



SUIVI DES ACTIONS MISES EN OEUVRE
PAR LES ACTEURS DU SYSTEME FERROVIAIRE
À LA SUITE DES RECOMMANDATIONS
FORMULEES PAR LE BEA-TT

Bilan au 31/12/2025

Ce document présente le suivi au 31/12/2025 des actions mises en œuvre faisant suite aux recommandations émises par le BEA-TT à l'attention des acteurs du secteur ferroviaire.

Rapports publiés en 2006

Légende code : Suivi Clos = C ; Suivi Ouvert = O

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 2025	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 tard en juin 2026.</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

Rapports publiés en 2010

Légende code : Suivi Clos = C ; Suivi Ouvert = O.

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 2025	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	Malgré les sollicitations de la Commune de Nevers par la DGITM en février 2023 et en mars 2024, aucune information nouvelles sur l'avancement de la mise en œuvre de cette action n'a pu être obtenue. Aucune information n'est parvenue à l'EPSF en 2025, conformément au document de suivi 2024, l'action est présumée menée et le suivi est désormais clos. Suivi Clos	C

Rapports publiés en 2015

Légende code : Suivi Clos = C ; Suivi Ouvert = O.

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 2025	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 2026 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 2026 avant clôture du suivi le cas échéant. Suivi Ouvert	O

Rapports publiés en 2016

Légende code : Suivi Clos = C ; Suivi Ouvert = O.

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 2025	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>Pas d'information complémentaire en 2025.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

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 2025	Code
04/2019	Heurt d'un piéton par un train sur un passage planchéié le 22 février 2018 en gare d'Écomoy (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. En 2025, l'expérimentation est toujours en cours et le plan de déploiement reste en attente. Suivi Ouvert.	O
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	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,	O

					<p>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>	
12/2019	<p>Étude Les accidents mortels par intrusion sur le domaine ferroviaire</p> <p>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 2025, SNCF Réseau a informé l'EPSF sur l'avancement des actions décidées à l'issue du contrôle mené sur la thématique de la sécurisation des emprises. Ces actions ont concernés la rédaction et la diffusion d'une méthodologie d'identification des zones à risque ainsi que la mise en place d'une évaluation de la performance de ces mêmes zones.</p> <p>En 2026, l'amélioration de la saisie dans GAIA des données de clôtures installées lors d'opérations d'investissement doit aboutir par l'évolution du référentiel et son déploiement alors que le traitement des zones à risque selon la méthodologie définie est attendu pour fin 2030.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O

12/2019	<p>Étude Les accidents mortels par intrusion sur le domaine ferroviaire</p> <p>Analyse des accidents en 2015 et 2016 et des politiques de prévention</p>	R3	<p>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.</p>	<p>Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer - DGITM</p>	<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>Pas d'information complémentaire en 2025</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
---------	--	----	--	--	---	---

Rapports publiés en 2021

Légende code : Suivi Clos = C ; Suivi Ouvert = O.

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 2025	Code
05/2021	Enrayage d'un essieu sur train de fret entre Romilly-sur-Seine et Troyes (10)	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 en 2024</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. Pas d'information complémentaire en 2025</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>Pas d'information complémentaire en 2025.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O
--	--	--	--	---	---	---

07/2021	<p>Dépassement de vitesse autorisée par un TGV sur la ligne BPL à La Milesse (72) le 22/12/2019</p> <p>Dépassement de vitesse autorisée par un TGV sur la ligne BPL à La Milesse (72) le 22/12/2019</p>	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 2026 avant clôture du suivi le cas échéant. 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 2026 avant clôture du suivi le cas échéant. Suivi Ouvert.</p>	O
07/2021	Dépassement de vitesse autorisée par un TGV sur la ligne BPL à La Milesse (72)	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 2026 avant clôture du suivi le cas échéant. 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>	O

					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 2026 avant clôture du suivi le cas échéant. Suivi Ouvert.	
--	--	--	--	--	---	--

Rapports publiés en 2022

Légende code : Suivi Clos = C ; Suivi Ouvert = O.

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 2025, la reprise du référentiel de conception des LGV IN3278 initialement fixée au 31/12/2023, a été reportée au 31/12/2025.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	O
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</p>	C

					transmises à l'EPSF. En 2024 la méthodologie de veille a été définie. Les autres actions ont été mises en œuvre et les éléments de preuve transmis. Suivi Clos	
07/2022	Heurt d'agents de maintenance de l'infrastructure par un TER à Schiltigheim (67) le 18 mars 2020	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	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. 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. Les compléments relatif à cette veille ont été effectués. Suivi Clos.	C
		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	SNCF Réseau s'est engagé sur trois actions : <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. Le sujet a été intégré à la mission Nos vies, Notre priorité dont le volet « Diminuer à la source le risque de heurt par un train » reprend deux actions spécifiques d'une part sur	O

					<p>la digitalisation des échanges entre AC et Responsable de planche travaux et d'autre part, sur le déploiement du module de gestion des protections travaux MGPT et l'assurance de son utilisation pour des demandes à J-1.</p> <p>Suivi Ouvert.</p>	
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 auditable	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>La publication du document MT02070 initialement attendue fin 2025, est repoussée fin 2026.</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

Rapports publiés en 2023

Légende code : Suivi Clos = C ; Suivi Ouvert = O.

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 31/12/2025, 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
02/2023	Déraillement d'un train de fret le 17/09/2020 à Corbonod (01)	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 31/12/2025, 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
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, l'EPSF a reçu l'information sur les aménagements qui ont consisté à changer la vitesse de franchissement de 80 à 30km/h.</p> <p>Pas d'information complémentaire en 2025. Suivi ouvert en attente d'éléments de confirmation. Suivi Ouvert.</p>	O

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 action en cours côté EF. Suivi Ouvert.	O
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 action en cours côté EF. Suivi Ouvert.	O
08/2023	Collision entre un train de marchandises et un ensemble routier, le 16 juin 2021 sur le PN n° 17 à Rumigny (08)	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 a porté 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 en 2024 L'EPSF porte ce sujet d'attention à toute occasion favorable dans le cadre des travaux de concertation sur les normes pouvant concernée ce sujet. En 2025, ce fut le cas pour la norme EN 14033-1 concernant les engins de travaux. 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)	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	Par courrier de réponse au BEA-TT de décembre 2025, la métropole de Saint-Étienne a confirmé la mise en place de la protection physique demandée par la recommandation. Suivi Clos	C
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 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 de 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
12/2023	Chute d'un camion-benne sur les voies ferrées depuis un pont-route, le 2 juin 2022 à Saint-Chamond (42)	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 de 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	O

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
12/2023	Chute d'un camion-benne sur les voies ferrées depuis un pont-route, le 2 juin 2022 à Saint-Chamond (42)	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 de 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

Rapports publiés en 2024

Légende code : Suivi Clos = C ; Suivi Ouvert = O.

