



DIRECTION DE LA SÉCURITÉ

34, rue du Commandant Mouchotte
75699 PARIS Cedex 14

Tél. : 01 53 25 95.01
Fax : 01.53.25.32.56

LE DIRECTEUR

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur
Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre
Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement
Durable et de l'Aménagement du Territoire
Tour Pascal B
92055 La DEFENSE CEDEX

Réf : JNC/110-D4

PARIS, le 17 mars 2011

Objet : Suites données par SNCF à l'enquête technique du BEA TT sur le déraillement de deux wagons de matières dangereuses le 24 novembre 2009 à Orthez (64)

Monsieur le Directeur,

Le rapport du 21 décembre 2010 que vous avez transmis à SNCF concernant le déraillement de deux wagons de matières dangereuses le 24 novembre 2009 à Orthez (64) a retenu toute notre attention.

Vous voudrez bien trouver, en annexe, les suites que SNCF souhaite apporter aux recommandations la concernant.

La direction de la Sécurité se tient à votre disposition pour toute information complémentaire que vous pourriez souhaiter.

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

Jean-Michel RICHARD

Annexe

Suites données par SNCF aux recommandations du BEA-TT dans le cadre du rapport d'enquête technique relatif au déraillement de deux wagons de matières dangereuses le 24 novembre 2009 à Orthez (64).

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 (les normes tant françaises qu'européennes). Cependant, le rapport d'enquête du BEA-TT indique qu'il existe un risque pour la sécurité des circulations en cas de non détection d'un dépassement du dévers dans les courbes de faible rayon où le rapport Y/Q est plus défavorable.

Pour répondre à cette recommandation, nous allons en première étape :

- 1) Déterminer un échantillon représentatif de courbes potentiellement à risque, avec les critères suivants :
 - rayons de courbures ≤ 500 m,
 - dévers proche du dévers limite.
- 2) Organiser et réaliser la mesure du dévers sur cet échantillon.
- 3) Analyser les résultats et décider en fonction des cas rencontrés, d'intervenir et/ou de légiférer sur les règles et la surveillance.

Nous évaluons la durée globale de cette action entre 18 et 24 mois, selon les situations qui seront effectivement rencontrées.

Par ailleurs, il est à noter que le projet de futurs engins de surveillance (ELC), devant remplacer d'ici cinq à dix ans les voitures de mesure actuelles, 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. L'équipement de certains engins de l'Infra avec des graisseurs de rails commandés automatiquement dans ces zones pourrait être à envisager.

D'une manière générale, 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 la voie et le matériel roulant respectent les normes, ce qui n'est pas le cas pour le wagon qui a déraillé (creux au glissoir 2-4 et différence d'épaisseur entre lisoirs non conformes).

Le graissage du rail peut cependant constituer un facteur d'atténuation du risque de déraillement.

L'Agence Ferroviaire Européenne (ERA) n'a pas, à ce jour, spécifié de normes relatives au graissage. Si elle décidait de le faire, SNCF serait prête à contribuer à la réflexion pour l'élaboration de normes européennes.

Compte tenu de l'évolution du nombre et des rôles des acteurs ferroviaires, nous avons engagé avec RFF la remise à plat de la politique de graissage sur le Réseau Ferré National, actuellement définie par la directive 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.

De plus, une meilleure caractérisation de la qualité du graissage sera établie.

Nous évaluons la durée globale de cette action à 12 mois.

Recommandation R6 (SNCF)

Prescrire dans le référentiel des conducteurs, en cas de déraillement ou de présomption de déraillement, l'utilisation de termes précis et non ambigus, par exemple « déraillement, demande de protection d'obstacle », dans les communications avec les agents sédentaires.

Prescrire également, le cas échéant, le signalement explicite, par le conducteur, de la présence de MD à bord du train.

L'article F44.09 (train déraillé en pleine voie) du référentiel conducteur de ligne chapitre F (TT0516) sera modifié lors de sa réédition en fin d'année 2011, de manière à rendre systématique le signalement de matières dangereuses au régulateur ou à l'agent circulation en cas de déraillement.

SNCF demande pour quelle raison cette recommandation n'est pas adressée à l'ensemble des EF.

Recommandation R7 (SNCF)

Prévoir dans les textes métier des agents chargés de la gestion des circulations (régulateurs, agents circulation) les mesures d'urgence à prendre en cas d'accident de train impliquant des matières dangereuses.

Pour le traitement des incidents de circulation, les agents circulation utilisent le document métier DC 1502 « Manuel de référence – incidents de circulation ». Ce document métier prévoit qu'en cas de déraillement ou de fuite de marchandises dangereuses, les mesures sont prises dans le cadre de la procédure « train circulant dans des conditions dangereuses » (fiche 9) pour arrêter et retenir les trains croiseurs ainsi que les trains suivants.

Les régulateurs utilisent le document métier DC 3790 « Manuel de référence – Opérations de sécurité effectuées par les Régulateurs », et plus particulièrement son chapitre 4 en cas d'incident de circulation. Nous allons examiner la façon de rendre plus clair ce document en ce qui concerne les mesures à prendre par le régulateur lorsqu'il est avisé de la présence de matières dangereuses dans un train impliqué dans un incident.

Recommandation R8 (SNCF)

Introduire, dans le référentiel des régulateurs (IN 3790), la coupure d'urgence de la tension caténaire comme moyen permettant d'arrêter les trains en cas d'urgence et de réduire les risques d'explosion en cas de fuite de matières dangereuses.

Rechercher et éliminer les référentiels locaux susceptibles d'introduire une confusion ou un doute quant à la mise en œuvre de la coupure d'urgence.

La prochaine version du texte DC 3790 à l'usage des régulateurs prévoira explicitement la coupure d'urgence comme moyen d'arrêter les trains en cas d'urgence et/ou de réduire les risques d'explosion en cas de fuite de matières dangereuses.

En attendant la parution de cette prochaine version du texte précité, une lettre de Directives référencée DCF-S/CVE/10-137 en date du 06 Août 2010 a été adressée à tous les EIC afin de rappeler la possibilité offerte à un régulateur d'utiliser la coupure d'urgence pour arrêter en urgence les circulations.

Par ailleurs, nous allons rechercher d'ici fin 2011 les référentiels locaux, s'adressant aux régulateurs des sous-stations ou aux agents circulation, susceptibles d'introduire une confusion ou un doute quant à la mise en œuvre de la coupure d'urgence, afin de les amender ou éventuellement les abroger.