

Annexe 2 : Tableau de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) présentant le suivi de la mise en œuvre des recommandations émises par le BEA-TT dans le champ des passages à niveau

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

PN : Recommandations émises en 2006

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*
12/2006	Collision d'un TER et d'un poids lourd sur un passage à niveau à Saint-Laurent-Blangy (62) le 09/06/2005	R1	Poursuivre l'étude des solutions (dénivellation sur place ou nouvel itinéraire) permettant de supprimer ce PN, afin d'aboutir à une décision et à une réalisation dans les meilleurs délais possibles.	SNCF Réseau Conseil général 62	<p>La solution technique concernant l'installation de la détection d'obstacle est une piste de travail. Plusieurs étapes sont en cours concernant notamment la réalisation d'un examen de fiabilité de la fonction détection d'obstacle compte tenu de la situation particulière de ce PN et l'étude de l'équipement en torches électriques.</p> <p>Le suivi des actions mis en œuvre par SNCF Réseau prévoit une mise en service de la solution de détecteur d'obstacle au plus tôt fin 2024/début 2025.</p> <p>Malgré les sollicitations du Conseil Général 62 par la DGITM en février 2023 et en mars 2024, aucune information complémentaire sur l'avancement de la mise en œuvre de cette action n'a pu être obtenue.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : Recommandations émises en 2010

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*
09/2010	Collision entre un autocar et un TER au PN n°4 à Nevers (58) le 03/02/2009	R1	Évaluer et étudier le système de régulation par feux du PN n° 4 (ainsi que du PN n° 5) pour rechercher des mesures simples d'optimisation (durée des cycles des feux, coordination éventuelle des feux amont et aval, délai d'activation du feu amont après détection, efficacité de la boucle de détection, etc.) afin de réduire le risque d'empiètement sur la voie ferrée d'un véhicule immobilisé en queue de la file d'attente en aval du passage à niveau.	Commune de Nevers	<p>Malgré les sollicitations de la Commune de Nevers par la DGITM en février 2023 et en mars 2024, aucune information nouvelle sur l'avancement de la mise en œuvre de cette action n'a pu être obtenue.</p> <p>Si aucune information ne parvient à l'EPSF en 2025, l'action sera présumée menée et le suivi sera clos.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
05/2019	Collision entre un TER et un autocar de transport scolaire à Millas (66) le 14/12/2017	R1	Établir, en coordination avec SNCF Réseau et la délégation à la sécurité routière (DSR), un référentiel technique fixant des performances et une procédure d'évaluation de la conformité des équipements des passages à niveau, tels que prévus par la réglementation routière relative à la qualification des équipements routiers, ainsi que des règles de mise en service et d'implantation en fonction de leurs caractéristiques et des contraintes de l'environnement.	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer - DGITM	<p>La DGITM s'est engagée à mettre en place un groupe de travail associant notamment SNCF Réseau et la délégation à la sécurité routière (DSR), qui vise à faire le point sur les trois familles d'équipements (feux rouges clignotants, barrières et sonnerie). De nombreux échanges bilatéraux entre la DGITM et les services concernés ont fait suite à la première réunion de ce groupe de travail. Les travaux ont démarré en 2021 et ont pour objectif de recenser les référentiels existants, définir les référentiels à mettre en place, définir les seuils de performance souhaités, etc. Les travaux permettront ensuite l'élaboration d'un arrêté incluant les seuils de performance et les attestations de conformité pour ces trois familles d'équipement, conformément aux articles R. 119-4 et R. 119-7 du code de la voirie routière.</p> <p>Un état des lieux précis sur les pratiques et réglementations mises en œuvre a été réalisé sur ces trois familles d'équipements, y compris au niveau européen pour les barrières. Des précisions sur le nombre de feux et leur emplacement ont été apportées dans la réglementation.</p> <p>Chacune de ces familles d'équipements fait encore l'objet d'actions à venir en relation avec les acteurs concernés concernant la possibilité de définir de nouveaux référentiels.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