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>Pas d'information complémentaire en 2025.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
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'en 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</p>	C

					production) n'ont pas vocation à superviser l'état des circulations mais bien celui du réseau. Aucune action n'est prévue en conséquence Suivi Clos.	
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. Pas d'information complémentaire en 2025 Suivi Ouvert.	O
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	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 a proposé au BEA-TT qu'il puisse intervenir lors de la réunion de retour d'expérience du 12 décembre 2024. Le BEA-TT a pu présenter l'événement lors d'une réunion de retour d'expérience Système en décembre 2024. Suivi Clos	C

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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>La publication de la recommandation EPSF « Enregistrement des événements liés à la sécurité des circulations Dispositions à bord des mobiles » a eu lieu au mois d'octobre 2025.</p> <p>Suivi Clos</p>	C
03/2024	l'incendie du train de travaux, le 28 mai 2021, à Saint-Hilaire-Bonneval (87).	R6	Revisiter les conditions de maintien en condition opérationnelle des détecteurs de boites 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	<p>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.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

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	<p>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.</p> <p>La recommandation n'est pas acceptée par SNCF Réseau tout en précisant les actions menées.</p> <p>Suivi Clos</p>	C
08/2024	la collision entre un TER et un poids lourd, le 24 février 2022, au PN n°22 à Hochfelden (67).	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 caténaux les plus proches du platelage.	SNCF Réseau	<p>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 caténaux. Pour les installations existantes, une analyse de pertinence au cas par cas est nécessaire.</p> <p>Le plan de principe reprenant les modifications annoncées a été publié en 2025.</p> <p>Suivi Clos</p>	C

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
08/2024	la collision entre un TER et un poids lourd, le 24 février 2022, au PN n°22 à Hochfelden (67).	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	Pas d'information complémentaire à formuler en 2025 Suivi Ouvert	O

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. 	SNCF Réseau SNCF Gares & Connexions SNCF Voyageurs	<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 2024, 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 biennuelles réalisées entre SNCF Réseau (DSSR) et l'EPSF afin d'en garantir la sécurisation.</p> <p>Pas d'information complémentaire en 2025</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
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	<p>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).</p>	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>Aucune action spécifique n'aura lieu en cohérence avec la réponse</p> <p>Suivi Clos</p>	C

08/2024	le heurt de deux piétons par un train de fret, le 14 novembre 2022, sur une TVP en gare de Donchery (08).	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>Pas d'information complémentaire en 2025</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
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	<p>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 engendrées par ce projet au cours du premier trimestre 2025.</p> <p>Pas d'information complémentaire en 2025</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
08/2024	le heurt de deux piétons par un train de fret, le 14 novembre 2022, sur une TVP en gare de Donchery (08).	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	<p>Dans sa réponse de novembre 2024, SNCF Gare et Connexions informe le BEA-TT que les éléments de cette recommandations 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.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

08/2024	le heurt de deux piétons par un train de fret, le 14 novembre 2022, sur une TVP en gare de Donchery (08).	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	<p>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.</p> <p>Pas d'information complémentaire en 2025</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
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	<p>Dans sa réponse de novembre 2024, SNCF 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.</p> <p>Pas d'information complémentaire en 2025</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

12/2024	la collision entre un train et un véhicule routier, le 26 décembre 2022, au PN n° 13 à Ayse (74).	R1	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. 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.	SNCF Voyageurs	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. L'intégration des différents points a été effectué en 2025. Suivi Clos	C
12/2024	la collision entre un train et un véhicule routier, le 26 décembre 2022, au PN n° 13 à Ayse (74).	R2	Compléter le référentiel de conduite pour clarifier les règles d'évacuation d'urgence	SNCF Voyageurs	Dans sa réponse de février 2025, SNCF Voyageurs s'engage à clarifier ce point dans le référentiel conduite dès juin 2025. Clarification du référentiel effectué en 2025. Suivi Clos	C
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 : - 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. L'ajout au dossier pédagogique et la mise à disposition d'un film pédagogique ont été effectués en 2025. Suivi Ouvert	O

12/2024	la collision entre un train et un véhicule routier, le 26 décembre 2022, au PN n° 13 à Ayse (74).	R4	<p>Rappeler auprès des conducteurs de train les règles et les précautions d'intervention dans le cas d'un incendie.</p> <p>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.</p>	SNCF Voyageurs	<p>Dans sa réponse de février 2025, SNCF Voyageurs s'engage à intégrer les deux points de la recommandation dans une formation continue en 2026.</p> <p>Les deux précisions ont été ajoutées en 2025 dans une formation continue</p> <p>Suivi Clos</p>	C
---------	---	----	---	----------------	--	---

12/2024	le déraillement du train TEVO de substitution de voie, le 17 janvier 2024, sur la base technique de Saint-Florentin-Vergigny (89).	R1	Veiller sur les bases arrière, lieux de production ferroviaire, au bon état et à la propreté des pistes de cheminement, à la mise en place de signaux conformes à la réglementation et à la mise en place d'éléments constitutifs de la base vie et de zones de stationnement de manière à maîtriser le risque de heurt par une circulation ferroviaire. Intégrer dans les critères de choix du positionnement de la base arrière, par rapport à la zone de chantier, la volonté de limiter la distance à parcourir pour maîtriser les risques vis-à-vis de la sécurité de l'exploitation ferroviaire et du personnel.	SNCF Réseau	Dans sa réponse d'avril 2025, SNCF Réseau a mis en avant la mise en œuvre d'un axe de transformation de ses bases arrière visant à leur industrialisation. Cet axe passera par la définition de standard et un schéma directeur permettra également une anticipation des besoins, un meilleur suivi et une meilleure maintenance des sites garantissant ainsi leur pérennité. Les éléments de preuve concernant le standard base arrière et le schéma directeur ont été transmis en 2025 Suivi Clos	C
12/2024	le déraillement du train TEVO de substitution de voie, le 17 janvier 2024, sur la base technique de Saint-Florentin-Vergigny (89).	R2	Concevoir des processus de production et supports pour toutes les opérations de manœuvre courantes, notamment de trains lourds sur les bases arrière avant leur mise en service.	ETF Services	Dans sa réponse d'avril 2025, ETF services a confirmé avoir mis en place plusieurs actions afin de garantir la sécurité et la conformité des manœuvre notamment celles concernant les trains lourds opérant sur les bases arrière. Ces actions portent sur la conception de processus de production pour les manœuvres courants les supports documentaires et la formation et sensibilisation des opérateurs. Suivi Clos	C
12/2024	le déraillement du train TEVO de substitution de voie, le 17 janvier 2024, sur la base technique de Saint-Florentin-Vergigny (89).	R3	Intégrer dans les briefings réalisés sur les bases arrière, l'importance de l'anticipation des situations dégradées prévisibles comme le traitement des problématiques induites par le retard du train à traiter et la prise en compte de l'état de fatigue d'opérateurs. Insister sur l'absolue nécessité de mettre en œuvre les processus de production dans le respect des règles de sécurité.	SNCF Réseau ETF Services	Dans sa réponse d'avril 2025, SNCF Réseau rappelle que les standards briefings de SNCF Réseau prévoient déjà de refaire un point pour tout modification d'organisation ou d'aléa. Les exigences de ces briefings ont par ailleurs été repris à destination des prestataires externes au travers de Sécubox dans le cadre du programme « Nos vies, notre priorité ». Dans sa réponse d'avril 2025, ETF services a confirmé avoir pris plusieurs mesures pour garantir que l'anticipation des situations dégradées, la gestion du stress ou de la fatigue des opérateurs soient pris en compte dans les briefings dans le cadre des opérations sur les bases arrière. Les éléments sur « les exigences du briefing au pied de l'opération » ont été transmis en 2025 Suivi Clos	C

