

Paris, le 12 DEC. 2007

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Ministère de l'Ecologie, du
Développement et de l'Aménagement
durables
Bureau d'enquêtes sur les accidents de
transport terrestre - BEA-TT
Tour Pascal B
92055 La Défense cedex

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 25 septembre 2007, vous m'avez transmis le rapport établi par le BEA-TT au sujet du déraillement d'un wagon de fret sur l'artère Nord-Est Valenciennes-Thionville survenu le 13 juin 2006 à la Ferté sur Chiers (Ardennes).

Vous avez invité RFF à faire connaître les suites qu'il entend donner aux recommandations contenues dans ce rapport et les délais nécessaires à leur mise en œuvre. Je note que la réponse de RFF sera rendue publique avec votre rapport sur le site internet du BEA-TT conformément à l'article 9 du décret du 26 janvier 2004.

Les propositions ci-après portent sur les recommandations 2 et 3 qui, seules, concernent RFF. Elles ont été établies en concertation avec le GID (Gestionnaire d'Infrastructure Délégué). La SNCF, que vous avez saisie également, devrait vous faire part directement de sa réponse.

En préalable, j'insisterai sur les passages de votre rapport qui mettent en évidence que les calculs informatiques menés avec deux modèles distincts (SNCF et INRETS) n'ont pas permis d'expliquer le déraillement observé. Il semble donc nécessaire de poursuivre les investigations pour valider la thèse que vous semblez retenir : « mise en résonance des organes du wagon déraillé par des défauts admissibles successifs sur la voie ».

De plus, dans le cadre d'une expertise contradictoire, associant notamment le propriétaire et mainteneur du wagon, l'expert judiciaire désigné dans ce sinistre ne partage pas la thèse de votre rapporteur puisqu'il incrimine seulement le wagon en cause.

Recommandation R 2 (SNCF, RFF) : Rechercher sur le réseau ferré national les situations de géométrie de la voie semblable à celle du pk 190,200 de l'artère Nord-Est en juin 2006 (succession rapprochée et régulière de défauts de dressage de dévers susceptibles d'entraîner un effet de résonance dynamique ; présence simultanée d'un défaut de gauche en valeur d'alerte s'ajoutant au gauche inhérent au raccordement parabolique de sortie de courbe).

Elaborer les règles d'intervention sur la voie pour corriger les situations (reprise du dressage selon des valeurs quantifiées après détection de défauts de dressage répétitifs et périodiques en sortie de courbe).

1/ Avant la fin de l'année 2007, le GID attirera l'attention des mainteneurs lors du dépouillement des graphiques des voitures d'enregistrement sur les successions de défauts de dressage ayant une périodicité comprise entre 10 et 30 m. Les cas trouvés feront l'objet d'un signalement au niveau central pour analyse et détermination des mesures à prendre.

2/ Dans un deuxième temps, en profitant du déploiement du nouveau système de numérisation des signaux Mauzin, le GID fera développer un algorithme informatique pour que cette détection soit automatisée. Cet algorithme devrait être opérationnel fin 2008, ce qui correspond à la fin d'équipement de l'ensemble des voitures Mauzin.

3/ Dans un troisième temps, avec le GID, nous nous proposons d'ouvrir un projet de recherche destiné à corréler la succession des défauts observés et le comportement des wagons. L'aboutissement de ce projet sera la proposition de seuils d'alerte et d'intervention pour les défauts cycliques. Cette recherche devrait intervenir en 2009 et 2010. Elle pourra faire appel à des modélisations informatiques ou à des essais sur des zones repérées lors de l'étape 2.

Nous vous tiendrons informé des suites données à cette recommandation.

Recommandation R 3 (SNCF, RFF) : Rappeler aux agents concernés directement par la circulation des trains pour les situations d'urgence, l'utilité de la radio sol-train et de la mise en œuvre des gestes d'urgence pour ceux présents sur les voies.

Le déploiement du GSMR appelé à remplacer la radio sol-train sur les lignes où elle est déployée, à l'horizon 2014, est susceptible de modifier les moyens de communication mis à disposition des agents du GID d'une part et des entreprises ferroviaires d'autre part.

Dans le cadre de ce déploiement, des nouvelles procédures seront mises en œuvre et devraient permettre d'accélérer la transmission de l'information auprès des agents-circulation.

Par ailleurs, la SNCF vous indiquera dans sa réponse si le retour d'expérience de cet accident la conduit à modifier ou rappeler les procédures en vigueur aux agents-circulation et aux agents présents sur les voies.

Enfin, nous portons à votre connaissance qu'un renouvellement total ou partiel des constituants de la ligne de Mohon à Thionville (n° 204000) entre les gares de Pouru-Brévilly et d'Hayange sera réalisé en 2008. Il concernera principalement la voie 1 et devrait permettre de supprimer la succession de défauts admissibles de la voie qui aurait, selon votre thèse, entraîné une mise en résonance des organes du wagon déraillé.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Hubert du MESNIL