05/2019	Collision entre un TER et un autocar de transport scolaire à Millas (66) le 14/12/2017	R5	Étudier la faisabilité et installer une caméra frontale en tête de rame, afin de disposer d'un enregistrement des événements sur l'infrastructure, exploitable en cas d'accident, et d'un temps pouvant être limité à quelques dizaines de minutes. Étudier la faisabilité et installer un équipement de caméras vidéo au moins sur certains passages à niveau, permettant l'enregistrement des événements lors du passage des trains dans un objectif d'amélioration de la sécurité.	SNCF Voyageurs	<p>Une réflexion relative à l'équipement de caméras frontales en tête de rame était déjà en cours dans le cadre de la réponse à l'enquête technique sur le déraillement d'une rame TGV à Eckwersheim le 14 novembre 2015. Deux dispositifs en provenance de fournisseurs différents sont testés depuis fin 2018.</p> <p>En mars 2024, SNCF Voyageurs a informé l'EPSF du démarrage de l'expérimentation du système sur certaines rames de l'activité TER de la région Hauts-de-France. Le planning prévisionnel de déploiement est prévu jusqu'en 2025.</p> <p>Suivi Clos.</p>	c

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
07/2019	Collision entre un TER et une automobile au PN 8 de Bonneville-sur-Touques (14) le 02/11/2017	R1	Mettre en place, à proximité du passage à niveau n° 8, situé sur le chemin de la Libération à Bonneville-sur-Touques, un dispositif interdisant l'accès du passage à niveau aux personnes autres que les ayants droit.	Commune de Bonneville sur Touques	<p>Au 31/12/2020, la solution envisagée initialement pour répondre à cette recommandation consistant à supprimer le PN n°8 avec report sur le PN n°7 a été abandonnée au profit d'une automatisation des deux passages à niveau.</p> <p>En 2023, l'EPSF a été informé de la volonté d'interdire l'accès du passage à niveau aux personnes autres que les ayants droit par la pose de panneau de signalisation.</p> <p>Suite à la sollicitation par la DGITM en mars 2024, la preuve de la mise en place des panneaux par la commune a été fournie en avril 2024.</p> <p>Suivi Clos</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

PN : Recommandations émises en 2020

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*
05/2020	Collision entre un TER et un véhicule léger sur le PN n°302 à Saint-Etienne (42) le 07/05/2019	R1	Étudier l'amélioration de la lisibilité du PN n° 302 depuis l'approche nord en agissant notamment sur la signalisation verticale et la végétation.	Saint-Etienne Métropole	<p>Suite aux sollicitations de la Direction Départementale des transports 42 par la DGITM en février 2023 et en mars 2024, le détail des actions prévu en réponse aux recommandations a été transmis par Saint-Etienne Métropole à l'EPSF dans un courrier reçu en avril 2024.</p> <p>Suivi Clos</p>	C
		R2	Étudier les possibilités d'aménager différemment l'affectation des voies dans le sens de circulation du nord vers le sud, voire de modifier les flux d'entrée sur le PN n° 302, par exemple en créant une voie de tourne-à-droite. Examiner la faisabilité d'affecter un feu de tourne-à-droite pour les usagers circulant sur le boulevard et approchant le PN n°302 par le nord. Ce feu resterait au rouge lorsque le PN est fermé.	Saint-Etienne Métropole		C
		R3	Étudier la suppression des éléments de publicité présents sur les emprises routières qui peuvent contribuer à distraire les usagers routiers qui abordent le PN n° 302. Supprimer les interférences entre la signalisation directionnelle et la signalisation d'avertissement ou de police en ne conservant que les éléments les plus essentiels à la sécurité.	Saint-Etienne Métropole		C

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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
03/2021	Collision entre un train et un véhicule léger sur le PN n°8 à Roissy-en-Brie (77) le 15/09/2019	R3	Empêcher physiquement le stationnement sur les voies routières menant au passage à niveau dans les 30 mètres précédant l'arrivée sur ce PN, afin d'améliorer la visibilité des feux clignotants du passage à niveau.	Mairie de Roissy-en-Brie Mairie de Roissy-en-Brie	Dans un courrier de juin 2022, la mairie de Roissy-en-Brie a informé le BEA-TT de l'interdiction prochaine de stationner sur les voies routières menant au passage à niveau.	C
