



Direction générale

Délégation Générale à la Sécurité Ferroviaire

LAC LA54 – 54 quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12

T 01 58 76 87 21

F 01 58 78 26 40

jerome.martres@ratp.fr

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

SDG-2020-D-000112

Paris, le 23 mars 2020

Monsieur le Directeur,

Madame la Présidente-Directrice générale de la RATP a bien reçu votre courrier daté du 14 janvier 2020 relatif au rapport d'enquête technique ouverte le 12 juin 2018 sur le déraillement d'une rame du RER B survenu le jour même à Saint-Rémy-lès-Chevreuse dans les Yvelines, et m'a chargé d'y apporter réponse.

Concernant la recommandation R1 : Finaliser l'étude des risques hydrologiques et hydrauliques portant sur les remblais du réseau et engager un plan d'action de réduction des situations présentant des risques élevés. La date cible de fin de l'étude est juin 2020. L'analyse détaillée de ses conclusions et l'identification des suites à donner seront menées conjointement d'ici fin mars 2021.

Concernant la recommandation R2 : Définir les interventions préventives à réaliser en matière de visite de l'infrastructure et leurs critères de déclenchement en relation avec les messages d'alerte de Météo-France, en particulier vis-à-vis des secteurs identifiés à risque à la suite de la recommandation R1 et non encore traités. Le gestionnaire d'infrastructures de la RATP réalise déjà une surveillance programmée des ouvrages d'art et ouvrages en terre de son réseau à une périodicité adaptée à l'état de chaque ouvrage. En complément, la RATP est désormais abonnée au système d'alerte crue du SIAHVY et a mis en place une procédure de traitement de ces alertes pour renforcer son suivi du bassin versant de l'Yvette et compléter les messages de vigilance/alerte de Météo-France. En fonction des vulnérabilités identifiées et évoquées *supra*, des pistes de réduction des risques adaptées aux différents cas rencontrés (mise en place d'une surveillance ou maintenance renforcée, travaux de remise à niveau, ...) seront étudiées puis mises en œuvre.

Concernant l'invitation : Le BEA-TT invite la RATP à finaliser les travaux pour assurer la continuité sans rupture de charge du PI030. Dans le cadre de la reconstruction des installations ferroviaires endommagées, des travaux ont d'ores et déjà été menés par la RATP pour améliorer significativement l'écoulement des eaux aux alentours du PI030. Des démarches sont par ailleurs en cours en lien avec le SIAHVY pour que les installations hydrauliques situées sur une parcelle appartenant à un tiers en aval du PI030 soient rapidement remises en bon état ou remplacées par un ouvrage d'écoulement de capacité plus important.

Concernant l'invitation : Le BEA-TT invite la RATP à définir les critères de priorisation des travaux d'entretien de pérennisation des ouvrages hydrauliques, en intégrant les vulnérabilités mises en évidence à la suite de la recommandation R1. En s'appuyant sur l'analyse précitée des risques hydrologiques et hydrauliques portant sur les remblais du réseau RATP, la RATP formalisera d'ici à la mi-2021 les critères de priorisation des travaux de maintenance patrimoniale des ouvrages hydrauliques.

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



Jérôme Martres

Délégué général à la sécurité ferroviaire