



Monsieur Jean-Gérard KOEING
Directeur du BEA-TT
Tour voltaire
92055 La Défense cedex

BD/BL/MCL/16952

Puteaux, le 04 avril 2011

Objet : Rapport d'enquête technique sur le déraillement d'Orthez

Monsieur le Directeur,

Nous avons bien pris connaissance de votre rapport sur le déraillement de deux wagons de matières dangereuses le 24 novembre 2009 à Orthez (cf. votre envoi du 21/12/2010) et conformément à l'article 9 du décret du 26 janvier 2004 nous portons à votre connaissance les positions et réflexions de la profession sur les recommandations R2 et R3 la concernant.

Recommandation R2 : Faire vérifier, par les entités en charge de la maintenance, la pertinence des règles de maintenance relatives aux liaisons caisse-bogie des wagons citernes à grand empattement et faire renforcer les prescriptions relatives à la traçabilité des interventions sur ces organes.

→ Cette recommandation concerne bien **les wagons-citernes à grand empattement**.

→ L'AFWP ne peut donc qu'inviter chaque détenteur/ECM à choisir les mesures qu'elle souhaite appliquer, à savoir :

- Le renforcement de règles par l'instauration d'un remplacement systématique à neuf des glisseurs ainsi que les éléments de fixation
- Le renforcement de règles par la réduction des tolérances d'usure
- Le suivi de l'évolution de l'usure et le remplacement lors des révisions intermédiaires
- Le contrôle de la provenance des pièces et de la compétence des opérateurs en atelier
- L'instauration de la traçabilité de la maintenance sur ces organes avec enregistrement obligatoire ou non, de l'emplacement des pièces montées/échangées

Recommandation R3 : Faire modifier et compléter, par les entités en charge de la maintenance, les critères relatifs aux jeux aux lisoirs des wagons rigides à fort empattement, de sorte qu'ils soient cohérents avec les normes relatives à la voie et suffisants pour garantir l'aptitude des wagons à franchir les gauches.

→ Cette recommandation concerne un ensemble plus large, c'est-à-dire **des wagons rigides à fort empattement**.

→ L'AFWP relève que l'étude du BEA-TT a démontré que les critères actuels de jeu aux lisoirs ne garantissent pas que celui-ci soit suffisant et qu'il est bien réparti. De plus, les valeurs de jeu aux lisoirs issues du retour d'expérience de la SNCF ne permettent pas de dire a priori, que ces critères ne sont pas appelés à évoluer.

A la lumière d'éléments nouveaux apparus après le déraillement d'Orthez, qui font désormais partie du retour d'expérience de l'ensemble de la profession, celle-ci doit donc en tenir compte et analyser la cohérence avec les normes de voies ferrées.



→ Pour l'AFWP, ce travail serait donc à réaliser, mais il ne peut pas se faire par une ou même plusieurs ECM seules. Cette étude devrait mobiliser en effet, les connaissances et les données détenues par les EF et le gérant/propriétaire de l'infrastructure.

De plus, une valeur de coefficient de rigidité devrait être adoptée par l'ensemble de la profession, à partir de laquelle le wagon sera considéré rigide ou pas. Pour cet aspect, les concours de la Direction du Matériel de la SNCF et du CIM semblent être indispensables pour ne pas dire inévitables.

→ C'est pourquoi pour l'AFWP, cette étude qui ne pourra se faire que par un groupe de travail commun AFWP avec la participation des détenteurs/ECM, et les autres représentants évoqués ci-avant, l'objectif d'un tel GT serait de « valider la cohérence des jeux aux lisoirs avec les normes relatives à la voie ferrée et à faire évoluer si nécessaire ».

Souhaitant avoir répondu à votre demande,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération distinguée.

Le Président de l'AFWP

Bruno DAMBRINE