		R4	Faire procéder au démontage des panneaux publicitaires de grande taille situés à proximité immédiate du PN sur la RD 21 et induisant des distractions visuelles préjudiciables à la visibilité et la lisibilité du PN.	Mairie de Roissy-en-Brie Mairie de Roissy-en-Brie	Suite aux sollicitations de la mairie de Roissy-en-Brie par la DGITM en février et en mars 2024, la mairie a écrit à l'EPSF afin de rappeler la localisation des dispositifs publicitaires sur des parcelles privées. Des courriers à l'attention des propriétaires et de la société concernées exposant le caractère non conforme des installations au nouveau règlement local de publicité adopté en 2022 devraient conduire aux retraits des dispositifs d'ici fin juin 2024. Une visite du BEA-TT sur les lieux a permis de confirmer les modifications demandées. Suivi clos.	C

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
11/2021	Collision entre un TER et un véhicule léger à Bourg-en-Bresse (01) le 09/10/2020	R1	Finaliser, conformément aux conclusions du diagnostic réalisé le 18 octobre 2018, l'étude de la possibilité d'implanter un îlot central borduré du côté Bourg-en-Bresse du PN n° 7, afin de dissuader le franchissement du PN en chicane par des usagers en provenance du centre-ville.	<div style="text-align: center;">Ville de Bourg-en-Bresse</div> <hr/> <div style="text-align: center;">Conseil départemental de l'Ain</div>	<p>Cette recommandation a été prise en compte par le département de l'Ain après accord avec la ville de Bourg-en-Bresse sur les modalités techniques et financières.</p> <p>La création de l'îlot central borduré sur la RD 979/avenue Amédée Mercier du côté de Bourg-en-Bresse a été inscrite à la programmation de travaux 2022 de la ville de Bourg-en-Bresse, sous financement du Département.</p> <p>Le Conseil départementale de l'Ain a confirmé par courriel au BEA-TT l'installation de l'îlot central.</p> <p>Suivi Clos.</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
01/2023	Heurt d'un piéton par un train sur un pnoir piétons le 8 novembre 2021 à Héricy (77)	R1	Compte tenu des traversées dénivelées sécurisées existantes à proximité, supprimer définitivement le passage à niveau pour piétons n° 27a.	Mairie d'Héricy	<p>Malgré la sollicitation du Conseil départemental de l'Ain par la DGITM en mars 2024, aucune information sur l'avancement de la mise en œuvre de cette action n'a pu être obtenue à cette occasion.</p> <p>Dans un point d'étape d'octobre 2024, le BEA-TT a été informé par la mairie d'Héricy de sa décision que le PN 27a soit ré-ouvert au public. Un arrêté municipal a été publié en ce sens. Des réunions d'échange avec le maire de la commune, le Sous-Préfet de Fontainebleau et SNCF Réseau se sont tenues. Des travaux d'aménagements ont été réalisés, notamment au niveau du platelage, des grillages, de marquage au sol et des pancartes. Le PN 27a a été ouvert le 21 juin 2024. Suivi Clos</p>	C
		R2	Dans le cadre du groupe de réflexion dit « piétons » piloté par l'EPSF, porter une attention particulière aux PN de catégorie 3 en identifiant les problématiques spécifiques et les solutions associées, en vue d'une modification éventuelle de l'arrêté du 18 mars 1991 modifié relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.	DGITM EPSF	<p>L'EPSF s'engage à assurer le pilotage et l'animation de ce groupe de réflexions qui a débuté ses travaux en janvier 2023. La DGITM interviendra pour sa part en tant que partie prenante à ces réflexions au même titre que l'Assemblée des Départements de France (ADF), le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) à travers la participation d'un enquêteur de vos services, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), la Délégation à la Sécurité routière (DSR), le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG), SNCF Réseau et l'Union Internationale pour les Chemins de fer (UIC).</p> <p>En 2023, le groupe de réflexion a rédigé des fiches actions reprenant des propositions de mesures pour maîtriser le risque de heurts de piéton aux PN. La publication de ces fiches a eu lieu en décembre 2024. Suivi Clos.</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
