

Monsieur Jean-Damien PONCET  
Directeur du BEA-TT  
Ministère de la Transition écologique et solidaire,  
chargé des Transports  
Grande Arche – Paroi Sud  
92055 La Défense cedex

Saint-Denis, le 11/03/2026

Nos Réf. : D/2026/000785  
Affaire suivie par : Philippe COYEZ

Monsieur le directeur,

Votre courrier du 16/12/2025 par lequel vous nous avez communiqué le rapport d'enquête technique publié par vos services à la suite du déraillement d'un train TER suivi d'une collision avec un pont route à proximité d'Eus (66) le 24 juillet 2024 a retenu toute notre attention.

Après analyse de ce rapport et de ses recommandations, vous trouverez ci-après les retours formulés par SNCF Réseau portant sur les recommandations n° 1, 2, 4 et 5 du rapport :

➔ **Sur la Recommandation R1 à l'attention de la Mairie et de SNCF Réseau :**

**Profiter des travaux sur le talus et le rétablissement de la voirie pour refaire le canal de récupération des eaux d'irrigation en lien avec les riverains.**

SNCF Réseau a d'ores et déjà réalisé les travaux nécessaires de remise en état du talus ferroviaire, permettant la reprise des circulations ferroviaires en sécurité en début 2026.

L'ouvrage visé par la recommandation (fossé en tête de talus lié au canal d'irrigation) relève du système d'irrigation agricole et est, pour tout ou partie, situé hors de l'emprise ferroviaire. Sa remise en état suppose donc un projet conjoint associant la commune, l'association syndicale autorisée (ASA) et les propriétaires riverains, chacun dans le respect de ses droits et obligations. Parallèlement, une analyse approfondie de la répartition des responsabilités a été engagée avec la direction juridique compétente, en vue d'une éventuelle procédure contentieuse au fond. Tant que cette analyse n'est pas aboutie, SNCF Réseau ne peut s'engager, unilatéralement, sur la prise en charge de travaux de réfection de cet ouvrage hydraulique, qui ne relève pas exclusivement de son patrimoine.

SNCF Réseau demeure disponible, le cas échéant, pour participer, aux côtés de la commune, de l'ASA et des riverains concernés, à une réflexion visant à améliorer la gestion des eaux d'irrigation à proximité de la ligne, dans le respect du cadre juridique et des responsabilités de chacun.

➔ **Sur la Recommandation R2 à l'attention de SNCF Réseau :**

**S'assurer, sur l'ensemble du Réseau, d'un entretien suffisant des ouvrages de drainage hydraulique (fossés de crête en particulier) lors des opérations régulières de suivi des ouvrages en terre. Renforcer les prescriptions du référentiel de maintenance sur ce sujet.**

SNCF Réseau partage l'analyse du BEATT quant au rôle essentiel des ouvrages de drainage hydraulique pour la stabilité des ouvrages en terre et la sécurité des circulations. Le gestionnaire d'infrastructure dispose déjà de principes de surveillance et d'entretien de ces ouvrages dans ses référentiels de maintenance et dans les pratiques des Infrapôles.

SNCF Réseau a identifié la nécessité de renforcer, de manière structurée, la connaissance du patrimoine hydraulique et la priorisation des interventions. Dans cette perspective, SNCF Réseau va engager la création à titre expérimental sur plusieurs de ses Infrapôles, d'un Schéma Directeur Hydraulique.

Le retour d'expérience et les enseignements issus de cette expérimentation, attendus pour fin 2029, pourront alimenter la révision des référentiels de maintenance des ouvrages en terre et des ouvrages hydrauliques.

➔ **Sur la Recommandation R4 à l'attention de l'ASA et de SNCF Réseau :**

**Rétablir une communication efficace et mettre en place ensemble une organisation et des moyens efficaces pour détecter les anomalies et intervenir rapidement.**

SNCF Réseau reconnaît l'importance d'une communication fluide et rapide pour la gestion des incidents susceptibles d'affecter la sécurité ferroviaire. Afin de garantir une efficacité maximale et une réponse coordonnée sur l'ensemble de son réseau, SNCF Réseau s'appuie sur des procédures de gestion de crise et d'alerte centralisées, en lien avec les services de secours officiels.

Dans ce cadre, la procédure applicable en cas de détection d'une anomalie reste la suivante :

Alerte initiée par l'ASA ou un riverain : en cas de surverse, d'écoulement anormal d'eau ou de tout événement susceptible d'impacter la voie ferrée, l'ASA ou les riverains doivent alerter sans délai les services de secours (pompiers – 18, gendarmerie/police – 17). Ces services sont les interlocuteurs privilégiés des exploitants ferroviaires en cas d'urgence.

Alerte initiée par SNCF Réseau : de la même manière, si les agents de SNCF Réseau constatent une anomalie relevant des compétences de l'ASA (ex : dysfonctionnement d'un canal d'irrigation), l'alerte sera transmise via les canaux institutionnels habituels aux services compétents (préfecture, services de secours) qui pourront ensuite relayer l'information à l'ASA.

➔ **Sur la Recommandation R5 à l'attention de SNCF Réseau :**

➤ **Améliorer la connaissance du patrimoine en renseignant pour les ouvrages d'art la donnée <distance entre l'appui (culée ou pile) et la voie> dans la base patrimoine, par exemple à l'occasion des inspections détaillées.**

➤ **Par suite, déterminer et quantifier les critères liés à la voie ferrée, les ouvrages en terre et les ouvrages d'art. Déclencher les analyses nécessaires selon la distance entre l'appui et la voie.**

Ces analyses permettront d'éclairer le gestionnaire d'infrastructure sur l'opportunité de mettre en place des mesures :

- de réduction du risque de heurt d'un ouvrage d'art lié à une sortie de voie d'un train,
- et/ou d'atténuation des conséquences de celui-ci, par exemple la mise en place de rail-guide ou muret guide.

SNCF Réseau partage l'objectif d'améliorer la connaissance de son patrimoine et d'évaluer les risques liés aux interactions entre les circulations ferroviaires et les ouvrages d'art en cas de sortie de voie.

SNCF Réseau va poursuivre et systématiser l'intégration de la donnée « distance entre l'appui d'un ouvrage d'art et la voie » dans son système de gestion du patrimoine (PIGC). Cette donnée sera renseignée au fil de l'eau lors des campagnes d'inspections détaillées périodiques (Inspections Détaillées Établissement - IDE, et Inspections Détaillées Régionales - IDR) réalisées par les équipes de surveillance des ouvrages d'art des Infrapôles et des Pôles Etudes Ingénierie.

En 2026, une campagne d'animation nationale sera réalisée à l'attention des personnels en charge de ces relevés pour la prise en compte de cette préconisation de vérification dans la réalisation de leurs visites d'inspection.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Damien PALLANT

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'D. Pallant', with a horizontal line crossing through the middle of the signature.

Directeur Général Adjoint Sécurité