

Monsieur Jean Damien PONCET
Directeur du BEA-TT
Grande ARCHE-Parol Sud
92055 LA DEFENSE Cedex

Saint-Denis, le 12 janvier 2026

Réf. : 2026-090

Objet : Réponse aux recommandations du RAPPORT D'ENQUÊTE TECHNIQUE sur l'immobilisation prolongée d'une rame TGV survenue le 9 octobre 2022 dans le tunnel ferroviaire du Fréjus à Modane (73)

Monsieur le Directeur,

Pour donner suite à la publication du rapport cité en objet, vous trouverez ci-dessous la réponse que SNCF Voyageurs donne aux recommandations R7 et R8 mentionnées dans le rapport en tant que détenteur du matériel roulant et d'entité en charge de l'entretien du matériel roulant concerné.

La recommandation R7 préconise de :

- **Veiller à ce que la modification des rames PLT pour contrôler le contacteur C-FI-FS afin que son dysfonctionnement soit pris en compte dans le SIAC.**
- **De manière générale lors des prochaines modifications, s'assurer de leur exécution selon les règles de l'art, analyser les défaillances et leurs conséquences sur l'aptitude au roulement notamment en cas d'incendie à bord, et d'effectuer les contrôles de maintenance associés.**
- **En fonction de l'enjeu de sécurité associé et de l'impact sur l'exploitation, veiller à prendre en compte les pannes dans le logiciel SIAC.**

À la suite de l'évènement, SNCF Voyageurs a procédé à la mise en œuvre de mesures préventives immédiates :

- Vérification du bon fonctionnement du C-FI-FS sur l'ensemble du parc ;
- Nettoyage de la diode du contacteur des six rames PLT concernées ;
- Vérification de la bonne réalisation de l'Instruction Technique de Maintenance ITM 12008 (qui reprend la vérification du câblage et de son environnement).

Sur le premier point, nous avons analysé la faisabilité de la modification demandée. L'ensemble des actions nécessaires à sa réalisation nous conduit à n'envisager un début de mise en œuvre, au plus tôt, qu'à partir de juin 2028, soit après la radiation de l'ensemble des rames PLT.

Cette modification implique l'évolution de plusieurs composants du train : Ajout de câblage électrique – Evolution du logiciel du Système Informatique Embarqué (SIE) – Evolution du logiciel

du Guide de Dépannage Informatisé (GDI). Les délais de développement du logiciel SIE notamment sont importants du fait de la succession des phases de développement, de validation et d'homologation.

Le contacteur n'est pas la cause origine mais bien la défaillance de la diode. De l'analyse des incidents de ce type de diode, c'est un élément fiable (de l'ordre de 1% de défaillance).

La piste privilégiée est la pollution de l'environnement qui peut favoriser les courts-circuits. Un nettoyage de l'environnement de cette diode a été réalisé sur l'ensemble des rames. Aucune autre diode défaillante n'a été identifiée pendant cette opération. L'instruction de l'opportunité de la modification de la trame de maintenance, en fonction de la durée de vie restante du matériel, est en cours de finalisation pour décision (fréquence, modalités).

Un travail conjoint avec SVI est par ailleurs mené sur la gestion opérationnelle en cas de détection incendie.

Pour le deuxième point, en conformité avec le rôle du détenteur exercé par SNCF Voyageurs, une analyse de risque est réalisée pour toute modification du matériel en technicentre de maintenance (application de la réglementation européenne). Cette analyse permet d'identifier les actions en réduction de risque pertinentes, si des risques nouveaux venaient à être mis en évidence, ou des risques existants majorés. SNCF veille également à la bonne réalisation de ces modifications par des tests fonctionnels planifiés et documentés.

Concernant le troisième point, SNCF Voyageurs considère que toutes les pannes sur l'engin moteur ne peuvent être traitées par le logiciel SIAC. A chaque fois qu'une analyse de risque met en évidence cette nécessité, SNCF voyageurs réalise les études correspondantes en vue de la modification dans le SIAC.

La recommandation R8 préconise de s'assurer en maintenance que les attelages de secours sont en état de fonctionnement et prêts à l'emploi pour les entreprises ferroviaires.

SNCF Voyageurs s'engage à mettre en œuvre avant le 22/02/2026, une fiche de maintenance des attelages de secours. Cette vérification sera intégrée au plan de maintenance. Les tâches de maintenance seront réalisées en cas d'utilisation de l'attelage, et seront également prévus :

- Un examen rapide (lors de l'OP52 tous les 52 jours) ;
- Un examen détaillé (lors de la VG tous les 2 ans).

Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire que vous pourriez souhaiter.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Xavier OUIN
Directeur Sécurité