

Paris, le 21 DEC. 2015

Le Président

Monsieur Jean PANHALEUX
Directeur
Bureau d'enquêtes sur les accidents de
transport terrestre
Ministère de l'Ecologie, du Développement
Durable et de l'Energie
Tour Pascal B
92055 LA DÉFENSE cedex

Monsieur le Directeur,

Votre courrier du 17 septembre nous communiquant le rapport définitif d'enquête technique publié par vos services à la suite du déraillement du train Intercités n°3657 survenu le 12 juillet 2013 à Brétigny-sur-Orge a retenu toute notre attention.

Ce rapport complète par trois nouvelles recommandations celles émises dans votre rapport d'étape de janvier 2014, au sujet desquelles SNCF avait indiqué, le 13 février de la même année, les suites qui y seraient données.

SNCF Réseau vous prie de bien vouloir trouver ci-après, d'une part, les suites qu'il entend apporter à ces trois nouvelles recommandations, et, d'autre part, l'état d'avancement des engagements pris à la suite du rapport d'étape, mis en œuvre sous le contrôle de l'EPSF.

Recommandation R1 (SNCF Réseau)

Améliorer globalement le niveau de maîtrise des assemblages boulonnés des appareils de voie en intervenant sur différents facteurs, notamment sur :

- les spécifications techniques et la qualité des composants ;
- les dispositifs de freinage des boulons ;
- le respect des prescriptions de serrage de la boulonnerie et, plus généralement, le respect des spécifications et des règles de l'art lors du montage et lors des opérations de maintenance de ces assemblages.

SNCF avait indiqué en février 2014 « Pour compléter sa propre expertise et son retour d'expérience, SNCF a fait appel, dès mars 2014, à un cabinet d'expertise externe afin d'analyser conjointement le sous-système « assemblages boulonnés » au regard de cette recommandation et de formuler des préconisations techniques en terme de conception et/ou de maintenance ».

Conformément au calendrier annoncé, dès fin 2014, SNCF Réseau a conclu sur les différentes pistes dans lesquelles engager son travail.

Elles visent deux orientations : des actions se concentrant sur l'amélioration des constituants actuels et leurs conditions de maintenance, dont les conclusions sont attendues pour mi-2016, à l'issue d'expérimentations actuellement en cours, et des actions visant à repenser tout ou partie de la conception d'un joint éclissé. Les premières propositions sur ce plan seront émises au début de 2016.

Recommandation R2 (SNCF Réseau)

Clarifier et renforcer les règles relatives aux mesures à prendre en cas de détection d'anomalies affectant la boulonnerie des appareils de voie.
Dans ce cadre, préciser le délai maximal, après toute intervention ou tournée de surveillance, dans lequel toute la boulonnerie doit être présente et serrée. De même, préciser un tel délai pour les attaches de deuxième niveau.

Dans son programme Vigirail, SNCF a engagé une action visant à aider les techniciens de production à identifier les mesures à prendre lors des tournées, en particulier en ce qui concerne les appareils de voie.

SNCF a écrit et diffusé une directive clarifiant techniquement les mesures à prendre en fonction des situations observées sur les boulons d'éclissage ; celle-ci précise les actions de maintenance corrective à effectuer, en fonction des constats réalisés lors des tournées (teneur, délai, ...)

La lettre de directive précisant les mesures à prendre en cas de découverte d'anomalies sur les boulons d'éclissage a été mise en application au 01/02/2014. Elle a été diffusée et accompagnée par le biais de la formation continue relative à l'IN133.

A partir des enseignements issus des comparaisons avec les autres opérateurs ferroviaires européens sur le thème de la surveillance, SNCF a analysé plus largement les compléments utiles à apporter dans le(s) référentiel(s) à usage des opérateurs, puis accompagne la diffusion de ce document métier (format poche) vers les équipes de maintenance voie par une vaste action de formation.

L'ensemble des actions engagées dans le cadre de cette recommandation a ainsi été réalisé, conformément au calendrier annoncé, avec édition des documents associés.

Recommandation R3 (SNCF Réseau)

Identifier les appareils de voie ou les groupes d'appareils présentant des particularités impliquant une maintenance renforcée ou une régénération anticipée par rapport aux prescriptions générales.
Prévoir dans l'organisation générale de la maintenance ou dans celle des établissements, les dispositions assurant que ces particularités sont prises en compte de façon fiable et auditable.

SNCF avait indiqué, dans sa réponse à cette recommandation :

« A partir de la campagne d'observations complémentaires lancée début août 2013, SNCF a procédé à un certain nombre d'analyses, qui ont permis de mieux préciser les critères principaux différenciant le comportement des appareils de voie :

- *des caractéristiques techniques : TJD et TJS de tg 0,13 et 0,11, et TO de tg > 0,13 ;*

- des caractéristiques d'exploitation : Vitesse > 100 km/h, tous groupes UIC ;
- des facteurs locaux tels que la qualité des plateformes, du drainage, du ballast, conduisant à une fréquence élevée d'interventions en entretien (nivellement, interventions sur le matériel de voie tel que boulonnerie ou attaches...).

