



TGV
ESTEUROPÉEN

TABLE RONDE DU 7 OCTOBRE 2020

DÉRAILLEMENT DU TGV 2350 SUR L'AXE TGV EST

Paris, le 15 octobre 2020

EN QUELQUES MOTS...

Le 5 mars 2020, 30 000 m³ d'un talus de grande hauteur s'effondre sur la LGV Est, à hauteur d'Ingenheim.

Le TGV 2350, reliant Colmar à Paris-Est, percute le talus effondré à la vitesse de 285 km/h et déraile.

Face à cette situation inédite en France, l'équipage (avec un conducteur et des contrôleurs blessés) ainsi que l'ensemble des cheminots présents dans la rame ont pu porter assistance et secours aux blessés qui seront à dénombrer.

L'UNSA-Ferroviaire tient à féliciter une nouvelle fois leur exemplarité.

LE SUJET

Une table ronde de suivi s'est tenue le 7 octobre, entre la Direction des Risques Sécurité et Sûreté du groupe SNCF, la Direction Générale Sécurité (DGS) de la SA Voyageurs, la Direction de l'Ingénierie Matériel et les Organisations Syndicales.

Aucun signe avant-coureur d'un éboulement n'avait été détecté malgré les visites terrains réalisées sur ce talus de « grande hauteur », équipé de tranchées drainantes et classé sensible.

Cinq TGV étaient passés juste avant et n'ont rien constaté d'anormal.

Selon la Direction, le glissement de terrain se serait produit en moins de 30 minutes. La pluviométrie avait été abondante mais pas critique.

À ce jour, aucun élément technique ne permet d'expliquer l'éboulement. Cet accident est une première,

sans précédent sur le territoire et dans le monde ferroviaire.

La Direction nous a déclaré que les investigations et les analyses sont encore en cours, mais l'UNSA-Ferroviaire a pu évoquer certaines problématiques et proposer des améliorations.

L'effondrement aurait-il pu être évité ?

L'UNSA-Ferroviaire revendique que sur chaque ouvrage de terre de grande hauteur, les process de tournées terrain soient modifiés en renforçant la présence humaine, entre autres.

L'UNSA-Ferroviaire a demandé également une cartographie des risques d'écoulement d'eau sur l'ensemble du réseau ferroviaire

Le SAR (Système d'Alerte Radio) va être modifié ainsi que le système de verrouillage des emplacements des batteries sur toute la flotte TGV

La Direction nous a confirmé qu'il y avait bien eu un problème de non-transmission du Signal d'Alerte Radio SAR. Il aurait été provoqué par la perte du 72Volts liée au déplacement des chargeurs batteries de la motrice lors du choc. Deux modifications techniques seront apportées et

débuteront dès l'approvisionnement des pièces, et au plus tard dans 9 mois, sur toute la flotte TGV. Un Ordre de Modification (OM) porte sur la modification du logiciel du SAR et l'autre sur le système de blocage du rack des batteries de la motrice.

L'**UNSA-Ferroviaire** a demandé que les travaux soient réalisés plus rapidement lors des passages en Techni-centre, et que ces améliorations soient transposées sur la flotte TER de même conception.

Gestes d'urgence en cas d'obstacle.

La Direction DGS de la SA Voyageurs souhaite remettre en cause la hiérarchisation des gestes d'urgence du conducteur en cas de collision.

Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, cette remise en question de la gestuelle du conducteur dans les situations d'urgence n'est que pure hérésie. En effet, l'Agent De Conduite doit pouvoir juger seul de la situation qu'il rencontre. Il n'est pas acceptable d'imposer à l'ADC le report du siffler alors que cette action n'est que pur réflexe.

Analyse Facteurs Organisationnels et Humains (FOH) réalisée à la suite du déraillement.

Une analyse FOH a été réalisée à partir des éléments connus dans le rapport d'enquête de l'EIC ainsi que dans les rapports et déclarations des agents présents à bord.

Trois thèmes ont été identifiés pour cette analyse :

- Les facteurs d'influence ;
- La redistribution des rôles après l'évènement ;
- La communication entre les agents

Pistes de travail envisagées :

- Revoir le rôle de l'agent B en cas de défaillance de l'agent titulaire ;
- La formation continue des agents d'accompagnement ;
- Assurer une veille sécurité sur les mesures d'urgence et l'utilisation des outils.

Les trains ne sont pas tous équipés de plusieurs contrôleurs à bord. Et force est de constater que l'ensemble des quatre contrôleurs en service dans le train ce jour-là ainsi que la dizaine d'agents voyageant à bord n'ont pas été trop nombreux pour gérer cet événement exceptionnel.

L'**UNSA-Ferroviaire** a rappelé que l'équipage en contrôleurs à bord de tous les trains, TGV et TER, est indispensable pour pallier, entre autres, les multiples risques d'accidents sur les circulations ferroviaires.

Qu'en est-il de la circulation actuelle sur la ligne ?

La zone est limitée à 80km/h sur 13 km en attendant la fin des analyses et les propositions de modification structurales des talus, soit par un enrochement, soit par un abaissement de la hauteur.

Des capteurs de mouvement de sol de type TILTS ont été installés le long des quatre talus : en cas de mouvements de terrain détectés par au moins deux capteurs, une alerte est déclenchée. Elle est répercutée au Centre Opérationnel de la Gestion des Circulations (COGC) et impose l'arrêt de la circulation. Le 23 septembre dernier, un test de grande ampleur a été réalisé. Les capteurs ont été bougés volontairement et un TGV s'est arrêté à l'endroit prévu.

Ce n'est qu'après la réalisation des travaux que les circulations pourront reprendre à 320 km/h sur l'ensemble de la LGV. Nous n'avons reçu pour l'heure aucun délai sur leur achèvement.

CONTACTS

Olivier BROSSE
Benjamin RASSART
Médéric LENOIR
Pascal STRICHER

brosse.o@unsa-ferroviaire.org
rassart.b@unsa-ferroviaire.org
lenoir.m@unsa-ferroviaire.org
stricher.s@unsa-ferroviaire.org

