

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 04/07/2025

Nos références : D/2025/002021
Affaire suivie par : Philippe COYEZ

Objet : Réponse à votre courrier du 9 Avril 2025

Monsieur le directeur,

Votre courrier du 09 Avril 2025 nous communiquant le rapport d'enquête technique publié par vos services à la suite de la collision puis du déraillement d'un train de fret consécutif à un rattrapage sur voie principale survenus le 11 février 2024 à Metz-Sablon (57) a retenu toute notre attention.

Ce rapport adresse à SNCF Réseau deux 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 à destination de SNCF Réseau :

Recenser les situations ne respectant pas la DES 207 Rectif n°3 de 10/2000 quant à la distance entre le 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 :

- **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...).**

Pour cette recommandation, SNCF Réseau a initié 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.

S'agissant du point 3 de cette recommandation, l'IG3035 fera l'objet d'une réécriture et mise en cohérence avec le référentiel IG93267.

Recommandation R2 à destination de SNCF Réseau :

Améliorer les modalités de gestion des circulations par les CCR, pour une meilleure collaboration avec les acteurs du terrain :

- **lever sans délai la rétention d'un train dès qu'une situation évolue / mise en marche des trains le plus vite possible (CS vers 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 circulation de la CCR et des acteurs des postes éloignés afin de mieux partager les particularités locales, les informations et coordonner leurs actions ;**
- **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.).**

SNCF Réseau maintient 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.

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

Damien PALLANT



Directeur Général Adjoint Sécurité