12/2024	le déraillement du train TEVO de substitution de voie, le 17 janvier 2024, sur la base technique de Saint-Florentin-Vergigny (89),	R4	Consolider le management opérationnel sur les bases arrière pour garantir la mise en œuvre des processus de production dans le respect scrupuleux des règles.	ETF Services	Dans sa réponse d'avril 2025, ETF services a confirmé avoir mis en place plusieurs actions visant à renforcer la supervision et à garantir le respect scrupuleux des processus de production dans le cadre des opérations sur les bases arrière à travers notamment le renforcement du management de proximité, la formation continue et la sensibilisation de l'encadrement travaux. Suivi Clos	C
12/2024	le déraillement du train TEVO de substitution de voie, le 17 janvier 2024, sur la base technique de Saint-Florentin-Vergigny (89).	R5	Redéfinir des modes de contrôle sécurité efficaces et rigoureux pour chaque exploitant et des modes de contrôles communs et réguliers sur les bases arrière pour améliorer leur niveau de sécurité en s'assurant notamment des conditions minimales en matière de compétences des personnels en charge des contrôles sécurité.	SNCF Réseau ETF Services	Dans sa réponse d'avril 2025, SNCF Réseau s'engage sur les trois prochaines années à un programme managérial visant à performer les résultats sécurité des convois du GI. Plusieurs thématiques incluses dans un label « Convoi du GI » prévoient de répondre aux enjeux de cette recommandation. Le déploiement du label « Convoi du Gi » concernera tous les métiers de SNCF Réseau ainsi que ses partenaires des entreprises extérieures ou du groupe SNCF Dans sa réponse d'avril 2025, ETF services a confirmé avoir mis en place plusieurs mesures afin de garantir un contrôle rigoureux et régulier, ainsi que des conditions minimales de compétences des personnels en charge des contrôles sécurité. Suivi Ouvert	C
12/2024	le déraillement du train TEVO de substitution de voie, le 17 janvier 2024, sur la base technique de Saint-Florentin-Vergigny (89).	R6	Vérifier que les textes structurant la sécurité de l'exploitation ferroviaire applicables sur les bases arrière sont pris en compte pour l'établissement des contrats écrits par SNCF R et que les acteurs du management de la sécurité les maîtrisent.	SNCF Réseau ETF Services	Dans sa réponse d'avril 2025, SNCF Réseau s'engage à rappeler aux responsables marchés et aux acteurs du management de la sécurité sur les bases arrière de s'assurer de la bonne adéquation entre les marchés et les textes régissant la sécurité de l'exploitation ferroviaire en bases arrière. Dans sa réponse d'avril 2025, ETF services a confirmé entreprendre une révision systématique de ses contrats. Cette révision vise à garantir que les textes législatifs et réglementaires relatifs à la sécurité ferroviaire, notamment ceux applicables aux bases arrière sont intégrés et clairement définis dans les clauses contractuelles.	C

					Suivi Clos	
12/2024	le déraillement du train TEVO de substitution de voie, le 17 janvier 2024, sur la base technique de Saint-Florentin-Vergigny (89).	R	<p>Recommandation immédiate en trois points :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sans délai, assurer que les agents en charge de réaliser les manœuvres sur le site de St-Florentin-Vergigny utilisent les poste de radio conformes - Assurer que les clauses contractuelles soient cohérentes avec les règles de sécurité - Vérifier la situation sur l'ensemble des sites analogues et procéder aux redressements nécessaires 	SNCF Réseau	<p>Dans sa réponse de juin 2024, SNCF confirme que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les postes radio utilisés aujourd'hui sur la base de St Florentin sont des postes homologués SNCF Réseau conformes à la réglementation - les marchés de travaux indiquent l'obligation d'appel à prestataire qualifié. Le livret technique IG97914 traite du prestataire et donneur d'ordre avec obligation d'utilisation de matériel homologué par SNCF Réseau. Par ailleurs, un flash établi à l'issue de l'événement rappelle les conditions d'usage des radios pour les mouvements de manœuvre guidés - un recensement de la situation a été effectué sur l'ensemble des bases arrières des chantier de régénération (sites analogues) <p>Suivi Clos</p>	C

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. Pas d'information complémentaire en 2025 Suivi Ouvert	O
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).	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). Pas d'information complémentaire en 2025 Suivi Ouvert	O
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 entrainements 2026 une action pour préciser les points visés par la recommandation. Pas d'information complémentaire en 2025 Suivi Ouvert	O

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).	R8	<p>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.</p> <p>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.</p>	SNCF Voyageurs	<p>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.</p> <p>Pas d'information complémentaire en 2025</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
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	<p>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.</p>	SNCF Voyageurs	<p>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.</p> <p>Courrier transmis en 2025</p> <p>Suivi Clos</p>	C
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).	R10	<p>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.</p> <p>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.</p>	SNCF Réseau	<p>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.</p> <p>Pas d'information complémentaire en 2025</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

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	<p>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 décisionnaire dans cette application en accompagnement de la seconde version proposée à son approbation, et signalé en parallèle à la hiérarchie de l'expert sécurité.</p> <p>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 décisionnaire.</p>	SNCF Voyageurs	<p>Dans sa réponse de mars 2025, SNCF Voyageurs s'engage à modifier l'outil pour envoyer une notification automatique au décisionnaire 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.</p> <p>Partage effectué en 2025</p> <p>Suivi Clos</p>	C
---------	---	-----	---	----------------	---	---

Rapports publiés en 2025

Légende code : Suivi Clos = C ; Suivi Ouvert = O.

