DIRECTION GÉNÉRALE SÉCURITÉ
15/17 rue Jean Philippe Rameau – CS 80001
93418 La Plaine Saint Denis Cedex

Monsieur Jean PANHALEUX
Directeur du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE cedex

La Plaine Saint-Denis, le 9 février 2018

Nos Réf. : D/2018/187845
Affaire suivie par : Philippe DENOYELLE

Objet : Rapport d'enquête technique sur les ruptures de rails multiples constatées le 13 décembre 2016 sur la ligne ferroviaire Saintes Bordeaux entre les gares de Pons et de Jonzac en Charente Maritime.

Monsieur le Directeur,

Votre courrier du 21 novembre 2017 nous communiquant le projet de rapport d'enquête publié par vos services à la suite les ruptures de rails multiples constatées le 13 décembre 2016 sur la ligne ferroviaire Saintes Bordeaux entre les gares de Pons et de Jonzac en Charente Maritime a retenu toute notre attention.

SNCF Réseau vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les suites qu'il entend y donner.

Recommandation n°2 (SNCF Réseau)
Lors des actions de formation et de suivi, faire le nécessaire pour que l'ensemble des agents susceptibles d'assurer la surveillance des trains en marche (STEM) ou de gérer les circulations soient conscients des risques inhérents à la circulation de wagons porteurs de méplats hors tolérances. Leur faire comprendre qu'en l'absence d'action de leur part, les méplats peuvent s'aggraver et les wagons en question peuvent provoquer à tout moment des ruptures de rails ou circuler pendant des périodes assez longues en soumettant la voie à des chocs et à des contraintes anormales.

L'ingénierie de formation intègrera cette problématique dans son schéma prévisionnel de formation.
Toutefois, afin que les formations aient un caractère pratique, SNCF Réseau engagera auprès des ECM, une démarche visant à recueillir des échantillons vidéos ou sonores de wagons porteurs de méplats hors tolérances.

Sous réserve d'avoir obtenu les données évoquées ci-dessus, cette prise en compte sera effective pour fin 2018 ; à défaut il s'agira d'une sensibilisation des acteurs sur le sujet.
La STEM repose essentiellement sur la conscience des risques et les facteurs humains ; elle conservera un caractère empirique.
De plus, le Métier CF s'engage à intégrer le commentaire de l'évènement survenu à Jonzac dans les formations lorsque le thème STEM sera abordé.
Ceci concerne les formations suivantes :
-Formation initiale de base TC AMV (DC03204)
-Formation Surveillance des Trains en Marche (STEM) (DC07513)
Cette prise en compte prendra effet en septembre 2018.

Recommandation n°3 (SNCF Réseau)
Élaborer puis mettre en œuvre une politique de déploiement des détecteurs d'anomalies des convois sur les principaux flux de trafic fret. Cet ensemble de détecteurs devrait viser à arrêter les convois comportant des véhicules porteurs de défauts de roues dangereux mais aussi à identifier et à signaler à l'entreprise ferroviaire, à l'entité en charge de la maintenance (ECM) ou au détenteur concernés, les véhicules porteurs de défauts non critiques mais susceptibles de dégrader l'infrastructure.

SNCF Réseau s'engage à étudier les principes de la mise en œuvre sur le réseau ferré national de détecteurs d'anomalies des convois. Ces principes alimenteront la politique de surveillance des risques résiduels liés aux matériels roulants ferroviaires. Pour ce faire, dans un premier temps, SNCF Réseau engagera des études de faisabilité technique et une étude de risque. Cette première étape devrait être terminée pour la fin de l'année 2018.

Dans un second temps seront effectuées les expérimentations nécessaires à tout déploiement futur.
Outre l'exploitation des résultats de ces expérimentations, il apparaît d'ores et déjà que pour la réussite d'un tel déploiement dont le planning, le volume et les conditions restent à définir, de nombreux thèmes transverses seront à aborder, notamment, les interfaces entre le transporteur, le propriétaire du matériel et SNCF RESEAU ainsi que la réglementation appropriée (actions en cas de détection d'anomalie).

Par ailleurs, la mise en œuvre d'un déploiement définitif est conditionnée à un financement supplémentaire et à ce titre engage aussi la DGITM.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Frédéric DELORME

Le Directeur Général Sécurité