entre Villeneuve-sur-Yonne et Saint-Julien-du-Sault (89).	R1	<p>Agir auprès du Comité Européen de Normalisation et de l'association VPI afin de faire instruire la modification des normes EN 15 313 et guide du VPI (document VPI 01 Annexe 21) de nature à généraliser la réalisation, lors des opérations de maintenance en atelier des essieux, de l'examen des indices de défauts de circularité des roues définis dans l'Annexe 10 du Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons.</p> <p>Agir auprès de l'ERA, afin de sensibiliser les « organismes certificateurs » des ECE quant à ce type d'événement redouté. Il s'agit de faire prendre conscience aux ECE que ce type de défaut est à prendre en compte dans leur « domaine des possibles défauts » à couvrir par les plans de maintenance, même pour les roues neuves.</p>	EPSF	<p>Dans sa réponse de décembre 2024, l'EPSF s'engage à partager avec le Bureau de Normalisation Ferroviaire (BNF), à l'occasion de la prochaine rencontre, les conclusions de ce rapport d'enquête, et en particulier la demande relative à la norme EN 15313 formulée par la recommandation R1. Pour mémoire, ce Bureau assure par délégation de l'AFNOR la participation des parties prenantes françaises aux travaux de normalisation européens et internationaux. De fait, c'est auprès du BNF que doivent être portés les potentiels sujets de travail. Le rapport d'enquête sur cet accident sera également relayé, dans un délai de 2 mois, auprès de l'association VPI, association sectorielle des détenteurs privés de wagons de marchandises et d'ateliers en Allemagne.</p> <p>L'EPSF proposera enfin à l'ERA que la sensibilisation à ce type d'événement redouté soit portée à l'ordre du jour d'une prochaine réunion du groupe des certificateurs d'ECE qu'elle anime.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2024 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
02/2024	le déraillement d'un train de fret, le 19 août 2020, entre Villeneuve-sur-Yonne et Saint-Julien-du-Sault (89).	R2	<p>Doter les conducteurs de trains Fret d'outils facilitant la visite du train dans la reconnaissance des boîtes chaudes afin de permettre une évaluation de la température des boîtes, de matérialiser le lieu de l'avarie du wagon et de permettre au conducteur de repérer les essieux comptés ;</p> <p>Compléter les formations initiales et d'actualisation des connaissances des conducteurs de trains Fret, afin de préciser et pratiquer les différents cas de figure d'alarmes simple ou danger boîte.</p> <p>Faire revisiter les référentiels de conduite afin de lever les potentielles ambiguïtés quant au traitement des procédures relatives aux alarmes DBC et visite de leur train.</p> <p>Prescrire que la seconde Alarme Simple sur un même essieu sur un trajet doit être considérée comme une Alarme Danger. Faire procéder à un arrêt, environ 20 km après une remise en marche suite à une Alarme Simple boîte non confirmée, pour visite par le conducteur.</p>	EPSF	<p>Dans sa réponse de décembre 2024, l'EPSF informe le BEA-TT d'avoir mener deux actions en réponse à cette recommandation. Tout d'abord, l'EPSF a invité le BEA-TT à présenter le rapport d'enquête à l'occasion de la réunion de retour d'expérience dite « Événement » du 27 juin 2024. Ensuite, l'EPSF a organisé un partage d'expérience sur ce sujet entre entreprises ferroviaires à l'occasion de la réunion de retour d'expérience dite « EF » le 14 novembre 2024. Ce partage a permis des échanges sur les bonnes pratiques mis en place. Les présentations faites et le mémo reprenant la substance de ces échanges seront prochainement publiés sur la plateforme Voie-Libre de l'EPSF afin de permettre un partage dans le temps de ces informations au plus grand monde.</p> <p>Suivi Clos.</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2024 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
