

Monsieur Jean PANHALEUX
Directeur du Bureau d'enquêtes sur les accidents
de transport terrestre
Ministère de l'écologie, du développement durable et
de l'énergie
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE cedex

Saint-Denis le 03 AVR. 2017

Nos références : D/2017/000965/00/PD
Affaire suivie par : Philippe DENOYELLE

Objet : Rapport d'enquête technique sur le déraillement d'un autorail en gare de Sainte-Pazanne le 12 octobre 2015

Monsieur,

Votre courrier du 24 janvier dernier nous communiquant le rapport d'enquête publié par vos services à la suite du déraillement d'un autorail en gare de Sainte-Pazanne le 12 octobre 2015 a retenu toute notre attention.

SNCF Réseau vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les suites qu'il entend lui donner.

Recommandation R1 (EPSF, SNCF Réseau ; SNCF Mobilités) :

Lancer les études ou les investigations utiles en vue d'améliorer la connaissance du phénomène d'encrassement des roues.

Sans attendre, 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 examiner la pertinence d'un équipement en scrubbers (ou tout autre équipement de nettoyage des roues) des X 73500.

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.

Des études sont actuellement conduites afin de mieux appréhender le phénomène d'encrassement des roues.

A cette fin, des essais seront réalisés courant 2017 en laboratoire à St Ouen puis à Bar le Duc à l'aide d'un stock de feuilles. Ils seront suivis d'essais en circulation en période automnale. Les résultats de cette campagne d'essais sont attendus pour janvier 2018.

Concernant le matériel roulant, la plupart des nouveaux engins sont aptes au shuntage, mais sont classés en catégorie A. Un prototype de scrubbers est actuellement en cours de test. Des essais seront réalisés courant 2017 en laboratoire à St Ouen puis à Bar le Duc. Ils seront suivis d'essais en circulation en période automnale. Les résultats de ces essais sont attendus pour janvier 2018.

Les actions ci-dessus sont déjà dans le plan d'actions shuntage et suivies par le COPIL shuntage.

Une fois les résultats de ces études connus, SNCF Réseau collaborera courant 2018 avec l'EPSF à la modification de l'annexe 4 de la SAM S004.

Recommandation R2 (SNCF Réseau) :

Examiner la pertinence de prévoir un nettoyage systématique des rails après renouvellement, y compris en dehors des zones de circuits de voie.

La pertinence de prévoir un nettoyage systématique des rails après renouvellement a été examinée.

Ce nettoyage est déjà prescrit dans les zones munies de circuits de voie, notamment par l'IN 658.

Il n'a pas été jugé utile de le mettre en œuvre dans les zones traitées en interception sur ligne ouverte.

Par contre, toutes les opérations de remplacement de rails réalisées en ligne fermée sur une ligne non équipée de circuits de voie devront dorénavant intégrer la désoxydation du rail.

La désoxydation devra être réalisée :

- dans les trois mois qui précèdent la réouverture de la ligne,
- sur l'ensemble des zones où le rail a été renouvelé.

Ces prescriptions ont été diffusées par lettre de la direction technique M&T du 23/12/2016 et seront applicables dès le deuxième trimestre 2017.

L'IN 3188 intégrera ces dispositions lors d'un rectificatif dont la publication est envisagée dans le deuxième trimestre 2017.

Recommandation R3 (SNCF Réseau) :

Formaliser les critères et le processus d'attribution des dispenses S6A n° 4 de façon à les limiter aux cas où elles correspondent à un réel besoin pour l'exploitation du poste concerné.

Une grille d'analyse a été construite par le métier Circulation Ferroviaire dans le but de formaliser les critères d'attribution des dispenses S6A n° 4. D'autre part, depuis mi 2016, ces dispenses proposées par les EIC sont systématiquement validées par le métier CF au niveau national après avoir été passées au crible d'un trinôme comprenant des représentants du Département Circulation, du Département Sécurité et du Département Ingénierie d'Exploitation.

La réécriture de l'IN 1575 prévue pour le 31/12/2017 intégrera ces dispositions.

Recommandation R4 (SNCF Réseau) :

Mener une réflexion sur les fonctionnalités des postes modernes afin de pouvoir les adapter aux besoins réels des gares où ils sont implantés et limiter ainsi leur vulnérabilité aux éventuels cas de déshuntage.

Les postes modernes (postes informatiques) ont la capacité de s'adapter afin d'être moins « vulnérables » aux déshuntages. L'amélioration technique de ces postes implique la mise en place de solutions dont les performances sont à mettre en regard avec les besoins réels du trafic. C'est pourquoi une action de recensement des postes existants concernés a été lancée, dans le cadre du projet système shuntage, afin de déterminer ceux qui méritent d'être rendus plus robustes vis-à-vis des déshuntages. Les mesures catégorie A ont été maintenues ou rétablies suite à l'accident de Sainte-Pazanne. La majorité des déshuntages ayant pour cause la pollution automnale liée aux feuilles, les lignes régionales où la propreté des rails ne pourra être durablement assurée vont devoir faire l'objet de la mise en place d'autres systèmes de détection (compteurs d'essieux) y compris en zone de poste. Ce point est déjà pris en compte dans le cadre de la régénération d'installation.

SNCF Réseau produira un livrable à fin 2017 intégrant des recommandations formulées à partir d'une analyse des performances attendues :

- une proposition de règles de principe qui s'appliquent aux nouvelles installations ou installations fortement remaniées,

- l'état des lieux des lignes et postes existants et une évaluation du gain attendu si on leur appliquait ces nouvelles règles
- une proposition de définition d'un programme d'investissement des installations à modifier en orientant les priorités vis-à-vis du risque
- une proposition de règles de gouvernance de ces mesures.

Recommandation R5 (SNCF Réseau) :

Dans le cadre du retour d'expérience sur les deshuntages, et dans l'évaluation de l'efficacité des plans d'actions, prévoir de distinguer systématiquement les principaux types de circuits de voie concernés, notamment UM71 et ITE.

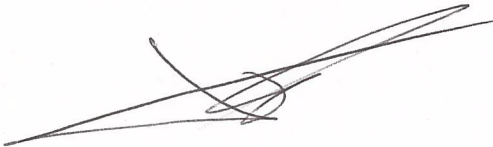
Cette recommandation a déjà été mise en œuvre.

Une commission de classement de la gravité des événements de deshuntage a été instaurée début 2016 au sein de SNCF Réseau afin de mettre en qualité le suivi des deshuntages. Elle se réunit au moins une fois par mois et plus souvent en période automnale.

Toutes les caractéristiques du deshuntage sont répertoriées dans un fichier tenu par la DSSR. Le détail des types de circuits de voie, la longueur, le tonnage parcouru, les conditions météo, le risque engendré par le CDV y sont répertoriés.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Frédéric DELORME



Directeur Général Sécurité

Copies : Florence ROUSSE, directrice de l'EPSF
Bernard SCHAER (DGA I&P)
Matthieu CHABANEL (DGA M&T)
Jean Claude LARRIEU (DGA CF)
Didier BENSE (DGD IDF)
Pierre DABURON (DSSR)
Thierry COLIN (DSSR)

