

SNCF RÉSEAU

DIRECTION SECURITE, SURETE, RISQUES

15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU

93210 SAINT-DENIS

TÉL. : +33 (0)1 71 92 60 00 -



Jean-Damien PONCET
Directeur du BEA-TT
Ministère de la Transition écologique et solidaire, chargé des
Transports
Grande Arche – Paroi Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX

Saint-Denis, le 30/04/2025

Nos références : D/2025/001526
Affaire suivie par : Philippe COYEZ

Objet : Réponse au courrier du 29 01 2025 sur l'incendie aux abords des voies suite au passage d'un train de marchandises, survenu le 14 juillet 2022 sur la commune de Graveson.

Monsieur le directeur,

Votre courrier du 29/01/2025 nous communiquant le rapport d'enquête technique relatif à l'affaire citée en objet a retenu toute notre attention.

Ce rapport adresse à SNCF Réseau plusieurs recommandations pour lesquelles nous avons déjà eu l'occasion d'échanger et d'exprimer notre position à l'occasion de la consultation sur sa version projet.

Sur la recommandation R1 adressée à SNCF Réseau :

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.

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 Infra8 moyennant les mesures de sécurité adéquates, pourrait être étudiée en collaboration avec le SDIS et les collectivités territoriales locales.

La cartographie des zones à risques incendie et les perspectives d'évolution simulées pour les années à venir reviendrait à couvrir un périmètre trop large pour un recensement exhaustif susceptible de répondre aux critères demandés par la recommandation.

SNCF Réseau va engager des recherches sur de potentiels dispositifs amovibles (rampes, platelages...) qui puissent permettre de manière provisoire le franchissement des voies sans dégradations aux installations.



Sur la zone de la Montagnette, SNCF Réseau étudiera, suivant les configurations locales, les possibilités d'aménagement d'une plateforme type « plateforme d'enraillement » susceptible de permettre la traversée de la ligne aux véhicules d'intervention des services de secours. Sa mise en œuvre éventuelle ne pourrait toutefois être envisagée qu'après concertation avec les services de secours et collectivités locales et définition des modalités d'emprunt en sécurité de cette traversée et uniquement dans l'hypothèse où les recherches portant sur un dispositif amovible n'ont pas abouti (le but étant de limiter au maximum les possibilités d'accès et de traversée de nos lignes).

Recommandation R2 adressée à SNCF Réseau :

- 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 ;
- 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 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 ;
- Mettre en oeuvre les conclusions et recommandations du rapport final du JNS "*Consequences of unintended brake applications with LL blocks*".

Pour cette recommandation, SNCF Réseau renouvelle la réponse effectuée lors de la consultation sur la version projet.

Le remplacement des DBC de 3^{ème} génération restant par des DBC/DFS de 4^{ème} génération, est programmé et planifié, conformément à la décision de la commission produit de SNCF Réseau du 08 octobre 2024 pour une éradication prévue d'ici 2030.

S'agissant du maillage, l'étude menée par le cabinet suisse EBP en 2019, portant sur l'évaluation des programmes de sécurité de SNCF Réseau et de leur rapport coût/efficacité avait conclu à l'efficacité élevée du maillage actuel, ne pouvant être améliorée qu'avec des investissements importants, ceci sans exclure de combler toutefois des lacunes éventuelles (par exemple, à un point frontière qui verrait une augmentation significative du trafic marchandise ou dans une zone particulièrement exposée aux incendies* causés par des freins serrés).

* Dans les zones particulièrement exposées au risque incendie, un paramétrage spécifique visant à abaisser le seuil d'alarme simple est appliqué au Détecteur de Freins Serrés DFS.

Le rapport final du JNS « Consequences of unintended brake applications with LL blocks » nouvellement évoqué dans cette version définitive de rapport fera l'objet d'une étude approfondie par nos services avant de pouvoir y donner une suite éventuelle.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Damien PALLANT
Directeur Général Adjoint Sécurité

Damien PALLANT