02/2024	le déraillement d'un train de fret, le 19 août 2020, entre Villeneuve-sur-Yonne et Saint-Julien-du-Sault (89).	R3	<p>Étudier la possibilité de remonter les informations de température et les alarmes générées par les DBC du réseau ferré national afin d'assurer, en temps réel, une gestion centralisée. Le centre de supervision du gestionnaire d'infrastructure devrait ainsi permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> – de lever les doutes et faciliter l'application des règlements par les agents de terrain, AC et conducteurs, ainsi que les opérations de maintenance du gestionnaire d'infrastructure ; – d'augmenter la disponibilité opérationnelle des DBC. 	SNCF Réseau	<p>Dans sa réponse de juin 2024, SNCF Réseau informe le BEA-TT que la première partie de la recommandation trouve une réponse dans le programme PC STEM initié et dont le déploiement progressif est assuré à compter de 2026.</p> <p>Concernant le centre de supervision du gestionnaire d'infrastructure évoqué en deuxième partie de recommandation, SNCF Réseau précise, qu'à ce jour, les 4 centres de supervision répartis sur son territoire (1 par zone de production) n'ont pas vocation à superviser l'état des circulations mais bien celui du réseau.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O
		R4	<p>Revisiter les règles d'implantation des DBC au regard de l'estimation du risque résiduel. Il convient de tenir compte des conditions présentes ou prévues d'exploitation des lignes, ainsi que des caractéristiques du matériel roulant. Le cas échéant, resserrer le pas entre DBC ou limiter la vitesse de circulation maximum pour garantir le niveau de sécurité défini par l'EPSF.</p>	SNCF Réseau	<p>Dans sa réponse de juin 2024, SNCF Réseau renouvelle sa réponse selon laquelle il ne lui paraît pas opportun de densifier le maillage actuel du système DBC. Pour autant, des compléments ponctuels d'installation pourront être envisagés et réalisés localement pour améliorer le maillage notamment dans les zones exposées au risque incendie.</p> <p>Suivi Clos</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2024 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
03/2024	l'incendie du train de travaux, le 28 mai 2021, à Saint-Hilaire-Bonneval (87).	R1	Revisiter les processus de conception des trains de travaux usine afin de prendre les mesures de couverture liées au risque incendie pouvant être induit par un échauffement au niveau du contact roue/semelle et/ou des projections de particules, avec une notion de limite acceptable de durée et température à définir, et de produire la démonstration de sécurité dans les dossiers d'autorisation.	Plasser & Theurer	Dans sa réponse de mai 2024, Plasser & Theurer s'engage à insérer le risque supplémentaire lié à l'occurrence « freins serré », indépendant de la conception des engins de travaux, dans ses futures analyses de risques lors de la conception. Un prototype devrait pouvoir être proposée dans un délai de 12 mois, suivi des essais de validation. Une solution définitive est envisageable d'ici 24 mois. Suivi Ouvert.	O
		R2	Créer un groupe de travail avec le constructeur de trains de travaux usine (élément insécable des trains de renouvellement de voie), les exploitants, SNCF Réseau et l'EPSF pour : – déterminer les éléments complémentaires nécessaires pour en améliorer la performance et, le cas échéant, définir une AMOR intégrant ces nouvelles données ; – identifier les moyens d'instrumenter les nouveaux trains de travaux usine afin de détecter au plus tôt l'occurrence d'un désordre sur le train et d'exploiter les données élaborées par les agents de conduite.	Plasser & Theurer	Dans sa réponse de mai 2024, Plasser & Theurer indique son intérêt à participer au groupe de travail évoqué mais ne considère pas que le pilotage d'un tel groupe soit dans les prérogatives d'un constructeur entre les acteurs de la profession. Suivi Clos.	C

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2024 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
03/2024	l'incendie du train de travaux, le 28 mai 2021, à Saint-Hilaire-Bonneval (87).	R3	Revisiter le cadre réglementaire encadrant les conditions d'autorisation de mise sur le marché des trains de travaux usine afin de mieux maîtriser le risque incendie depuis les bogies lors des circulations en acheminement	EPSF	<p>Dans sa réponse de décembre 2024, l'EPSF a proposé d'étendre aux véhicules spéciaux cette recommandation dans le cadre d'un amendement à la STI Wagon à travers une demande de modification CR 669 émise le 25 octobre 2024. L'organisation ainsi que le calendrier de ces travaux étant gérés par l'ERA et la Commission européenne, l'EPSF ne peut s'engager sur une échéance, ni sur le produit de sortie de ces travaux. Par ailleurs, L'EPSF propose que le BEA-TT puisse intervenir lors de la réunion de retour d'expérience du 12 décembre 2024.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