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 2025	Code
01/2025	l'incendie aux abords des voies suite au passage d'un train le 14 juillet 2022 à Graveson (13)	R1	<p>Identifier dans les zones à risque d'incendie, sur les lignes hors LGV, les endroits où un passage rapide des véhicules lourds de secours de part et d'autre des voies serait nécessaire et n'est pas possible. Le cas échéant, étudier la possibilité de traverser les voies par ces engins avec des solutions provisoires et rapides, sans dégradation des voies. Ces études pourraient être menées avec le SDIS et les collectivités territoriales.</p> <p>Dans la zone de la Montagnette, étudier la possibilité d'installer une traversée des voies ferrées pour faciliter la lutte contre les incendies. Une solution, de type plateforme d'enraillement en lieu et place d'un ancien passage à niveau supprimé, et qui serait utilisé par les pompiers seuls ou les services de SNCF Infra1 moyennant les mesures de sécurité adéquates, pourrait être étudiée en collaboration avec le SDIS et les collectivités territoriales locales</p>	SNCF Réseau	<p>Par courrier de réponse au BEA-TT, SNCF Réseau s'est engagé à mener une étude des moyens amovibles de traversée des engins.</p> <p>L'échéance est fixée au 31/12/2026</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
01/2025	l'incendie aux abords des voies suite au passage d'un train le 14 juillet 2022 à Graveson (13)	R2	<p>Remplacer les DBC de 3^e génération restant par des DBC/DFS de 4^e génération, conformément à la décision de la commission produit de SNCF Réseau du 08 octobre 2024.</p> <p>Étudier la possibilité de réduire la distance entre les DBC/DFS sur des zones sensibles aux risques d'incendie et traversées par des convois Fret</p> <p>Étudier la possibilité dans ces mêmes zones d'abaisser les seuils de détection des DFS et d'assurer un chaînage des informations entre les DBC/DFS.</p> <p>Mettre en œuvre les conclusions et recommandations du rapport final du JNS "Consequences of unintended brake applications with LL blocks".</p>	SNCF Réseau	<p>Par courrier de réponse au BEA-TT, SNCF Réseau a confirmé le remplacement des DBC de 3^e génération restant par des DBC/DFS de 4^e génération à échéance 2030.</p> <p>Par ailleurs aucune autre action spécifique n'est prévue à engagée.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

01/2025	l'incendie aux abords des voies suite au passage d'un train le 14 juillet 2022 à Graveson (13)	R4	<p>Renforcer la surveillance par les conducteurs de leur train et des autres circulations.</p> <p>Informers les conducteurs sur les conséquences potentielles d'un blocage de frein avec des semelles LL.</p> <p>Modifier les conditions d'application d'une surcharge :</p> <ul style="list-style-type: none"> de façon systématique réaliser la surcharge avant les essais de freins et toujours attendre son élimination avant de partir en ligne ; à généraliser dans certaines conditions de départ de train (arrêt prolongé, immobilisation importante, variations thermiques importantes hiver/été) et toujours attendre son élimination. <p>Mettre en œuvre les conclusions et recommandations du rapport final du JNS "Consequences of unintended brake applications with LL blocks".</p>	<p>HEXAFRET</p> <p>EPSF</p>	<p>Au 31/12/2025, Aucune réponse d'HEXAFRET n'était disponible.</p> <p>Par courrier de réponse au BEA-TT, l'EPSF s'est engagé à transmettre le rapport d'enquête aux entreprises concernées ainsi que de prévoir une présentation en réunion de retour d'expérience.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	/
01/2025	l'incendie aux abords des voies suite au passage d'un train le 14 juillet 2022 à Graveson (13)	R5	<p>Étudier l'intérêt et la possibilité de modifier la surcharge à une valeur supérieure à 5,4 bar.</p> <p>Les propositions pourront être partagées au sein de Groupes de Travail pilotés par l'EPSF.</p>	<p>HEXAFRET</p> <p>EPSF</p>		/
01/2025	l'incendie aux abords des voies suite au passage d'un train le 14 juillet 2022 à Graveson (13)	R6	<p>Au-delà des travaux menées dans le cadre du JNS « Consequences of unintended brake applications with LL blocks », étudier des expérimentations visant à améliorer la détection d'anomalies du système de freinage :</p> <ul style="list-style-type: none"> au départ : par exemple un système d'aide et de contrôle de la bonne réalisation des essais de freins afin de détecter des anomalies ; en ligne compte tenu des conséquences potentielles liées aux capacités thermiques des semelles LL (par exemple capteurs de températures et de pressions...). <p>Les propositions pourront être partagées au sein de Groupes de Travail pilotés par l'EPSF.</p>	<p>HEXAFRET</p> <p>EPSF</p>		/

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 2025	Code
03/2025	la mise en danger de personnes lors de la détresse d'un train de voyageurs le 25 juin 2023 à Nuits (89))	R1	<p>Mettre en cohérence les procédures opérationnelles avec celles de SNCF Réseau.</p> <p>Finaliser les procédures partiellement décrites et actualiser ce qui doit l'être.</p> <p>Agir pour favoriser le respect des procédures, définir une stratégie de traitement des situations d'urgence et en tester l'efficacité régulièrement.</p>	OSLO	<p>Par courrier de réponse au BEA-TT, l'entreprise OSLO a confirmé avoir adapté son organisation aux exigences de des plans d'intervention de sécurité. Les procédures relatives aux transbordements/évacuations seront testées lors d'un exercice en situation réelle. Un retour d'expérience sera réalisé et les procédure seront adaptées si nécessaire</p> <p>Concernant la mise à jour des procédures visées, les adaptations ont été effectuées et un audit interne sur le processus documentaire et de l'information a été mandaté pour octobre 2025.</p> <p>Enfin plusieurs actions d'intégration des situations d'urgence, de veille sur les actions d'évacuation/transbordement er d'animation des astreintes ont été programmées en 2025.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
03/2025	la mise en danger de personnes lors de la détresse d'un train de voyageurs le 25 juin 2023 à Nuits (89))	R2	<p>Définir précisément le cadre d'intervention, les compétences et les limites géographiques de l'engagement des astreintes de SNCF V. Veiller à ce que ses filiales s'organisent en conséquence et en cohérence avec ce cadre.</p>	SNCF V	<p>Par courrier de réponse au BEA-TT, SNCF V a confirmé avoir mis en place des astreintes dont les compétences et les limites d'intervention sont clairement définies par la documentation prescrite.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

03/2025	la mise en danger de personnes lors de la détresse d'un train de voyageurs le 25 juin 2023 à Nuits (89))	R3	<p>Mettre en place un système de contrôle qualité sécurité capable de détecter des situations d'immixtion ou de non-respect des prérogatives des agents en charge de la sécurité des circulations lors des interventions des gestionnaires de crise territoriaux et nationaux.</p> <p>Associer à la démarche de contrôle un retour d'expérience systématique pour toute situation dont le traitement aura été différent des règles établies.</p>	SNCF R	<p>Par courrier de réponse au BEA-TT, SNCF Réseau a renouvelé les observations formulées lors de la consultation.</p>	O
03/2025	la mise en danger de personnes lors de la détresse d'un train de voyageurs le 25 juin 2023 à Nuits (89))	R4	<p>Veiller à l'application du document DC 4380 pour garantir que les informations circulant entre les gestionnaires de crise et les intervenants présents sur les lieux, transitent systématiquement par le régulateur pour une situation ayant lieu en pleine ligne ou par l'AC pour un événement situé dans les limites territoriales de la gare.</p> <p>Pour gérer la détresse d'un train de voyageurs ayant demandé le secours en tenant compte de l'instabilité de la situation, créer une fiche dans le document DC 01503 imposant la mise en place de marche prudente pour toute circulation dépassant ou croisant le train en détresse.</p> <p>Intégrer dans le document DC 2611 ou créer un document traitant des règles d'intervention des forces de police ou de gendarmerie.</p>	SNCF R	<p>Par ailleurs, en réponse aux différents sujets mis en avant dans ces deux recommandations, SNCF Réseau a inscrit dans sa feuille de route 2025/2026 un ensemble d'actions portant sur différents volets (Procédures, Interfaces avec les EF et services de secours, Organisations).</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
03/2025	la mise en danger de personnes lors de la détresse d'un train de voyageurs le 25 juin 2023 à Nuits (89))	R5	<p>Réaliser un retour d'expérience sur l'événement pour expliciter et promouvoir cette règle pour l'ensemble des agents du groupe quel que soit leur grade..</p>	Groupe SNCF	<p>Par courrier au BEA-TT, SNCF Voyageurs a confirmé que sur son périmètre la politique Sécurité, signée par tous les membres du comité exécutif de SNCF Voyageurs a été diffusée à l'ensemble des salariés.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O

