

All'attention de / Spett.le 13 janvier 2026

M.Jean-Damien Poncet,
directeur du BEA-TT
jean-damien.poncet@transports.gouv.fr

M.Laurent Cébulski,
directeur général de l'EPSF
laurent.cebulski@securite-ferroviaire.fr

p.i./p.c : Capo delegazione italiana CIG Paolo Foietta
segrcig.toli@mit.gov.it

Mme. Josiane Beaud,
Cheffe de la délégation française à la CIG
josiane.beaud@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Tunnel ferroviaire du Fréjus (Mont-Cenis)
*Enquête technique sur l'immobilisation prolongée
d'une rame TGV dans le tunnel du Fréjus*

V/REF : VOTRE LETTRE DU 17 OCTOBRE 2025

Par courrier du 17 octobre 2025, vous avez transmis au chef de la délégation française au Comité de sécurité du Lyon Turin et du tunnel du Fréjus le rapport commun de l'UIFeMa (ex-DigeFeMa) et du BEATT sur l'incident survenu sur une rame de TGV le 9 octobre 2022 dans le tunnel du Fréjus à Modane (73).

Vous y appelez son attention sur les recommandations du rapport numérotées 10 et 11, à la mise en œuvre desquelles le Comité de sécurité du Lyon-Turin sera amené à apporter son concours et demandez de préciser les suites que le Comité souhaite y donner. Vous indiquez également que l'EPSF sollicitera le Comité de sécurité quant à l'avancement de ses actions en réponse aux recommandations ce jusqu'à leur achèvement.

Oggetto : Traforo ferroviario del Frejus
(Moncenisio) – *Inchiesta tecnica sulla sosta
prolungata di un convoglio TGV nel tunnel del
Frejus*

V/REF : VOSTRA LETTERA DEL 17 OTTOBRE 2025

Con lettera del 17 ottobre 2025, è stata trasmessa al capo della delegazione francese presso il Comitato di sicurezza della linea Lione-Torino e del tunnel del Fréjus la relazione congiunta dell'UIFeMa (ex DigeFeMa) e del BEATT sull'incidente verificatosi su un treno TGV il 9 ottobre 2022 nel tunnel del Fréjus a Modane (73).

In tale lettera, da parte vostra si richiama l'attenzione sulle raccomandazioni numero 10 e 11 della relazione, alla cui attuazione il Comitato di sicurezza della linea ferroviaria Lione-Torino sarà chiamato a contribuire, e si chiede di precisare quali misure il Comitato intenda adottare al riguardo. È riportato, inoltre, che l'EPSF solleciterà il Comitato di sicurezza in merito allo stato di

Avant de répondre à vos demandes, nous voudrions tout d'abord vous rappeler que les missions du Comité de sécurité ont été définies dans l'article 9.2 de l'accord franco-italien de 30 janvier 2012 pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin. C'est un comité consultatif d'experts auprès de la CIG du Lyon-Turin dans les domaines de la sécurité des infrastructures et des installations ferroviaires ainsi que de la sécurité civile et des secours. Le même article prévoit que les autorités nationales de sécurité ferroviaires (donc EPSF et son homologue italien ANSFISA) en sont membres de droit, ce qui leur permet d'être parfaitement informées de toutes les actions du Comité. Le Comité s'occupe à la fois du tunnel de base en construction et du tunnel ferroviaire du Fréjus.

Le rôle de la CIG (article 9.1.3, alinéa h) est notamment de valider avant leur mise en œuvre les plans d'intervention et de sécurité (PIS), le plan de secours binational et les exercices de sécurité ou de secours sur la section internationale ou sur le tunnel du Fréjus. Pour autant, ni la CIG ni le CS ne se substituent au Gestionnaire d'Infrastructure (RFI) qui a la charge d'élaborer le PIS ni aux préfetures de Savoie et de Turin qui ont la charge d'élaborer le PSB et d'organiser les exercices binationaux.

La recommandation 10 demande que la CIG et les Préfetures « mettent à jour et valident le PSB puis le PIS en prenant en compte les évolutions liées au retour d'expérience de l'incident ». La CIG et le Comité de sécurité confirment qu'une action de mise à jour du PSB a été entreprise par les Préfetures. Il a été décidé lors de la réunion de la CIG du 18 décembre 2025 que la nouvelle version du PSB serait signée par les préfetures avec des exigences pour des améliorations ultérieures pour au plus tard le 27 février 2026. Ce PSB s'appuie sur le contenu du PIS qui date de 2021 et qui avait été mis à jour suite à la demande de la CIG et du CS. L'enquête a montré que ce sont la connaissance et l'application du PIS par les acteurs qui sont imparfaites, et non son contenu. Il n'y a donc pas lieu de réviser celui actuellement en cours.