03/2023	Collision entre un TER et un véhicule léger, le 15 janvier 2021 sur le PN n° 44 à Péronnas (01)	R1	Réglementer et signaler en avertissement et en position les règles de priorité entre les usagers routiers franchissant le PN n° 44. Étudier, en associant SNCF Réseau : 1) l'augmentation de la largeur de la route au droit du PN n° 44 ; 2) l'augmentation des rayons des derniers virages routiers d'approche sur ce PN, afin de diminuer l'angle de franchissement de la route pour améliorer la visibilité sur la voie ferrée.	Ville de Péronnas	<p>La ville de Péronnas s'engage à étudier des aménagements de sécurité avec les services associés et partenaires : SNCF Réseau, la DDT et le Conseil Départemental de l'Ain. La mise en œuvre de l'ensemble des dispositifs est prévue au plus tard le 30 septembre 2023.</p> <p>Malgré la sollicitation du Conseil départemental de l'Ain par la DGITM en mars 2024, aucune information précise sur l'achèvement des travaux, n'a été obtenue.</p> <p>Via le suivi de la mise en œuvre des actions en réponse à la recommandation R3 (cf ci-dessous), l'EPSF a reçu l'information sur les aménagements qui ont consisté à changer la vitesse de franchissement de 80 à 30km/h. Suivi ouvert en attente d'éléments de confirmation.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
		R3	Dans le sens d'approche du PN n° 44 par l'est, compte tenu des travaux réalisés depuis l'accident et des projets d'aménagements du PN, modifier le cas échéant l'orientation du feu rouge clignotant de droite pour qu'il puisse être vu jusqu'au droit de celui-ci.	SNCF Réseau	<p>SNCF Réseau s'engage à réaliser les travaux de modification d'orientation du feu rouge clignotant de droite dans le sens d'approche du PN44 par l'Est sous un délai de deux mois à compter de la date d'achèvement des travaux de limitation de vitesse sur cette infrastructure, sous réserve de leur réalisation par la commune de Péronnas.</p> <p>Fin novembre 2023, SNCF Réseau a procédé à des travaux au PN 44 pour ré-orienter le feu du 3e quadrant (côté fermé). Ces travaux ont été réalisés après les travaux de changement de taux de vitesse routière (passage de 80 à 30km/h) menés par la commune de Péronnas.</p> <p>Suivi Clos.</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
03/2023	Collision entre un TER et un véhicule léger, le 15 janvier 2021 sur le PN n° 44 à Péronnas (01)	R4	Sensibiliser les agents de conduite à la priorité qui doit être donnée, lorsque les conditions le permettent, d'initialiser la radio sol-train et plus généralement de réaliser les actions qui leur imposent de quitter la voie et la caténaire des yeux, en dehors de zones géographiques présentant des passages à niveau, ou tout autre facteur de risque notoire. Lors de la conception ou du reconditionnement des matériels, prendre en compte l'objectif de réduire les durées des actions pendant lesquelles l'agent de conduite n'est plus en mesure d'observer la voie et la caténaire.	Toutes EF à date de publication du rapport, soit 51 EF SNCF Réseau	Au 31/12/2024, SNCF Réseau et 14 entreprises ferroviaires ont répondu au BEA-TT en précisant des actions de sensibilisation à destination des agents de conduite. L'EPSF a ajouté dans la trame de rapport annuel de sécurité un point précis sur les actions en cours côté EF. Suivi ouvert en attente de plus de précisions. Suivi Ouvert.	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
08/2023	Collision entre un train de marchandises et un ensemble routier le 16 juin 2021 sur le PN n° 17 à Rumigny (08)	R3	Rendre disponibles les données relatives aux profils en long des infrastructures routières aux abords et au droit des passages à niveau, pour que les transporteurs routiers de voyageurs et de marchandises puissent évaluer plus aisément les capacités de franchissement des PN par leurs véhicules. Dans chaque département, fournir annuellement à la commission départementale de sécurité des passages à niveau en complément de la liste des PN à franchissement difficile ces données actualisées.	Tous GI/GIC à date de publication du rapport, soit 15 GI/GIC	Au 31/12/2024, trois gestionnaires d'infrastructure ont répondu au BEA-TT. L'EPSF a ajouté dans la trame de rapport annuel de sécurité un point précis sur les actions en cours côté EF. Suivi ouvert en attente de plus de précisions. Suivi Ouvert.	O
