



Monsieur Jean-Gérard KOEING  
Directeur du BEA-TT  
Tour Voltaire  
92055 La Défense cedex

BD/BL/MCL/16990

Puteaux, le 11 avril 2011

**Objet : Rapport d'enquête technique sur le déraillement de Neufchâteau**

Monsieur le Directeur,

Nous avons bien pris connaissance de votre rapport sur le déraillement de quatre wagons dont trois sont des citernes de matières dangereuses le 22 mai 2010 à Neufchâteau (cf. votre envoi du 26/01/2011) et, conformément à l'article 9 du décret du 26 janvier 2004 nous portons à votre connaissance les positions et réflexions de la profession sur les recommandations R2 et R3.

**Recommandation R2 (AFWP) :**

**Transmettre aux détenteurs la recommandation de renforcer et de fiabiliser les trames de détection des fissures de roues de leurs wagons, en lien avec leurs entités en charge de la maintenance ou leurs prestataires d'ingénierie de maintenance.**

**Recommandation R3 (SNCF, en tant que prestataire d'ingénierie de maintenance) :**

**Renforcer et fiabiliser la trame de détection des fissures de toiles de roues de wagons, sous véhicule et essieux déposés.**

**Notamment, pour examiner la totalité de la toile de roue sous véhicule, envisager la rotation des essieux, lors de certaines opérations de maintenance, de même que la traçabilité de cette opération**

→ La transmission aux détenteurs de l'information pour leur recommander de renforcer et de fiabiliser les trames de détection des fissures de roues des wagons est réalisable sinon souhaitable. La question de la sensibilisation a d'ailleurs déjà été faite aux adhérents par le courriel n°16533 du 13/12/2010 (cf. projet de rapport d'enquête) et elle s'inscrit dans l'avis et la position de l'AFWP relatifs aux recommandations de votre rapport sur le déraillement d'Orthez (n°16952 du 04/04/2011).

→ Nous relevons cependant, que le fait évoqué que moins d'un tiers de la surface de la toile de roue serait visible lors des révisions périodiques et des réparations accidentelles, ne correspond pas à la réalité.

En effet, lors de ces opérations (hors réparations mineures telles que par exemple un changement de semelles) les opérateurs font systématiquement tourner l'essieu pour rechercher le baltement radial de la bande de roulement, ce qui permet de voir la totalité de la surface de la toile.

Aussi, nous n'estimons pas nécessaire de provoquer de nouvelles échéances de contrôles.

→ Nous préconisons de porter l'accent sur la réalisation de ce contrôle lors des audits et dans la rédaction des prescriptions propres à chaque détenteur/ECM, ceci pour que les opérateurs restent attentifs et mobilisés.



ASSOCIATION FRANÇAISE  
DES  
WAGONS DE PARTICULIERS

→ Pour ce qui est du contrôle visuel opéré une fois l'essieu déposé en atelier, nous porterions là aussi les efforts sur la sensibilisation des opérateurs et le renforcement des prescriptions encadrant la réalisation de ce contrôle (luminosité, indices, indication de la zone à risque,...).

→ Enfin, quant à la possibilité de généraliser la recherche de fissure(s) par contrôle magnétoscopique sur une certaine population du parc d'essieu, c'est une option que nous ne pouvons pas écarter à l'heure actuelle, mais nous devons cependant attendre le résultat des différentes investigations en cours pour fixer notre position.

Souhaitant avoir répondu à votre demande,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération distinguée.

Le Président de l'AFWP

Bruno DAMBRINE