

Mars 2021

**Note d'information sur l'avancement de l'enquête
sur le déraillement d'un TGV
sur la ligne à grande vitesse Est européenne
survenu le 5 mars 2020 à Ingenheim (67)**

Avertissement :

L'enquête technique du BEA-TT n'est pas terminée.

La note d'étape ci-après s'inscrit dans une démarche visant à informer de l'avancement de l'enquête technique et à annoncer dès que possible aux entités concernées les premières orientations préventives.

Elle s'appuie sur des éléments encore partiels.

Le jeudi 5 mars 2020 à 7 h 32, le TGV 2530 reliant Colmar à Paris-Est heurte à 294 km/h un monticule de terre recouvrant la voie alors qu'il parcourt la ligne à grande vitesse Est Européenne dans une zone en déblai au droit de la commune de Duntzenheim dans le département du Bas-Rhin.

Sous le choc, le TGV déraile. La motrice avant se déporte et traverse la plateforme, venant se positionner à cheval sur la voie opposée. Les trois premières remorques déraillent également en restant à cheval sur la voie initiale. Les éléments articulés de la rame restent solidaires et continuent leur course sans dévier de la plateforme ferroviaire jusqu'à leur immobilisation complète 1 635 mètres après le choc, sur le territoire de la commune d'Ingenheim. Les roues qui avaient déraillé sont restées guidées en butée sur les rails des 2 voies.

Le monticule de terre heurté provient de l'effondrement par glissement, quelques minutes avant le passage du TGV, du talus de déblai voisin de la voie.

Le bilan humain de cet accident est de un blessé grave, le conducteur du train, et de 21 blessés légers parmi les 307 personnes qui étaient à bord. Le bilan matériel est important. Les deux voies de la ligne ont été mises hors d'usage sur les 1 635 mètres du déraillement. La motrice avant et les trois premières remorques ont subi des dommages importants. Le talus du déblai situé à l'origine du déraillement est effondré sur toute sa hauteur et sur une largeur d'une soixantaine de mètres.

Une enquête technique a été ouverte le jour même par le BEA-TT.

L'enquête s'est déroulée dans un contexte de crise sanitaire très contraignant, ralentissant ou retardant de nombreuses opérations.

L'enquête a pu confirmer que la cause immédiate du déraillement est le heurt du TGV contre les matériaux provenant du glissement du talus adjacent à la voie. La cause première du glissement du talus a été identifiée comme étant une instabilité originelle de celui-ci. Les conclusions de l'enquête s'orientent vers une évaluation de la stabilité du talus largement surestimée lors de la construction.

Le gestionnaire d'infrastructure a procédé dès septembre 2020 à la reconstruction du talus et à la remise en service des circulations moyennant certaines restrictions et un renforcement de la surveillance sur le secteur de l'accident.

Le rapport technique du BEA-TT est aujourd'hui en phase de finalisation. Il explicitera l'ensemble des facteurs pouvant être identifiés comme ayant contribué à l'accident. La consultation formelle des organismes concernés par l'accident, qui précédera la publication du rapport, est envisagée au cours du printemps 2021.

#

#

#