

Monsieur Jean-Damien PONCET
Directeur du BEA-TT
Ministère de la Transition écologique et solidaire,
chargé des Transports
Grande Arche – Paroi Sud
92055 La Défense cedex

Saint-Denis, le 21/02/2023

Nos références : D/2023/316486

Monsieur le directeur,

Votre courrier du 18 novembre 2022 par lequel vous nous avez communiqué le rapport d'enquête technique publié par vos services à la suite du déraillement d'un train de Fret SNCF sur la ligne de Reims à Chalons en Champagne survenu le 26 août 2021, sur la commune de Saint Hilaire au Temple a retenu toute notre attention.

SNCF Réseau vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les suites prévues aux cinq recommandations du rapport.

Recommandation R1 adressée à SNCF Réseau :

Fiabiliser les données d'ARMEN et de DEFRAIL relatives à l'état de vétusté des rails en vue d'identifier et localiser les rails les plus anciens et les plus sollicités.

Afin de répondre à cette recommandation SNCF Réseau :

- a apporté les modifications nécessaires à son outil de suivi (ARMEN) pour définir de manière forfaitaire l'année de fabrication des rails de réemploi lorsque celle-ci n'est pas connue. La date forfaitaire est calculée en retirant 30 ans à l'année de pose du rail ;
- va réaliser une campagne de communication sur la qualité de saisie dans DEFRAIL auprès des opérateurs de saisie ;
- déploiera un nouvel outil d'identification et de localisation des rails les plus critiques.

Recommandation R2 adressée à SNCF Réseau :

Réexaminer les prescriptions en matière de couponnage et de renouvellement des rails en vue de garantir l'éradication rapide des rails les plus anciens et les plus sollicités ou leur bon état de fonctionnement

Sur l'ensemble du réseau, la prescription d'entretien des rails les plus anciens sera adaptée selon les principes suivants :

- renforcement du cycle des tournées visuelles rail sur les lignes 7 à 9 AV à V<140km/h ; toutes les voies principales du réseau ferré font désormais l'objet de tournées visuelles rail annuelles ;
- évolution des prescriptions en matière de couponnage ;
- interdiction de poser du rail de réemploi de fabrication antérieure à 1980.

Un outil de cotation des risques permet d'aider à prioriser l'éradication des zones de rail les plus critiques et, le cas échéant, à préciser les mesures permettant de garantir leur bon état de fonctionnement en sécurité.

Un travail est en cours pour adapter la régénération des rails sur les zones du réseau structurant présentant les risques les plus élevés, selon un programme adapté aux capacités financières de l'entreprise.

Recommandation R3 adressée à SNCF Réseau :

Parachever dans les référentiels le renforcement des analyses et modalités de surveillance de l'état réel des rails afin de traiter les risques liés à la vétusté des rails anciens, tout particulièrement les défauts de fissuration verticale.

Prévoir dans l'organisation générale de la maintenance les dispositions assurant que ces nouvelles mesures sont prises en compte de façon fiable et auditable

En réponse à cette recommandation, SNCF Réseau va développer un outil de cotation des rails pour permettre une évaluation de leur criticité.

Les prescriptions relatives à la surveillance de rails vont évoluer :

- Le cycle des tournées visuelles rail a été renforcé en passant de 3 ans à 1 an sur les lignes 7 à 9 AV à V<140km/h. Toutes les voies principales du réseau font désormais l'objet de tournées visuelles annuelles.
- La vitesse d'auscultation des rails par les engins lourds d'auscultation des rails par ultrasons (ELUS) a déjà été adaptée à l'état réel du patrimoine rail.
- Les cycles de contrôle US des lignes 7 à 9AV vont être adaptés à l'état de vétusté du rail.

Recommandation R4 adressée à SNCF Réseau :

Étudier la faisabilité d'une meilleure qualité de détection par renforcement des méthodes et moyens mis en œuvre sur les engins lourds d'auscultation des rails par ultrasons afin d'améliorer le taux de détection sûre de défauts de rails, notamment des défauts de fissuration verticale longitudinale du champignon, en utilisant le cas échéant les techniques nouvelles accessibles et les croisements utiles avec les bases de données de description du réseau ferré national.

Dans l'attente de résultats probants, prescrire que les capteurs 113/213 soient plus systématiquement opérationnels, que la vitesse d'auscultation soit adaptée à la qualité du couplage rail-capteur et que les seuils de déclenchements soient réinstruits, en regard des autres actions mises en place pour minimiser le risque de non-reconnaissance.

Depuis 2022, SNCF Réseau confirme explorer les possibilités de renforcement des moyens mis en œuvre sur les engins lourds d'auscultation et celles offertes par les évolutions technologiques pour améliorer leur performance.

Dans l'attente et depuis octobre 2022, SNCF Réseau a modifié les modalités de briefing à bord de ces engins en intégrant la mise en œuvre systématique des capteurs 113/213 et

l'adaptation par le chef de machine de la vitesse d'auscultation en fonction du couplage rail-capteur et de la performance de détection.

Recommandation R5 adressée à SNCF Réseau :

Analyser du point de vue des facteurs humains et organisationnels la tâche de réalisation des tournées rails visant à la détection des défauts afin d'en tirer les enseignements utiles du point de vue de l'organisation des tournées, de la formation des opérateurs et de la mise à disposition des supports pratiques adaptés.

Pour répondre à cette recommandation SNCF Réseau fait évoluer les référentiels traitant de l'organisation des tournées de surveillance rails.

La TSAE opérationnelle « Assurer la surveillance des composants critiques de l'infrastructure ferroviaire ayant un impact sur la sécurité des circulations » sera modifiée pour intégrer les connaissances professionnelles se rapportant aux futures missions des agents chargés de la surveillance visuelle des rails ou de l'accompagnement des engins lourds d'auscultations.

Des supports pédagogiques seront élaborés pour améliorer le niveau de compétences des opérateurs en charge de ces tournées.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Damien PALLANT

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Pallant', with a horizontal line crossing through the middle of the signature.

Directeur Général Adjoint Sécurité