03/2025	la mise en danger de personnes lors de la détresse d'un train de voyageurs le 25 juin 2023 à Nuits (89))	R6	Réaliser un retour d'expérience sur l'événement pour rappeler les règles à respecter rigoureusement pour toute intervention en milieu ferroviaire. Cette démarche impliquera nécessairement la Direction Générale de la Police Nationale, la Direction Générale de Gendarmerie, les Commandements des Bataillons des Sapeurs Pompiers de Paris et des Marins-Pompiers de Marseille, et l'Association des Maires de France pour les Policiers Municipaux.	SNCF R Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion de Crise	<p>Par courrier de réponse au BEA-TT, SNCF Réseau a confirmé que dans le cadre des animations réalisées auprès des différentes instances externes (BSPP, DGSI, Gendarmerie, Police...) sera réaliser un focus sur cet évènement pour illustrer le risque ferroviaire et rappeler les conditions et mesures de sécurité à respecter lors d'interventions en milieu ferroviaire. L'intégration de ce focus au sein d'un dispositif d'animation régulier garantira une continuité dans la transmission du message</p> <p>Suivi Ouvert</p>	○
---------	--	----	--	--	--	---

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 2025	Code
04/2025	le déraillement d'un train de fret suite à rattrapage le 11 février 2024 à Metz-Sablon (57)	R1	<p>Recenser les situations ne respectant pas la DES 207 Rectif n° 3 de 10/2000 quant à la distance entre le carré violet (Cv) et le premier panneau de block. Le cas échéant, étudier la manière de couvrir le risque d'une mauvaise application de la Marche à Vue par le conducteur en appliquant les mesures progressives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • a minima, conditionner par voie de réglementation d'exploitation l'ouverture des Cv donnant accès aux voies principales (VP) à la libération des circuits de voie de la voie principale en amont du premier panneau de block ; • en fonction d'une analyse de risque prenant en compte le contexte local notamment la visibilité du signal, la distance d'implémentation depuis le point d'aiguillage, conditionner techniquement l'ouverture des Cv donnant accès aux VP à la libération des circuits de voie de la voie principale en amont du premier panneau de block ; • dans le cas d'une modernisation de la signalisation notamment la régénération de poste d'aiguillage, équiper les panneaux lumineux donnant accès aux VP des indications de block (BAL, ETCS...), de leurs systèmes d'appui (répétition, KVB, ETCS...). 	SNCF Réseau	<p>Par courrier de réponse au BEA-TT, SNCF Réseau a précisé qu'une étude de criticité sur les itinéraires similaires à la situation de Metz-Sablon visant à définir les modifications éventuelles à porter aux installations concernées et leur priorisation dans un souci coût/efficacité. Les résultats de cette étude sont attendus pour fin juin 2026.</p> <p>S'agissant du point 3 de cette recommandation, l'IG3035 fera l'objet d'une réécriture et mise en cohérence avec le référentiel IG93267.</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
04/2025	le déraillement d'un train de fret suite à rattrapage le 11 février 2024 à Metz-Sablon (57)	R2	<p>Améliorer les modalités de gestion des circulations par les commandes centralisées du réseau (CCR), pour une meilleure collaboration avec les acteurs du terrain :</p> <ul style="list-style-type: none"> • lever sans délai la rétention d'un train dès qu'une situation évolue / mise en marche des trains le plus vite possible (chef de service (CS) vers agents de circulation (AC)) ; • mettre en place entre les AC de deux secteurs contigus une communication orale systématique (cf. §11.1 de la DC 1510) pour s'assurer de l'intérêt de l'expédition d'un train d'un secteur circulation vers l'autre ; • améliorer la connaissance réciproque des AC, du chef de circulation de la CCR et des acteurs des postes éloignés afin de mieux partager les particularités locales, les informations et coordonner leurs actions ; 	SNCF Réseau	<p>Par courrier de réponse au BEA-TT, SNCF Réseau a maintenu la réponse formulée sur la version projet et ne suivra pas cette recommandation dont certaines mesures sont en opposition avec la philosophie même de mise en place des commandes centralisées du Réseau</p> <p>Suivi Clos</p>	C

Suivi des actions mises en œuvre par les acteurs du système ferroviaire à la suite des recommandations formulées par le BEA-TT – Bilan au 31/12/2025

			<ul style="list-style-type: none"> étudier l'installation d'un poste GSM-R au poste D afin de raccourcir les délais d'échanges et lui permettre d'arrêter un train en cas de danger (oubli de cale, étincelle, etc.). 			
04/2025	le déraillement d'un train de fret suite à rattrapage le 11 février 2024 à Metz-Sablon (57)	R3	<p>Revisiter le processus de commande au sens large des conducteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> en cas de suppression de train ou modification d'une journée de travail, le gestionnaire de moyens doit commander le conducteur sur un acheminement qui respecte la réglementation du travail en vigueur, et plus précisément la durée des repos ; revenir au cours de la formation continue, sur les pratiques de l'auto-évaluation de leur état de vigilance par les conducteurs et sur le fait d'informer immédiatement le gestionnaire de moyens s'ils ne se sentent pas aptes ; étudier la possibilité de donner au gestionnaire de moyen d'évaluer l'aptitude des conducteurs à remplir leur mission à la prise de service. 	Hexafret	<p>Au 31/12/2025, Aucune réponse d'HEXAFRET n'était disponible.</p>	/
04/2025	le déraillement d'un train de fret suite à rattrapage le 11 février 2024 à Metz-Sablon (57)	R4	<p>Consolider le processus de maintien de compétence des conducteurs de trains de fret pour observer les marches restrictives, dont la marche à vue donnant accès aux voies principales :</p> <ul style="list-style-type: none"> intensifier la présence des cadres traction et des contrôles périodiques sur le vif « in situ » (en ligne par les cadres transport traction (CTT)) pour s'assurer de la compétence des agents à gérer ces marches ; consolider le contrôle a posteriori par la vérification des enregistrements bord par les cadres traction ; faire le retour d'expérience des situations où le respect d'une marche restrictive a permis l'arrêt avant un danger (train arrêté, wagons immobilisés sur voie de service (VS), obstacle...). 	Hexafret		/
04/2025	le déraillement d'un train de fret suite à rattrapage le 11 février 2024 à Metz-Sablon (57)	R5	<p>Intensifier la présence des cadres traction, et les contrôles périodiques sur le vif « in situ », afin de valider un haut niveau de compétence pour la recherche et l'obéissance passive et immédiate aux signaux.</p>	Hexafret		/

