

**BEA-TT**

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

Amiens, le 2 décembre 2024

*Réf. : C-SQ-2024-10-61*

*Objet : Rapport d'enquête sur l'incendie d'un train de travaux usine le 28/05/2021 à Saint-Hilaire-Bonneval (87)*

*Affaire suivie par : Stephen QUÉVA*

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 26 mars 2024, vous m'avez transmis le rapport d'enquête technique sur l'incendie d'un train de travaux usine le 28/05/2021 à Saint-Hilaire-Bonneval (87). Ce rapport formule trois recommandations à l'attention de l'EPSF :

1/ La recommandation R3 est formulée ainsi : « Revisiter le cadre réglementaire encadrant les conditions d'autorisation de mise sur le marché des trains de travaux usine afin de mieux maîtriser le risque incendie depuis les bogies lors des circulations en acheminement. »

La conception des pare-étincelles est un sujet de travail identifié dans le programme de travail de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en vue de la prochaine révision des STI, en particulier dans le cadre d'un amendement à la STI Wagon qui est en cours d'instruction (demande de modification CR 669). L'EPSF a proposé d'étendre aux véhicules spéciaux, qui relèvent de la STI Loc&Pas et non de la STI Wagon, cette recommandation dans le cadre de sa participation à ce programme, par un commentaire écrit adressé à l'ERA puis une intervention lors de la « Working Party unique » du 29 octobre 2024. L'organisation ainsi que le calendrier de ces travaux étant gérés par l'ERA et la Commission européenne, l'EPSF ne peut s'engager sur une échéance, ni sur le produit de sortie de ces travaux. A titre d'information, l'Agence doit remettre à la Commission européenne une recommandation pour la révision des STI en 2026, ce qui laisse présager qu'aucune modification de la STI Loc&Pas ne sera publiée avant 2027.

Il apparaît néanmoins que l'une des causes de l'incendie, bien qu'identifiée dans le rapport, ne fait l'objet d'aucune recommandation. En effet, le rapport met en exergue le rôle joué par la présence de la bâche de protection sur le bogie. Cette bâche de protection, sans caractéristiques particulières de résistance au feu, a été ajoutée par l'exploitant. La présence de cet élément ne relève pas de la conception du matériel ni de sa construction, mais d'une modification apportée au matériel roulant, post autorisation, par son exploitant.

L'application de la réglementation en matière de gestion des changements (en particulier la MSC 402/2013) aurait dû amener l'exploitant à analyser les risques introduits par l'ajout de cet élément et à prendre les dispositions adaptées de maîtrise des risques. Même si aucune recommandation ne porte sur le respect par les exploitants de la réglementation à appliquer en matière de gestion des changements, cet exemple de non application ou de mauvaise application nous semble intéressant à partager. Aussi, nous proposons que le BEA-TT puisse intervenir lors de la réunion de retour d'expérience du 12 décembre 2024 pour illustrer cette mauvaise pratique qui a contribué au développement de l'incendie.

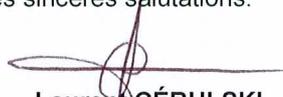
2/ La recommandation R4 est formulée ainsi : « Organiser un groupe de travail avec les experts métiers des opérateurs ferroviaires et, le cas échéant, les constructeurs pour revisiter les référentiels métiers des conducteurs et définir la mise en œuvre d'une formation complémentaire aux conducteurs de train de travaux usine. ».

Il ne revient pas à l'EPSF de déterminer le contenu des référentiels métiers des conducteurs ou de fixer une exigence sur la formation des conducteurs. Ce rôle est celui des gestionnaires d'infrastructure assurant des convois ainsi que celui des entreprises ferroviaires. Néanmoins, l'EPSF appuiera la nécessité pour les exploitants de prendre en compte cet enquête dans leur décision à l'occasion des réunions de retour d'expérience à venir et notamment lors de celle programmée le 12 décembre 2024 où sera présenté l'événement.

3/ La recommandation R5 est formulée ainsi : « Organiser un groupe de travail avec les opérateurs ferroviaires et les constructeurs d'enregistreurs statiques pour étudier l'extension du champ des informations enregistrées sur les paramètres de commande de freinage, sans s'y limiter. »

L'EPSF engage des travaux sur l'enregistrement des événements de conduite pour répondre à la demande de la Commission européenne concernant le motif de cette règle nationale. Une liste des paramètres à enregistrer est en effet harmonisée au niveau européen, mais les Etats membres conservent la possibilité de compléter cette liste en application d'un point ouvert de la STI OPE. Nous invitons de fait le BEA-TT à participer à ce travail afin qu'il puisse nous faire bénéficier de son expérience et des besoins en matière d'analyse des événements. La publication de la règle nationale est envisagée pour le mois d'octobre 2025.

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



**Laurent CÉBULSKI**  
*Directeur général*