

Le Président-Directeur général

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

La Plaine Saint-Denis, le

Monsieur le directeur,

Votre courrier du 21 janvier dernier nous communiquant le rapport d'étude relative aux intrusions mortelles sur le domaine ferroviaire en 2016 a retenu toute notre attention, SNCF Réseau vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les suites qu'il entend y donner.

Recommandation R1 adressée à SNCF Réseau :

*« Achever la mise en place de la nouvelle gouvernance du risque de heurt en ligne au sein du gestionnaire d'infrastructure et déployer les référentiels et outils à destination des gestionnaires locaux du risque de heurt en ligne. »*

La politique thématique de sécurité visant le risque de heurt en ligne et le risque électrique fait l'objet des textes RRG 21038 (principes) et RRA 20044 (application).

Son déploiement a débuté en 2019, elle fait l'objet d'une animation régulière au travers des commissions nationales (la dernière datant du 06/02/2020) qui vise une appropriation par l'ensemble des acteurs de terrain de la connaissance du risque et une mise en œuvre des mesures de couverture.

Les actions de cette politique reposent sur une analyse de risque locale, avec une vision « système » recherchant l'identification du niveau de sollicitation le plus probable.

Recommandation R2 adressée à SNCF Réseau :

*« 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 poursuit le déploiement et la mise en qualité de l'outil GAIA, destiné à assurer l'inventaire de l'ensemble de son patrimoine, et donc à terme, de stocker les données relatives aux clôtures.

Le dispositif de veille est décrit dans les référentiels ad hoc (notamment MT0312 et MT3297), il repose sur :

- des tournées à pied par les agents de maintenance ;
- des tournées par des ESV (engins « Surveillance »), équipés de caméras (les films sont exploités en Infrapôle), accompagnés par un agent spécialement formé et affecté à la veille des abords (mise en œuvre achevée en 2020) ;
- des tournées à pied et en cabine de conduite par des dirigeants ;
- des tournées de prévention ciblées par la SUGE.

La veille vise aussi bien les évolutions de contexte - pouvant déboucher sur des besoins et des projets nouveaux – que la détection des anomalies et autres dégradations. Des compte rendus sont saisis et font l'objet d'une priorisation de traitement et d'un bouclage au travers des outils existants.

La veille constitue un domaine qui est suivi lors des audits internes et externes. De plus, cette veille, assurée par des spécialistes, se voit progressivement complétée par les signalements à l'initiative de tout agent, au moyen de l'outil VIGIEXPRESS.

Recommandation R3 adressée à la DGITM :

*« 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. »*

Bien que cette recommandation soit adressée à la DGITM, nous souhaitons rappeler ici les conséquences de son éventuelle mise en œuvre :

- Une nouvelle obligation de conformité des équipements créerait de facto des situations locales en écart avec la réglementation.
- Une telle obligation est peu compatible avec le principe de l'analyse de risque locale, qui doit prévaloir, y compris en zone urbaine : la clôture ne peut en effet être considérée comme une solution systématique vis à vis de toutes les typologies de risque.

Les conséquences financières d'une telle obligation, ne sont à ce jour pas prévues dans la trajectoire budgétaire de SNCF Réseau (investissements de sécurité et coûts de maintenance associés).

Une telle obligation ne saurait donc être mise en œuvre que sous réserve d'un délai raisonnable de mise en application, et de la mise en place d'un financement public associé.

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

DocuSigned by:  
  
5BAC967CF575447...

Luc LALLEMAND

Copies :

Mathieu CHABANEL – Frédéric MICHAUD (SNCF Réseau / DGII)

Radia OUARTI (SNCF Réseau / Cabinet)

Marlène DOLVECK (DG Gares et Connexions)

Jean-Claude LARRIEU (SNCF Réseau / DGAS)

Olivier BANCEL (SNCF Réseau / DGOP)

Guillaume MARBACH (SNCF Réseau / DGIDF)

Marc DOISNEAU (SNCF Réseau / DGEX)

Isabelle HAZARD (SNCF Réseau / DJC)

Benoît RENOUX – Frédéric HORNY - Thierry COLIN (SNCF Réseau/DSSR)