En application de ces critères, et même si les politiques de maintenance sont déjà différenciées au regard des sollicitations auxquels sont soumis les appareils de voie, avec, au besoin, des schémas de maintenance adaptés localement, SNCF prend des mesures dès ce mois de février 2014 (espacement réduit de certaines tournées de surveillance, appréciation accélérée de l'opportunité de renouvellement) et s'engage avec RFF à adapter encore davantage la politique de surveillance, d'entretien et de régénération des appareils ou groupes d'appareils ainsi définis, d'ici à fin 2014.

SNCF précisera également d'ici l'automne 2014 le process permettant de mieux formaliser localement ce type d'analyse périodique, visant à adapter régulièrement et de manière explicite, l'entretien à réaliser, en regard de l'évolution du patrimoine et de ses sollicitations.

Les conditions de mise en œuvre seront décrites d'ici à fin 2014, et seront évaluées chaque année. ».

Le nouveau processus permettant d'adapter formellement la maintenance des appareils aux conditions locales, défini fin 2014, est depuis début 2015 en phase d'expérimentation auprès de plusieurs Infrapôles. Le Retour d'Expérience mené fin 2015 montre que cette expérimentation doit être poursuivie en 2016. Un nouveau REX en sera fait, courant 2016. Il devrait se traduire par un déploiement généralisé début 2017.

Recommandation R4 (SNCF Réseau)

Faire vérifier régulièrement, par des audits externes et sur la base d'objectifs explicites, que l'évolution de l'âge moyen des différentes composantes du réseau ferré national est conforme aux orientations prises et que les moyens alloués à l'entretien sont cohérents avec les besoins liés à l'état des installations et aux performances attendues.

SNCF Réseau pérennisera la démarche d'évaluation périodique, suivant un rythme de principe de 3 ans, de l'état du patrimoine et de l'adéquation des politiques d'entretien et de régénération, au regard de la stratégie du réseau et des orientations associées.

SNCF Réseau lancera ainsi le prochain audit externe au Groupe Public Ferroviaire dès 2016.

Cette démarche d'audit s'inscrira en cohérence avec les jalons et les indicateurs du contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF Réseau. Elle ciblera les composantes du RFN en fonction de leur criticité (zone dense, réseau structurant,...).

Recommandation R5 (SNCF Réseau)

Améliorer la politique d'affectation des cadres dans les établissements en charge de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire :

- en évitant des concentrations de jeunes cadres dans les unités opérationnelles et en tenant compte de cet objectif dans la détermination des cadres d'organisation de ces unités ;

- en veillant à constituer à la tête des secteurs voie des équipes dont le dirigeant de proximité, le technicien d'appui et le technicien opérationnel ont des aptitudes, des compétences et des anciennetés qui se complètent utilement ;
- en réduisant leur turn-over, notamment dans les établissements implantés dans la région francilienne.

SNCF Réseau mettra en œuvre une politique de gestion des Ressources Humaines visant à :

- augmenter, dès 2016, le nombre de techniciens supérieurs dans ses recrutements, afin d'augmenter la proportion de personnes issues de cette filière dans les postes de DPX ;
- mettre en place, dès 2016, un dispositif de promotion interne et de valorisation de l'expérience plus attractif ;
- fixer, d'ici 12 à 18 mois, pour la nomination d'un Jeune Cadre à un poste de DPx, un critère de complémentarité avec les profils de l'équipe de techniciens qu'il sera amené à encadrer. Le critère de durée minimale d'occupation des postes (trois ans sauf cas exceptionnels, par exemple des parcours professionnels spécifiques) pour assurer la stabilité de l'encadrement du secteur sera réaffirmé ;
- mettre en place, au deuxième semestre 2016, un dispositif d'accompagnement adapté à la prise de poste pour les nouveaux DPx ;
- affecter chaque nouvel embauché en Ile-de-France pour une durée minimale de 10 ans sur cette zone géographique.

Recommandation R6 (SNCF et SNCF Réseau)

Intégrer systématiquement dans les audits de sécurité des établissements en charge de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire des contrôles de l'état réel d'un échantillon d'équipements ayant récemment fait l'objet d'interventions de surveillance ou d'entretien afin d'évaluer la pertinence des règles de maintenance et la qualité de leur mise en œuvre. Apporter en ce cadre une attention toute particulière à la réalisation des tournées de surveillance et des vérifications de famille B des appareils de voies.

SNCF Réseau s'engage à :

- mettre en place, au sein du métier Maintenance & Travaux, au cours de l'année 2016, un système de contrôle technique, par échantillonnage, de l'état réel des installations et des opérations de surveillance de celles-ci, permettant de s'assurer de la pertinence des règles de maintenance et de la qualité de leur mise en œuvre,
- intégrer dans ses audits de sécurité internes (ASNO), à partir de la campagne 2017, un bouclage, par prélèvement, de l'efficacité de ces interventions de contrôle,

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



Jacques RAPOPORT