



Monsieur Jean Panhaleux
Directeur
Bureau d'Enquête sur les Accidents de
Transports Terrestre
Grande Arche – Paroi Sud
92055 La Défense Cedex

SDG-2019-D-000385

Paris, le 18 JUIL. 2019

Monsieur le Directeur,

Madame la Présidente-Directrice générale de la RATP a bien reçu votre courrier daté du 21 mai 2019 transmettant le rapport d'enquête technique ouverte le 05 décembre 2016 sur le déraillement d'une rame de métro circulant sur la ligne 2 du métro parisien survenu le 02 décembre 2016 à la station Barbès-Rochechouart, et m'a chargé d'apporter réponse à la recommandation R3 en application de l'article R.1621-9 du code des transports.

Concernant cette recommandation, « Améliorer l'organisation des campagnes de vérifications et contrôles des organes du matériel roulant afin d'en garantir l'exhaustivité », la RATP souhaite tout d'abord rappeler que l'absence de contrôle du coffre onduleur MA-0028 lors de la campagne de contrôle de fin 2015 / début 2016 n'a pas été un facteur causal de l'accident du 2 décembre 2016.

En effet, comme le mentionne le §5.6 du rapport, le nombre de cycles d'amorçage et de propagation de la fissuration de la patte du coffre est très inférieur au nombre de cycles subi par le coffre depuis sa dernière monte sur le train impacté dans cet événement. En outre, comme le processus de fissuration s'est réalisé d'une traite comme le précise l'annexe 3, ces éléments rendent impossible une fissuration d'une patte préalable à la pose du coffre sur ce train.

La RATP a fait son REX de cette situation et renforce son processus de contrôle afin de garantir sa traçabilité et sa complétude.

Par exemple, lors de la campagne de sécurisation des rames, décrite au §3.5 du rapport, l'ensemble du parc de rechange, y compris celui en réparation chez l'industriel a fait l'objet des contrôles par ressuage. De même, pour la campagne de mise en œuvre du nouveau design, une liste avec une numérotation unique et exhaustive de chaque organe a été mise en œuvre. L'avancée des tâches de modification est suivie informatiquement pour chaque organe et la fin de ce chantier ne pourra être déclarée qu'à la fermeture de l'ensemble des tâches pour chacun des organes. Ce processus permet de couvrir l'ensemble du parc de façon exhaustive.

Afin de confirmer définitivement la robustesse de ce processus quelle que soit la configuration rencontrée, la RATP a donné pour mission au correspondant sécurité ferroviaire du département Matériel Roulant Ferroviaire de s'assurer de la transversalité de ce processus.

La configuration particulière du coffre faisant l'objet de ce rapport a déjà été prise en compte. En effet, il faut rappeler que la campagne de contrôle de fin 2015/début 2016 avait été engagée alors que la réception de trains se poursuivait rendant la quantité d'organes à contrôler variable et croissante de mois en mois et qu'un chantier de rétrofit des coffres onduleur était en cours avec le fournisseur ALSTOM, rendant la traçabilité plus complexe du fait des nombreux flux d'échanges.

Par ailleurs, la RATP auditera la fiabilité de la mise en application de ce processus, de son caractère pragmatique et réaliste, sur la base des REX de chacune des unités de maintenance ou encore de l'ingénierie et en corrélation avec les autres règles du département Matériel Roulant Ferroviaire

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.



Jérôme Martres

Délégué général à la sécurité ferroviaire