



34, rue du Commandant Mouchotte 75699 PARIS Cedex 14
Tél. : 01 53 25 62 02 - Fax : 01 53 25 62 25

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL EXÉCUTIF

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de
Transport Terrestre
Ministère de l'Ecologie, du Développement et de
l'Aménagement durables
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE Cedex

Paris, le 17 DEC. 2007

Monsieur le Directeur,

Le rapport que vous avez transmis à la SNCF concernant le déraillement survenu le 13 juin 2006 à La Ferté sur Chiers dans les Ardennes, à proximité de la gare de Margut, a retenu toute notre attention.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-après les éléments de réponses que la SNCF souhaite apporter à vos recommandations :

Recommandation R 1 (SNCF)

Lorsqu'un wagon est traité en réparation accidentelle et qu'une intervention est nécessaire sur le système d'amortissement LENOIR (détection d'une cote « A » insuffisante), spécifier le numéro de la boîte d'essieu concernée, aussi bien au plan de l'expertise initiale que de la réparation.

Le référentiel de la SNCF a été modifié en conséquence.

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 et 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).

... / ...

Dans un premier temps, la Direction de l'Infrastructure de la SNCF attirera, avant la fin de l'année 2007, 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 directives éventuelles.

Des mesures à plus long terme sont détaillées en annexe.

Recommandation R 3 (SNCF, RFF) :

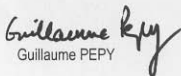
Rappeler aux agents concernés directement par la circulation des trains pour les situations d'urgence, l'utilité de la radio sol-train et de la mise en œuvre des gestes d'urgence pour ceux présents sur les voies.

La Direction de l'Infrastructure fera, en direction des métiers concernés, sous forme de fiches REX, les rappels concernant les gestes et les mesures permettant d'arrêter les trains en cas d'urgence.

L'annexe ci-jointe détaille les mesures prises par les services concernés de la SNCF.

Monsieur Michel Etienne, Directeur de la Sécurité, se tient à votre disposition pour tout complément d'information que vous pourriez souhaiter.

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


Guillaume PEPY

Rapport final du 25 Septembre 2007 relatif au déraillement d'un train de fret à la Ferté sur Chiers survenu le 13 juin 2006.

Suite données par la SNCF aux recommandations R1 à R3.

Recommandation R 1 (SNCF)

Lorsqu'un wagon est traité en réparation accidentelle et qu'une intervention est nécessaire sur le système d'amortissement LENOIR (détection d'une cote « A » insuffisante), spécifier le numéro de la boîte d'essieu concernée, aussi bien au plan de l'expertise initiale que de la réparation.

Le document de codification des interventions de maintenance sur les wagons a été modifié (DT-AO 745 version A du 22/02/2007) par la direction du Matériel pour prendre en compte cette remarque.

Dans cette nouvelle version, le code R820 qui caractérise une intervention pour jeu insuffisant sur l'amortisseur Lenoir doit être complété par l'indication du numéro de la boîte d'essieu concernée.

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 et 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) Dans un premier temps, la direction déléguée Maintenance Travaux attirera, avant la fin de l'année 2007, 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. Ces signalements seront croisés avec les mesures de gauches et les mesures à prendre seront déterminées.

2) Dans un deuxième temps, en profitant du déploiement du nouveau système de numérisation signaux « Mauzin », IMT 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, un projet de recherche sera lancé en vue de corrélérer 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.

Il pourra faire appel à des modélisations informatiques ou à des essais sur des zones repérées lors de l'étape 2.

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.

La direction de l'infrastructure fera, en direction des métiers concernés, sous forme de fiches REX , les rappels concernant les gestes et les mesures permettant d'arrêter les trains en cas d'urgence.

Par ailleurs, le déploiement généralisé du GSMR appelé à remplacer la radio sol-train à l'horizon 2012 va modifier profondément les moyens de communication mis à disposition des agents du GID d'une part et des entreprises ferroviaires d'autre part, en particulier, en supprimant la difficulté actuelle liée aux limites des cantons radio qui obligent le conducteur du train et l'appelant à sélectionner manuellement la fréquence utilisée. Parallèlement la procédure d'appel individuel à chaque circulation nécessitera la numérotation du train correspondant.

Dans le cadre de ce déploiement, des nouvelles procédures seront mises en œuvre et devraient permettre d'accélérer la transmission des informations par les différents intervenants.