

## Éléments transmis par la société Hexafret le 27 mai 2026

En réponse au courrier du 29 01 2025 sur l'incendie aux abords des voies suite au passage d'un train de marchandises, survenu le 14 juillet 2022 , nous vous communiquons les éléments suivants :

Ce rapport adresse à HEXAFRET plusieurs recommandations pour lesquelles nous avons déjà eu l'occasion d'échanger à l'occasion de la consultation sur sa version projet.

De plus, un travail a été mené par Hexafret à la suite de l'évènement, sans attendre le rapport du BEATT.

L'ensemble des recommandations ont été prises en compte avec le détail suivant :

### ● Sur la recommandation R4 adressée à Hexafret et a l'EPSF :

**Renforcer la surveillance par les conducteurs de leur train et des autres circulations.**

**Informers les conducteurs sur les conséquences potentielles d'un blocage de frein avec des semelles LL.**

**Modifier les conditions d'application d'une surcharge :**

- **de façon systématique réaliser la surcharge avant les essais de freins et toujours attendre son élimination avant de partir en ligne ;**
- **à généraliser dans certaines conditions de départ de train (arrêt prolongé, immobilisation importante, variations thermiques importantes hiver/été) et toujours attendre son élimination. Mettre en œuvre les conclusions et recommandations du rapport final du JNS "Consequences of unintended brake applications with LL blocks".**

Hexafret a modifié sa procédure d'essai de frein. De façon systématique la surcharge est réalisée avant l'essai de frein et son élimination est faite avant le départ du train. De plus, les référentiels conduite ont été modifiés pour également traiter l'arrêt prolongé. Deux cas se présentent, arrêt inférieur à 30 minutes utilisation du grand débit et arrêt supérieur à 30 minutes utilisation de la surcharge.

### ● Sur la recommandation R5 adressée à Hexafret et a l'EPSF

**Étudier l'intérêt et la possibilité de modifier la surcharge à une valeur supérieure à 5,4 bar.**

**Les propositions pourront être partagées au sein de Groupes de Travail pilotés par l'EPSF.**

Cette modification nécessiterait des modifications de matériel lourdes sur nos engins moteurs et pourrait également apporter des contraintes et dysfonctionnements lors d'échange entre Entreprise Ferroviaire. L'analyse globale ne montre pas d'intérêt a priori mais Hexafret est prêt à participer à des échanges avec d'autres entreprises ferroviaires et l'EPSF sur le sujet.

### ● Sur la recommandation R6 adressée à Hexafret et a l'EPSF

**Au-delà des travaux menés dans le cadre du JNS « Consequences of unintended brake applications with LL blocks », étudier des expérimentations visant à améliorer la détection d'anomalies du système de freinage :**

- **au départ : par exemple un système d'aide et de contrôle de la bonne réalisation des essais de freins afin de détecter des anomalies ;**
- **en ligne compte tenu des conséquences potentielles liées aux capacités thermiques des semelles LL (par exemple capteurs de températures et de pressions...).**

Hexafret a renforcé l'accompagnement auprès des opérateurs sol de la nouvelle procédure d'essai de frein et également pour le traitement des anomalies lors de la réalisation de celui-ci. De plus, Hexafret expérimente un nouvel outil (marteau) pour une meilleure gestuelle et une efficacité améliorée de cette procédure.

L'ensemble des thèmes ont été traités en Journée de Formation Continue auprès des conducteurs. Chaque année une re-sensibilisation est effectuée durant la campagne forte chaleur, y compris concernant les préconisations de surveillance du train en marche à toutes occasions favorables