



**SECURITE & QUALITE DU SERVICE FERROVIAIRE**  
**DIRECTION SECURITE SYSTEME ET PROJETS**

20 rue de Rome  
75008 PARIS  
TÉL. : +33 (0)1 53 42 90 20 - FAX : +33 (0)1 53 42 90 25  
LE DIRECTEUR

Monsieur Claude AZAM  
Directeur  
Bureau d'enquêtes sur les accidents de Transport  
Terrestre  
Ministère de l'Ecologie, du Développement  
Durable et de l'Energie  
Tour Voltaire  
920055 LA DEFENSE CEDEX

Réf : 2014/107/DSSP/EBY

PARIS, le 17 octobre 2014

Objet : Suites données par SNCF-GID et RFF à l'enquête technique du BEA-TT sur la collision entre un train et deux véhicules routiers le 27 octobre 2012 sur le PN 40 à Amilly (28)

Monsieur le Directeur,

Vous m'avez transmis le 23 juillet dernier le rapport définitif d'enquête concernant la collision entre un train et deux véhicules routiers survenue le 27 octobre 2012 sur le PN n°40 à Amilly (28).

Vous voudrez bien trouver, ci après, les suites que SNCF souhaite apporter aux recommandations le concernant. Cette réponse a été établie en liaison avec RFF.

**Recommandation n°1 (SNCF Infra, RFF) :**

**Sur les passages à niveau dont la zone de continuité d'annonce est séparée de la zone courte (montage aval), améliorer la sécurité de la fonction de réarmement de l'annonce par la zone courte, soit par une modification technique du circuit de réarmement, soit par une modification des règles de maintenance des joints électriques concernés.**

- Dans le cadre des installations nouvelles ou fortement remaniées : pour ce type de montage avec la zone de continuité d'annonce séparée de la zone courte (montage aval), le circuit de réarmement sera modifié techniquement, pour le sens normal, afin de rajouter une nouvelle condition. La condition de réarmement sera : « Zone courte + zone support de la zone courte occupée ».
- Dans le cadre des installations existantes : pour les montages de ce type, la règle de maintenance préventive systématique sera modifiée ; il sera procédé au remplacement systématique des blocs d'accords court-circuit lorsqu'ils atteignent 20 ans d'âge.

**Recommandation R3 (EPSF, SNCF Infra) :**

- **Mettre en œuvre un retour d'expérience ciblé sur les déshuntages impliquant des locomotives thermiques circulant haut-le-pied.**
- **Vérifier si les séries équipées de scrubbers couplés avec les freins présentent une fréquence d'occurrence des déshuntages supérieure à la moyenne, en ne tenant compte que des parcours haut-le-pied.**
- **Définir, le cas échéant, les mesures à prendre.**

Tous les déshuntages font déjà l'objet d'un retour d'expérience. En application de l'IN 2875, ces retours d'expérience sont transmis à la Direction de la Production Industrielle (DPI-SQ-RE) et à la Direction Projets Systèmes Ingénierie (PSIG-T).

De plus, une dizaine d'enregistreurs sur le réseau relèvent les tensions résiduelles mesurées au passage des circulations. PSIG-T réalise une analyse sur cet ensemble de données et assure un reporting tant au sein de la SNCF lors des Comités Techniques Shuntage trimestriels, qu'auprès de RFF lors des Commissions Shuntage semestrielles, auxquelles l'EPSF est convié.

Le suivi des locomotives haut-le-pied peut être extrait du suivi général des déshuntages réalisé par PSIG-T. Il sera proposé à RFF d'intégrer ce suivi spécifique à l'ordre du jour des Commissions Shuntage.

Concernant les alinéas 2 et 3 de cette recommandation, la seule série d'engins équipée de scrubbers couplés avec les freins est pour l'EF SNCF, la BB 60000. Pour cet engin, le seul événement connu de PSIG-T, à l'exclusion de celui envisagé à Amilly par le BEA-TT dans l'hypothèse qu'il a retenu, correspond au déshuntage de Courville du 11 novembre 2013, dû à une pollution de la bande de roulement de l'engin. A ce stade, il paraît difficile de définir des mesures spécifiques au regard de ce seul REX.

Par ailleurs, en ce qui concerne la recommandation R2 qui concerne l'EPSF, SNCF participe en répondant aux sollicitations de RFF en tant que de besoin.

La Direction Sécurité Système et Projets se tient à votre disposition pour tout complément d'information que vous pourriez souhaiter.

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



Jacques REGIS