

Paris, le 23 MARS 2016

Monsieur Jean PANHALEUX
Directeur
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 DÉFENSE cedex

Références : D/2016/000673/00/PD-LD
Affaire suivie par : Philippe DENOYELLE

Objet : Rapport d'enquête technique sur la rupture multiple de rail franchie en vitesse par des trains le 26 novembre 2013 à Carbonne (31)

Monsieur le Directeur,

Votre courrier du 20 janvier 2016 nous communiquant le rapport définitif d'enquête technique publié par vos services à la suite de la rupture multiple de rail, franchie en vitesse par des trains le 26 novembre 2013 à Carbonne (31), a retenu toute notre attention.

Trois recommandations concernent SNCF Réseau, l'une d'entre elles étant conjointement adressée à l'EPSF.

SNCF Réseau vous prie de bien vouloir trouver ci-après les suites qu'il entend apporter à ces trois recommandations.

Recommandation n°1 (SNCF Réseau)

Conformément au programme établi après la rupture de rail de Carbonne, remplacer, en fonction de leur état et des conditions locales d'exploitation, les demi-aiguillages avec l'ancien type d'usinage sur lesquels une rupture de rail ne serait pas détectable par circuit de voie. Parallèlement, veiller à la mise en œuvre des procédures renforcées de surveillance de l'ensemble des défauts affectant ces appareils.

Dès décembre 2013, SNCF Réseau a procédé à un inventaire de ses demi-aiguillages afin de répertorier les appareils à délardements anciens et nouveaux.

SNCF Réseau a ensuite arrêté, par lettre directive du 22/04/2014, des critères et délais de remplacement préventif systématiques des demi-aiguillages de type « ancien délardement », ainsi que des règles de surclassement des défauts de rails classé « O » situés sur le rail de pointe des demi-aiguillages.

En conséquence, un programme de remplacement d'appareils de voie a été défini, suivant un échéancier fonction de leur vitesse de franchissement.

Le nombre total de demi-aiguillages qui seront remplacés, à horizon 2021, est de 2788. En 2015, 566 ont d'ores-et-déjà été remplacés.

Pour information, je vous indique que celui de Carbone l'a été en 2014, à l'occasion du renouvellement des rails de la zone de billage.

Enfin, la mesure de surclassement X1 des défauts O situés dans les 4 m en pointe des zones critiques de délardement est en place.

Recommandation n°2 (SNCF Réseau)

Sur les sections de ligne sans circuit de voie lié à la signalisation, prendre en compte, dans les procédures d'exploitation, le risque de rupture de rail en cas de dysfonctionnement de toute installation reposant sur un circuit de voie.

A la réception de cette recommandation, SNCF Réseau a procédé à un premier inventaire à dire d'expert des typologies d'installations équipées de circuit de voie n'entrant pas dans la signalisation et qui pourraient donner une information indirecte sur l'état du rail :

- Passage à niveau dont la fermeture est provoquée par l'occupation d'une zone : L'agent circulation n'a pas d'information directe de la chute de la zone. Toutefois, si le PN reste fermé, la détection par un système de télésurveillance ou le signalement d'un usager conduit à la prise des mesures de raté d'ouverture du PN (marche prudente), ce qui couvre le risque redouté, jusqu'à intervention des équipes de maintenance.
- Passage à niveau gardé avec annonce par zone : en cas d'annonce persistante, qui serait due à la chute du circuit de voie, des mesures de ralentissement des circulations et d'appel au mainteneur sont prises.
- Traversée des voies par le public « TVP » : la chute de la zone d'annonce provoque une annonce persistante avec allumage au rouge du pictogramme. La vitesse des trains est alors limitée à 30 km/h au droit des quais, ce qui a pour effet de conduire les trains à circuler à vitesse réduite sur la zone d'annonce considérée.

Par ailleurs, il convient de noter que le circuit de voie ayant conduit au retentissement d'une sonnerie en gare de Longages-Noe est un système qui n'a plus d'utilité aujourd'hui et qui tend à disparaître. En effet, ce type de dispositif était mis en place à l'époque où la traversée des voies par le public était placée sous la surveillance directe de l'agent circulation. Afin de lui permettre de se consacrer en temps utile à cette partie du service, une annonce lui indiquait le moment où il devait interrompre ses autres activités, ouvrir la salle d'attente et prendre en charge la traversée. Au gré des équipements de traversée de voie par le public, ces installations devenues inutiles ont vocation à être déposées, ou à aboutir dans des gares alors déclassées en établissement PL, sans présence d'agent circulation.

Enfin, la modernisation du réseau conduit à remplacer sur de nombreuses sections de lignes les blocks manuels par un block de type BAPR. C'est d'ailleurs le cas de la section de Longages-Noe.

En conséquence, il apparaît que, dans la majorité des cas, le dérangement de circuit de voie génère une circulation en mode dégradé, du fait des mesures que doivent par ailleurs prendre les agents-circulations. Le risque visé par la recommandation est ainsi déjà couvert.

Les quelques cas résiduels, dont la pérennité est faible, feront toutefois l'objet d'une analyse opportunité / risques afin de déterminer s'il est pertinent de mettre en œuvre la recommandation de façon exhaustive.

Recommandation R3 (SNCF-Réseau, EPSF) :

Étudier une évolution du référentiel opposable relatif à la circulation des trains prévoyant, en cas de doute sur la nature du choc ressenti sur le train, une procédure plus légère que la procédure actuelle de signalement d'un choc anormal, notamment pour les sections de lignes sans couverture continue par des circuits de voie liés à la signalisation.

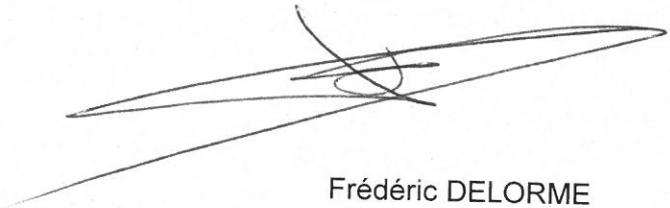
SNCF Réseau souligne que l'efficacité de la recommandation repose essentiellement sur la capacité des agents de conduite à discriminer les diverses natures de chocs ressentis, que l'ajout d'une procédure réglementaire supplémentaire ne saurait résoudre.

SNCF Réseau considère en outre que les procédures d'exploitation DC 1502 et 1503 permettent déjà de traiter de façon plus « légère » un signalement de conducteur qui ne serait pas un choc anormal, par l'application de la procédure « présomption de danger ».

Toutefois, prenant acte de votre recommandation, SNCF Réseau a d'ores-et-déjà pris contact avec l'EPSF en vue de proposer la constitution d'un groupe de travail, avec les représentants des exploitants ferroviaires autorisés, visant à étudier les possibilités d'évolution du référentiel OP 462.

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

Le Directeur Général Sécurité,



Frédéric DELORME