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 2025	Code
06/2025	l'accident de haute tension lors d'une circulation d'essai le 22 juillet 2024 à Zillisheim (68)	R1	Définir et mettre en œuvre un mode opératoire permettant de s'assurer que les sites de garage des circulations d'essai ont une qualité proportionnée à la nature de la circulation, en effectuant par exemple une visite préalable bilatérale actant les mesures d'accompagnement à prendre.	DB SystemTechnik SNCF Réseau	<p>Par courrier de réponse au BEA-TT, la société DB Systemtechnik a informé que lors d'une demande d'un site de garage, c'est le partenaire Entreprise Ferroviaire qui exprime son besoin auprès de la PSEF (Plateforme des Services aux Entreprises Ferroviaires) pour l'obtention de voies de services et que l'entretien de ces dernières n'est pas de la responsabilité de DB Systemtechnik. Aucune action de prévu</p> <p>Par courrier de réponse au BEA-TT, SNCF Réseau a renouvelé son avis qu'un tel processus devrait être prévu dans la réglementation « essais » et/ou dans les processus de délivrance des autorisations qui en découlent. Par ailleurs, SNCF Réseau ne connaît pas nécessairement l'ensemble des activités des demandeurs et il paraît dès lors plus opportun de faire porter la responsabilité de telles vérifications aux demandeurs d'essai. SNCF Réseau pourra évidemment être associé au processus et mettra en place une coopération notamment pour la gestion des aléas. Aucune action de prévu</p> <p>Suivi Clos</p>	C

06/2025	l'accident de haute tension lors d'une circulation d'essai le 22 juillet 2024 à Zillisheim (68)	R2	Dans le cadre de la prochaine mise à jour du guide à l'usage des demandeurs d'autorisations d'essais, analyser les enseignements à tirer du présent accident et intégrer à la révision du guide les attentes correspondantes à l'égard des demandeurs.	EPSF	<p>Par courrier de réponse au BEA-TT, l'EPSF s'engage à publier, sur son site internet, une révision du guide 022 – Guide à l'usage des demandeurs d'autorisations temporaires à des fins d'essais et de catégorie d'essais sur le réseau du système ferroviaire au cours du premier semestre 2026</p> <p>Suivi Ouvert</p>	O
---------	---	----	--	------	--	---

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 2025	Code
08/2025	la collision entre un TER et un autocar sur le PN n° 42 le 24 janvier 2024 à Cevins (73)	R1	Rappeler aux préfets de département que les autorités organisatrices des transports scolaires et les organisations professionnelles de transport routier par autocar doivent être invitées aux réunions des commissions départementales de sécurité des passages à niveau.	DGITM	Par courrier au BEA-TT, la DGITM s'est engagé à transmettre un courrier commun avec la délégation à la sécurité routière (DSR) adressé aux préfets de département afin de leur rappeler que les autorités organisatrices des transports scolaires et les organisations professionnelles de transport routier doivent être invitées à chaque réunion de la commission départementale des passages à niveau. Suivi Ouvert	O
08/2025	la collision entre un TER et un autocar sur le PN n° 42 le 24 janvier 2024 à Cevins (73)	R5	<ul style="list-style-type: none"> • Ajouter dans le référentiel technique le cas de tunnels ferroviaires situés à proximité d'un passage à niveau comme étant une situation dans laquelle des rails de sécurité peuvent être implantés pour limiter les conséquences d'un déraillement ; • Étendre les cas d'emploi à d'autres types d'obstacles naturels ou artificiels très massifs pouvant se trouver à proximité d'un PN. 	SNCF Réseau	Par courrier au BEA-TT, SNCF Réseau s'est engagé à prendre en compte cette recommandation en engageant la réécriture du référentiel « IG90201 : Rails de sécurité destinés à limiter les conséquences d'un déraillement ». La prochaine version de ce texte, programmée pour fin 2026, intégrera la possibilité d'équiper de rails de sécurité certaines parties de voies proches d'ouvrages (y compris tunnels) situées à proximité de ces passages à niveau. Suivi Ouvert	O

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 2025	Code
10/2025	Immobilisation prolongée d'une rame de TGV dans le tunnel du Fréjus (enquête conjointe France-Italie)	R1	SVI doit appliquer la règle : en cas de panne ou d'accident dans le tunnel, le conducteur doit formuler auprès du DCO de Bardonecchia une demande de secours du train dans un délai maximal de 15 minutes (lorsque l'incident n'est pas résolu dans ce délai).	SVI	<p>Par courrier au BEA-TT, SVI a rappelé que dans le cadre des formations initiales et continues des personnels de conduite, il est clairement explicité et rappelé la nécessité d'enclencher la procédure de demande de secours en concertation avec le service de gestion des circulations du gestionnaire d'infrastructure (GI) compétent sur la zone de l'incident en application des règles en vigueur (référentiel conducteur SVI, en accord avec les règles des GI).</p> <p>Pas d'action prévue</p> <p>Suivi Clos</p>	C
10/2025	Immobilisation prolongée d'une rame de TGV dans le tunnel du Fréjus (enquête conjointe France-Italie)	R2	RFI et SNCF Réseau doivent considérer tout arrêt dans le tunnel comme un événement de sécurité pouvant dégénérer en crise grave. Le PIS doit être activé. Les services de secours doivent être prévenus (pré-alerte ou alerte en fonction de la nature de l'événement) par RFI et par SNCF Réseau.	RFI (hors périmètre EPSF) SNCF Réseau	Au 31/12/2025, la réponse de SNCF Réseau à cette recommandation n'était pas encore disponible.	/
10/2025	Immobilisation prolongée d'une rame de TGV dans le tunnel du Fréjus (enquête conjointe France-Italie)	R4	<p>SVI doit dispenser une formation théorique et pratique, ainsi que vérifier périodiquement (en théorie et en pratique) les compétences acquises du personnel selon les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour les conducteurs : apprentissage de la langue française à un niveau permettant de comprendre et d'exécuter des demandes françaises dans le domaine du matériel roulant. • Pour les conducteurs : connaissance du fonctionnel du train et des équipements impactés en cas d'alarme incendie ; connaissance et maîtrise des procédures associées à l'alarme incendie et au secours du 	SVI	<p>Par courrier au BEA-TT, SVI a explicité que s'agissant des conducteurs, en cas de panne de matériel nécessitant une communication du personnel roulant avec le pôle d'appui conduite, les conducteurs étant interoperables (titulaires d'un niveau B1), les communications entre ces parties prenantes ont lieu en français. S'agissant de la connaissance du train, de son fonctionnel et de ses divers équipements, les sessions de formations initiales et continues intègrent un volet relatif au matériel roulant. Concernant les cadres d'astreinte, considérant que les</p>	C

