



34, rue du Commandant Mouchotte - 75699 PARIS CEDEX 14

TÉL. : +33 (0)1 53 25 95 01 - FAX : +33 (0)1 53 25 32 56



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
92, Avenue de France - 75648 Paris Cedex 13

Tel : 33 (0) 1 53 94 30 00 - Fax 33 (0) 1 53 94 38 00

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
92055 La DEFENSE CEDEX

13-D01

PARIS, le 7 mars 2013

Objet : Suites données par RFF et SNCF à l'enquête technique du BEA-TT sur le déraillement de trois wagons avec le heurt d'un TGV croiseur le 20 octobre 2011 à Valence d'Agen (82).

Monsieur le Directeur,

Le rapport définitif concernant l'enquête technique du BEA-TT sur le déraillement de trois wagons avec le heurt d'un TGV croiseur le 20 octobre 2011 à Valence d'Agen (82), que vous avez transmis à RFF et SNCF par lettre du 4 décembre 2012, a retenu toute notre attention.

Vous voudrez bien trouver, en annexe, les suites que RFF et SNCF souhaitent apporter à la recommandation les concernant.

La direction de la Sécurité du Réseau RFF et la direction de la Sécurité SNCF se tiennent à votre disposition pour toute information complémentaire que vous pourriez souhaiter.

Nous vous prions de croire, Monsieur le directeur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Jean-Michel RICHARD
Directeur de la Sécurité SNCF

Christian COCHET
Directeur des Opérations RFF

Annexe

Suites données par RFF et SNCF à la recommandation du BEA-TT dans le cadre du rapport d'enquête technique relatif au déraillement de trois wagons avec le heurt d'un TGV croiseur le 20 octobre 2011 à Valence d'Agen (82)

Recommandation R1 (SNCF Infra, RFF)

Étudier la pertinence d'introduire un nouveau paramètre de suivi géométrique de la voie ou d'améliorer l'exploitation des paramètres existants en vue de détecter efficacement les défauts de nivellement transversal long et de déclencher, en temps utile, les alertes, les interventions ou les restrictions de circulation nécessaires.

Dans le cas de ce déraillement, les normes de géométrie de voie étaient respectées. Cependant, le rapport d'enquête du BEA-TT montre que certaines conditions de variation de dévers, qui ne sont pas prises en compte par les normes actuelles, peuvent être critiques pour des wagons ayant un centre de gravité élevé et une rigidité importante.

Le défaut mis en cause est un affaissement important de la file basse de la courbe générant une augmentation de dévers sur une quarantaine de mètres d'une valeur maximale de 38 mm. Cela se traduit par deux défauts de nivellement transversal (gauche long) de sens inverse (positif puis négatif) qui ont généré un balancement du wagon et un déchargement de la roue guidante, accentué par l'excès de dévers et la présence d'un défaut de dressage.

Du fait de sa longueur (environ 20 m), ce défaut ne peut être caractérisé par l'utilisation du gauche qu'il soit mesuré sur base de 3 m ou de 9 m. Aussi un nouveau paramètre spécifique a été défini ; il s'agit du nivellement transversal allongé (Tall) qui permet de détecter les défauts longs de nivellement transversal tels que ceux de Valence d'Agen.

Une analyse au niveau national a permis de montrer que sur près de 10 000 km de voie, seuls quelques défauts présentaient des niveaux du même ordre de grandeur que celui de Valence d'Agen.

Le paramètre Tall sera introduit de manière opérationnelle comme nouveau paramètre de géométrie dès la fin 2013. Sa mise en application requiert l'établissement de nouvelles règles, la modification des systèmes de traitement installés à bord des véhicules de mesure (voitures Mauzin et automoteur Matisa) ainsi qu'une évolution de l'application Timon.

Comme pour les autres paramètres de géométrie, des seuils VA, VI (25 mm) et VR (28 mm) seront définis, avec application d'un délai de 48 h avant la mise en place du ralentissement à 40 km/h. Le Tall sur Valence d'Agen était de 31 mm.

En attendant la mise en place de ces dispositions, un traitement manuel des tournées d'enregistrement sera réalisé afin d'identifier les situations à risques.

Compte tenu de l'absence de trafic fret sur les LGV, il n'est pas prévu d'appliquer le Tall sur les LGV (lignes parcourues à vitesses supérieures à 220 / 230 km/h).