		R4	Porter au niveau international tout l'intérêt qu'aurait une définition partagée des performances minimales attendues pour la fixation de certains équipements portatifs, comme la barre de court-circuit et les extincteurs, présents à l'intérieur des trains et pour certains d'entre eux à l'intérieur des cabines de conduite. Dans l'attente d'une réglementation internationale harmonisée, organiser au niveau national un échange entre les constructeurs de matériels ferroviaires et les entreprises ferroviaires dans le but de faire émerger des bonnes pratiques et des solutions technologiques à court terme.	EPSF	L'EPSF proposera que ce sujet soit intégré au prochain mandat de travail de la Commission Européenne à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dont les termes devraient être préparés au premier semestre de l'année 2024. L'EPSF portera à la connaissance des constructeurs de matériels ferroviaires et des entreprises ferroviaires le contenu du rapport d'enquête et les recommandations qui en découlent à l'occasion d'une réunion de retour d'expérience qui aura lieu en 2024. Suivi Ouvert.	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
08/2023	Collision entre un train de marchandises et un ensemble routier le 16 juin 2021 sur le PN n° 17 à Rumigny (08)	R5	<p>Demander aux préfets de département, lors de la tenue des commissions départementales prévues par la mesure 10 du plan d'actions pour améliorer la sécurisation des passages à niveau du 3 mai 2019, d'insister auprès de l'ensemble des acteurs sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • partager les modifications réalisées, notamment les nouveaux relevés topographiques et les profils en long et en travers des infrastructures aux abords et au droit des PN suite à des travaux ; • étudier avant la réouverture de la route suite aux travaux les nouvelles conditions de franchissement des PN par les usagers routiers, notamment les convois exceptionnels et les transports scolaires qui peuvent utiliser des véhicules aux capacités de franchissement plus faibles qu'un véhicule léger ; • profiter de l'actualisation des diagnostics et de la mise à jour annuelle de la liste des PN à franchissement difficile pour échanger sur des éventuelles modifications de la configuration des lieux ou des circulations ; • veiller à la disponibilité des données relatives aux profils en long des infrastructures aux abords et au droit des PN, pour que les professionnels du transport routier des voyageurs et de marchandises puissent plus facilement étudier le franchissement des PN par leurs véhicules. 	DGITM	<p>La DGITM confirme que cette demande sera adressée aux Directions Départementales des Territoires via les DREAL. Par ailleurs, le sujet sera abordé à la prochaine Instance Nationale sur les passages à niveau.</p> <p>Suivi Clos.</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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	Incident entre un TGV et un autocar, le 29 mai 2022 à Bizanos (64)	R1	<p>En lien avec SNCF Réseau, étudier la possibilité de privatiser le PN 238 : - en ne conservant comme uniques utilisateurs que les riverains habitant au n° 16 de la rue de Verdun, tout en poursuivant la recherche d'autres solutions de desserte en vue d'éviter l'utilisation de ce PN par ces riverains ;</p> <p>- en réorganisant les itinéraires pour les cyclistes traversant les voies ferrées via le PN 239 ;</p> <p>- en s'étant assuré que les véhicules de service public soient en capacité de desservir les habitations et les infrastructures de la rue de Verdun sans franchir le PN 238 ;</p> <p>- en installant une barrière physique afin de redonner le statut de voie sans issue à la rue de Verdun Parallèlement, aménager le carrefour entre l'avenue de l'Yser et la rue de Verdun en mettant en place une signalisation horizontale venant renforcer la signalisation verticale, voire en créant un ou des îlots, pour améliorer la perception des voiries et de leur statut.</p>	Commune de Bizanos	<p>En date du 22 octobre 2024, un état du suivi de cette recommandation a été publiée sur le site Internet du BEA-TT.</p> <p>Des courriels d'information de la mairie de Bizanos (y compris des photos) permettent de constater la mise en œuvre d'équipements de signalisation ainsi que d'une démarche, infructueuse, de demande de cession d'une parcelle aux fins de démolition aux frais</p> <p>Suivi Clos.</p>	C

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
08/2024	la collision entre un TER et un poids lourd, le 24 février 2022, au PN n°22 à Hochfelden (67).	R2	Étudier la faisabilité technique et économique de l'installation sur des PN à SAL 4 de capteurs de fermeture sur les barrières de sortie qui permettraient la détection d'un véhicule immobilisé au droit des barrières, et la transmission de cette information aux conducteurs de train par la signalisation ferroviaire existante.	SNCF Réseau	Dans sa réponse de novembre 2024, SNCF Réseau renouvelle ses réticences vis-à-vis de la solution préconisée et informe de l'homologation du dispositif de détecteur d'obstacles au passage à niveau. Une politique de déploiement sur 15 premiers PN dont le PN22 d'Hochfelden est déjà programmée. Suivi Ouvert	O
