

Grandpuits, le 23 janvier 2026

**RECOMMANDÉ AR**  
1A 207 043 6295 2**Bureau Enquêtes et Analyses sur les Risques Industriels (BEA-RI)**  
Tour Séquoia  
92055 LA DEFENSE CEDEX**N. Réf : AP/BH.26.003**

**Objet : Réponse aux recommandations du rapport d'enquête technique du BEA-RI concernant le mélange accidentel de matières dangereuse lors d'un dépotage au sein de la société LAT Nitrogen (77)**

Madame, Monsieur,

Suite à la publication du rapport référencé MTE-BEARI-2025-13 reçu par courriel en date du 24 novembre 2025, relatif à l'événement survenu sur notre site, nous vous prions de bien vouloir trouver ci-joint les réponses apportées aux recommandations formulées.

Ces réponses détaillent les actions mises en œuvre par LAT Nitrogen afin de renforcer les dispositifs de sûreté, de sécurité et de maîtrise opérationnelle lors de l'acceptation des convois ferroviaires, ainsi que les mesures prises en matière d'organisation, d'ergonomie des postes et de formation des opérateurs.

Les actions engagées traduisent notre volonté de tirer pleinement les enseignements de cet événement et d'inscrire durablement ces améliorations dans nos pratiques opérationnelles et notre démarche de prévention des risques.

Nous restons naturellement à votre disposition pour tout complément d'information ou pour toute précision que vous jugeriez utile.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

**A .PENNACCHIONI**

Responsable HSE

**F.EUGENE**

Directeur



## Réponses aux recommandations formulées par le BEA-RI dans son rapport MTE-BEARI-2025-13 du 21/11/2025

### ❖ Recommandation N°1

Réexaminer les conditions d'acceptation des convois sur site, au besoin en mobilisant une société de sécurité privée et/ou des outils numériques de reconnaissance afin d'assurer les vérifications de sécurité et de sûreté ;

#### ➤ Réponse :

Deux contrôles ont été ajoutés et formalisés lors de la réception du train du site :

- Un premier contrôle de sûreté, réalisé à l'aide d'un nouveau système de retransmission visuel vers un poste informatique en temps réel, et assuré par une société extérieure spécialisée. Ce contrôle est désigné ci-après comme « *contrôle n°1* ».
- Un second contrôle opérationnel, réalisé par une équipe LAT Nitrogen permettant la vérification individuelle de chacun des wagons. Ce contrôle porte notamment sur l'intégrité mécanique des wagons, la conformité de leur étiquetage et la composition de la rame. Il est désigné ci-après comme le « *contrôle n°2* »

A noter que ces deux contrôles sont complémentaires d'un dernier contrôle effectué avant le dépotage de la matière première dans les stockages du site, désigné comme le « *contrôle n°3* » pour la suite du présent document.

### ❖ Recommandation N°2

S'assurer que le document de transport soit systématiquement transmis à l'équipe LAT NITROGEN accueillant la rame sur le site afin qu'elle puisse vérifier que les rames entrantes correspondent aux indications du document ;

#### ➤ Réponse :

Lors du contrôle n°2, le document de transport identifiant chacun des wagons par un numéro spécifique est systématiquement transmis à l'équipe qui effectue les vérifications. Ce contrôle ne peut être réalisé en l'absence de ce document, garantissant ainsi la concordance entre les wagons reçus et les informations de transport.

❖ **Recommandation N°3**

Réaliser une étude ergonomique des actions à réaliser au poste de dépotage en prenant en compte les biais liés aux facteurs humains et organisationnels entrant dans les actions à mener par les opérateurs ;

➤ **Réponse :**

Le contrôle n°1 est maintenant effectué à l'aide d'un système de retransmission visuel vers un poste informatique en temps réel.

Le contrôle n°2 est maintenant effectué à l'aide d'un téléphone adapté permettant :

- la prise de photographies individuelles de chaque wagon,
- la vérification de la conformité de l'étiquetage avec le document de transport.

L'utilisation de ce support mobile permet d'individualiser les contrôles et de les réaliser plus aisément, y compris dans des conditions météorologiques dégradées.

❖ **Recommandation N°4**

Dispenser régulièrement des formations ou sensibilisations pour remettre en mémoire les cas exceptionnels redoutés et intégrer le retour d'expérience de cet évènement dans la formation initiale des opérateurs.

➤ **Réponse :**

Des causeries sécurité ont été déployées dans les différents services du site afin de partager le retour d'expérience lié à cet événement.

Ce retour d'expérience a également été intégré dans la formation initiale des opérateurs et dans les recyclages. À noter qu'un poste de formateur dédié est en charge de la formation des salariés intervenant sur les voies ferrées.