S'agissant de la recommandation 11, la CIG et le Comité de Sécurité partagent l'intérêt d'organiser régulièrement des exercices de sécurité binationaux, avec si possible des remorquages du train s'arrêtant dans le tunnel. La CIG et le Comité de sécurité veillent à ce que les préfetures organisent de tels

avanzamento delle sue azioni in risposta alle raccomandazioni fino al loro completamento.

Prima di rispondere alle vostre richieste, vorremmo innanzitutto ricordare che i compiti del Comitato di sicurezza sono stati definiti nell'articolo 9.2 dell'accordo franco-italiano del 30 gennaio 2012 per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Si tratta di un comitato consultivo di esperti presso la CIG della Torino - Lione nei settori della sicurezza delle infrastrutture e degli impianti ferroviari, nonché della sicurezza civile e dei soccorsi. Lo stesso articolo prevede che le autorità nazionali di sicurezza ferroviaria (quindi l'EPSF e la sua omologa italiana ANSFISA) ne siano membri di diritto, il che permette loro di essere perfettamente informate su tutte le azioni del Comitato. Il Comitato si occupa sia del tunnel di base in costruzione che del tunnel ferroviario del Frejus.

Il ruolo della CIG (articolo 9.1.3, comma h) è in particolare quello di convalidare, prima della loro attuazione, il piano di sicurezza interno (PIS), il piano di soccorso binazionale e le esercitazioni di sicurezza o di soccorso sulla sezione internazionale o sul tunnel del Fréjus. Tuttavia, né la CIG né il CS sostituiscono il Gestore dell'Infrastruttura (RFI), che ha il compito di elaborare il PIS, né le prefetture di Savoia e Torino, che hanno il compito di elaborare il PSB e di organizzare le esercitazioni binazionali.

La raccomandazione 10 prevede che la CIG e le Prefetture « aggiornino e convalidino il PSB e poi il PIS, tenendo conto degli sviluppi legati all'esperienza acquisita dall'incidente ». La CIG e il Comitato di sicurezza confermano che le Prefetture hanno intrapreso un'azione di aggiornamento del PSB. Nella riunione della CIG del 18 dicembre 2025 è stato deciso che la nuova versione del PSB verrà firmata dalle prefetture, con la richiesta di ulteriori miglioramenti al più tardi entro il 27 febbraio 2026. Questo PSB si basa sul contenuto del PIS che risale al 2021 e che era stato aggiornato su richiesta della CIG e del CS. L'indagine ha dimostrato che sono imperfette, da parte degli attori, la conoscenza e l'applicazione del PIS e non il suo contenuto. Non è quindi necessario rivedere quello attualmente in vigore.

Per quanto riguarda la raccomandazione 11, la CIG e il Comitato di sicurezza condividono l'interesse di organizzare regolarmente esercitazioni di sicurezza binazionali, se possibile con il traino di un treno fermo in galleria. La CIG e il Comitato di sicurezza

exercices au moins tous les deux ans. Pour ce faire, ils continueront à s'assurer de la bonne coopération de l'ensemble des acteurs concernés : services préfectoraux, exploitants ferroviaires, services de secours et forces de l'ordre. La CIG et le Comité tiennent à mentionner que le dernier exercice binational a eu lieu dans la nuit du 20 au 21 mars 2025 et comportait le remorquage d'un train de voyageurs.

L'EPSF sera informé de l'avancement des actions de la CIG et du Comité de sécurité en vue de la mise en œuvre des recommandations du rapport des organismes d'enquête les concernant ; ceci est d'ailleurs déjà le cas pour ce qui concerne les actions du Comité, puisque l'EPSF en est membre de droit et participe effectivement à ses travaux.

Reste disponible pour toute clarification ou ajout

Le chef de la délégation française au Comité de sécurité du Lyon Turin ferroviaire

Frédéric Ricard

Copie : Membres des délégations française et italienne au Comité de sécurité

assicurano che le prefetture organizzino tali esercitazioni almeno ogni due anni. A tal fine, continueranno ad assicurare la buona cooperazione di tutti gli attori coinvolti: servizi prefettizi, operatori ferroviari, servizi di soccorso e forze dell'ordine. La CIG e il Comitato tengono a precisare che l'ultima esercitazione binazionale si è svolta nella notte tra il 20 e il 21 marzo 2025 e ha comportato il traino di un treno passeggeri.

L'EPSF sarà informato sullo stato di avanzamento delle azioni della CIG e del Comitato di sicurezza in vista dell'attuazione delle raccomandazioni contenute nella relazione degli organismi di investigazione che li riguardano; ciò è già attuato per quanto riguarda le azioni del Comitato, poiché l'EPSF ne è membro di diritto e partecipa effettivamente ai suoi lavori.

Nel restare disponibili per eventuali chiarimenti e integrazioni

Il capo della delegazione italiana nel Comitato di sicurezza tecnica per la ferrovia Torino Lione

Carlo Ricciardi

Copia: Membri delle delegazioni italiane e francesi del Comitato di sicurezza