		R3	Étudier, en fonction des emprises disponibles et des sens des circulations ferroviaires, les conditions d'éloignement latéral des poteaux supports de la caténaire les plus proches du platelage d'un PN, dans le but d'éviter qu'un véhicule routier ou que son chargement ne vienne se coincer après un choc entre ces poteaux et le train. Le cas échéant en cas d'impossibilité, étudier un éloignement longitudinal des poteaux caténaires les plus proches du platelage.	SNCF Réseau	Dans sa réponse de novembre 2024, SNCF Réseau s'engage, pour toute étude d'infrastructure nouvelle, de modifier le plan de principe applicable à toutes mes collections caténaires. Pour les installations existantes, une analyse de pertinence au cas par cas est nécessaire. Suivi Ouvert	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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	la collision entre un TER et un poids lourd, le 24 février 2022, au PN n°22 à Hochfelden (67).	R4	Étudier l'opportunité de modifier les exigences sur les matériels roulants pour réduire le risque de passage sous la rame de l'attelage automatique suite à un choc particulièrement violent. En particulier, examiner l'ajout possible de dispositif de retenue (chaînes, câbles ou autres) sur la partie externe de l'attelage automatique. Encourager au niveau européen l'inscription dans les documents d'homologation de ces exigences.	EPSF	Dans sa réponse du 6 janvier 2025, l'EPSF s'engage à relayer l'information auprès des fabricants de matériels roulants via la Fédération des Industries Ferroviaires (FIF). A l'issue des études qui seraient menées et en fonction des conclusions, l'EPSF s'engage à mettre en œuvre les suites éventuelles.	O
		R5	Avec les entreprises ferroviaires et les fabricants de matériels roulants, définir une liste d'équipements de sécurité ou de confort pour lesquels l'alimentation électrique doit perdurer après l'éventuelle destruction de l'attelage automatique suite à une collision avec un obstacle. Encourager au niveau européen l'inscription dans les documents d'homologation des exigences de maintien de l'alimentation électrique sur les équipements identifiés.	EPSF		Suivi Ouvert

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
12/2024	la collision entre un train et un véhicule routier, le 26 décembre 2022, au PN n° 13 à Ayse (74).	R1	<p>Insister au moment des formations initiales et continues des conducteurs de train, et lors des accompagnements en ligne, sur la priorité absolue à porter son attention sur la signalisation ferroviaire et l'environnement immédiat extérieur.</p> <p>Dans le cadre de la présence de nombreux écrans et voyants/indicateurs dans le poste de conduite et du risque de distraction qu'elle engendre, rappeler que l'observation de la signalisation ferroviaire et de l'environnement constitue la principale fondation de la sécurité des circulations ferroviaires confiée aux conducteurs de trains.</p>	SNCF Voyageurs	<p>Dans sa réponse de février 2025, SNCF Voyageurs s'engage à intégrer la précision visée par la recommandation dans le référentiel conducteur dès juin 2025. Le point sera également intégré dans une action de formation continue en 2026 et sera évalué par les managers. En ce qui concerne la formation initiale, ce point sera pris en compte également en 2026.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
		R2	Compléter le référentiel de conduite pour clarifier les règles d'évacuation d'urgence	SNCF Voyageurs	<p>Dans sa réponse de février 2025, SNCF Voyageurs s'engage à clarifier ce point dans le référentiel conduite dès juin 2025.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
