

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU
DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES
TRANSPORTS ET DU LOGEMENT
**Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de
Transport Terrestre**
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex

A l'attention de Monsieur Bruno Cozzi

Notre réf/2011/23/BSNO

Paris le, 08.03.2011

Votre réf/ Affaire n° BEATT-2009-011

**Concerne : Rapport d'enquête technique sur le déraillement de deux wagons MD
le 24 novembre à Orthez (64)
Recommandations R2 et R3 Orthez**

Monsieur,

Pour faire suite au rapport clôturant l'enquête technique réalisée par le BEA-TT sur l'accident cité en objet, nous vous prions de trouver ci-après les suites qui ont été données par VTG France SAS aux recommandations R2 et R3.

Dans nos actions, nous avons bien tenu compte de la différence d'approche entre ces deux recommandations, à savoir :

- R2 s'adresse aux wagons citernes à grand empattement,
- et,
- R3 concerne un ensemble plus large de wagons marchandises : les wagons rigides à fort empattement.

Concernant à la recommandation R2, nous vous confirmons que la pertinence des règles de maintenance de VTG France SAS a été analysée. Le résultat de cette analyse nous a permis de faire ressortir les points forts, un point sensible et des axes d'amélioration ci-dessous.

Concernant les points forts, notre référentiel de maintenance prévoit, lors de chaque révision, les opérations suivantes sur l'organe lisoir :

- le graissage systématique
- la mesure du jeu aux lisoirs et le contrôle des glisseurs (l'usure parties frottantes)
- la vérification de la conformité du jeu au lisoir pour chaque bogie séparément
- la vérification de la conformité du jeu au lisoir selon la diagonale du wagon
- le réglage des jeux non conformes par l'insertion ou le retrait de fourrures entre les supports et les glisseurs de bogies et/ou de châssis.

Aussi, le contrôle de la provenance des pièces et de la compétence du personnel effectuant des opérations sur lisoir est fait par VTG France au cours des audits fournisseurs.

Concernant le point sensible, le contrôle des glisseurs (l'usure parties frottantes) est un contrôle visuel. Il comporte le contrôle du bon état des éléments de fixation et l'absence de rayures, de corrosion, de bourrelet ou d'arrachement de métal. La mesure d'usure n'est pas systématique.

A la vue des points forts et du point sensible ci-dessus, nous avons décidé de mettre en application les actions suivantes :

Pour les wagons-citernes à grand empattement

- identification des wagons concernés à savoir : wagons citernes à grand empattement et équipés de lisoirs fixes, soit 337 wagons dans le parc de VTG France SAS.

Il s'agit de wagons d'une construction semblable à celle du wagon déraillé à Orthez, équipés des bogies Y25C, Y25Cs, Y25Cs1, Y25Cg, Y25Cm et Y25Csm et Y25Csw.

- instauration d'un remplacement systématique à neuf des glisseurs (parties frottantes) de châssis et de bogie ainsi que de leurs éléments de fixation lors de grandes révisions principales.
- création d'une règle d'aide à la rédaction de commande atelier (dite Promiis) dans la base de données d'exploitation.



Pour tous les wagons équipés de lisoirs fixes :

- mise en application du contrôle de l'usure de glissoirs lors des révisions intermédiaires (tous les 4 ou 6 ans) par la mesure systématique.
- remplacement de glissoirs en cas de dépassement des limites d'usure lors des révisions
- renforcement de la traçabilité des opérations, avec l'enregistrement obligatoire de l'emplacement des pièces montées ou échangées. L'archivage sera fait par atelier et Détenteur-ECM.

Les modifications des instructions de maintenance VTG France ont été entamées. La diffusion aux ateliers est programmée pour le mois de mars, avec une application effective, au plus tard, à la fin du mois d'avril 2011.

Concernant la recommandation R3, intéressant un choix plus large de wagons marchandises, et bien que les critères actuels soient issus du retour d'expérience de la SNCF, une étude de la cohérence des jeux aux lisoirs avec les normes relatives à la voie ferrée est nécessaire.

En effet, l'étude de BEA-TT démontre que les critères actuels de jeu aux lisoirs ne garantissent pas qu'il soit suffisant, et qu'il soit bien réparti.

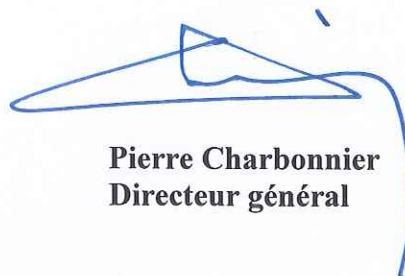
Considérant que cette étude ne peut pas se faire par les ECM seules, nous avons fait appel à l'AFWP pour la mise en place d'un groupe de travail commun regroupant les ECM, la DM SNCF, le CIM et le gérant d'infrastructure de RFF pour étudier, valider et faire évoluer si nécessaire « la cohérence des jeux aux lisoirs avec les normes relatives à la voie ferrée ».

Aussi, ce travail devra être précédé de l'adoption de critères de rigidité par type de wagons marchandises, et ainsi de considérer chaque type comme rigide et concerné ou pas par la recommandation.

Nous ne manquerons pas de vous informer de la suite qui sera donnée, à notre demande, par l'AFWP.



Bernard Smoczynski
Directeur Maintenance



Pierre Charbonnier
Directeur général



Philippe Boucheteil
Président