

**Objet :** Réponse aux recommandations du BEA-TT sur le déraillement d'Orthez le 24 novembre 2009.

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 21 décembre 2010, vous m'avez transmis le rapport technique établi par le BEA-TT concernant le déraillement de deux wagons de marchandises dangereuses survenu le 24 novembre 2009.

Vous avez invité RFF à faire part des suites qu'il entend donner aux recommandations R1 et R5, ainsi que, le cas échéant, des 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.

Les actions explicitées ci-après ont été établies en concertation avec le gestionnaire d'infrastructure délégué (GID). La SNCF, que vous avez saisie également, devrait vous faire part directement de sa réponse.

**Recommandation R1 (RFF, SNCF Infra) : Examiner la pertinence d'introduire une mesure périodique du dévers et une règle contraignante sur le dévers maximal tenant compte éventuellement de la valeur de la pente de raccordement.**

Dans le cas de ce déraillement les normes de tracé de la voie étaient respectées (y compris les normes européennes). Cependant, ce rapport indique qu'il existe un risque de non détection d'un dépassement du dévers dans le cas de rayon faible où le rapport Y/Q est plus défavorable.

Paris, le **18 MARS 2011**

Monsieur Jean-Gérard KOENIG  
Directeur du bureau d'enquêtes sur  
les accidents de transport terrestre  
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE  
L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT  
DURABLE ET DE  
L'AMÉNAGEMENT DU  
TERRITOIRE  
Tour Voltaire  
92055 LA DÉFENSE Cedex

Afin de prendre en compte cette recommandation, il conviendra que RFF :

- 1) détermine un échantillon représentatif de courbes potentiellement à risque, avec les critères suivants :
  - rayon de courbe  $\leq 500$  m ;
  - dévers nominal proche du dévers limite ;
- 2) organise et réalise la mesure du dévers sur cet échantillon ;
- 3) analyse les résultats et décide, en fonction des cas rencontrés, d'intervenir et/ou de proposer une révision des règles et de la surveillance.

La durée de l'action est évaluée de 18 mois à 24 mois, suivant les cas rencontrés.

Le projet des futurs engins de surveillance (engins lignes classiques), qui doivent remplacer les voitures de mesure actuelles d'ici cinq à dix ans, prévoit la mesure périodique du dévers.

**Recommandation R5 (RFF, SNCF) : Mettre en place une politique de graissage des rails garantissant un niveau de graissage suffisant dans les zones que leurs caractéristiques géométriques sévères et la présence d'un fort trafic fret exposent particulièrement au risque de déraillement par montée de roue.**

Le graissage du rail est un sujet complexe. Les normes européennes du système ferroviaire (voie et matériel roulant) sont conçues pour que les circulations s'opèrent en sécurité sans graissage, dès lors que voie et matériel roulant respectent ces normes, ce qui ne semble pas le cas pour le wagon qui a déraillé (le 26ème du convoi), comme indiqué dans le rapport.

Par ailleurs, l'ERA n'a pas spécifié de normes relatives au graissage dans la spécification technique d'interopérabilité de l'infrastructure du réseau conventionnel, à paraître. Si cette problématique était traitée dans un cadre européen, RFF se tiendrait prêt à y participer.

Le graissage peut intervenir comme un facteur atténuant le risque de déraillement. C'est pourquoi, et compte tenu de l'évolution (nombre et rôles) des acteurs ferroviaires, RFF a engagé la remise à plat de la politique de graissage sur le réseau ferré national (IN 0206 : « graissage des rails par le matériel roulant »). Dans ce cadre, les situations spécifiques (telles que la circulation de matériel particulièrement rigide ou une forte densité de circulations fret sur des sections avec des caractéristiques sévères de tracé) seront analysées. Il aurait été d'ailleurs instructif de savoir si l'engin moteur incriminé dans le déraillement était pourvu de graisseurs de boudins qui fonctionnaient effectivement. L'évolution envisagée vise également à définir une meilleure caractérisation de la qualité du graissage.

La durée de l'action est estimée à 12 mois.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.



Patrick TRANNOY