

Un AGC dérive sur 19 Km

Liaison Nationale Agents de Conduite

Le mardi 20 octobre sur la ligne reliant Amiens à Rouen (Double voie électrifiée 25kV, BAPR, VL max 140 km/h) le TER 848973 a pour origine la gare d'Abancourt et pour terminus Rouen . Son matériel un AGC électrique tricaisse (Z27674).

Le CRL a fait sa PC et son essai de frein à Serqueux. Il effectue un premier train W de Serqueux à Abancourt puis change de bout pour repartir. Il effectue normalement un premier arrêt commercial en gare de Formerie.

A 139 km/h il aperçoit deux vaches sur sa voie.

A 100 mètres il place son MPF sur URG puis ressent le choc.

A 7h35mn04sec l'ATESS enregistre une vitesse à 139km/h, la commande du freinage d'urgence et une pression CG inférieure à 2,5 bars.

L'ADC constate alors l'extinction du pupitre et de l'éclairage, les manomètres CP, CG et CF et le voltmètre batterie sont à 0.

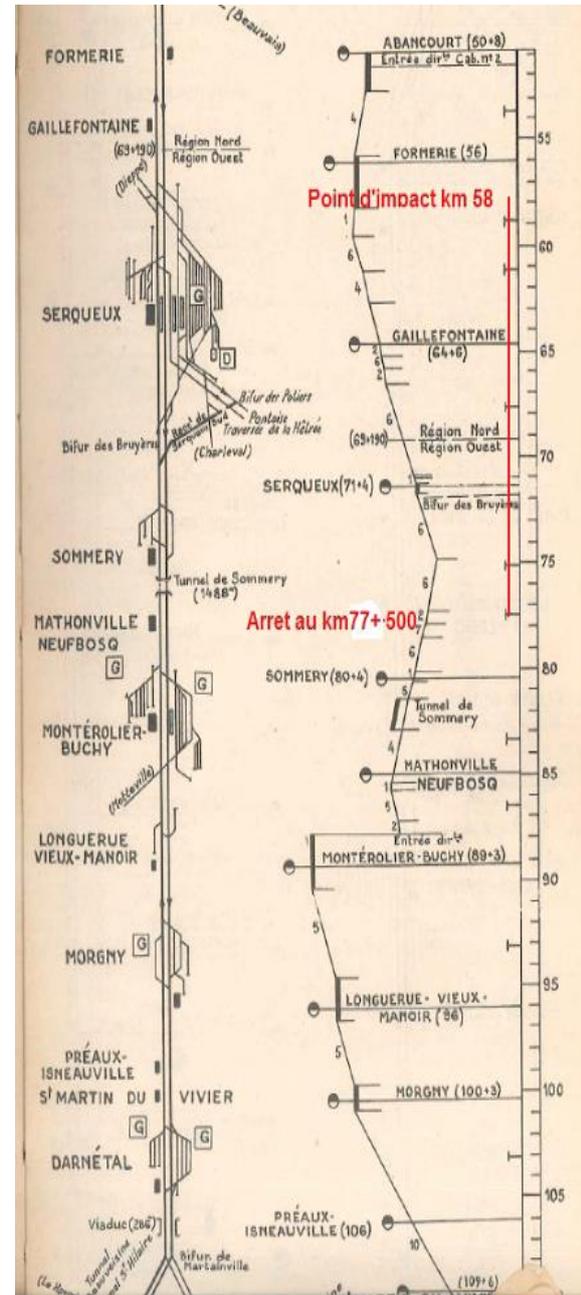
A 7h35mn06sec, l'ATESS enregistre une vitesse de 138 km/h, la mise hors-service de la boîte à leviers de la cabine en service puis la disparition de la tension batterie : il s'agit de la dernière information enregistrée par l'ATESS.

L'ADC constate l'absence totale de freinage même après avoir enfoncé BP-URG.

