

Paris, le 15 OCT. 2014

Le Directeur général adjoint Opérations

Monsieur Claude AZAM
Directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents
de transport terrestre
Ministère de l'Ecologie, du Développement
durable et de l'Energie
Tour Voltaire
92055 LA DÉFENSE Cedex

Références : D/2014/008293/00/MAL/KD
Affaire suivie par : Marie-Annick LOISEL

Objet : Suites données par RFF & SNCF-GID à l'enquête technique du BEA-TT sur la collision entre un train et deux véhicules routier sur le PN n°40 à Amilly (28), le 27 octobre 2012.

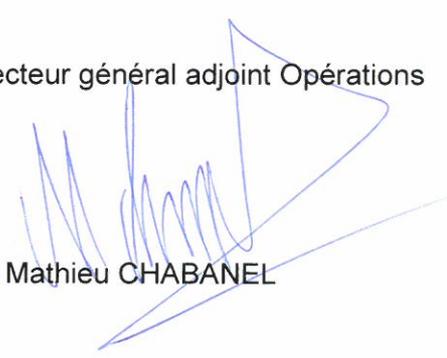
Monsieur le Directeur,

Vous nous avez transmis par courrier du 23 juillet 2014, le rapport définitif d'enquête technique relatif à la collision entre un train et deux véhicules routiers, le 27 octobre 2012, sur le PN n°40 à Amilly (28).

Vous voudrez bien trouver, en annexe, les suites que RFF entend apporter aux recommandations le concernant. Cette réponse a été établie en liaison avec la SNCF- Infra.

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

Le Directeur général adjoint Opérations



Mathieu CHABANEL

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".

Annexe

Suites données par RFF, d'entente avec SNCF-Infra, aux recommandations du BEA-TT dans le cadre de l'enquête concernant la collision entre un train et deux véhicules routier sur le PN n°40 à Amilly (28), le 27 octobre 2012

Recommandation R1 : (RFF, SNCF Infra) :

Sur les passages à niveau dont la zone de continuité d'annonce est séparée de la zone courte (montage aval), améliorer la sécurité de la fonction de réarmement de l'annonce par la zone courte, soit par une modification technique du circuit de réarmement, soit par une modification des règles de maintenance des joints électriques concernés.

Les actions suivantes seront menées :

- dans le cadre des installations nouvelles ou fortement remaniées : pour ce type de montage avec la zone de continuité d'annonce séparée de la zone courte (montage aval), le circuit de réarmement sera modifié techniquement, pour le sens normal, afin de rajouter une nouvelle condition. La condition de réarmement sera : « Zone courte + zone support de la zone courte occupée » ;
- dans le cadre des installations existantes : pour les montages de ce type, la règle de maintenance préventive systématique sera modifiée ; il sera procédé au remplacement systématique des blocs d'accord court-circuit lorsqu'ils atteignent 20 ans d'âge.

Recommandation R3 (SNCF Infra, EPSF) :

Mettre en œuvre un retour d'expérience ciblé sur les déshuntages impliquant des locomotives thermiques circulant haut-le-pied.

Vérifier si les séries équipées de scrubbers couplés avec les freins présentent une fréquence d'occurrence des déshuntages supérieure à la moyenne, en ne tenant compte que des parcours haut-le-pied.

Définir, le cas échéant, les mesures à prendre.

Tous les déshuntages font déjà l'objet d'un retour d'expérience interne à SNCF-Infra en application de l'IN 2875.

De plus, une dizaine d'enregistreurs sur le réseau relèvent les tensions résiduelles mesurées au passage des circulations. La Direction Projet Système Ingénierie (PSIG-T) réalise une analyse sur cet ensemble de données et assure un reporting lors des Comités Techniques Shuntage trimestriels (SNCF-GID) et lors des Commissions Shuntage semestrielles (RFF), auxquelles l'EPSF est convié.

Le suivi des locomotives haut-le-pied peut être extrait du suivi général des déshuntages.

Concernant les 2^{ème} et 3^{ème} alinéas de cette recommandation, compte tenu du faible nombre d'événements connus, il paraît difficile à ce stade de définir des mesures spécifiques. En effet, la seule série d'engins équipée de scrubbers couplés avec les freins, est à notre connaissance, la BB 60000. Pour cette série d'engin, le seul événement connu de PSIG-T, à l'exclusion de celui envisagé à Amilly par le BEA-TT dans l'hypothèse qu'il a retenu, correspond au déshuntage de Courville du 11 novembre 2013, dû à une pollution de la bande de roulement de l'engin.