

**Mise en danger probable de voyageurs et de sapeurs-pompiers
 lors de la détresse du train de voyageurs n° 5765
 le 25 juin 2023, sur la commune de Nuits (89)**

Fiche de présentation

I) Localisation de l'événement

L'événement s'est produit sur la ligne classique n° 830000 de Paris – Gare de Lyon vers Dijon, en aval de la gare de Lézennes, environ 1 km en amont de la gare nommée Nuits-sous-Ravières située dans l'Yonne. Le point d'arrêt du train est sur la commune de Nuits (89), hors agglomération. Il n'est pas accessible par la route. Le point d'accès le plus proche est à 1 km.

C'est une ligne électrifiée en 1 500 V continu, exploitée en double voie, équipée de la banalisation (chaque voie peut être empruntée dans les deux sens) et dont le système de cantonnement (espacement entre les trains) est réalisé par du bloc automatique lumineux.

Le centre opérationnel de gestion des circulations de SNCF Réseau pour la région Bourgogne-Franche-Comté, situé à Dijon, supervise la circulation des trains à ce point. Les zones d'action des deux Établissements Infra Circulation de Paris Sud Est et Bourgogne-Franche-Comté se partagent au point kilométrique 219,99 situé à Ancy-le-Franc. Les gares encadrantes de Lézennes et de Nuits-sous-Ravières dépendent donc d'Établissements Infra Circulation différents.