La RST et le sifflet ne fonctionnent plus ,il avise avec son portable le Régulateur que son train part en dérive.

L'ASCT enfonce le BP-URG de la cabine arrière et actionne tous les signaux d'alarme sans aucun effet puis place en sécurité les 7 voyageurs en queue de train.

Le régulateur sur les conseils de l'Agent de Conduite commande à l'AC de Serqueux de dévier en urgence le train sur la voie unique Montérolier / Motteville pour éviter le profil descendant vers Rouen.



La dérive continue sur 19 kilomètres jusqu'à ce que le profil favorable ralentisse le train quelques kilomètres avant la gare de Montérolier-Buchy.

L'ADC va chercher les cales anti-dérive sous la banquette dans l'espace voyageur, et attend que le train soit à faible vitesse pour ouvrir une porte et sauter du train. Il place deux cales de chaque côté d'un essieu. L'ADC demande la protection puis rédige une demande de secours.

Aujourd'hui, près de 6 jours après les faits et 5 jours après le début d'expertise de la rame par les spécialistes de la SNCF, de Bombardier et BEATT nous n'avons toujours pas de réponses précises et satisfaisantes à ces questions :

Pourquoi le freinage d'urgence du conducteur n'a pas eu d'effet immédiat ?

Comment est-il possible que la totalité des équipements de frein aient été rendus inopérants

simultanément ? Un AGC tri-caisse est composé de 4 bogies équipés chacun d'un distributeur et de 8 essieux freinés chacun par un frein à disque, les deux bogies moteurs d'extrémité étant équipés chacun d'un frein électromagnétique d'urgence et d'un frein d'immobilisation et de stationnement.

En attendant le rapport d'enquête final, voici deux extraits d'un message de la Direction régionale de Rouen aux conducteurs normands :

Le choc avec les bovins amène à un court-circuit dans le coupleur qui provoque l'ouverture du contacteur de batterie, ce qui coupe instantanément l'alimentation de la motrice de tête et inhibe ainsi les commandes électriques.

Cette défaillance électrique a empêché l'abaissement des patins électromagnétiques ainsi que leur fonctionnement. De plus, les carcasses des bovins provoquent, en passant sous le train sur toute sa longueur, des dégâts majeurs sur de nombreux organes de frein. Les impacts sont importants au niveau de l'ensemble des bogies, touchent de manière différente les bogies porteurs et moteurs : les tuyauteries des différents circuits de frein, les panneaux de frein, les vannes de purge sont touchés. D'une manière globale, ceci a eu pour effet d'annihiler l'action des organes de frein sur l'ensemble des bogies.

Plusieurs pistes seraient d'ores et déjà envisagées :

L'adaptation d'un pare-buffle dans la partie inférieure du nez des motrices,

- L'ajout d'un dispositif ayant pour objet de diminuer les conséquences sur les systèmes de commande en cas de court-circuit dans l'attelage,

- Le remplacement des boutons de purge « impulsionnels » par des boutons de purge de type à appui permanent,

- Le renforcement des capotages des panneaux de frein et des tuyauteries des réseaux pneumatiques de frein.

Dans plusieurs régions, SUD-Rail a posé des **droits d'alerte**, de nombreux ADC exercent leur droit de retrait sur la série d'engins mis en cause en attendant d'avoir des réponses concrètes à leurs légitimes interrogations. Les éléments actuels en notre possession ne permettent pas aujourd'hui de comprendre le scénario de cet accident incident qui aurait pu dégénérer... .

Les bases de notre formation de conducteur sont mises à mal par cette situation inexplicquée, chacun de nous a appris qu'un train est censé s'arrêter quand la CG est mise à l'atmosphère lorsque l'on actionne le freinage d'urgence... mais aujourd'hui la direction tarde à communiquer des éléments concrets pour nous assurer que le matériel n'est pas en cause ou simplement prendre les mesures de précaution qui s'imposent !

SUD-Rail exige des mesures immédiates et non pas à long terme !