



**SECURITE & QUALITE DU SERVICE FERROVIAIRE**  
**DIRECTION SECURITE SYSTEME ET PROJETS**

20 rue de Rome  
75008 PARIS  
TÉL. : +33 (0)1 53 42 90 92 - FAX : +33 (0)1 53 42 90 25

LE DIRECTEUR

**MONSIEUR CLAUDE AZAM**  
DIRECTEUR  
**BEA-TT**  
TOUR VOLTAIRE  
92055 LA DEFENSE

Paris, le 13 février 2014

Réf : 2014/024/DSSP/JR  
Objet : réponse aux recommandations du rapport d'étape sur le déraillement du train Intercités n°3657 le 12 juillet 2013 à Brétigny-sur-Orge (91)

Monsieur le Directeur,

Face à l'accident inédit survenu le 12 juillet 2013 à Brétigny sur Orge, et sans attendre les conclusions de toutes les enquêtes en cours, SNCF et RFF considèrent qu'il est de leur responsabilité de prendre diverses initiatives afin de maintenir un très haut niveau de sécurité.

Le programme VIGIRAIL lancé le 09 octobre 2013 a été conçu dans cet esprit. Dans ce cadre, et au regard des premières recommandations exprimées par le BEA-TT, SNCF engage les démarches détaillées ci après.

Recommandation n°1: Améliorer globalement le niveau de maîtrise des assemblages boulonnés des AdV en intervenant sur différents facteurs, notamment sur :

- Les spécifications techniques et la qualité des composants ;
- Les dispositifs de freinage des boulons ;
- Le respect des prescriptions de serrage de la boulonnerie et, plus généralement, le respect des spécifications et des règles de l'art lors du montage et lors des opérations de maintenance de ces assemblages.

SNCF a engagé les pistes proposées, selon un protocole adapté à l'évolution industrielle envisagée. Pour compléter sa propre expertise et son retour d'expérience, SNCF fait appel dès mars 2014 à un cabinet d'expertise externe afin d'analyser conjointement, le sous-système « assemblages boulonnés » au regard de cette recommandation et de formuler des préconisations techniques en terme de conception et/ou de maintenance.

Au vu de ces expertises, SNCF :

- Procèdera en 2014 aux expérimentations nécessaires pour garantir la prise en compte de l'ensemble des paramètres utiles (en situation d'emploi nominal, ainsi que lors des interventions de maintenance) ;
- Précisera les modes opératoires associés lors des interventions de maintenance sur les assemblages boulonnés.

L'objectif est de conclure sur les différentes pistes associées d'ici fin 2014. Un point d'étape sera réalisé à l'été.

Recommandation n°2 : Clarifier et renforcer les règles relatives aux mesures à prendre en cas de détection d'anomalies affectant la boulonnerie des AdV. Dans ce cadre, préciser le délai maximal, après toute intervention ou tournée de surveillance, dans lequel toute la boulonnerie doit être présente et serrée. De même, préciser un tel délai pour les attaches 2<sup>ème</sup> niveau

Dans son programme Vigirail, SNCF a engagé une action visant à aider les techniciens de production à identifier les mesures à prendre lors des tournées. En particulier en ce qui concerne les appareils de voie :

- SNCF a écrit et diffusé début janvier 2014 une directive clarifiant techniquement les mesures à prendre en fonction des situations observées sur les boulons d'éclissage ; celle-ci précise les actions de maintenance corrective à effectuer, en fonction des constats réalisés lors des tournées (teneur, délai, ...)
- SNCF effectuera un retour d'expérience en juin 2014 sur les conditions d'application de cette directive, et la complètera au regard d'autres types d'anomalies potentielles (attaches par exemple) en cohérence avec l'analyse des remarques exprimées par les managers opérationnels ;
- A partir des enseignements issus des comparaisons avec les autres opérateurs ferroviaires européens sur le thème de la surveillance, SNCF analysera plus largement les compléments utiles à apporter dans le(s) référentiel(s) à usage des opérateurs, puis accompagnera la diffusion de ce document métier (format poche) vers les équipes de maintenance voie par une vaste action de formation continue. Ces actions seront menées au second semestre 2014, et leur diffusion à partir de début 2015.

Recommandation n°3 : Identifier les AdV ou les groupes d'AdV présentant des particularités impliquant une maintenance renforcée ou une régénération anticipée par rapport aux prescriptions générales. Prévoir dans l'organisation générale de la maintenance ou dans celle des établissements, les dispositions assurant que ces particularités sont prises en compte de façon fiable et auditable.

A partir de la campagne d'observations complémentaires lancée début août 2013, SNCF a procédé à un certain nombre d'analyses, qui ont permis de mieux préciser les critères principaux différenciant le comportement des appareils de voie :

- des caractéristiques techniques : TJD et TJS de tg 0,13 et 0,11, et TO de tg > 0,13 ;
- des caractéristiques d'exploitation : Vitesse > 100 km/h, tous groupes UIC ;
- des facteurs locaux tels que la qualité des plateformes, du drainage, du ballast, conduisant à une fréquence élevée d'interventions en entretien (nivellement, interventions sur le matériel de voie tel que boulonnerie ou attaches...).

En application de ces critères, et même si les politiques de maintenance sont déjà différenciées au regard des sollicitations auxquels sont soumis les appareils de voie, avec, au besoin, des schémas de maintenance adaptés localement, SNCF prend des mesures dès ce mois de février 2014 (espacement réduit de certaines tournées de surveillance, appréciation accélérée de l'opportunité de renouvellement) et s'engage avec RFF à

adapter encore davantage la politique de surveillance, d'entretien et de régénération des appareils ou groupes d'appareils ainsi définis, d'ici à fin 2014.

SNCF précisera également d'ici l'automne 2014 le process permettant de mieux formaliser localement ce type d'analyse périodique, visant à adapter régulièrement et de manière explicite, l'entretien à réaliser, en regard de l'évolution du patrimoine et de ses sollicitations.

Les conditions de mise en œuvre seront décrites d'ici à fin 2014, et seront évaluées chaque année.

Par ailleurs, le BEA-TT a également invité la SNCF à s'interroger sur l'efficacité globale du processus de surveillance de la voie et de ses appareils et sur la pertinence de l'intégration des tournées effectuées par les dirigeants.

SNCF s'engage à mener cette réflexion sur le processus des tournées de surveillance de la voie et des appareils de voie, et sur le rôle associé des différents acteurs (techniciens et dirigeants).

Pour revisiter ses politiques de surveillance, SNCF s'appuiera sur trois initiatives majeures :

- l'examen spécifique de ce thème est intégré au sein du réseau d'experts mis en place par l'Infrastructure en octobre 2013 (partage des pratiques),
- l'observatoire social « Sécurité et Maintenance » est appelé à faire de ce sujet un de ses axes de réflexion,
- de manière plus globale, une approche systémique de la Sécurité, dont la surveillance du réseau est un des fondements, est mis en œuvre au niveau du Groupe de Travail Sécurité du Conseil d'Administration.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma haute considération.



Jacques REGIS