

**DIRECTION DE LA SECURITE**

34, rue du Commandant Mouchotte 75699 PARIS Cedex 14  
Tél. : +33(0) 1 53 25 95 01 - Fax : +33(0) 1 53 25 95 05  
Tél. SNCF : 30 95 01 - Fax SNCF : 30 95 05



Le Directeur

Monsieur Jean-Gérard KOENIG  
Directeur  
Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport  
terrestre  
Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement  
Durable et de l'Aménagement du Territoire  
Tour Pascal B  
92055 La DEFENSE CEDEX

**Objet :** Suites données par la SNCF à l'enquête technique du BEA TT sur l'accident mortel survenu le 26 février 2008 sur le PN 37 à Bayard (52)

PARIS, le **18 MARS 2008**

Monsieur le Directeur,

Le rapport du 26 décembre 2008 que vous avez transmis à la SNCF concernant l'accident mortel survenu le 26 février 2008 sur le PN 37 à Bayard (52) a retenu toute mon attention.

Vous voudrez bien trouver, en annexe, les suites que la SNCF souhaite apporter à vos recommandations.

La direction de la Sécurité se tient à votre disposition pour toute information complémentaire que vous pourriez souhaiter.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. RICHARD', written over a horizontal line.

Jean-Michel RICHARD

PJ : Annexe ci-jointe

## Annexe

Suites données par la SNCF aux recommandations R1et R2 du BEA-TT dans le cadre du rapport d'enquête technique relatif à l'accident mortel survenu le 26 février 2008 sur le PN 37 à Bayard (52).

**Recommandation n°1 (SNCF) : rappeler aux agents qu'une réglementation de sécurité doit être strictement appliquée et qu'elle ne doit pas être interprétée.**

La recommandation a été mise en application en s'appuyant sur des dispositifs existants :

- journée sécurité organisée localement, s'appuyant sur des événements concrets et sur des résultats issus de la veille, du KN1 ou d'audits ;
- réunion périodique des acteurs sécurité des régions (CSV, CRSP) en charge notamment de l'animation des pôles sécurité des établissements ;
- réunions d'animation de la hiérarchie de proximité (DPX) et de chefs d'équipe pilotées par le niveau central permettant un partage des expériences (sur la base de REX notamment) et l'échange d'informations.

L'enquête étant aujourd'hui terminée, le bouclage définitif de ces actions est programmé. Les réunions d'animation des DPX sont fixées durant l'année 2009 (45 dont une quinzaine pour la Voie) et seront mises à profit pour rappeler à nouveau ces informations essentielles. Les dispositifs de retour d'expérience et de formation (intranet, diffusion de fiche REX, sensibilisation des centres de formation Infra) vont également être relancés sur ce sujet pour permettre de capitaliser les informations et de les rendre accessibles durablement, au-delà des messages verbaux passés lors des différentes manifestations citées ci-dessus.

**Recommandation n°2 (RFF et SNCF) : examiner une modification de la réglementation pour les travaux à proximité immédiate d'un PN ne prévoyant plus l'utilisation des voyants de reprise de gardiennage, mais l'utilisation des feux rouges clignotants routiers pour alerter l'annonceur de l'approche d'une circulation afin qu'il émette le signal d'annonce.**

La modification de la réglementation proposée par cette recommandation est difficilement applicable du fait qu'elle suppose, dans la plupart des cas, un placement de l'annonceur en dehors des emprises ferroviaires, afin d'être en capacité d'observer les feux routiers (un, voire deux, pour palier une éventuelle extinction de feu), et induit par là même d'autres risques plus importants.

En effet le positionnement de l'annonceur sur le domaine routier (route ou trottoir) est à proscrire car engendrant des risques significatifs en matière de sécurité du personnel (*route étroite, sans bas-côté stabilisé, virage, circulation importante ou faible mais engins agricoles larges, divers éléments de distraction pour l'annonceur, exposition au risque d'agression,...*).

Par conséquent, et compte tenu du fait qu'en dehors de l'accident du PN 37 de Bayard, l'analyse du retour d'expérience de la SNCF montre qu'aucun accident ou incident ne s'est produit depuis l'entrée en vigueur de la procédure IN1461 en mars 1988, la SNCF continuera à en appliquer les dispositions.

Toutefois, la situation de certains PN particuliers dont les installations d'annonce peuvent aujourd'hui être utilisées pour alerter l'annonceur de l'approche des circulations en application d'une consigne d'Etablissement, mérite un examen particulier. Il s'agit :

- des passages à niveaux comportant plus de deux voies de circulation ferroviaires,
- des passages à niveaux consécutifs sur un même axe routier et dont les annonces sont conjuguées,
- des passages à niveaux comportant un asservissement avec une installation extérieure (routière ou fluviale).

Pour chacun d'entre eux, l'analyse de risque doit être réactualisée compte tenu des éléments du REX et de la recommandation faite, afin de déterminer si les installations peuvent continuer à être utilisées pour alerter l'annonceur de l'approche des circulations, et ce, dans quelles conditions (éventuellement avec utilisation des feux routiers comme deuxième stimulus d'alerte).

Si l'analyse montre qu'aucune solution ne présente toutes les garanties de sécurité, l'utilisation des installations du PN concerné pour alerter l'annonceur de l'approche des circulations sera interdite