



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Service Technique des Remontées
Mécaniques et des Transports Guidés

Département Métros et systèmes Ferroviaires

Nos réf. : 2020-261/DMF/AZ
Vos réf. : Courrier de transmission du rapport d'enquête du 05 octobre 2020
BEATT_2018_11_Marseille_STRMTG
Affaire suivie par : Aniss ZIAD
aniss.ziad@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 04 76 51 43 93
Courriel : dmf.strmtg@developpement-durable.gouv.fr

Saint Martin d'Hères, le 21/12/2020

Le Directeur

à

Direction du BEA-TT

Tour Voltaire
92055 LA DEFENSE cedex

Objet : Rapport du BEA-TT sur le déraillement d'une rame de métro survenu le 21 décembre 2018 à Marseille

Par courrier cité en référence, vous m'avez transmis le rapport qui conclut l'enquête technique que le BEA TT a réalisée sur déraillement d'une rame de métro survenu le 21 décembre 2018 à Marseille.

Vous souhaitez connaître les suites que le STRMTG se propose de donner à la recommandation qui lui est adressée.

Ce rapport émet effectivement la recommandation suivante à l'attention du STRMTG :

Recommandation R1 à l'attention du Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG) :

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. 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.

Cette recommandation appelle l'attention du STRMTG concernant les mesures de couverture prises par les constructeurs pour traiter les risques liés à la perte d'équipements sous-caisse dans le cadre de ses missions d'instruction technique des dossiers prévus par la réglementation en matière de transports publics guidés.

Le STRMTG est bien conscient des enjeux de sécurité qui pèsent sur les éléments sous caisse et que l'événement analysé dans le rapport BEATT a bien mis en exergue.

Afin de conforter le contrôle exercé sur cet aspect, le STRMTG exercera un point d'attention concernant cette problématique lors des instructions des dossiers de sécurité. A cet effet, le STRMTG va faire évoluer la partie correspondante de la documentation de son système de management de la qualité encadrant l'évaluation de la sécurité avant la mise en exploitation des systèmes de métro. Par ailleurs, cette recommandation sera présentée et explicitée à tous les instructeurs de dossiers de sécurité lors des réunions d'échanges internes.

Les instructeurs du STRMTG sensibiliseront les porteurs de projet de métros, ainsi que le second regard OQA, sur le traitement du risque de perte d'une pièce susceptible d'engendrer un déraillement, en amont de toute mise en service de nouveaux matériels roulants ou de nouveaux appareils de voie de métro. L'instruction du STRMTG conduira à requérir du porteur de projet une identification exhaustive des composants critiques vis-à-vis de la perte d'objets sous-caisse ainsi que la formalisation des mesures appliquées tout au long du cycle de vie du matériel-roulant ou de l'appareil de voie.

Il convient de rappeler que le STRMTG n'a pas vocation de conduire lui-même cette analyse élémentaire pour chacun des composants du système lors de l'instruction des dossiers réglementaires.

De plus, concernant les réseaux de métros sur pneus, le STRMTG demandera aux porteurs de projet d'intégrer dans les dossiers réglementaires une étude des interfaces statiques et dynamiques des frotteurs entre les futurs matériels roulants et les nouveaux appareils de voie de métro. De fait, cette étude fera également l'objet d'un second regard par un OQA.

Ces modalités d'instruction des projets de métros par le STRMTG sont donc de nature à vérifier la prise en compte par les porteurs de projet des conséquences des pertes d'objets sous-caisse. Je précise que ces modalités concerneront tout projet de ligne nouvelle, d'extension, de renforcement de l'offre de transport ou bien de remplacement de l'existant et ce dès la conception initiale des systèmes de métros.

Enfin, le STRMTG prend bonne note de l'invitation à son adresse « à sensibiliser les exploitants de métro au risque de perte de toute pièce d'un matériel roulant, au suivi de ces pertes, leur analyse et leur traitement en tant que précurseurs. ». Ainsi, les prochains groupes de travail « GT REX Métros et RER » et « GT InterVAL », seront l'occasion d'évoquer le sujet et les recommandations du BEATT, point pour lequel un représentant du BEATT pourra être convié. Par ailleurs, dans le cadre de la mise à jour du Guide d'application relatif au rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation (systèmes STPG), le STRMTG proposera, en concertation avec les exploitants, que le suivi des pertes d'objets sous-caisse fasse partie des indicateurs précurseurs.

S'agissant des autres recommandations, je vous informe que le STRMTG n'a pas de remarques à formuler.

Le directeur du STRMTG,



Daniel PFEIFFER