

Amiens, le 28 août 2012

Monsieur Claude AZAM
Directeur
Bureau d'enquêtes sur les accidents de
transport terrestre
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex

Réf. : C-SQ 2012-08-21

*Objet : Rapport d'enquête technique sur le déraillement de wagons de matières dangereuses survenu
le 22 mai 2010 à Neufchâteau (88)*

Affaire suivie par : Emmanuel BIECHY

Monsieur le directeur,

Je reviens sur le rapport d'enquête technique relatif à l'accident cité en objet que vous m'avez adressé le 29 février dernier. Ce rapport rappelle notamment les mesures conservatoires sur le matériel roulant prises par l'EPSF en concertation avec le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre, à l'occasion de cet accident.

Ce rapport précise la cause purement technologique (fissuration de la roue) de l'accident et met en évidence le rôle des sollicitations non conventionnelles (sollicitations mécaniques sur les triages) auxquelles ont été soumises les roues du wagon en cause dans l'origine de ces fissures.

Il formule neuf recommandations dont sept (R1, R3, R4, R5, R7, R8 et R9) sont adressées à l'EPSF. Il me semble qu'une attribution aussi systématique de recommandations à l'autorité nationale de sécurité pourrait trouver son origine dans les préconisations - sans caractère juridique contraignant - du guide « *Orientations sur les recommandations en matière de sécurité au sens de l'article 25 de la Directive 2004/49/CE* » de l'agence ferroviaire européenne (ERA) qui considère que « *les organisations qui sont placées sous la tutelle de l'autorité de sécurité nationale, comme les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les fabricants, les propriétaires et les autres acteurs du secteur ferroviaire* » ne doivent pas être destinataires directs de recommandations.

Je considère pour ma part que la pratique mise en œuvre par le BEA TT dans le cadre des articles L.1621-3 et L.1621-4 du Code des transports par laquelle ces recommandations sont adressées directement aux entreprises ferroviaires, aux détenteurs, ECM, etc. chargés de les prendre en compte est préférable. C'est un gage nécessaire laissant à ces entités la liberté d'appréciation prévue par la directive et facilitant leur appropriation de ces recommandations, l'autorité de sécurité en étant systématiquement informée pour pouvoir surveiller la cohérence et la mise en œuvre effective des engagements pris par ces entités. En revanche une même recommandation ne me semble pas pouvoir s'adresser à la fois à l'EPSF et à un acteur sous sa surveillance.

Je vous propose qu'au-delà du cas particulier de ce rapport nos services se rencontrent pour arrêter un *modus operandi* relatif à l'attribution et la gestion du suivi de ces recommandations.

S'agissant des recommandations relatives à cet accident qui sont adressées à l'EPSF je tiens à vous faire part des points suivants :

- R1 : *[Intervenir auprès de l'Agence Ferroviaire Européenne (directement pour l'EPSF, par l'intermédiaire du JSG pour la SNCF et par l'intermédiaire de l'ERWA pour Valdunes) afin de promouvoir une campagne d'études et d'essais permettant d'évaluer les sollicitations réelles auxquelles sont soumis les organes de roulement des wagons citernes, en ligne et en triage, ainsi que les interactions de ces sollicitations, en vue de leur prise en compte dans les normes de conception des roues.]* et R3 : *[Dans l'attente d'une évolution satisfaisante des normes concernant la conception et la fabrication des roues à toile brute, recommander aux détenteurs de wagons immatriculés en France et aux entités en charge de la maintenance certifiées en France, de ne plus monter de roues neuves à toile brute sur leurs wagons. En informer l'ensemble des autorités nationales de sécurité afin que des mesures semblables soient prises dans les autres Etats.]*

Ces recommandations suggèrent ainsi de :

- revoir l'ensemble des normes de conception des roues sur la base d'investigations en ligne et en triage sur les wagons-citernes, visant à terme l'ensemble des roues de wagons ;
- proscrire l'usage de roues neuves à toile brute sur l'ensemble des wagons,

alors que le rapport met bien évidence la responsabilité de sollicitations « non conventionnelles » qui ne sont recensées que sur certains usages de certains wagons citerne et qui conduisent à des fissurations peu détectables sur les roues à toile brute.

Elles apparaissent non reliées à l'analyse des causes et, dans la pratique, peu opératoires. Dès lors l'EPSF ne voit pas d'action spécifique en sus de la transmission du rapport à l'ERA.

- Il en est de même des recommandations :
 - R4 : *[Demander aux entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferré national de renforcer puis de maintenir la vigilance des agents chargés de l'inspection des wagons en exploitation et des vérifications après réparation en matière de recherche des fissures sur les toiles de roues. Leur demander également d'inclure explicitement, si nécessaire, cette recherche dans les manuels des métiers concernés.]*
 - R5 : *[Intervenir auprès de l'Agence Ferroviaire Européenne pour inclure l'examen des toiles de roues dans le protocole d'inspection visuelle des essieux (EVIC).]*
 - R7 : *[Agir auprès des entités en charge de la maintenance établies en France et des autorités nationales de sécurité étrangères pour promouvoir l'amélioration des modalités de la recherche des fissures sur les toiles de roues lors des examens des essieux sous véhicule effectués dans le cadre des révisions de wagons.]*

qui peuvent être synthétisées dans une demande de vigilance accrue à apporter aux toiles de roue en général, ne faisant référence ni aux types de roue, ni aux types de wagons considérés.

- R8 : *[Agir auprès des entités en charge de la maintenance établies en France et des autorités nationales de sécurité étrangères afin que les essieux de wagons citernes avec roues à toile brute fassent l'objet :*

- o *d'une amélioration des modalités de recherche des fissures sur toiles de roues lors des révisions des essieux et des autres opérations sur essieux déposés ;*
- o *d'une trame d'entretien spécifique, cohérente avec la vitesse d'amorçage et de propagation des fissures.]*

Cette recommandation visant directement les cas identifiés par l'analyse a été reprise par un courrier adressé aux entités en charge de la maintenance établies en France ainsi qu'aux autorités nationales de sécurité étrangères.

- *R9 : [Agir au niveau national et auprès de l'Agence Ferroviaire Européenne pour que les détenteurs de wagons et les entités en charge de la maintenance se dotent des organisations et des outils leur permettant à la fois de connaître l'état et la situation de leur parc de wagons et d'essieux et de garantir la traçabilité des opérations de maintenance. Dans ce cadre, agir pour la mise en œuvre du guide européen de traçabilité des essieux EWT.]*

Cette recommandation qui se contente de rappeler les obligations générales des détenteurs et des ECM en matière de traçabilité des wagons et de leurs essieux ne m'apparaît pas nécessiter d'action particulière.

Je reste à votre disposition pour tout complément d'information sur le sujet.

Veuillez agréer, monsieur le directeur, l'expression de mes sincères salutations.

Denis Huneau

Directeur Général