



Monsieur Jean-Damien PONCET
Directeur du Bureau d'Enquête sur
les Accidents de Transports Terrestre
Grande Arche – Paroi Sud
95055 La Défense Cedex

SDG-2023-D-26

Paris, le 11 janvier 2023

Monsieur le Directeur,

Monsieur le Président-Directeur général de la RATP a bien reçu votre courrier du 25 octobre 2022 relatif au rapport d'enquête technique ouverte le 25 juin 2020 après le déraillement d'une rame de RER B survenu le 24 juin 2020 à proximité de la gare de Denfert-Rochereau. Il m'a chargé d'y apporter réponse.

Concernant la Recommandation R1 : Formaliser dans les référentiels de maintenance :

- *la surveillance de l'apparition de bourrelets et les critères de dimensions admissibles sur les roues des bogies des trains de la ligne B du RER ;*
- *ainsi que les opérations de correction à apporter dès que les dimensions des bourrelets dépassent les critères.*

Les actions mises en œuvre depuis le déraillement du 24 juin 2020 s'inscrivent pleinement dans cette recommandation et répondent à celle-ci.

Concernant la surveillance de l'apparition des bourrelets et le déclenchement des opérations de correction, quatre actions majeures ont été réalisées à la suite du déraillement :

1. Tous les opérateurs en charge du contrôle des roues ont été resensibilisés immédiatement à ce défaut spécifique et à son mode de détection.
2. Un module spécifique de traitement des données mesurées par un outillage laser a également été développé avec le fournisseur de celui-ci pour caractériser les bourrelets. Cet outillage est utilisé systématiquement depuis le 20 octobre 2021 sur l'ensemble des roues du matériel de la ligne B.
3. Le pas de contrôle a été diminué de plus de 40%. Ce rapprochement des mesures permet une correction plus rapide en cas d'apparition du défaut.
4. Enfin, les bourrelets, désignés comme « défauts sur le boudin » dans la norme EN 15-313 ne sont pas assortis de critères dimensionnels dans celle-ci. À la suite du déraillement, la RATP a défini un seuil d'intervention en contrôle à partir duquel la roue doit être reprofilée. Ce seuil a été fixé à 8 mm. Pour information, cette tolérance est inférieure au seuil de 1,5 mm défini par la réglementation britannique¹.

¹ Voir document RSSB Common Domain MT288 « Wheelset Tread & Gauging Standard » et définissant le calibre « Go/No-Go and Thickness and Height Gauge ». Ce calibre a été reconduit dans le document RIS-2766 remplaçant MT288.

Les actions 3 et 4 ont également été mises en œuvre depuis le 20 octobre 2021.

La mise à jour de la documentation de maintenance a été validée le 6 janvier 2022.

Concernant la recommandation R2 : *Revoir les principes de surveillance et de maintenance des appareils de voie dont la géométrie est semblable (critères géométriques à définir) à celle de l'AdV n° 4621, notamment les référentiels d'usure, les pratiques de meulage et les critères de remplacement des aiguilles.*

Sur l'ensemble des voies principales des lignes A et B du RER de la RATP, sont définis comme semblables à la configuration géométrique de l'appareil de voie 4621, les appareils de déviation 1° dont le rayon en pointe est inférieur à 500m. Ces critères ont été définis par élargissement du cas de l'appareil de voie 4621 sur lequel est survenu le déraillement, qui présente un rayon en pointe de 150m.

Sur les voies secondaires ou d'atelier, les appareils de voie répondant à ces deux mêmes critères (déviation 1° et rayon en pointe inférieur à 500m) et pouvant avoir un impact sur l'exploitation des voies principales seront aussi sélectionnés.

Les évolutions envisagées sur ces appareils de voie sont d'adapter le pas de maintenance incluant le contrôle d'usure de demi-aiguillage.

Les évolutions de plan de maintenance de ces appareils de voie seront effectives au plus tard fin mars 2023.

Comme indiqué dans le rapport technique d'enquête, la RATP rappelle que les critères actuels du référentiel de maintenance RATP, en matière de meulages et de remplacement d'aiguilles, sont déjà plus exigeants que ceux recommandés par l'ORE². De ce fait, la RATP ne prévoit pas de faire évoluer les référentiels d'usures et les pratiques de meulage associés sur ces appareils de voie.

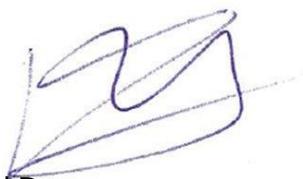
Concernant l'invitation : *Le BEA-TT invite la RATP à surveiller, à titre d'étude, les traces de roues à proximité des pointes d'aiguille et d'en chercher les causes lorsqu'elles sont détectées.*

La campagne spécifique de recherche de traces analogues à celles identifiées sur l'aiguille du déraillement réalisée au début de l'enquête RATP a été infructueuse. L'origine de la trace d'écrasement sur le sommet de l'aiguille du déraillement n'a pas pu être déterminée avec certitude et aucune trace similaire n'a été repérée sur d'autres appareils.

Pour répondre à l'invitation du BEA-TT, les documents du référentiel de maintenance seront modifiés fin janvier 2023 pour identifier spécifiquement les traces d'écrasement localisées entre la Pointe Réelle d'Aiguille (PRA) et le premier point de contact du calibre de contrôle sur l'aiguille afin d'en rechercher l'origine et d'apporter le cas échéant des mesures correctives adaptées.

Ce contrôle spécifique sera réalisé dans le cadre des contrôles d'usure des demi-aiguillages et les agents de maintenance seront resensibilisés à la recherche spécifique de ces traces.

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



Michel Daguerregaray
Délégué général à la sécurité ferroviaire

² ORE : Office de Recherche et d'Essais de l'UIC, remplacé par l'ERRI : European Rail Research Institute