

Monsieur Eric CONTI
Chef de la division des enquêtes ferroviaires et de transports guidés
Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT)
La Grande Arche, paroi sud

92055 La Défense Cedex

Paris, le 27 septembre 2021

N/Réf : NO-PDT/2021-09

Objet : Rapport d'enquête technique sur la détérioration en ligne de la table de roulement de roues d'un wagon de fret survenue entre Romilly-sur-Seine et Troyes le 26-07-2019

Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-dessous la position du groupe VTG au regard du rapport d'enquête technique, version de mai 2021, sur la détérioration en ligne de la table de roulement de roues d'un wagon de fret, survenue le 26 juillet 2019, entre Romilly-sur-Seine et Troyes (10), et des recommandations émises à l'attention de VTG.

Cet évènement unique a fait l'objet de toute l'attention des services technique et sécurité du Groupe VTG qui ont pleinement contribué aux besoins de l'enquête.

Les investigations techniques ont débuté en août 2019 et se sont terminées au cours du premier semestre 2021. Nous notons que le projet de rapport propose un scénario unique pour expliquer l'évènement. Or, ce scénario repose sur des hypothèses non vérifiées, et non vérifiables. Il nous paraît donc préférable d'émettre à nouveau des réserves sur ce scénario unique afin de pouvoir continuer les investigations, lever certaines hypothèses et affiner le résultat.

VTG a émis des observations et remarques lors de la phase de consultation tant sur le plan technique que rédactionnel. Nous constatons que toutes n'ont pas été prises en compte dans la version définitive du rapport.

Le BEA TT émet quatre recommandations dont les deux suivantes à l'attention de VTG :

- *Recommandation R1 : Mettre en place une gestion des anomalies répétitives à l'échelle de chaque wagon ou composant de wagon, et statuer sur les modalités de définition des actions à engager dans ce cas pour garantir la sécurité d'un maintien du matériel en exploitation.*
- *Recommandation R2 : Vérifier, auprès des fournisseurs de semelles de frein « LL », que leur système de contrôle qualité garantit la conformité des produits délivrés au type homologué.*

Vous trouverez ci-après nos réponses aux recommandations.

No. Pet

Recommandation R1 : Mettre en place une gestion des anomalies répétitives à l'échelle de chaque wagon ou composant de wagon, et statuer sur les modalités de définition des actions à engager dans ce cas pour garantir la sécurité d'un maintien du matériel en exploitation.

Conformément à la politique du groupe VTG, la sécurité opérationnelle des installations et des moyens de transport fait l'objet de la plus haute priorité.

Nous tenons à souligner qu'à la suite de chaque déclaration d'avarie émise par l'Entreprise Ferroviaire, VTG a pris des mesures pour éliminer toute potentielle défaillance technique du wagon concerné et a fait intervenir pas moins de cinq ateliers de maintenance ferroviaire certifiés qui ont tous attesté du bon fonctionnement du système de freinage suite à chaque réforme. VTG n'a pas manqué à ses obligations et a pleinement respecté sa politique en matière de sécurité d'exploitation ferroviaire.

Pour répondre à ses obligations réglementaires et à sa politique de sécurité, VTG dispose d'un système de gestion des avaries qui inclut la gestion des anomalies répétitives. Ce système est clairement documenté par :

- La remontée d'évènements de sécurité selon le guide de maintenance européen et les instructions de maintenance VTG ;
- Un logiciel de gestion de la flotte de wagons qui inclut l'enregistrement des incidents de sécurité et des avis de réforme ;
- L'analyse régulière des anomalies wagons et composants ;
- L'analyse régulière des avis de réforme émis par les Entreprises Ferroviaires ;
- L'analyse régulière des réclamations ;
- Un service chargé des relations avec les Entreprises Ferroviaires ;
- Participation aux groupes de travail tant au niveau national qu'à l'échelle européenne.

Ce système est pleinement applicable à l'ensemble des wagons, y compris leurs composants, gérés par le groupe VTG.

A toutes fins utiles, nous insistons sur le fait que le système de gestion de la maintenance et de la sécurité ferroviaire est certifié conforme au règlement 445/2011 "concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret" applicable au moment de l'évènement. La gestion des anomalies répétitives n'a fait l'objet d'aucune remarque ou non-conformité lors des audits.

Le rapport d'enquête omet de préciser que l'efficacité de la gestion des anomalies répétitives dépend, en grande partie, de la fiabilité et de la clarté des informations reçues des Entreprises Ferroviaires. A ce titre, cette recommandation devrait s'adresser à l'ensemble des acteurs ferroviaires concernés et non pas se limiter à un seul d'entre eux.

Recommandation R2 : Vérifier, auprès des fournisseurs de semelles de frein « LL » que leur système de contrôle qualité garantisse la conformité des produits délivrés au type homologué.

La flotte de wagons de VTG circulant à travers l'Europe, chaque semelle montée sur un wagon VTG dispose des homologations exigées et répond à la réglementation en vigueur.

En termes de réglementation, nous précisons que le règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014, relatif à la Spécification Technique d'Interopérabilité concernant le sous-système « Matériel roulant - Bruit », est valable pour le matériel neuf ou construit après 2014. Par la suite, ce règlement a été modifié par le règlement (UE) 2019/774 de la Commission du 16 mai 2019 dont l'objectif est d'appliquer les mesures de réduction du bruit du fret ferroviaire aux wagons existants.

N.O. Pat

Ce sont les principales raisons pour lesquelles VTG doit utiliser des semelles de frein composites dites "silencieuses" homologuées et fabriquées par des fournisseurs qui disposent des certifications et agréments exigés.

Le processus de recherche et de sélection d'un fournisseur revêt une très grande importance chez VTG. Il est clairement documenté dans le système de gestion de la qualité, de la sécurité et de la maintenance. Parmi les prérequis, les fournisseurs de semelles de freins doivent être certifiés selon la norme ISO 9001. Cette norme impose à la société certifiée la détection de produits non conformes en cours de production ou après livraison. Selon une analyse de risque sur la non-conformité détectée, chaque fournisseur se doit d'alerter ses clients en cas de non-conformité critique pour la sécurité, et organiser le rappel des produits livrés défectueux.

A l'heure actuelle, VTG n'a pas reçu d'alerte suite à la livraison des semelles mises en cause dans ce dossier et qui auraient pu être non conformes au type homologué et/ou dont la non-conformité impliquerait un rappel du lot défectueux.

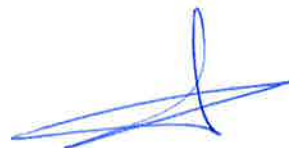
Nous ajoutons que VTG entretient des relations étroites avec ses fournisseurs de composants ferroviaires par le biais de ses services achat et technique. La communication est régulière et sur plusieurs plans. D'une part sur le plan commercial et contractuel, et d'autre part sur le plan technique dans le cadre de nouveaux projets et du retour d'expérience. La communication est aussi sur le plan qualité avec un processus de gestion des réclamations et de réception des composants achetés.

VTG est pleinement investi dans la sécurité ferroviaire. L'évènement a permis de soulever un nombre de sujets dont certains restent ouverts. VTG demeure et demeurera présent dans l'analyse de cas similaires, notamment par sa participation aux groupes de travail au niveau national et européen.

Nous restons à votre écoute pour toute question supplémentaire et vous prions d'agréer, Monsieur, nos respectueuses salutations.



Patrick de TALHOUËT
Area Manager France



Nicolas OCQUIDANT
Service Sécurité Ferroviaire