			<p>train (demande du secours, annulation du secours, montage/démontage attelage de secours et rapatriement du train secouru...).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour les cadres d'astreinte : connaissance et maîtrise des procédures appelées par le PIS relevant de l'entreprise ferroviaire ; connaissances des procédures d'exploitation du matériel roulant en cas de situation dégradée. 		<p>conducteurs ont un niveau de français suffisant (B1), les cadres ne sont plus impliqués dans les procédures de dépannage.</p> <p>Pas d'action prévue</p> <p>Suivi Clos</p>	
10/2025	<p>Immobilisation prolongée d'une rame de TGV dans le tunnel du Fréjus (enquête conjointe France-Italie)</p>	R5	<p>Veiller à ce que RFI, SVI et SNCF réseau vérifient périodiquement que le personnel maîtrise les procédures prévues par le PIS.</p>	<p>RFI (hors périmètre EPSF) SVI SNCF Réseau</p>	<p>Au 31/12/2025, la réponse de SNCF Réseau à cette recommandation n'était pas encore disponible.</p> <p>Par courrier au BEA-TT, SVI a rappelé que des exercices en salle ou sur le terrain sont organisés une à deux fois par an afin d'entraîner et parfaire la formation des personnels roulants et d'astreinte aux situations dégradées et d'urgence.</p> <p>Un exercice d'évacuation dans le tunnel en grandeur nature a eu lieu en mars 2025. Au cours de l'année 2026 un exercice sur le thème du secours d'un train sera programmé. Ces exercices sont réalisés soit en interne et en autonomie soit dans le cadre d'exercices plus globaux sous l'égide des autorités préfectorales. SVI peut communiquer à la demande des autorités préfectorales, services de secours et aux GI toute information utile relative à l'organisation et réalisation de ces exercices.</p> <p>Suivi ouvert</p>	O

10/2025	Immobilisation prolongée d'une rame de TGV dans le tunnel du Fréjus (enquête conjointe France-Italie)	R6	Réaliser une action commune de surveillance de l'entreprise ferroviaire SVI.	EPSF ANSFISA	Au 31/12/2025, la réponse à cette recommandation n'était pas encore disponible.	/
10/2025	Immobilisation prolongée d'une rame de TGV dans le tunnel du Fréjus (enquête conjointe France-Italie)	R7	Conformément au processus pour les modifications du matériel roulant, veiller à ce que SNCF Voyageurs TGV modifie les rames PLT pour contrôler le contacteur C-FI-FS afin que son dysfonctionnement soit pris en compte dans le SIAC. De manière générale lors des prochaines modifications, que SNCF Voyageurs TGV s'assure de leur exécution selon les règles de l'art, analyse les défaillances et leurs conséquences sur l'aptitude au roulement du train notamment en cas d'incendie à bord, et effectue les contrôles de maintenance associés. En fonction de l'enjeu de sécurité associé et de l'impact sur l'exploitation, veiller à ce que SNCF Voyageurs TGV prenne en compte les pannes dans le logiciel SIAC.	SNCF Voyageurs TGV	Au 31/12/2025, la réponse à cette recommandation n'était pas encore disponible.	/
10/2025	Immobilisation prolongée d'une rame de TGV dans le tunnel du Fréjus (enquête conjointe France-Italie)	R8	Veiller à ce que SNCF Voyageurs TGV s'assure en maintenance que les attelages de secours sont en état de fonctionnement et prêts à l'emploi pour les entreprises ferroviaires.	SNCF Voyageurs TGV	Au 31/12/2025, la réponse à cette recommandation n'était pas encore disponible.	/

10/2025	Immobilisation prolongée d'une rame de TGV dans le tunnel du Fréjus (enquête conjointe France-Italie)	R9	Veiller à ce que RFI et SNCF Réseau adapte le circuit d'alerte et d'échanges d'informations afin de garantir l'efficacité de la chaîne d'alerte et le partage continu de l'information entre les deux gestionnaires. L'accès à un outil commun aux acteurs français et italiens permettrait d'atteindre l'objectif de partage d'informations en temps réel.	RFI SNCF Réseau	Au 31/12/2025, la réponse à cette recommandation n'était pas encore disponible.	/
10/2025	Immobilisation prolongée d'une rame de TGV dans le tunnel du Fréjus (enquête conjointe France-Italie)	R10	Veiller à ce que la Commission Inter-Gouvernementale, le Préfet de Savoie et le Préfet de Turin en collaboration avec le Comité de Sécurité, RFI et SNCF Réseau, mettent à jour et valident le PSB puis le PIS en prenant en compte les évolutions liées au retour d'expérience de l'incident. Veiller à la mise à jour des documents opérationnels des différents opérateurs.	Commission Inter-Gouvernementale Préfet de Savoie Préfet de Turin	Au 31/12/2025, la réponse à cette recommandation n'était pas encore disponible.	/
10/2025	Immobilisation prolongée d'une rame de TGV dans le tunnel du Fréjus (enquête conjointe France-Italie)	R11	En collaboration avec le Comité de Sécurité, veiller à ce que la Commission Inter-Gouvernementale, le Préfet de Savoie et le Préfet de Turin organisent périodiquement des exercices de sécurité dans le tunnel, impliquant tous les acteurs franco-italiens (RFI, SNCF Réseau, entreprises ferroviaires, services de secours...). Veiller à ce que ces exercices incluent des remorquages de trains	Commission Inter-Gouvernementale Préfet de Savoie Préfet de Turin)	Au 31/12/2025, la réponse à cette recommandation n'était pas encore disponible.	/

-

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 2025	Code
12/2025	le déraillement d'un TER le 24 juillet 2024 près d'Eus (66)	R1	Profiter des travaux sur le talus et le rétablissement de la voirie pour refaire le canal de récupération des eaux d'irrigation en lien avec les riverains.	Mairie d'EUS SNCF R	Au 31/12/2025, les réponses aux recommandations n'étaient pas encore disponibles.	/
12/2025	le déraillement d'un TER le 24 juillet 2024 près d'Eus (66)	R2	S'assurer, sur l'ensemble du Réseau, d'un entretien suffisant des ouvrages de drainage hydraulique (fossés de crête en particulier) lors des opérations régulières de suivi des ouvrages en terre. Renforcer les prescriptions du référentiel de maintenance sur ce sujet.	SNCF R		/
12/2025	le déraillement d'un TER le 24 juillet 2024 près d'Eus (66)	R4	Rétablir une communication efficace et mettre en place ensemble une organisation et des moyens efficaces pour détecter les anomalies et intervenir rapidement.	SNCF R		/