		R4	Organiser un groupe de travail avec les experts métiers des opérateurs ferroviaires et, le cas échéant les constructeurs, pour revisiter les référentiels métiers des conducteurs et définir la mise en œuvre d'une formation complémentaire aux conducteurs de train de travaux usine.	EPSF	<p>Dans sa réponse de décembre 2024, l'EPSF a répondu au BEA-TT qu'il ne lui revient pas de déterminer le contenu des référentiels métiers des conducteurs ou de fixer une exigence sur la formation des conducteurs. Ce rôle est celui des gestionnaires d'infrastructure assurant des convois ainsi que celui des entreprises ferroviaires. Néanmoins, l'EPSF appuiera la nécessité pour les exploitants de prendre en compte cet enquête dans leur décision à l'occasion des réunions de retour d'expérience à venir et notamment lors de celle programmée le 12 décembre 2024 où sera présenté l'événement.</p> <p>Suivi Clos.</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2024 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
03/2024	l'incendie du train de travaux, le 28 mai 2021, à Saint-Hilaire-Bonneval (87).	R5	Organiser un groupe de travail avec les opérateurs ferroviaires et les constructeurs d'enregistreurs statiques pour étudier l'extension du champ des informations enregistrées sur les paramètres de commande de freinage, sans s'y limiter.	EPSF	Dans sa réponse de décembre 2024, l'EPSF informe le BEA-TT de l'engagement de travaux sur l'enregistrement des événements de conduite pour répondre à la demande de la Commission européenne concernant le motif de cette règle nationale. Une liste des paramètres à enregistrer est en effet harmonisée au niveau européen, mais les Etats membres conservent la possibilité de compléter cette liste en application d'un point ouvert de la STI OPE. L'EPSF invite de fait le BEA-TT à participer à ce travail afin qu'il puisse faire bénéficier de son expérience et des besoins en matière d'analyse des événements. La publication de la règle nationale est envisagée pour le mois d'octobre 2025. Suivi Ouvert	O
		R6	Revisiter les conditions de maintien en condition opérationnelle des détecteurs de boîtes chaudes et des détecteurs de freins serrés afin de garantir un diagnostic de la panne et une estimation du délai prévisionnel de remise en état dans les 24 heures (dans le cas où la remise en état ne peut être effectuée dans les 24 heures), sans jamais autoriser l'indisponibilité de deux DBC successifs. Sensibiliser les services de maintenance sur l'importance de ces dispositifs qui contribuent à la sécurité des circulations du RFN.	SNCF Réseau	Dans sa réponse de juin 2024 et afin de limiter l'occurrence d'avoir 2 DBC successifs indisponibles, SNCF Réseau s'engage à reprendre et clarifier les référentiels de maintenance relatifs au DBC pour intégrer une estimation du délai prévisionnel de remise en état, dans le cas où la remise en état ne peut être effectuée dans les 24 heures. Afin de sensibiliser les agents de maintenance sur l'importance de ces dispositifs, l'accompagnement des nouvelles versions des référentiels de maintenance sera réalisé aux établissements par les experts des Zones de Production dans le cadre des réunions d'animation technique existantes, tenues tous les 6 mois. Suivi Ouvert	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2024 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
08/2024	le heurt de deux piétons par un train de fret, le 14 novembre 2022, sur une TVP en gare de Donchery (08)	R1	<p>Sécuriser le pilotage et l'avancement du plan d'action de prévention du heurt de piéton aux TVP porté par SNCF.</p> <p>Ce plan d'action comprend notamment les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ sensibiliser les voyageurs au risque par la conduite de campagnes de communication grand public refondues ; ➤ assurer la complétude de mise en place de la nouvelle signalétique au sol ; ➤ mettre en place des annonces sonores et visuelles de prévention sur les écrans d'affichage en gare ; ➤ déployer le programme d'intervention dans les collèges et lycées ; ➤ expérimenter, sur la signalisation des TVP, un appui sonore pour renforcer l'alerte aux voyageurs ; ➤ accélérer le programme de suppression de TVP ; ➤ développer une TVP de nouvelle génération offrant une barrière physique efficace au risque d'inattention ; ➤ expérimenter la délivrance d'un avertissement « train croiseur » ; ➤ doter les signalisations lumineuses des TVP de moyens d'enregistrement de leur preuve de fonctionnement. 	