

Monsieur Jean-Damien PONCET
Directeur du Bureau d'Enquêtes sur les
Accidents de Transport Terrestre
Grande ARCHE-Paroi Sud
92055 LA DEFENSE Cedex

La Plaine St Denis, le 14 mars 2023

N/Réf. : 2023-012

Objet : réponse aux recommandations émises dans le cadre du rapport d'enquête technique sur le déraillement d'un train survenu le 25 janvier 2021 à Fontpédrouse (66) sur la ligne reliant Villefranche - Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol.

Monsieur,

Suite à l'enquête technique que vous avez réalisé dans le cadre du déraillement d'un train survenu le 25 janvier 2021 à Fontpédrouse, vous avez émis 4 recommandations à l'adresse de la SA Voyageurs.

Nous vous adressons dans ce courrier les réponses à ces recommandations.

Recommandation n°1 : En formation des conducteurs, insister sur les risques spécifiques de cette ligne (fortes pentes, problématique de graissage, conditions météorologiques, etc.) et l'entériner dans la réponse pédagogique. Rendre robustes les réflexes de conduite, adaptés à ces risques, en particulier la gestuelle de conduite en cas d'enrayage.

La réponse pédagogique a été adaptée et met en exergue les différents risques sur cette ligne. Les formations dispensées auprès des conducteurs circulant sur cette ligne ont déjà commencé avec ces nouveaux éléments.

Le bouclage de la formation auprès des conducteurs est réalisé lors des accompagnements conduite par la ligne managériale.

Cette vérification n'a pu toutefois se faire qu'au travers de questionnements dans la quasi-totalité des cas dans la mesure où il n'y a eu que très peu de situations exposant au risque d'enrayage depuis les nouvelles formations.

Recommandation n°2 : Sur les Z150, étudier l'abaissement du seuil de déclenchement automatique du freinage d'urgence (actuellement 80 km/h) en l'adaptant aux vitesses maximales autorisées de la ligne. Demander pour les matériels roulants qui remplaceront à l'avenir les Z150 sur le Train Jaune, un seuil de vitesse limite déclenchant un freinage d'urgence aux vitesses maximales autorisées de la ligne.

Techniquement, l'abaissement du seuil de vitesse sur le matériel Z150 est réalisable. La demande de faisabilité a donc été transmise à une entreprise compétente. Celle-ci a fait une première réponse qui n'a pas été retenue et les démarches restent en cours concernant cette prestation.

Nous nous tenons à votre disposition si vous souhaitez consulter les documents en lien avec nos recherches.

Par ailleurs, le cahier des charges pour le futur matériel a été amendé pour tenir compte de la recommandation sur l'abaissement du seuil de vitesse limite.

Recommandation n°3 : Poursuivre l'amélioration du système de graissage du rail I par les Z100, en achevant l'installation des graisseurs de boudins.

Dans un premier temps, une étude a été initiée en vue de modifier le système de graissage actuel (type GRR) en un système GRB couplé au système du 3ème rail.

Les différents essais sur la Z104 ont permis de démontrer que cette solution n'était pas fiable et par conséquent le Centre d'Ingénierie du Matériel (CIM) a proposé deux alternatives possibles.

Solution 1 :

Graissage du contact roue rail avec le système de type stick et graissage 3ème rail avec le système actuel modifié (suppression de la partie GRR)

Solution 2 :

Implantation d'un système GRB complet qui fonctionnerait indépendamment du système de lubrification du 3ème rail (système actuel modifié).

L'étude technico économique réalisée par le CIM révèle que la solution n°2 serait la plus pertinente pour ce type de matériel.

Le dossier est en cours de finalisation afin de pouvoir présenter le projet de modification (OM) à la DGTER et à la BU TER Occitanie d'ici le mois de juillet.

Le résultat de la décision sera transmis à la Direction Sécurité Voyageurs ainsi que le planning des modifications, le cas échéant.

Recommandation n°6 : Sur la ligne reliant Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol, améliorer le processus de signalement et de traitement des enrayages, et notamment :

- > Systématiser la remontée d'informations par les conducteurs aux chefs de ligne en cas d'enrayage et de patinage, qui eux-mêmes transmettent aux mainteneurs de l'infrastructure et du matériel roulant.
- > S'assurer que la définition d'enrayages « importants » est correctement appréhendée par les conducteurs et les chefs de ligne et améliorer leurs traitements. Préciser quelles actions sont attendues des mainteneurs une fois informés.
- > Renforcer la communication entre les différentes entités d'exploitation, de maintenance de la voie et de la maintenance du matériel roulant.
- > S'assurer que ces nouvelles mesures sont prises en compte de façon fiable et auditable.

La notion d'enrayage important est intégrée dans la réponse pédagogique dans la continuité de la recommandation numéro 1.

Plusieurs pistes de réflexions sont en cours afin de répondre à ces 3 points dans un format synthétique et permettant la meilleure traçabilité.

Elles s'appuient sur un benchmark réalisé auprès de différentes unités. Pour exemple, un formulaire appelé « DEDA » pour défaut d'adhérence qui pourrait venir en aide aux conducteurs et être transmis au chef de ligne.

La décision concernant les modalités à mettre en place sera actée d'ici le mois de juillet 2023.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bien à vous



Patrick AUVRELE
Directeur Sécurité SNCF Voyageurs