

Amiens, le **29 AOUT 2017**

Monsieur Jean PANHALEUX
Directeur du bureau d'enquêtes sur
les accidents de transport terrestre
Grande Arche
Paroi Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX

Réf. : C-SQ/2017-08-21

Objet : Rapport d'enquête technique sur le déraillement d'une rame TGV lors d'une marche d'essai sur la LGV Est-Européenne le 14 novembre 2015 à Eckwersheim (67)

Affaire suivie par : Stephen QUÉVA

Monsieur le Directeur,

Vous m'avez transmis, par courrier du 1^{er} juin 2017, le rapport d'enquête technique sur le déraillement d'une rame TGV lors d'une marche d'essai sur la LGV Est-Européenne le 14 novembre 2015 à Eckwersheim (67). Ce rapport comporte six recommandations dont la première est adressée conjointement à SNCF Réseau et à l'EPSF. Cette recommandation demande de mener à terme la démarche de clarification et d'aménagement des prescriptions d'homologation des lignes à grande vitesse incluses dans le référentiel SNCF IN 3279. Je souhaite tout d'abord rappeler qu'il s'agit d'un document interne de la SNCF qui n'a pas de valeur réglementaire même s'il peut être considéré, de par son historique d'utilisation, comme une règle de l'art sur le sujet.

L'EPSF n'a pas de rôle de prescription et laisse à l'entreprise le choix de la méthode de démonstration de sécurité qui, préalablement validée par un organisme, doit démontrer que le sous-système présente toutes les garanties en termes de couverture des risques et de respect des règles d'interopérabilité.

Cela étant, au niveau international, l'EPSF a cherché à initier une réflexion sur les méthodes de démonstration de sécurité des lignes ferroviaires afin d'identifier les possibilités offertes par les nouveaux outils tels que la simulation numérique, en substitution de certains essais présentant des contraintes fortes de mise en œuvre. Un groupe de travail a ainsi été initié début 2017, composé de SNCF Réseau, SNCF Mobilités avec des représentants dédiés de l'Agence d'Essais Ferroviaire et du Centre d'Ingénierie du Matériel, Certifer, et l'EPSF.

Dans l'attente, SNCF Réseau a déjà modifié par lettre directive l'IN 3279 qui introduit la possibilité du recours à la simulation numérique dans des cas précis et en s'appuyant sur des essais préalablement corrélés. Cette version modifiée a d'ores et déjà été utilisée dans le cadre de la démonstration de sécurité de la LGV Est phase II, acceptée par l'EPSF.

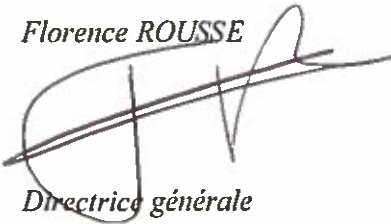
Le produit des résultats du groupe de travail, attendu fin 2018, sera porté au niveau de l'Agence Européenne des chemins de fer afin de contribuer aux réflexions.

En outre, le rapport comporte également une invitation formulée en complément de la recommandation n°6 adressée à SNCF Mobilités. Ainsi, le rapport « invite la SNCF et l'EPSF à engager des réflexions et des démarches en vue d'un enrichissement des données enregistrées dans les trains et dans les postes en vue d'améliorer le retour d'expérience. Dans ce cadre, les enregistrements des sons et des communications seraient à prendre en compte ». Le rapport invite également SNCF et l'EPSF à étendre cette réflexion à des caméras « filmant vers l'avant ».

L'EPSF est prêt à participer aux réflexions que SNCF Mobilités a indiqué vouloir lancer dans ce sens. Toutefois, nous estimons que cette réflexion gagnerait à être étendue assez rapidement à l'ensemble des parties intéressées, à savoir l'ensemble des entreprises ferroviaires voire les constructeurs de matériels roulants ainsi que le BEA-TT en raison de l'intérêt principal souligné de pouvoir reconstituer les données d'un événement grave. L'EPSF est disposé à réunir les partenaires précités en tant que de besoin sur la base des premiers résultats de l'étude de SNCF Mobilités.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sincères salutations.

Florence ROUSSE



Directrice générale