

9 février 2026

**Note d'information sur l'avancement de l'enquête technique relative à  
la collision entre une rame de tramway en dérive et une rame arrêtée  
survenue le 11 janvier 2025 à la station Gare Centrale à Strasbourg (Bas-Rhin)**

**Avertissement :**

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

*Cette note d'étape vise 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.*

**Les faits**

Le samedi 11 janvier 2025, vers 15 h 15, une rame de tramway est arrêtée entre les stations « Gare Centrale » et « Les Halles », dans la trémie de sortie du tunnel, en rampe de 7 %. Des manifestations dans le centre-ville de Strasbourg contraignent l'exploitation des tramways et de nombreuses rames sont concentrées dans la zone, notamment sur le tronçon concerné, commun aux lignes A et D.



**Plan de la zone concernée  
et parcours de la rame en dérive**

Au moment de repartir, la rame part en dérive. Elle parcourt donc le tunnel dans le sens de la pente, inverse de la circulation normale, en prenant de la vitesse. Après plusieurs centaines de mètres elle termine sa course contre une autre rame, arrêtée à quai dans la station Gare Centrale.

De nombreux voyageurs sont présents dans les deux rames. L'accident implique 131 personnes dont 68 seront blessés légers.

Les dégâts matériels sont importants, notamment au niveau de la structure des rames (bouts avant, liaisons entre les caisses...).



***Les deux rames après la collision***

Les deux rames sont des Citadis du constructeur Alstom, en service depuis un peu moins de 20 ans.

### **Ouverture de l'enquête par le BEA-TT**

Du fait des nombreux blessés, des dégâts matériels importants, de l'impact médiatique fort et du type d'accident, cet accident fait l'objet d'une enquête technique du BEA-TT par décision de son directeur le 11 janvier 2025 en application des articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-26 du Code des transports. Par ailleurs une procédure judiciaire a également été ouverte.

L'enquête 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 exactes 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.

### **Investigations en cours et premières recommandations**

Les investigations ont permis notamment de recueillir des informations relatives aux procédures de conduite et d'exploitation, ainsi qu'aux caractéristiques de la rame et du tunnel. Le BEA-TT a disposé également des éléments du dossier judiciaire notamment de tous les enregistrements recueillis dans le train et en station.

Suite aux premières analyses, le BEA-TT a émis deux recommandations :

1. Le [6 février 2025](#), à l'exploitant, sur la formation des cas d'utilisation du frein de sécurité en situation dynamique.
2. Le [9 décembre 2025](#), au constructeur Alstom, sur le contrôle de la fonctionnalité « Réversibilité du freinage d'urgence » avec acquittement

du freinage d'urgence par bouton poussoir pour les matériels roulants équipés des réseaux de tramways (autres que le réseau de Strasbourg).

L'ensemble des analyses effectuées par le BEA-TT est en voie d'achèvement.

À l'issue de cette enquête, le BEA-TT établira un rapport d'enquête et émettra d'autres recommandations de sécurité de nature à prévenir ce type d'accident. La publication de ce rapport interviendra au second semestre 2026 (échéance prévisionnelle à ce jour).