<p>SNCF Réseau</p> <p>SNCF Gares & Connexions</p> <p>SNCF Voyageurs</p>	<p>Dans sa réponse d'octobre 2024, SNCF Voyageurs s'est engagée en coopération avec SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions au plan d'action et réalisera un état d'avancement des actions mises en œuvre par SNCF Voyageurs.</p> <p>Dans sa réponse de novembre 2024, SNCF Réseau informe le BEA-TT qu'il ne proposera pas d'autres actions que celles déjà mises en œuvre et suivies dans le cadre du plan d'actions cité. Par ailleurs, SNCF Réseau considère que le suivi au sein de la DSSR et les points d'avancements menés 2 fois par an avec l'EPSF permettent d'en garantir la sécurisation.</p> <p>Dans sa réponse de novembre 2027, SNCF Gare et Connexions rappelle le pilotage et l'avancement du plan d'actions confiés à un chef de projet Sécurisation des TVP mis en place depuis le 1^{er} trimestre 2023. SNCF Gare et Connexions s'engage à ce que des points d'avancement soient intégrés aux revues biannuelles réalisées entre SNCF Réseau (DSSR) et l'EPSF afin d'en garantir la sécurisation.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2024 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
08/2024	le heurt de deux piétons par un train de fret, le 14 novembre 2022, sur une TVP en gare de Donchery (08)	R2	Étudier comment mettre en place des annonces sonores dans les trains délivrant un message de prévention sur la dangerosité de la traversée à niveau des voies en gare ainsi que le respect absolu de la signalisation lumineuse, avant chaque arrivée dans une gare concernée. À l'issue, mettre en œuvre la (ou les) solution(s) retenue(s).	SNCF Voyageurs	<p>Dans son courrier d'octobre 2024, SNCF Voyageurs a informé le BEA-TT des conclusions d'une expérimentation menée de décembre 2023 à avril 2024 sur des séries de matériel compatible AGC et REGIO2N. Cette expérimentation n'a pas conduit à tirer les enseignements positifs contributifs à une amélioration de la situation visée. En conséquence, SNCF Voyageurs ne s'engage pas sur le déploiement de la diffusion d'annonces sonores à bord des trains. D'autres solutions continuent d'être testées, SNCF Voyageurs s'engage à communiquer des points d'avancements des réflexions et à mettre en œuvre les solutions jugées opportunes.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
		R3	Sécuriser, au sein du plan d'action de prévention du heurt de piéton aux TVP, le projet de développement d'une TVP de nouvelle génération offrant une barrière physique efficace au risque d'inattention des piétons à la signalisation lumineuse.	SNCF Réseau SNCF Gares & Connexions	<p>Dans sa réponse de novembre 2024, SNCR Réseau précise en réponse à la recommandation que la boucle de rattrapage sur laquelle travaillera SNCF Réseau pourra prendre la forme d'une barrière physique uniquement si les résultats de l'étude menée dans les différents lots du projet de TVP nouvelle génération, toujours en cours avec une fin prévue mi-2026, confirment cette possible orientation.</p> <p>Dans sa réponse de novembre 2024, SNCF Gare et Connexions exprime que les différentes propositions issues du projet intégreront le plan d'actions de prévention du heurt de piéton aux TVP. Dans ce contexte, la barrière physique est une des options étudiées mais aucune conclusion n'est encore rédigée.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2024 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
08/2024	le heurt de deux piétons par un train de fret, le 14 novembre 2022, sur une TVP en gare de Donchery (08)	R4	Solliciter, auprès de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, une présentation de la consistance du projet de TVP de nouvelle génération objet de la recommandation R3, ainsi qu'un avant-projet de « note de détermination de la nature de la modification » qui évalue la modification engendrée par ce projet (ceci, même si un dossier de présentation du projet en vue d'une autorisation n'était pas nécessaire).	EPSF	Dans sa réponse de décembre 2024, l'EPSF s'engage à formuler auprès de SNCR Réseau une demande de présentation de la consistance du projet de TVP de nouvelle génération ainsi qu'un avant-projet de « note de détermination de la nature de la modification » qui évalue la modification engendrée par ce projet au cours du premier trimestre 2025. Suivi Ouvert	O
