

Amiens, le **03 AVR. 2017**

Monsieur Jean PANHALEUX
Directeur du bureau d'enquêtes sur
les accidents de transport terrestre
MEDDE
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

Réf. : C-SQ/2017-03-16

Objet : Rapport d'enquête technique relatif au déraillement d'un autorail en gare de Sainte-Pazanne (44), le 12 octobre 2015

Monsieur le Directeur,

Vous m'avez transmis, par courrier du 24 janvier 2017, le rapport d'enquête sur le déraillement d'un autorail, le 12 octobre 2015, en gare de Sainte-Pazanne (44). Ce rapport comporte cinq recommandations au total adressées conjointement à l'EPSF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour la première et uniquement à SNCF Réseau pour les quatre suivantes. Vous trouverez ci-après les actions mises en œuvre par l'EPSF en réponse à la première recommandation.

La recommandation n°1 de ce rapport concerne la prise en compte du phénomène d'encrassement des roues. La recommandation comporte trois points en demandant à l'EPSF, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités :

- de lancer les études ou les investigations utiles en vue d'améliorer la connaissance du phénomène d'encrassement des roues.
- sans attendre, de prendre en compte ce phénomène et la possibilité de déshuntage sur rail propre dans les réflexions relatives au risque lié aux déshuntages, y compris sur circuits de voie ITE et d'examiner la pertinence d'un équipement en scrubbers (ou tout autre équipement de nettoyage des roues) des X 73500.
- de prendre en compte les résultats de ces études pour faire évoluer si nécessaire les référentiels d'admission des matériels sur le RFN et au niveau européen, en lien avec l'agence ferroviaire européenne.

En tant qu'autorité de sécurité en charge notamment de l'autorisation et de la surveillance des sous-systèmes constitutifs du système ferroviaire, l'EPSF n'a pas strictement dans ses missions définies par le décret 2006-369 du 28 mars 2006, l'initialisation, en son nom propre, d'étude comme celle que vous évoquez dans votre recommandation. Néanmoins et comme l'atteste la convention de partenariat signée avec l'IRT Railenium en septembre 2015 ou le protocole visant à améliorer la sécurité du réseau signé en décembre de la même année, l'EPSF s'implique dans le domaine de la recherche en agissant comme un catalyseur pour l'avancement de sujets R&D dans l'optique d'une amélioration globale de la performance de sécurité et des analyses de risque qui l'accompagnent. A ce titre, les études qui seraient initiées par SNCF Réseau et SNCF Mobilités sur la connaissance du phénomène en réponse à cette recommandation, feraient l'objet de notre part d'une attention particulière dans le cadre notamment des réunions de suivi des actions mises en œuvre par ces exploitants sur la thématique du shuntage.

Le deuxième point fait d'ailleurs déjà l'objet d'échanges lors de ces mêmes réunions entre l'EPSF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Enfin, concernant le troisième point, l'EPSF portera à la connaissance de l'agence ferroviaire européenne les résultats des études et soutiendra, le cas échéant, une demande d'évolution réglementaire portant sur les référentiels d'autorisation du matériel à savoir la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation ». Le besoin de modifier la recommandation SAM S004 portant sur l'aptitude au shuntage des matériels roulants sera examiné à cette occasion sans qu'il ne soit possible à ce stade de présumer du résultat.

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

Florence ROUSSE



Directrice Générale