

## DIRECTION DE LA SÉCURITÉ

34, rue du Commandant Mouchotte  
75099 PARIS Cedex 14

Tél. : 01 53 25 95.01  
Fax : 01 53.25.32.56

LE DIRECTEUR



Monsieur Jean-Gérard KOENIG  
Directeur  
Bureau d'Enquêtes sur les accidents de Transports Terrestre  
Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement  
Durable et de l'Aménagement du Territoire  
Tour Pascal B  
92055 La Défense Cedex

Ref: 11-DS

PARIS, 29 MARS 2011

Objet : Suites données par SNCF au rapport d'étape sur le déraillement de wagons de matières dangereuses le 22 mai 2010 à Neufchâteau (88)

Monsieur le Directeur,

Le rapport préliminaire du 27 janvier 2011 que vous avez transmis à SNCF concernant le déraillement de wagons de matières dangereuses le 22 mai 2010 à Neufchâteau a retenu toute notre attention.

En premier lieu, SNCF souhaite rappeler que, au regard de la législation et des règles internationales, c'est l'ECM désignée par le détenteur qui détient le pouvoir de décision et d'action sur la maintenance des véhicules qui lui ont été confiés. SNCF, en tant que prestataire d'ingénierie pour les wagons dont elle est elle-même ECM, ou en tant qu'EF utilisatrice de wagons, ne peut pas imposer de règles de maintenance à un détenteur ou à une ECM tierces.

A ce jour, les vérifications effectuées sur les lots de roues susceptibles d'être incriminés ne montrent pas de désordres pour les wagons sous contrat d'ingénierie SNCF. Il convient aussi de rappeler que la maintenance des wagons impliqués dans le déraillement n'est pas assurée par SNCF en tant qu'ECM.

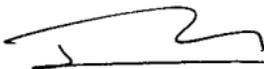
En tant que prestataire d'ingénierie de maintenance, SNCF est favorable à faire évoluer les trames de maintenance comme envisagé par le BEA-TT. Elle estime cependant qu'un travail avec les détenteurs (AFWP, UIP, autres détenteurs) et les ECM serait nécessaire pour aboutir à une appréciation partagée. SNCF a pour sa part engagé une étude dans la ligne de la recommandation R3 (cf. annexe).

Par ailleurs, comme indiqué lors de la transmission de nos remarques sur le projet de rapport d'étape (courriel du 7 janvier 2011), il convient de noter que le schéma de maintenance SNCF repris au paragraphe 4.4 du rapport est erroné.

Vous voudrez bien trouver, en annexe, les suites que SNCF apporte à la recommandation R3 la concernant.

La direction de la Sécurité se tient à votre disposition pour toute information complémentaire que vous pourriez souhaiter.

Je vous prie de croire, Monsieur le directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of fluid, connected strokes. The signature is positioned above a horizontal line.

Jean-Michel RICHARD

**Suites données par SNCF à la recommandation R3 dans le cadre du rapport d'étape sur le déraillement de wagons de matières dangereuses le 22 mai 2010 à Neufchâteau (88)**

SNCF en tant que prestataire d'ingénierie de Matériel Roulant a conçu un mode opératoire de détection de fissures sur les toiles de roue par magnétoscopie pour les 600 essieux potentiellement concernés d'après les indications fournies par l'EPSF. Elle l'a aussi proposé aux détenteurs de wagons. Les détenteurs impliqués ont demandé à SNCF la mise en œuvre de ce mode opératoire pour leurs wagons susceptibles d'être affectés par de tels désordres.

SNCF en tant que prestataire d'ingénierie de Matériel Roulant a également lancé une étude sur la trame de maintenance des essieux (dont celle effectuée sous wagon) au regard du REX relatif aux wagons sous contrats d'ingénierie de maintenance SNCF.