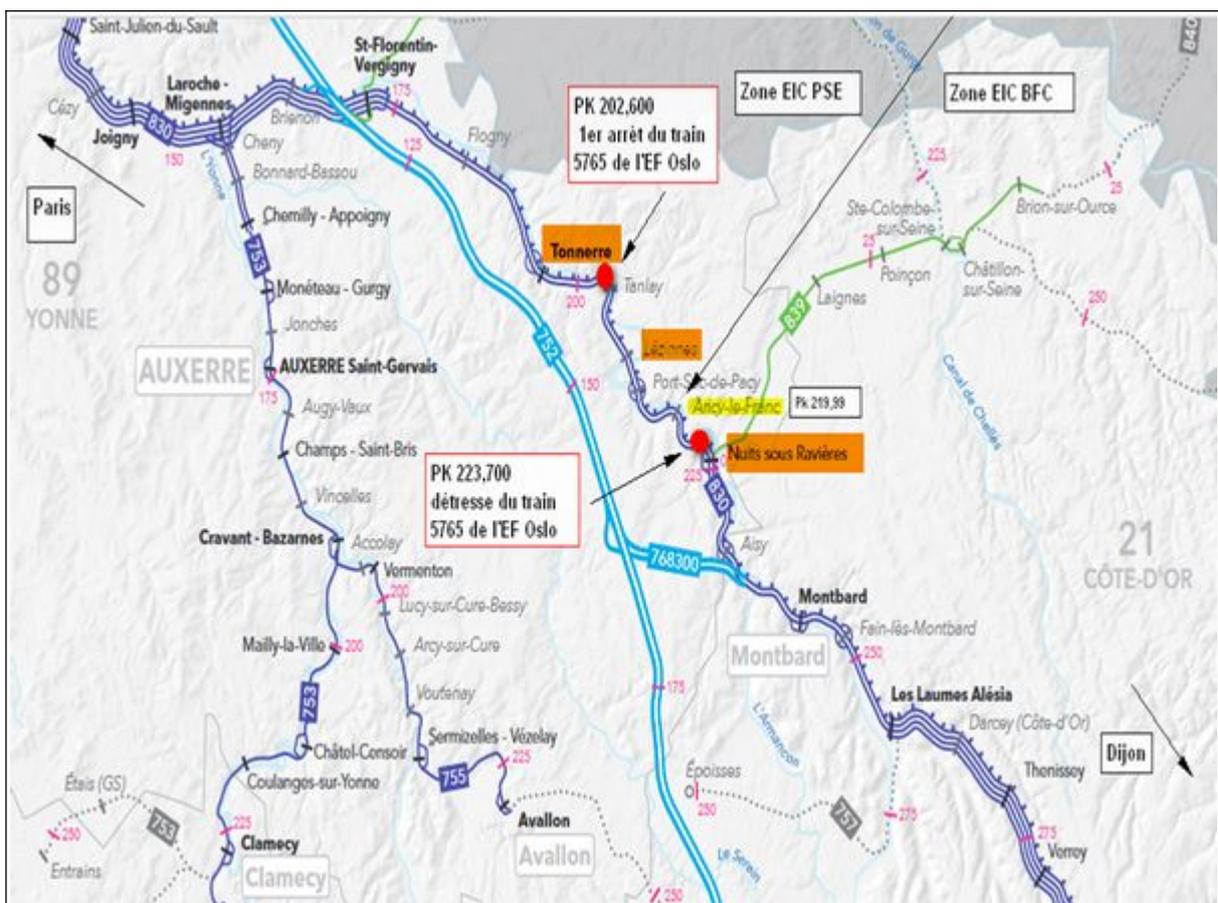


Schéma de l'événement. Source : SNCF Réseau, légende BEA-TT

II) Les faits, d'après les premiers éléments recueillis

Le train n° 5765 était composé d'une rame de voitures de type Corail. La traction était assurée par une locomotive électrique bicourant de la série BB 22200. Ce train était opéré par l'entreprise ferroviaire (EF) OSLO qui est une filiale de SNCF Voyageurs.

À bord du train étaient présents 700 passagers et un agent d'accompagnement de l'EF OSLO.



Train OUIGO de l'EF OSLO en gare de Paris Bercy

Dimanche 25 juin 2023, les conditions météorologiques étaient claires et chaudes. Le train n° 5765 de l'EF OSLO part de la gare de Paris-Austerlitz, il circule sur la voie 1 de la ligne classique reliant Paris à Dijon.

Vers 20 h 20, peu après la gare de Tonnerre, le conducteur provoque à deux reprises l'arrêt de son train pour gérer une anomalie technique de la locomotive. Il reprend sa marche et s'arrête définitivement 1 km en amont de la gare de Nuits-sous-Ravières un peu avant 22 h. Un transbordement des voyageurs en pleine voie est initialement prévu. La capacité insuffisante du train de secours conduit ensuite à privilégier la remise marche du train à l'aide d'une locomotive de secours par l'avant.

Vers 22 h 08 des voyageurs du train en détresse descendent sur la voie sans autorisation. Sur ordre du conducteur du train 5765, des mesures d'urgence sont prises pour arrêter et retenir les trains par les agents circulations des gares de Lézennes et de Nuits-sous-Ravières, de part et d'autre du point d'arrêt. L'intervention d'une astreinte de SNCF Voyageurs conduit à faire remonter les personnes dans le train et à permettre à SNCF Réseau la reprise des circulations sur la voie contiguë.

Suite à des malaises de voyageurs à bord du train 5765, les sapeurs-pompiers sont appelés. Leur intervention est réalisée sans mesure de protection vis-à-vis des risques ferroviaires et alors que 3 trains vont passer à vitesse normale sur la voie 2.

D'après les échanges portés à notre connaissance au moins un sapeur-pompier et des voyageurs auraient manqué d'être heurtés par un train.

III) L'ouverture de l'enquête

À ce stade, les causes techniques qui ont conduit à la longue immobilisation du train en pleine voie et les conditions de maintien des voyageurs à bord du train ne sont pas connues. Les investigations porteront essentiellement sur :

- les causes de l'arrêt en pleine voie et sa gestion par l'entreprise ferroviaire OSLO ;
- le traitement de l'événement par SNCF Réseau assurant la gestion de la circulation des trains ;
- la gestion de l'intervention de SNCF Voyageur dont un agent assurant l'astreinte a été un primo-intervenant ;
- les conditions d'intervention des sapeurs-pompiers en zone ferroviaire.

Cette enquête sera réalisée dans le cadre des articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-26 du Code des transports. Elle a pour seul objet de prévenir de futurs accidents et ne vise pas à déterminer des responsabilités. Elle consiste à collecter et analyser les informations utiles pour déterminer les causes et les facteurs contributifs à la survenue de l'accident, en vue de formuler des recommandations de sécurité visant à réduire le risque de répétition d'accident analogue.