



DIRECTION DE LA SECURITE

34, rue du Commandant Mouchotte
75699 PARIS Cedex 14
TEL. : +33(0)0 53 25 95.01 - FAX : +33(0)0 53.25.32.56

Monsieur Claude AZAM
Directeur
Bureau d'Enquêtes sur les accidents de
Transports Terrestre - Ministère de l'Ecologie,
du Développement Durable, des Transports et
du Logement
Tour Pascal A
92055 La Défense Cedex

12-D07

Paris, le 12 mars 2012.

Objet : Suites données par SNCF au rapport final sur le déraillement de wagons de matières dangereuses le 22 mai 2010 à Neufchâteau (88).

Monsieur le Directeur,

~~Le rapport d'enquête technique de janvier 2012 que vous avez transmis à SNCF concernant le déraillement de wagons de matières dangereuses le 22 mai 2010 à Neufchâteau a retenu toute notre attention.~~

Les recommandations R1, R5 et R6, qui concernent SNCF, sont déjà en cours de déclinaison.

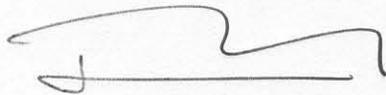
Plus précisément, les recommandations R1 et R5 ont été portées à l'ordre du jour des réunions du JSG, les 21 et 22 Avril prochain. La recommandation R6 a été portée à l'ordre du jour du comité CUU, les 2 et 3 mai pour l'annexe 9 (Visite Technique) et les 15 et 16 mai pour l'annexe 10 (maintenance corrective).

Par ailleurs, les recommandations des rapports des accidents d'Orthez et de Boisseuil sont déclinées. SNCF a introduit explicitement dans le document métier des régulateurs de la direction de la Circulation ferroviaire (DC03790), la coupure d'urgence comme moyen d'arrêter les trains en cas d'urgence. Il est à noter que la coupure d'urgence dans le cas de l'accident de Neufchâteau n'avait pas pour objectif la protection d'obstacle, bien assurée par ailleurs, mais était en relation avec la notion de matière dangereuse (MD). En effet, le « baisser panto » ou la coupure à pied d'œuvre par sectionneur peuvent provoquer un arc électrique et, en cas de proximité avec le lieu d'accident, risquer d'entraîner une explosion. Il est ainsi difficile d'édicter une règle à caractère général qui dépende pour son application du cas d'espèce, avec prise en compte de plusieurs variables non disponibles dans l'instant pour les opérateurs (MD, gaz inflammable, proximité d'un sectionneur, etc.).

Les communications sol/bord font l'objet d'un suivi actif (audit, contrôle, veille) et d'actions de progrès portées par SNCF. RFF reste par contre décideur en matière de choix d'investissements (tel l'enregistrement des communications dans les postes) et de mise en œuvre d'une réglementation relevant de l'article 10 du décret 2006-1279. Pour mémoire, SNCF appelle de ses vœux la publication d'un livret de formulaires, méthode unanimement reconnue pour permettre d'améliorer la qualité des communications.

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 read "J. Richard", is positioned above the typed name.

Jean-Michel RICHARD
Directeur de la Sécurité