

BEATT

A l'Attention de M. Jean-Damien Poncet
Grande Arche – Paroi Sud

92055 LA DEFENSE CEDEX

Nos réfs. : LS/MW/md

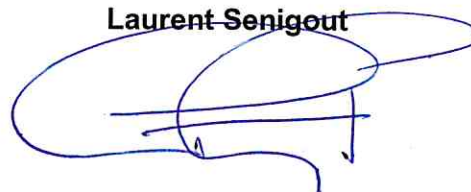
Montpellier,
le 1^{er} Juillet 2022

Objet : plan d'action prévisionnel dans le cadre des recommandations du BEATT / Enquête du rattrapage entre 2 rames en décembre 2019

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre courrier du 27 avril 2022, relatif au rapport du BEATT sur le rattrapage entre 2 rames de tramway à Montpellier le 2 décembre 2019, vous trouverez ci-joint le plan d'actions ainsi que l'échéancier que nous comptons mettre en place pour répondre aux recommandations adressées à TaM (recommandation n°1 à 5 du rapport d'enquête).

En vous souhaitant bonne réception, veuillez agréer, Monsieur le Directeur, mes sincères salutations.

Laurent Senigout

Directeur Général

Copie : J. Servignat – N. Silberzahn – T. Castello

RECOMMANDATIONS BEATT	PROPOSITIONS D'AMELIORATION TAM
<p>Améliorer la formation initiale, continue et le suivi régulier des conducteurs la connaissance et la pratique du frein de sécurité par les conducteurs ; l'usage adéquat des patins magnétiques ; les risques d'une vitesse excessive ; la nécessité de la réception et de la prise en compte des messages du PCC [...]</p>	<p>Diffusion d'une Note de service auprès des conducteurs de tramway, rappelant les règles d'utilisation des différents types de freinage => Exploitation. Septembre 2022.</p> <p>Prévision de « ¼ d'heure sécurité » à destination des CR sur le freinage et l'usage des patins => Exploitation cellule Sécurité Prévention, 2eme semestre 2022.</p> <p>Intégration du sujet par un module spécifique lors de l'habilitation et de l'actualisation des connaissances (annuelle) => RH Formation. Support créé en mai 2022, et sera mis en application aux prochaines sessions.</p> <p>Intégrer spécifiquement le retour d'expérience sur le rattrapage de décembre 2019 dans les contenus pédagogiques => Les modalités d'intégration des REX lors des Formations sont en cours de réflexion.</p>
<p>Entériner dans la documentation de maintenance la fréquence de nettoyage du rail avec le renforcement en période automnale et hivernale telle que désormais prévu.</p> <p>De plus, tracer les interventions de nettoyage faites « à la demande » (action PCC).</p>	<p>Un « plan feuille » existe déjà à TAM, il sera complété d'une procédure précisant le mode de traçabilité des demandes d'intervention ponctuelles et de leur réalisation => C'est la main courante qui tracera les demandes ponctuelles (réalisation sous 2 mois)</p> <p>Concernant le renforcement du nettoyage du rail en période automnale, actuellement le véhicule rail-route est au maximum de son utilisation, TAM a engagé un process d'acquisition d'un 2eme véhicule (sous 1 an) pour renforcer la fréquence de passage, notamment en période automnale et hivernale.</p>

	<p>Les modalités de nettoyage et de fréquence figurent actuellement dans le marché avec notre prestataire.</p> <p>Nous proposons de compléter (sous 6 mois) notre plan de maintenance des modalités de nettoyage et de fréquence ainsi que des dates et localisation de mise en œuvre du renforcement de nettoyage avec le 2eme camion en cours d'acquisition.</p>
<p>Adapter les processus de maintenance du système de graissage de boudins, et mettre en œuvre la modification de ce système [...]</p>	<p>Orientation des éjecteurs de graisse : Campagne exceptionnelle réalisée en fin de l'année 2021 pour recalage de l'ensemble des éjecteurs de graisse (action terminée).</p> <p>Nettoyage et recalage des éjecteurs : Ces prestations sont intégrées dans les visites permanentes du plan de maintenance soient tous les 15 000km pour 401 et 302 et 25 000km pour 402 (action permanente, déjà mise en œuvre).</p> <p>Citadis 401 : mise en place du système Bijour De Limon, à ce jour 10 rames ont été équipées, 10 autres rames seront équipées au 2eme semestre 2022. Le suivi du déploiement est présenté régulièrement lors des visites périodiques du BSO. Le déploiement complet est prévu fin 2022 / début 2023 si contraintes opérationnelles et de livraison du matériel.</p>
<p>Finaliser le processus de validation des évolutions des pas de maintenance sécuritaire engagé auprès du service de contrôle STRMTG.</p>	<p>La direction générale de TaM a décidé de relancer le processus de démonstration de sécurité pour la détente des pas de maintenance sur le Citadis 401.</p> <p>Cette étude a été menée de 2010 à 2012, dans le cadre du DSR L1. Elle a été approuvée dans son principe général par M Claude Merle (STRMTG). De plus, environ 2/3 des pas ont d'ores et déjà été validés à 15 000 km.</p>

	<p>L'entreprise va définir sa méthodologie de démonstration, sur 2 principes forts :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- L'expertise technique (service Méthode + documentation Alstom) 2- Le retour d'expérience basé sur plus de 20 ans d'exploitation de la ligne 1 (REX réalisé par la DTP et DEX) <p>TAM proposera au STRMTG (siège) d'être associé à la réflexion afin d'optimiser le processus de démonstration, dossier par dossier.</p> <p>Organisation interne : Etant donné l'importance du dossier, il est prévu à partir de septembre 2022, l'embauche d'un alternant en master2, sur une période d'au moins 1 an, spécifiquement dédié au projet, ce qui permettra le détail des démonstrations, pas à pas, ainsi que le reporting au STRMTG via notre service Méthodes et la direction de TAM.</p>
<p>Poursuivre l'amélioration de la traçabilité de la maintenance préventive et corrective du matériel roulant, notamment concernant les tests journaliers du freinage d'urgence et du frein de sécurité, l'entretien des sablières et les actions menées sur les graisseurs de boudin.</p>	<p>TAM poursuivra l'amélioration de la traçabilité des tests, de l'entretien des sablières, et des graisseurs, avec une mise à plat du processus (2eme semestre 2022).</p> <p>Un double regard sera assuré par l'encadrement et lors des audits internes menés par la SDFT (audits internes planifiés tous les 18 à 24 mois maximum, en alternant les thématiques observées).</p>