

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 25/06/2024

Objet : Réponse au courrier du 29/02 /2024 sur le rapport d'enquête relatif au déraillement en ligne du train n° 50 2366 survenu le 19 août 2020 à Saint-Julien-du-Sault (Yonne)

Monsieur le directeur,

Votre courrier du 29 Février 2024 nous communiquant le projet de rapport d'enquête technique publié par vos services à la suite du déraillement en ligne du train n° 50 2366 survenu le 19 août 2020 à Saint-Julien-du-Sault (Yonne) a retenu toute notre attention.

Après analyse du rapport ainsi que de ses recommandations vous trouverez ci-après les suites que SNCF Réseau compte y apporter.

Sur la recommandation R3 adressée à SNCF Réseau :

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 :

- 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.

Le BEA-TT prend acte que ces fonctionnalités seront portées par les nouvelles installations de DBC en cours de définition.

➔ Pour répondre à la première partie de cette recommandation portant sur la remontée des informations et leur gestion centralisée, SNCF Réseau a initié le programme PC STEM (Poste Central de Surveillance des Trains en Marche) et en assurera progressivement le déploiement à compter de 2026.

PC STEM remplacera à terme les systèmes d'acquisition, de traitement et de commande des systèmes existants (PC DBC, PC DVL, PC DSI et PS DBC NG) permettant le traitement de leur obsolescence, une architecture unifiée et une gestion centralisée.

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 production) n'ont pas pour vocation à superviser l'état des circulations mais bien celui du réseau.

Le périmètre de compétences des agents de ces centres se limitera donc à la gestion en temps réel des incidents affectant le réseau, en faisant appels aux mainteneurs pour intervention sur les installations défaillantes (dont celles affectant les installations DBC).

Sur la recommandation R3 adressée à SNCF Réseau :

Revisiter les règles d'implantation des DBC au regard de l'estimation du risque résiduel. Il convient de tenir compte des conditions présentes ou prévues d'exploitation des lignes, ainsi que des caractéristiques du matériel roulant. Le cas échéant, resserrer le pas entre DBC ou limiter la vitesse de circulation maximum pour garantir le niveau de sécurité défini par l'EPSF.

→ SNCF Réseau a déjà fait connaître, dans sa réponse sur le projet de rapport en date du 12 Septembre 2023, qu'il ne lui paraissait pas opportun de densifier le maillage actuel du système DBC.

En effet, l'étude EBP, réalisée en 2019, avait conclu, en cas d'ajout de DBC supplémentaire, à un rapport coût/efficacité défavorable (de l'ordre de 100 M€ par victime évitée).

Pour autant, des compléments ponctuels d'installation pourront être envisagés et réalisés localement pour améliorer le maillage (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 exposées au risque incendie, un paramétrage spécifique est appliqué au Détecteur de Freins Serrés DFS (abaissement du seuil d'alarme simple de 150°C à 50 °C).

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

Damien PALLANT



Directeur Général Adjoint Sécurité