

**Bureau d'enquêtes sur les Accidents
de Transport Terrestre**

Grande Arche - Paroi Sud
92055 LA DEFENSE Cedex
France

Unser Zeichen/Our reference **MG/CSO**Datum/Date **24.05.2024****Monsieur Le Directeur,**

Votre courrier du 26 mars 2024 par lequel vous nous avez communiqué le rapport d'enquête technique publié par vos services, à la suite de l'incendie du train de travaux SVB800 survenu le 28 mai 2021 a été examiné avec attention par le groupe Plasser & Theurer.

Nous vous prions de trouver ci-dessous nos remarques et propositions à vos recommandations :

Recommandation R1 adressée à Plasser & Theurer :

Le pare-étincelles en place vise déjà à couvrir le risque lié à la projection d'étincelles. Cependant, à la lecture du rapport, il apparaît que l'occurrence « frein serré » n'est plus que partiellement couverte par les mesures organisationnelles et les dispositifs de surveillance en place sur le réseau et mène incontestablement, à une montée en température très élevée de l'environnement des semelles de freins et de la roue.

Plasser & Theurer va intégrer ce risque supplémentaire, indépendant de la conception des engins de travaux, dans ses futures analyses de risques lors de la conception. Un groupe de travail interne a été créé pour proposer des améliorations techniques sur les futurs engins de travaux.

Comme précisé dans la recommandation, il y a lieu de définir la notion même de température et durée acceptable, en cohérence avec celle acceptable par les roues, garante de la sécurité des circulations.

Nous pensons pouvoir proposer un prototype dans un délai d'environ 12 mois, suivi des essais de validation. Une solution définitive est envisageable d'ici 24 mois.

Recommandation R2 adressée à Plasser & Theurer :

Nous vous confirmons notre intérêt de participer au groupe de travail évoqué, pour proposer des solutions techniques sur les trains de renouvellement et de dégarnissage.

Néanmoins, l'état actuel des technologies sur le marché ne permet pas de fournir un système permettant de détecter les désordres pendant les circulations, sur un train de travaux qui n'est pas alimenté lorsqu'il est en mode convoi.

Plasser & Theurer, Export von Bahnbaumaschinen, Gesellschaft m.b.H.

Zentrale - Head Office
Johannesgasse 3 - 1010 Wien
Österreich - Austria
Tel. +43 1 51572-0
Fax +43 1 5131801
export@plassertheurer.com
www.plassertheurer.com

Werk - Works Linz
Pummererstraße 5
4021 Linz
Österreich - Austria
Postfach (P.O. Box) 598
Tel. +43 732 7666-0
Fax +43 732 775148

Werk - Works Purkersdorf
Wintergasse 56
3002 Purkersdorf
Österreich - Austria
Tel. +43 2231 63662-0

UniCredit Bank Austria AG
IBAN: AT08 1200 0256 1016 7300
BIC: BKAUATWW
Raiffeisen Bank International AG
IBAN: AT84 3100 0001 0046 9478
BIC: RZBAATWW

Sitz der Gesellschaft: Wien
Handelsgericht Wien
Seat of the company: Vienna
Commercial Court Vienna
FN: 110595 s
UID-Nr.: ATU 14654104

Nous estimons le délai de développement d'un avant-projet technique et les tests du prototype in situ, d'environ 5 à 10 ans. Celui-ci devra s'intégrer dans les conditions d'exploitation et de circulation des trains de travaux (absence d'énergie en convoi, environnement travaux...) et dans les procédures de conduite des trains.

Dans le cadre du développement de ce système, il faudra, comme vous l'indiquez, déterminer avec les différents acteurs du groupe de travail les formations nécessaires aux agents de conduite et ceux chargés de la mise en convoi, et, adapter voire créer des procédures AMOR (plus détaillées ?) et les procédures adaptées en cas d'anomalie du système.

Ce groupe de travail doit nécessairement être piloté par une autorité ferroviaire. Il n'est pas dans les prérogatives du constructeur d'organiser un groupe de travail entre les acteurs de la profession.

Comme précisé dans votre recommandation 4, cette nouvelle technologie, son intégration au niveau de la circulation des trains de travaux et/ou de frets conduira nécessairement à l'évolution des règles métiers de conduite des trains en adéquation avec les procédures actuelles, améliorant la sécurité des circulations sans péjorer la disponibilité des voies.

Recommandation R3 adressée à l'EPSF :

Nous souhaitons participer à ce groupe de travail.

Invitation à créer un système d'information rapide des pompiers devant intervenir sur l'incendie

Nous trouvons cette invitation pertinente et nous allons la transposer dans la conception des futurs engins de travaux.

Pour l'ensemble de ces points, nous ne manquerons pas de tenir le BEA-TT informé des avancements.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, nos salutations les plus distinguées.




Thomas SCHÖPF
Directeur Commercial