



DIRECTION GENERALE SECURITE ET PERFORMANCE
DIRECTEUR SECURITE ET CAPACITE
Le Directeur

MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE
Monsieur Claude AZAM – Directeur du BEA-TT
Tour Pascal B
92055 La Défense cedex

La Plaine Saint-Denis, le 25 août 2015

N/réf. : 009_240815_ALM/RB

Objet : **Réponse Rapport d'enquête sur la dérive d'un wagon à Modane le 24/01/2013**

Monsieur le Directeur,

Je réponds à votre courrier du 3 juin 2015 concernant la dérive d'un wagon, ayant pour détenteur Fret SNCF et pour ECM Ermewa, qui est survenue le 23 janvier 2013 à Modane.

Vous trouverez ci-dessous les suites que nous allons donner aux 3 recommandations reprises dans votre rapport. Ces mesures ont été établies en collaboration avec l'ECM Ermewa, qui vous a par ailleurs déjà fait part de sa réponse dans son courrier du 16 juillet 2015 repris en pièce jointe.

Concernant la première recommandation relative aux tendeurs d'attelage :

Depuis 2006, la SNCF ne répare plus les tendeurs d'attelage et préconise, dans le cas de remplacement, la mise en place de tendeurs complets et conformes à la norme EN 15566.

SNCF, en tant qu'ECM, donne suite à cette recommandation. Dès le premier semestre 2016, l'évolution consistera à contrôler, lors des révisions normales, la présence du marquage de chaque constituant du tendeur comme prévu dans les normes NF F 10 407 / UIC526 ou NF EN 15566, et à rebuter tous les tendeurs non conformes ainsi que ceux dont la durée de vie de la vis, calculée à partir de son millésime de fabrication, dépasserait 30 ans.

Dans un second temps, et pour les séries de wagons ayant un pas de Révision Normale supérieur à 12 ans, ces contrôles seront étendus aux révisions intermédiaires (périodicité de 6 ans) de façon à assainir le parc sous un délai maximum de 12 ans comme proposé par ailleurs par l'ECM Ermewa pour sa flotte de wagons.



DIRECTION GENERALE SECURITE ET PERFORMANCE

DIRECTEUR SECURITE ET CAPACITE

Le Directeur

Concernant la seconde recommandation relative à la modification des distributeurs de frein :

Comme évoqué par Ermewa dans son courrier du 16 juillet 2015, nos experts ont dans un premier temps évalué la probabilité d'occurrence de l'évènement redouté à $2,4 \cdot 10^{-8}/h$ pour une exigence à $10^{-7}/h$ dans le cadre d'un évènement jugé « critique » (classification de l'évènement employée dans le rapport).

Une étude plus fine du Retour d'Expérience, sur la base d'un REX de 12 ans, au lieu de 4 ans dans la première estimation, nous conduit à réestimer cette probabilité d'occurrence à $8 \cdot 10^{-9}/h$. La probabilité qu'un tel évènement se reproduise est donc très faible et aboutit à une criticité qualifiée d' « acceptable » selon la norme EN 50126

Néanmoins, considérant avec attention votre recommandation, nous nous tenons à l'écoute des propositions que la société Faiveley serait à même de nous faire en ce qui concerne les matériaux à utiliser pour les manchettes.

D'après nos derniers échanges avec cette société sur ce sujet, nous pourrions être en mesure de disposer d'un résultat d'étude d'ici deux ans. Nous nous assurerons de son avancement lors des points réguliers que nous réalisons avec Faiveley.

Concernant la troisième recommandation relative au remplacement des distributeurs :

S'agissant de la mise en œuvre des modifications à apporter aux distributeurs C3A et C3W, nous étudierons avec attention les propositions de Faiveley. Il s'agira notamment de nous assurer, avant la modification de l'ensemble des distributeurs, de l'impact de la modification sur leur durée de vie et sur les règles de maintenance qui en découleraient. Nous estimons toutefois que les risques engendrés par une évolution de la géométrie des constituants ou une évolution du montage ne seraient pas acceptables au regard du retour d'expérience de plusieurs décennies que présente ce type de distributeur. Nous proposons que l'ECM SNCF revienne vers le BEATT d'ici deux ans pour indiquer les suites données aux recommandations R2 et R3.

En complément de l'application de ces trois recommandations, SNCF a examiné les mesures complémentaires à engager pour améliorer son système de sécurité au regard des orientations préventives que le Bureau d'Enquête a proposées dans son rapport.

Ainsi, deux actions de fiabilisation du SCMT sur BB36300 ont été décidées, afin de limiter significativement le nombre de freinages d'urgence intempestifs causés par ce système.

La première est la montée de version du logiciel SCMT (passage en version 7.9.2), ce qui a notamment pour objet de réduire le nombre de cas de déclenchements de freinages d'urgence (filtrage par logiciel) : cette modification a été achevée en janvier 2015.



DIRECTION GENERALE SECURITE ET PERFORMANCE
DIRECTEUR SECURITE ET CAPACITE

Le Directeur

La seconde consiste en la mise en place d'un filtre électrique visant à protéger le dispositif SCMT des perturbations causées par le circuit des auxiliaires : cette modification sera déployée à partir de septembre 2015.

Enfin, depuis le 5 décembre 2014, il faut noter que Captrain Italia dispose d'un certificat de sécurité (partie B) pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de fret, y compris le transport de marchandises dangereuses (à l'exclusion des classes 1 et 7 prévues au RID) d'au moins 500 millions de tonnes.km par an, sur la section de ligne comprise entre la frontière italienne et la gare de Fourneaux-Modane. En conséquence, Captrain Italia n'opère plus sous couvert du certificat de SNCF en tant que sous-traitante de cette dernière.

Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire que vous pourriez souhaiter.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Roland Bonnepart', with a horizontal line underneath.

Roland BONNEPART

Directeur Sécurité et Capacité