



**SECURITE & QUALITE DU SERVICE FERROVIAIRE**  
**DIRECTION SECURITE SYSTEME ET PROJETS**

20 rue de Rome  
75008 PARIS  
TÉL. : +33 (0)1 53 42 90 92 - FAX : +33 (0)1 53 42 90 25

LE DIRECTEUR

Monsieur Claude AZAM  
BEA-TT  
Ministère de l'Ecologie, du Développement  
Durable et de l'Energie  
Tour Voltaire  
92055 LA DEFENSE CEDEX

Paris, le 27 septembre 2013

Réf : 2013/113/DSSP/EBY  
Objet : Suites données par la SNCF à l'enquête technique  
sur le choc d'une automotrice contre un isolateur le  
1er février 2012 à Sevrans. (93)

Monsieur le Directeur,

Vous m'avez transmis en juillet 2013 le rapport d'enquête définitif concernant le choc d'une automotrice contre un isolateur le 1er février 2012 à Sevrans (93).

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

La Direction Sécurité Système et Projets se tient à votre disposition pour tout complément d'information que vous pourriez souhaiter.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*très cordialement.*



Jacques REGIS

P. J. : Annexe

Suites données par SNCF aux 3 recommandations du BEA-TT dans le cadre de l'enquête concernant le choc d'une automotrice contre un isolateur le 1er février 2012 à Sevrans (93)

**Recommandation R1 :**

Surveiller l'évolution du nombre de ruptures d'isolateur en céramique de type Vt 200223. En cas d'augmentation significative de ce nombre, déposer les isolateurs de ce type utilisés dans les caténaires de voies principales dans des positions telles qu'ils pourraient être heurtés par les circulations ferroviaires, en cas de rupture.

Cette surveillance consistera à suivre et à analyser l'évolution du nombre de ruptures au cours du temps. Les dispositions particulières mises en place sont les suivantes :

- L'analyse de l'évolution des ruptures d'isolateurs en céramique concernés fera l'objet d'un point spécifique lors de chaque commission système IFTE. Cette commission se réunit tous les 6 mois.
- Le suivi de l'évolution du nombre d'incidents ayant pour origine la rupture d'un isolateur céramique est réalisé à partir de la base de données REX CAT.
- L'outil REX CAT pourrait être amélioré par la création de codes matériels spécifiques afin de faciliter ce suivi, cette possibilité devra être confirmée d'ici fin 2013.

**Recommandation R2 :**

Répertorier les caractéristiques des vitrages frontaux et des chauffe-vitres équipant les matériels roulants ainsi que les règles d'utilisation de ces chauffe-vitres.

Pour les matériels équipés de vitrages frontaux ne respectant pas la norme européenne EN 15152 ou la norme française NF F 15-818 ou une norme nationale équivalente, étudier la possibilité et la pertinence d'améliorer la protection par temps froid contre la pénétration de projectiles dans les cabines de conduite, par exemple en précisant les règles d'utilisation des chauffe-vitres ou en planifiant le remplacement des vitrages par des éléments offrant une meilleure résistance aux chocs à basse température.

La SNCF, après études et en regard de l'utilisation des matériels, s'oriente vers un remplacement des vitrages pour améliorer la protection. Les modifications de matériels (pour les séries concernées compte tenu de leurs conditions d'exploitation) s'effectueront selon les opportunités offertes par les opérations de maintenance de chaque série de matériel. La planification et la réalisation de ces modifications seront suivies afin d'avoir l'assurance de leur terminaison.

**Recommandation R3 :**

Veiller à ce que les évolutions de la norme européenne EN 15152 relative aux vitres frontales des matériels ferroviaires tiennent compte de la variabilité en fonction de la température de la résistance aux chocs des vitrages et garantissent le maintien voire l'amélioration de la protection des conducteurs sur la totalité de la gamme des températures couramment rencontrées sur le réseau ferré national et plus particulièrement aux températures négatives.

L'intervention de l'entreprise SNCF auprès des instances normatives (BNF, ERA, secteur, etc.), notamment pour la norme EN 15-152 relative aux vitres frontales des cabines des trains, se poursuit dans le sens souhaité par le BEATT. Cependant dans le domaine de la normalisation, il est à noter que l'entreprise SNCF n'est pas décisionnelle.