12/2024	la collision entre un train et un véhicule routier, le 26 décembre 2022, au PN n° 13 à Ayse (74)	R3	Assurer aux conducteurs de train de voyageurs et aux agents du service commercial train une séquence pédagogique au maniement pratique des équipements nécessaires à l'ouverture de secours des portes de l'espace voyageurs systématiquement pour tous les engins moteurs qu'ils sont amenés à utiliser. Étudier l'opportunité d'ajouter un mode d'emploi (étiquette, schéma, texte, etc.) du dispositif d'ouverture de secours des portes.	SNCF Voyageurs	Dans sa réponse de février 2025, SNCF Voyageurs s'engage : <ul style="list-style-type: none"> - pour les conducteurs de trains, à rajouter dans le dossier pédagogique de la formation initiale et dans les formations complémentaires ce point en 2026 ; - pour les automoteurs Régiolis, de mettre à disposition des formateurs et des conducteurs un film pédagogiques pour réviser les connaissances ; - pour les agents d'accompagnement, à envoyer un courrier aux activités pour prise en compte dans chaque business unit lors des formations d'adaptation au poste de travail. Suivi Ouvert	O
		R4	Rappeler auprès des conducteurs de train les règles et les précautions d'intervention dans le cas d'un incendie. Tirer l'expérience de cet accident pour rappeler le circuit décisionnel qui doit être respecté vis-à-vis des demandes provenant des forces de secours.	SNCF Voyageurs	Dans sa réponse de février 2025, SNCF Voyageurs s'engage à intégrer les deux points de la recommandation dans une formation continue en 2026. Suivi Ouvert	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
12/2024	la collision entre un train de voyageurs et un poids lourd transportant une partie d'un mât d'éolienne, le 19 juin 2023, au PN n° 51 au Clerjus (88).	R5	Étudier et mettre en œuvre, sur les engins en service de la série X73500, le renforcement des fixations de la barre de court-circuit posée en cabine de conduite afin de favoriser son maintien en place en cas de collision. Étudier la nécessité d'un renforcement similaire pour les autres équipements portatifs situés en cabine (extincteurs, agrès de sécurité, etc.).	SNCF Voyageurs	Dans une réponse de mars 2025, SNCF Voyageurs s'est engagé à étudier la faisabilité du renforcement des équipements portatifs posés en cabine de conduite des X73500 avant fin juin 2026. A l'issue de l'étude une décision sera prise pour une éventuelle mise en œuvre. En ce qui concerne la tablette, SNCF voyageurs a exprimé son opinion défavorable à imposer une position unique dans la cabine de conduite compte tenu de la disparité de son utilisation en pratique. Suivi Ouvert	O
		R6	Pour tous types d'engins moteurs, étudier et installer sur les pupitres des cabines de conduite un dispositif de fixation pour le téléphone professionnel du conducteur, sur les matériels opérant sur les lignes équipées de la liaison GSM-GFU, ainsi que pour la tablette.	SNCF Voyageurs	Dans une réponse de mars 2025, SNCF Voyageurs s'est engagé à étudier la faisabilité d'un dispositif de fixation pour le téléphone sur les matériels opérant sur les lignes équipées de la liaison GSMGFU avant fin juin 2026 sans remettre en cause les études en cours en réponse à la recommandations R2 de l'accident de Boulzicourt (08). Suivi Ouvert	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
12/2024	la collision entre un train de voyageurs et un poids lourd transportant une partie d'un mât d'éolienne, le 19 juin 2023, au PN n° 51 au Clerjus (88).	R7	Rappeler aux agents de conduite et aux agents circulation que l'assurance pour le conducteur de la mise en œuvre effective de la protection d'obstacle ne peut résulter que d'une confirmation explicite de la part de l'AC ; que cette confirmation est par conséquent impérative ; et qu'un simple accusé de réception d'une demande de protection d'obstacle n'implique aucunement sa mise en œuvre.	SNCF Voyageurs SNCF Réseau	SNCF Réseau a répondu en avril 2024 en s'engageant à compléter deux textes (DC1503 et DC3791) pour préciser que la protection d'obstacle doit être formellement confirmée au demandeur, une fois sa mise en œuvre réalisée. Dans sa réponse de mars 2025, SNCF Voyageurs s'engage à réaliser lors des entraînements 2026 une action pour préciser les points visés par la recommandation. Suivi Ouvert	O
		R8	Identifier la fréquence la plus pertinente pour l'entraînement des agents de conduite aux gestes d'urgence, aux avis à lancer lors de la présence d'un obstacle sur la voie et à l'évaluation des situations nécessitant de mettre en œuvre la procédure de couverture d'obstacle, et introduire cette fréquence dans la programmation de leur formation continue. Lors des accompagnements en ligne par l'encadrement de proximité, entraîner régulièrement les agents de conduite aux gestes d'urgence et aux avis à lancer lors de la présence d'un obstacle sur la voie, et à évaluer les situations nécessitant de mettre en œuvre la procédure de couverture d'obstacle.	SNCF Voyageurs	Dans sa réponse en mars 2025, SNCF Voyageurs s'est engagé à ce qu'un scénario d'entraînement abordant la protection d'obstacle soit abordé en 2026 dans le cadre de la certification (cycle triennal) des conducteurs. Suivi Ouvert	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
