

Direction des Grands Projets

Paris, le 29 FEV. 2012

Monsieur Claude AZAM
Directeur de BEA-TT
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU
DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU
LOGEMENT
Bureau d'enquêtes sur les accidents
de transport terrestre - Tour Voltaire
92055 LA DÉFENSE cedex

Références : D/2012/001006/00/SSH/KD
Affaire suivie par : Sylvia STERNAT-HUYNH

Objet : Réponse aux recommandations du BEA-TT sur le déraillement d'un train de charbon le 29 juillet 2010 à Bully-Grenay (62)

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 4 août 2011, vous m'avez transmis le rapport technique établi par le BEA-TT concernant le déraillement d'un train de charbon à Bully-Grenay (62) survenu le 29 juillet 2010 et je vous en remercie.

Vous avez invité RFF à faire connaître les suites qu'il entend donner à la recommandation R3, mentionnée dans ledit rapport, ainsi que, le cas échéant, les délais nécessaires à leur mise en œuvre. J'ai bien noté que la réponse de RFF sera rendue publique avec votre rapport sur le site internet du BEA-TT.

Recommandation R3 (RFF) : effectuer une comparaison, avec les principaux réseaux européens, de la consistance, de la densité et de la qualité des systèmes de surveillance et de détection des anomalies des trains en marche (hors LGV) et une recherche des systèmes innovants en projet ou en expérimentation. En partager les résultats avec les principales parties prenantes de la sécurité sur le réseau ferré national et en tirer les enseignements utiles pour l'équipement de ce réseau.

Le réseau ferré national est équipé en systèmes de détecteurs de boîtes chaudes (DBC) conformément au référentiel IN 0777 « Dispositifs de surveillance et de protection des trains en marche. Détecteurs de boîtes chaudes ». Ce système couvre près de 400 points de mesure.

RFF conduit un programme pluriannuel de renouvellement progressif des systèmes anciens, sur les lignes classiques et les LGV du réseau ferré national.

La génération la plus ancienne est en cours de renouvellement jusqu'en 2017.

Les nouveaux équipements permettent la détection des freins serrés (DFS).

"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".

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Établissement public national à caractère industriel et commercial

92 avenue de France - 75648 Paris Cedex 13

Tel. 33 (0)1 53 99 31 02 - Fax 33 (0)1 53 99 99 02

RCS Paris B 412 280 737 - SIRET 412 280 737 00310 - NAF 5221Z

www.rff.fr

Ces équipements viennent en complément du dispositif de surveillance humaine (surveillance des trains en marche ou STEM) réalisée par les agents sédentaires au sens de l'IN 1514 (S2C).

En 2011, dans le cadre du projet de Commande Centralisée du Réseau (CCR), RFF a lancé un benchmark pour prendre connaissance des dispositions prises sur d'autres réseaux européens (Italie, Autriche, etc.) dans des conditions similaires de centralisation des postes de commande. Ce benchmark inclut le retour d'expérience sur la mise en œuvre éventuelle, sur ces autres réseaux, de dispositifs techniques de détection d'anomalies des trains en marche, soit au stade expérimental, soit en opérationnel. RFF prendra en compte les conclusions de cette étude, attendues pour la fin 2012, pour en tirer des enseignements utiles pour le réseau ferré national.

Par ailleurs, RFF participe périodiquement à des conférences européennes et réalise des échanges avec ses homologues gestionnaires d'infrastructure européens, avec pour objectif de partager les connaissances et les expériences des systèmes mis en place sur les autres réseaux européens.

En matière de veille technologique notamment sur les systèmes innovants de surveillance et de détection des anomalies de trains en marche autres que les DBC et les DFS, RFF mène des expérimentations pour étudier l'implantation éventuelle de certains de ces équipements sur le réseau ferré national plus particulièrement dans le cadre de problématiques d'optimisation de la maintenance de l'infrastructure ou d'optimisation de la tarification de l'accès au réseau.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression des sentiments distingués.



Patrick TRANNOY