

**SNCF RÉSEAU**

DIRECTION SECURITE, SURETE, RISQUES

15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU

93210 SAINT-DENIS

TEL. +33 (0)1 71 92 60 00



Monsieur Jean-Damien PONCET  
Directeur du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport  
Terrestre (BEA-TT)  
Ministère de la Transition écologique et solidaire, chargé des  
Transports  
Grande Arche – Paroi Sud  
92055 La Défense cedex

Saint-Denis, le 27/04/2022

Monsieur le Directeur,

Votre courrier du 21 Janvier 2022 par lequel vous nous avez communiqué le rapport d'enquête technique publié par vos services à la suite du déraillement du TGV 2350, sur la ligne Est Européenne, survenu le 05 mars 2020 sur la commune d'Ingenheim dans le Bas-Rhin, a retenu toute notre attention.

SNCF Réseau vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les suites prévues aux quatre recommandations du rapport.

Recommandation R1 adressée à SNCF Réseau :

**Renforcer les prescriptions du référentiel technique pour la réalisation des LGV concernant l'encadrement de la consistance des essais conduisant au choix des paramètres géomécaniques de vérification de la stabilité des grands talus de déblai.**

Afin de répondre à cette recommandation, SNCF RESEAU modifiera, en apportant les précisions nécessaires aux parties existantes concernées, les prescriptions du référentiel technique traitant de la consistance des essais à réaliser pour définir le choix des paramètres géomécaniques de vérification de la stabilité des grands talus de déblai pour la construction des Lignes à Grande Vitesse.

SNCF Réseau qui a engagé le travail à la suite de cet accident souhaite faire paraître la modification des prescriptions avant la fin de l'année 2023.

Recommandation R2 adressée à SNCF Réseau :

**Parachever les analyses et les projets de travaux confortatifs faisant suite à l'accident, afin de traiter le risque de glissement de talus sur la section terminale est de la LGV Est Européenne.**

Les analyses sur le tronçon concerné de la LGV EST ont été menées par SNCF RESEAU dès que l'accident s'est produit. L'ensemble des Dossiers des Ouvrages Exécutés (DOE) sur ce lot de terrassement ont fait l'objet d'un examen.

Ce travail a fait l'objet d'une synthèse portée ensuite à la connaissance d'experts nommés par SNCF RESEAU. Ces derniers ont validé ce document et ont mené par ailleurs leur analyse permettant de circonscrire les ouvrages pouvant poser des problèmes de stabilité.

Le recensement de ces ouvrages a fait émerger 4 déblais potentiellement similaires, constitués en tout ou partie de la même formation géologique (marnes du Domérien). SNCF Réseau a fait réaliser, pour chacun de ces ouvrages, une note d'analyse de stabilité avec de nouveaux paramètres de sols, définis par des sondages et des essais. L'ensemble de ces analyses a abouti à la préconisation du traitement d'environ 300m de talus voie 1 et voie 2 dans le déblai de LUPFLENMATT, de part et d'autre du secteur de l'éboulement de 2020.

SNCF Réseau a également utilisé ces analyses complémentaires pour s'assurer d'éliminer la possibilité d'un tel glissement sur le reste de l'ouvrage de LUPFLENMATT, tout comme sur les trois autres ouvrages identifiés.

Ces travaux sont désormais terminés et ont permis la reprise des circulations à la vitesse de 320 km/h le 12 décembre 2021.

En complément des analyses réalisées sur les ouvrages construits avec la même formation géologique (marnes du Domérien) que le déblai de LUPFLENMATT, SNCF Réseau va réaliser des analyses complémentaires sur l'ensemble des ouvrages du tronçon H de la LGV Est quelques soient leurs formations géologiques.

Ces analyses devraient être achevées pour la fin d'année 2022.

- Recommandation R3 adressée à SNCF Réseau :

**Étudier et statuer sur l'intérêt d'incorporer les analyses d'interférométrie radar, ou toute autre technique pertinente, aux opérations de surveillance des déblais classés sensibles au titre de la politique de maintenance.**

SNCF RESEAU utilise depuis 2006 la technologie d'interférométrie radar satellitaire. SNCF Réseau poursuivra la mise en œuvre de cette technologie pour tous les cas où cette technique est adaptée, en la couplant le cas échéant à d'autres méthodes complémentaires.

Cette technologie, très performante, présente néanmoins des limites d'utilisation (Périodicité fixe, perte de précision et déformation liée à la végétation présente, impossibilité d'utilisation selon orientation des ouvrages à surveiller, etc.).

SNCF Réseau continuera d'utiliser l'interférométrie tout en poursuivant le développement et la mise en œuvre d'un ensemble d'outils digitaux complémentaires dédiés à la surveillance, testés actuellement. Ces outils sont basés sur des technologies issues de la métrologie ou du domaine des géosciences et permettront dans les prochaines années d'améliorer la détection des signes précurseurs de désordres.

- Recommandation R4 adressée à SNCF Réseau :

**Réexaminer les prescriptions en matière de surveillance des ouvrages de drainage internes aux grands talus en vue de garantir leur examen par caméra et la connaissance de leur bon état de fonctionnement.**

SNCF Réseau modifiera les prescriptions existantes sur la surveillance et l'entretien des drainages et notamment le référentiel qui définit le type d'entretien qu'il convient de mettre en œuvre sur les ouvrages en terre et leurs ouvrages associés comme les tranchées drainantes.

SNCF RESEAU précisera dans cette modification, la fréquence de visite des ouvrages de drainage enterrés.

Une nouvelle version du référentiel concerné avec les modifications apportées est envisagée avant la fin de l'année 2023.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Damien PALLANT

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Damien PALLANT', written over the printed name.