12/2024	la collision entre un train de voyageurs et un poids lourd transportant une partie d'un mât d'éolienne, le 19 juin 2023, au PN n° 51 au Clerjus (88).	R9	Mettre en place une veille sur l'ensemble de l'encadrement des conducteurs de trains pour garantir que les éventuelles déclinaisons locales des règles établies ne dégradent pas le niveau de sécurité garanti par les textes réglementaires. Identifier la prise d'initiative locale modifiant une règle prescrite comme un danger dans le registre des dangers de l'entreprise, déterminer et mettre en œuvre des mesures de couverture du risque permettant de s'assurer de la non-dégradation du niveau de sécurité.	SNCF Voyageurs	Dans sa réponse en mars 2025, SNCF Voyageurs a analysé la situation et s'engage à communiquer un courrier formel du Directeur Sécurité rappelant qu'une règle locale ne peut pas déroger aux textes opposables et ne doit en aucun cas dégrader le niveau de sécurité. Ce courrier sera adressé aux directeurs d'Activités avant fin juin 2025. Suivi Ouvert	O
		R10	Compte tenu des enjeux de sécurité, revoir l'organisation d'une part de l'établissement du document de préparation des réunions « J+1 », d'autre part de la validation du rapport d'analyse causale, pour faire en sorte qu'un regard extérieur non impliqué localement dans le contexte de l'événement puisse contribuer à dégager des pistes d'amélioration. Pour les événements comportant la présence d'un obstacle à la circulation des trains, évaluer systématiquement, dans le cadre des réunions « J+1 » et des RAC, les mesures prises par les intervenants depuis la perception de la présence de l'obstacle jusqu'à l'obtention de l'assurance que l'obstacle est protégé.	SNCF Réseau	SNCF Réseau a répondu en avril 2025 en rappelant les principes de déclenchement des réunions « J+1 » en précisant notamment le principe du regard extérieur apporté par les participants conviés. Suivi Ouvert	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : 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*
12/2024	la collision entre un train de voyageurs et un poids lourd transportant une partie d'un mât d'éolienne, le 19 juin 2023, au PN n° 51 au Clerjus (88).	R11	Amender l'application « Portail DPX » pour faire en sorte qu'un refus éventuel d'une première version du document de retour d'expérience par un expert sécurité soit explicitement signalé au décideur dans cette application en accompagnement de la seconde version proposée à son approbation, et signalé en parallèle à la hiérarchie de l'expert sécurité. Lorsque l'événement concerné présente un haut potentiel de gravité ou d'apprentissage, ou est de nature à intéresser l'encadrement, mettre en œuvre un partage du retour d'expérience avec l'ensemble de l'encadrement de l'entité dirigée par le décideur.	SNCF Voyageurs	Dans sa réponse de mars 2025, SNCF Voyageurs s'engage à modifier l'outil pour envoyer une notification automatique au décideur en cas de commentaire de l'analyse par l'expert sécurité. Cette évolution est prévue d'être mise en production avant fin 2025. En ce qui concerne le partage du retour d'expérience avec l'encadrement, une information sera réalisée aux experts territoriaux avant fin 2025. Suivi Ouvert	O
		R12	Vérifier sans délais l'adéquation du passage à niveau n° 51 aux différents profils-types définis dans l'article 12 de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié. - En cas de non-adéquation, adresser immédiatement au service instructeur de la préfecture des Vosges une mise à jour de la liste des PN à franchissement difficile du département intégrant le passage à niveau n° 51.	SNCF Réseau	En réponse à cette recommandation immédiate, SNCF Réseau a confirmé l'inadéquation du profil routier du PN considéré aux différents profils types définis dans l'article 12 de l'arrêté du 4 mai 2006. En conséquence, une mise à jour de la liste des PN à franchissement difficile comportant le PN 51 a été adressée à la préfecture des Vosges le 21 août 2023. Suivi Clos	C

* C = Close ; O = Ouverte