

Monsieur Claude AZAM
Directeur du bureau d'enquêtes sur
les accidents de transport terrestre
MEDDE
Tour Voltaire
92055 LA DEFENSE CEDEX

Amiens, le 21 octobre 2014

Réf. : C-SQ/2014-10-26

Objet : Réponse aux recommandations adressées à l'EPSF dans le rapport d'enquête technique relatif à la collision d'Amilly, le 27/10/2012

Monsieur le Directeur,

Vous m'avez transmis, par courrier du 29 Juillet 2014, le rapport du BEA-TT sur la collision du 27 octobre 2012 au passage à niveau n°40 à Amilly (28). Ce rapport comporte deux recommandations adressées à l'EPSF. Vous trouverez ci-après les suites que l'EPSF compte y donner.

La recommandation n°2 de ce rapport vise à amender la spécification SAM S 004 – Aptitude au shuntage des matériels roulants et des semelles – en complétant l'évaluation de l'aptitude au shuntage des engins thermiques dans certains cas de figure.

L'EPSF a rencontré le BEA-TT le 13 février 2014 pour évoquer cette recommandation et a convenu de prendre en compte dans ses recommandations le sujet de la faible sollicitation des scrubbers couplés au frein pneumatique sur des parcours significatifs sans freinage.

Des réflexions sont d'ores et déjà en cours à ce sujet dans le cadre d'un groupe de travail avec le secteur. Une piste consisterait à recommander de ne plus coupler l'application des scrubbers au frein électropneumatique. Ceci permettrait, quel que soit le profil de mission du véhicule, d'appliquer périodiquement (manuellement ou automatiquement grâce à une temporisation) le scrubber sur ces parcours significatifs sans freinage.

La défaillance des fonctionnalités du scrubber devrait pouvoir être détectée par le conducteur et conduirait à une application automatique du freinage d'urgence.

Nous envisageons la publication de ces dispositions nouvelles avant la fin du premier semestre 2015.

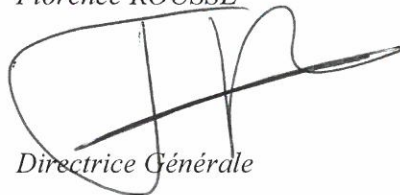
La recommandation n°3, qui s'adresse tant à la SNCF Infra qu'à l'EPSF, porte sur la mise en œuvre d'un retour d'expérience sur les déshuntages impliquant des locomotives thermiques circulant haut le pied et sur la comparaison des fréquences d'occurrence des déshuntages sur les séries équipées de scrubbers couplés avec les freins avec la moyenne constatée sur l'ensemble du parc de locomotives.

En réponse à cette recommandation, l'EPSF s'assurera que le retour d'expérience d'ores et déjà mis en œuvre par le gestionnaire d'infrastructure sur les événements de déshuntage identifiés à partir de maintenant les cas impliquant des locomotives thermiques circulant haut-le-pied.

En ce qui concerne la comparaison des séries d'engins équipées de scrubbers couplés avec les freins avec l'ensemble du parc de locomotives, l'analyse de la base d'incidents de l'EPSF ne recense qu'un unique cas de déshuntage avec une locomotive BB 60 000 du type de celle impliquée dans l'accident d'Amilly. L'EPSF engage une démarche visant à identifier l'ensemble des locomotives (enregistrées dans le registre de type français) disposant de ce type de scrubbers. Ceci permettra, sur la base des informations obtenues du gestionnaire d'infrastructure concernant les cas de déshuntage recensés depuis plusieurs années, de distinguer ceux concernant ces locomotives et de pouvoir réaliser l'analyse comparative recommandée pour la fin du second trimestre 2015 au plus tard.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sincères salutations.

Florence ROUSSE

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'FR', written over a large, faint, stylized graphic element that resembles a large letter 'R' or a similar shape.

Directrice Générale