		R5	Étudier le renforcement des moyens dédiés à la présence de personnel aux TVP sur les sites et aux horaires présentant les plus fortes fréquentations en voyageurs et les plus forts taux de croisement de train. Ces renforcements seraient à appliquer à titre provisoire dans l'attente de l'amélioration de la sécurité des installations de TVP.	SNCF Gares & Connexions	Dans sa réponse de novembre 2024, SNCF Gare et Connexions informe le BEA-TT que les éléments de cette recommandation sont pris en compte dans l'évolution de la fréquentation des gares et en fonction des études locales. Par ailleurs, une mesure de la maturité du comportement des clients lors de la traversée a été ajoutée et est réalisée en même temps que les évaluations de produits VxT sur le terrain. Suivi Ouvert	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2024 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
08/2024	le heurt de deux piétons par un train de fret, le 14 novembre 2022, sur une TVP en gare de Donchery (08)	R6	Étudier une modification de la réglementation portant exigences de sécurité et règles de police concernant les traversées des voies par les voyageurs en gare avec présence de trains sans arrêt, en renforçant l'exigence sur le niveau de protection que doivent assurer les installations (a minima la présentation d'un garde-fou physique ou équivalent).	DGITM	Dans sa réponse de septembre 2024, la DGITM informe qu'il n'est à priori pas prévu de faire évoluer les textes concernées mais qu'un comité de sécurité ferroviaire est organisé dans les jours prochains où les échanges permettront d'étudier l'opportunité de modifier la réglementation. Suivi Clos	C
		R7	Étudier comment mettre en place un soutien financier à SNCF pour l'amélioration de la sécurisation des traversées des voies pour le public en gare dans le cadre des financements nationaux et régionaux en faveur du développement du chemin de fer.	DGITM	Dans sa réponse de septembre 2024, la DGITM informe qu'une ligne budgétaire dédiée à la sécurité ferroviaire existe. Elle est principalement consacrée à l'amélioration de la sécurité des passages à niveau et des tunnels ferroviaires. L'opportunité de mobiliser des crédits relevant de cette ligne pour financer des expérimentations concourant à la sécurisation des TVP sera toutefois étudiée. S'agissant d'une compétence de SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions ayant défini un programme pluriannuel de suppressions des traversées de voies piétonnes, l'actualisation en cours des contrats de performance de SNCF Réseau et SNCF Gares et connexions, prévue en 2025, sera l'occasion de préciser les conditions de suivi du programme d'amélioration de la sécurisation des traversées des voies par les piétons. Suivi Ouvert	O

* C = Close ; O = Ouverte

Ferroviaire : Recommandations émises en 2024 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2024	Code*
08/2024	le heurt de deux piétons par un train de fret, le 14 novembre 2022, sur une TVP en gare de Donchery (08)	R8	Finaliser et mettre en œuvre le projet de dénivellation de la traversée des voies en gare de Donchery.	SNCF Réseau SNCF Gares & Connexions	Dans sa réponse de novembre 2024, SNCR Réseau précise que le projet de suppression de la TVP en gare de Donchery au profit d'une traversée sous voies, piloté par SNCF Gare et Connexions avec la participation de SNCF Réseau, a été planifié pour une mise en exploitation à la fin du premier semestre 2028. Suivi Ouvert	O
		R9	Sécuriser, par un acte contractuel entre SNCF et l'ESAT, la gestion de la sécurité des traversées des personnes se rendant à l'ESAT, dans l'attente de la mise en œuvre d'un projet d'accessibilité garantissant plus de sécurité.	SNCF Gares & Connexions	Dans sa réponse de novembre 2024, SNCF Gare et Connexions informe le BEA-TT que la convention visée par la recommandation est finalisée et signée en date du 5 novembre 2024. Suivi Clos	C

* C = Close ; O = Ouverte