

Annexe 4 : Tableau du Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) présentant le suivi de la mise en œuvre des recommandations du BEA-TT dans le champ des transports guidés (Métros et RER)

Métros et RER : Recommandations émises en 2019

recommandation clôturée : **C**

recommandation en cours : **EC**

suite non connue : **NC**

Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation	Entité	Date réponse	Suites données et état d'avancement	Code
Déraillement d'une rame de métro circulant sur la ligne 2 du métro parisien le 2/12/2016 à la station Barbès-Rochechouart à Paris (75)	R1	Soumettre à la commission de normalisation française UC9XB « Applications électriques ferroviaires - Matériels électromécaniques embarqués », qui assure le suivi des travaux européens et internationaux concernés, une demande destinée au comité IEC/TC 9 « Matériels et systèmes électriques ferroviaires » de la Commission électrotechnique internationale visant à étendre aux vibrations auto-induites le champ d'application et les prescriptions de la norme IEC 61373 reprise en France en tant que norme NF EN 61373.	BNF	28/02/20	BNF a indiqué dans sa réponse avoir pleinement mis en œuvre cette recommandation. Ainsi, dans le cadre d'une consultation internationale sur le périmètre d'une révision de la norme IEC 61373 décidée en novembre 2018, la commission de normalisation française compétente, dont le BNF assure le secrétariat, a demandé le 13 juin 2019 au comité IEC/TC 9 d'examiner la possibilité d'inclure les vibrations auto-induites dans le champ d'application de la prochaine édition de la norme internationale. Cette demande faisait explicitement référence au rapport d'enquête technique susmentionné. Un groupe de travail « MT 61373 » a depuis été constitué au sein du comité IEC/TC 9 pour préparer la révision programmée. L'animation en a été confiée à un expert français et trois autres experts ont été désignés par la même commission française pour participer aux travaux. Le groupe T 61373 s'est réuni pour la première fois le 19 décembre 2019. Il lui appartient désormais de rédiger un projet de norme révisée et d'examiner dans ce cadre la proposition française, parmi d'autres évolutions envisagées, avant que le projet qu'il aura préparé ne soit soumis à l'approbation des membres nationaux du comité IEC/TC 9. Pendant ces travaux, le BNF continuera de soutenir les initiatives qui viseraient à s'assurer de la bonne prise en compte de la demande citée. La publication de la nouvelle édition de la norme IEC 61373 était prévue en octobre 2022, mais ceci ne semble pas encore avoir été fait début 2023.	EC
	R2	À l'instar des usages du transport aérien, étudier une évolution de la réglementation visant notamment à rendre obligatoire : > l'échange d'informations entre le propriétaire, le constructeur, l'exploitant et le mainteneur d'un matériel roulant à voyageurs, voire le gestionnaire d'infrastructure, lorsque l'un d'eux identifie un risque provenant du matériel roulant pour la sécurité ; > la mise à disposition d'une solution par le constructeur.	DGITM	26/09/19	La DGITM a apporté les éléments de réponse suivants : Nous partageons l'idée que l'échange d'informations est un outil important dans l'optique de l'amélioration de la sécurité. Néanmoins, il convient d'être vigilant à ce que sa mise en œuvre aboutisse à une remontée d'informations proportionnée permettant de distinguer les éléments utiles à la prévention des incidents et accidents. Des travaux de concertation avec les représentants de l'ensemble des acteurs de systèmes de transport public guidé devront donc être menés en ce sens, afin d'examiner la révision du dispositif actuel et de déterminer la nature et le volume de la remontée d'information à mettre en place. Une telle remontée pourra être envisagée lors d'une prochaine révision du décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés, notamment pour prendre en compte le retour d'expérience sur son application depuis son entrée en vigueur le 1er avril 2017. En parallèle, le sujet de l'amélioration des procédures actuelles en matière d'échange des informations sera abordé lors des réunions de retour d'expérience organisées par le STRMTG. Une proposition de rédaction a été faite dans le cadre de la future mise à jour du décret STPG. En attente de concertation et validation. 10/1/24 : Concertation réalisée déc.23 en attente consultation et validation. Proposition de clôture	EC

Métros et RER : Recommandations émises en 2020

recommandation clôturée : C
recommandation en cours : EC
suite non connue : NC

Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation	Entité	Date réponse	Suites données et état d'avancement	Code
Déraillement d'une rame de métro le 21/12/2018 à Marseille (13)	R1	<p>Inciter les porteurs de projet de métro, et à travers eux les constructeurs de matériel roulant et fournisseurs d'éléments de la voie, à traiter dans l'analyse préliminaire des dangers, le risque de perte d'un composant susceptible d'engendrer un déraillement et à y intégrer l'identification des composants potentiellement concernés et les mesures adéquates en conception et en maintenance. S'assurer lors de l'instruction des dossiers réglementaires des nouveaux projets de métro que ce risque a fait l'objet d'une attention particulière.</p> <p>En particulier, demander la fourniture d'une étude des interfaces statiques et dynamiques entre la voie et les frotteurs négatifs ou de masse pour tout nouveau matériel roulant et/ou nouvel appareil de voie de métro à pneus.</p>	STRMTG	21/12/20	<p>- Evolution de la documentation de son système qualité pour inclure un point de vigilance pour l'instruction des dossiers de sécurité, de façon à sensibiliser les porteurs de projets (métro) et vérifier la prise en compte de la problématique perte d'objets sous caisse</p> <p>Réunions sur les procédures d'instruction initiées avril 2023</p> <p>En attendant l'intégration dans les documents Qualité, réalisation d'une communication aux bureaux sous forme de réponse générique</p>	C
	R3	<p>S'accorder et finaliser les procédures de maintenance de la voie et du matériel roulant permettant de traiter de façon satisfaisante les risques liés à l'interface entre la voie et les frotteurs négatifs ou de masse du matériel roulant.</p>	RTM / Vossloh	03/12/20	<p>Un rapport circonstancié définitif a été établi par RTM fin 2020, début 2021, et fait la synthèse des actions entreprises suite à l'accident, notamment pour répondre à la recommandation R3 du BEA-TT.</p> <p>Un nouveau plan de maintenance a été établi par Vossloh, référence XXI-09-002-02.</p> <p>Les données de ce plan ont été transposées dans les documents de maintenance RTM :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan de maintenance Métro PM201 • Mode opératoire MO202 « contrôle appareils de voie tangente 0.13 » et sa fiche de suivi FS202 <p>Une surveillance renforcée mensuelle a été mise en place sur les coeurs 13 STM, 81B ZOC et 91A ZOC afin de suivre l'évolution des usures, une traçabilité est également mise en place pour suivre les actions de meulage ou rechargement.</p> <p>Ces actions sont décrites et suivies au travers des documents MO229 « relevé au profilomètre GRAW des appareils de voie métro » et l'enregistrement EN282 « Suivi des usures de coeurs Métro ».</p>	C