



INTERNATIONAL UNION  
OF RAILWAYS

A l'attention de M. Jean Damien PONCET  
Directeur  
Bureau d'enquête sur les accidents de  
transport terrestre (BEA-TT)  
La Grande Arche  
Paroi Sud  
92055 La Défense Cedex

Paris, le 28 septembre 2021

Objet : Rapport d'enquête technique sur la détérioration en ligne  
de la table de roulement des roues d'un wagon de fret survenue  
le 26 juillet 2019 entre Romilly-sur-Seine et Troyes (10)  
Affaire n° BEATT-2019-08  
Votre lettre du 11 mai 2021

Monsieur le Directeur,

J'ai bien reçu et vous remercie pour votre lettre du 11 mai 2021 m'adressant le rapport d'enquête cité en objet, que mes services ont attentivement analysé, notre attention ayant été plus particulièrement portée sur la recommandation numérotée R4.

Celle-ci, adressée à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), à l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et au Bureau de normalisation ferroviaire (BNF), recommande de « réexaminer les modalités d'essais d'homologation des semelles « LL » en tirant parti du retour d'expérience sur la détérioration par creusement de la table de roulement de roue, lors d'incidents de frein serré, sur les wagons équipés de ces semelles. »

L'UIC agit afin d'être en mesure de prendre en considération cette recommandation :

- A cette fin, nous avons transmis votre rapport aux experts des membres de l'UIC. En effet, depuis le 6 janvier 2021 (date du premier contact sur cette enquête entre le BEA-TT et l'UIC), nous travaillons avec les membres de l'UIC à bâtir le financement d'un projet de réexamen des modalités d'essais d'homologation des semelles « LL ».
- Comme vous le soulignez utilement, il s'agira pour ce faire de tirer parti du retour d'expérience sur la détérioration par creusement de la table de roulement de roue, lors d'incidents de frein serré, sur les wagons équipés de ces semelles.

A cette fin, nous prenons contact avec l'ERA, afin de collecter l'ensemble des données et informations en sa possession, notamment suite au groupe de travail européen « JNS Wagon braking system ».

Nous avons cependant compris de la lettre qui vous a été adressée par l'ERA le 23 juin 2021<sup>1</sup> que le JNS avait conclu en novembre 2019 qu'« il n'y a pas assez d'information, à ce moment, qui permettrait de déterminer la cause principale des incidents impliquant des freins

<sup>1</sup> [http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/era\\_troyes.pdf](http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/era_troyes.pdf)



*bloqués. » C'est pourquoi nous demanderons à l'ERA de nous associer systématiquement à toutes les prochaines séances de travail sur le sujet, qu'il s'agisse de la réactivation que vous recommandez du JNS Network Secretariat « wagon braking systems » (systèmes de freinage de wagons), ou de toute autre séance de travail à l'initiative de l'ERA sur ce sujet.*

- *Vous ajoutez dans votre recommandation que « le BEA-TT invite l'EPSF à partager avec l'ERA, l'UIC et le BNF le retour d'expérience des incidents français de détérioration des tables de roulement par creusement dans les roues de wagons équipées de semelles LL ». Nous vous remercions pour cette invitation, qui aidera les acteurs du secteur à une collaboration encore plus efficace, dans l'intérêt de la sécurité ferroviaire. Nous allons prendre contact avec l'EPSF afin de collecter les informations en sa possession sur les incidents français de détérioration des tables de roulement par creusement dans les roues de wagons équipées de semelles LL.*

J'espère que cette lettre répond à vos attentes et vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'F. Davenne', is located below the text. The signature is fluid and cursive.

**François Davenne**

*Directeur général*