12/2025	le déraillement d'un TER le 24 juillet 2024 près d'Eus (66)	R5	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la connaissance du patrimoine en renseignant pour les ouvrages d'art la donnée dans la base patrimoine, par exemple à l'occasion des inspections détaillées. • Par suite, déterminer et quantifier les critères liés à la voie ferrée, les ouvrages en terre et les ouvrages d'art. Déclencher les analyses nécessaires selon la distance entre l'appui et la voie. <p>Ces analyses permettront d'éclairer le gestionnaire d'infrastructure sur l'opportunité de mettre en place des mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de réduction du risque de heurt d'un ouvrage d'art lié à une sortie de voie d'un train, • et/ou d'atténuation des conséquences de celui-ci, par exemple la mise en place de rail-guide ou muret guide. 	SNCF R	Au 31/12/2025, la réponse à cette recommandation n'était pas encore disponible.	O
---------	---	----	---	--------	--	---

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 2025	Code
12/2025	la chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche le 24 décembre 2024 à Crisenoy (77)	R	<p>Vérifier sans délai pour l'ensemble des agents de conduite le respect de la périodicité des visites d'Aptitude Sécurité et des visites médicales du travail.</p> <p>Renforcer le dispositif suivi et de reporting, et rappeler à l'encadrement les mesure à prendre en fonction des écarts constatés.</p> <p>Si vous souhaitez instruire, par exemple, la possibilité d'intervention des ASCT avec l'appui du Pôle d'Appui de Conduite TGV (ou des autres PAC) pour gérer notamment les futurs cas d'alarme VACMA, en étudiant la nécessité de l'accord formel d'un dirigeant compétent, ceci ne dispense pas, dans l'immédiat, de rappeler :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ à tout agent non habilité à la conduite des trains l'interdiction de manipuler les organes de commande d'un engin moteur d'un train, ▪ aux différents Pôles d'Appui Conduite l'interdiction de donner des consignes relatives aux organes de commande des engins moteur à tout personnel non habilité à cette tâche. <p>Diffuser rapidement une note de service pour les agents du service bord sans attendre la révision de la VO00250 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ permettant d'identifier précisément et sans erreur les agents compétents ayant autorité sur eux pour gérer toute situation liée à la sécurité de l'exploitation ferroviaire et des personnes, ◦ pour traiter les événements sécurité sur LGV. <ul style="list-style-type: none"> • Réviser la VO00250. • Plus généralement rappeler à tous les agents quel que soit leur grade l'obligation absolue de respecter les règles qui sauvent et les lignes hiérarchiques. A cette occasion bien analyser la manière dont le message est reçu et lever les ambiguïtés. • Faire en sorte que le téléphone de service des agents du service bord leur donne accès au CCSE aussi facilement qu'au COS. Rappeler au COS qu'il doit s'assurer avant tout que les services chargés de sécurité sont bien impliqués dès le début dans la gestion d'un événement. 	SNCF V	<p>Par courrier de réponse au BEA-TT, SNCF Voyageurs s'est engagé à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcer en 2025 les actions menées en commun entre les établissements Voyageurs et les services médicaux. Ces actions se déclinent suivant les principaux axes identifiés : <ul style="list-style-type: none"> ◦ Continuer d'augmenter la délégation de visites aux infirmières en Santé au Travail dans le cadre des protocoles établis avec les médecins du travail et dans le respect de la réglementation en vigueur; ◦ Aider les équipes en responsabilité dans les établissements Voyageurs à optimiser la programmation des visites médicales de santé au travail; ◦ Agir sur les « noshows » des salariés convoqués, en concertation avec les directions d'établissements." • Diffuser une note d'information diffusée afin de rappeler l'utilisation prioritaire des coordonnées téléphoniques en cas d'arrêt accidentel, obstacle ou danger ; • Réviser le document métier VO00250 à partir du REx de l'événement • Rappeler dans une note d'information la fonctionnalité de l'application Equipage, équipant les téléphones professionnels des chefs de bord, permettant de donner accès au CCSE <p>Au 31/12/2025, ces actions ont été mises en œuvre.</p>	

Suivi des actions mises en œuvre par les acteurs du système ferroviaire à la suite des recommandations formulées par le BEA-TT – Bilan au 31/12/2025

					Suivi Ouvert	
12/2025	la chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche le 24 décembre 2024 à Crisenoy (77)	R1	Recommandation R1 à l'intention du groupe SNCF : Mettre en place une organisation qui garantisse une clarification du cadre de la VMT et son bon fonctionnement au sein du Groupe SNCF. Assurer conseil et soutien aux établissements des SA du Groupe pour garantir la bonne compréhension des enjeux de chaque type de visite médicale.	SNCF V	Au 31/12/2025, les réponses aux recommandations n'étaient pas encore disponibles.	/
12/2025	la chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche le 24 décembre 2024 à Crisenoy (77)	R2	Recommandation R2 à l'intention de SNCF-V : Mettre en place un contact obligatoire du conducteur notamment suite à un repos hors résidence avec un gestionnaire de moyens ou représentant local de l'EF ou l'agent d'accompagnement du train lors de chaque prise de service ou avant de prendre place à bord du train.	SNCF V		/
12/2025	la chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche le 24 décembre 2024 à Crisenoy (77)	R3	Recommandation R3 à l'intention de SNCF-V : Évaluer à partir d'un panel représentatif d'agents d'accompagnement le niveau de connaissances des agents pour traiter les événements de sécurité leur incombant. Mettre en place des actions de formations continue à l'intention des CBORD pour s'assurer de la maîtrise des compétences nécessaires à la gestion de tout événement de sécurité.	SNCF V		/

12/2025	la chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche le 24 décembre 2024 à Crisenoy (77)	R4	Recommandation R4 à l'intention de SNCF-V : Améliorer et veiller à la cohérence, à l'ergonomie et à la mise à jour des documents et outils à disposition des CBORD.	SNCF V		/
12/2025	la chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche le 24 décembre 2024 à Crisenoy (77)	R5	Recommandation R5 à l'intention de l'EF SNCF-V et du GI SNCF-R : Définir et affirmer pour les représentants de l'EF SNCF-V au CNOF la prédominance du traitement d'un événement sécurité en cours par rapport à l'éventualité d'un besoin de ressources pour une situation envisagée. Partager au sein du CNOF toutes les informations détenues afin d'éviter qu'une décision n'interfère négativement sur les stratégies définies sur le site de l'événement par les intervenants.	SNCF V	Au 31/12/2025, les réponses aux recommandations n'étaient pas encore disponibles.	/
12/2025	la chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche le 24 décembre 2024 à Crisenoy (77)	R6	Recommandation R6 à l'intention de l'EF SNCF-V et du GI SNCF-R : Promouvoir et veiller à la réalisation des enquêtes conformément au document RFN IG TR4 D3 n°1 pour tout événement ou accident de sécurité survenu sur le réseau ferré national. Renforcer les formations communes aux cadres « Exploitation » et cadres « Infrastructure » à la fonction de dirigeants d'enquêtes	SNCF V		/