



**RAPPORT ANNUEL
2025**



Le mot du directeur

En 2025, le BEA-TT a eu connaissance de près de 2 700 accidents ou incidents, en a analysé sommairement plus de 700 et a ouvert 9 enquêtes :

- 2 dans le domaine routier, dont l'accident de car scolaire de Jallans qui a donné lieu au « plan Joana » ;
- 4 en ferroviaire lourd, dont une situation de nez à nez et une restitution de voie non sécurisée ;
- 1 impliquant un car sur un passage à niveau ;
- 2 en transports guidés.

Ces choix peuvent tenir compte du critère de gravité, mais ils reposent d'abord sur le potentiel d'apprentissage et de recommandations nouvelles pressenti.

En 2025, le BEA-TT a publié 13 enquêtes et 1 étude :

- 2 en routier, dont une explosion de camion citerne ;
- 7 en ferroviaire lourd dont une sur un événement dans le tunnel du Fréjus en coopération avec nos collègues italiens, une portant sur une séquence d'essai de matériel roulant, une autre sur le suicide d'un conducteur de TGV ;
- 1 sur passages à niveau, impliquant là aussi un car scolaire ;
- 2 en fluvial dont une portait sur la collision entre deux bateaux à touristes à Paris ;
- 1 en remontées mécaniques.

L'étude portait sur les accidents routiers avec immersion dans un cours d'eau ou un plan d'eau ; une lecture salutaire pour tous.

Ces 14 rapports contiennent au total 74 recommandations, très diversifiées, car à l'image des accidents et de leurs causes multiples.

Le site Internet du BEA-TT donne accès à toutes les enquêtes depuis l'origine : le rapport, les recommandations émises, et les réponses des destinataires qui annoncent les suites qu'ils leur donneront.

Les annexes de ce rapport annuel font état des actions effectivement réalisées par chaque destinataire de recommandation. Ces actions sont monitorées par l'EPSF et le STRMTG pour leur périmètre ainsi que la DSR, la DGEC, la DGITM dans leurs domaines de compétence. Les annexes sont mises en ligne sur notre site Internet au fur et à mesure de la réception par le BEA-TT des tableaux de suivi.

Le BEA-TT se conçoit, se présente et doit agir comme un partenaire sécurité, c'est une condition de son efficacité.

En particulier nous protégeons la distinction entre notre mission de prévention, et la mission de la Justice lorsqu'elle intervient aussi.

La relation de confiance entre le BEA-TT et les entreprises du secteur est acquise dans le

principe. Elle peut cependant s'éroder car nos analyses touchent à des équilibres sensibles entre les enjeux de sécurité et les autres enjeux.

Nos rapports doivent permettre de bien comprendre comment l'accident est arrivé, et comment en éviter le renouvellement, tout cela sans affaiblir les acteurs concernés. C'est ce à quoi je me suis employé depuis ma première nomination en mars 2021. C'est ce que je poursuivrai après mars 2026, le ministre des Transports ayant accepté de me confier un deuxième mandat.

Faire connaître notre site Internet fait partie de notre mission. Il s'étoffe au fur et à mesure des enquêtes publiées (272 fin 2025). En 2025, on comptabilise plus de 110 000 visites et 33 000 téléchargements de documents. Nous avons franchi la barre des 6 000 abonnés sur LinkedIn et nos différents posts ont été vus plus de 460 000 fois.

SOMMAIRE

Le mot du directeur	2
1 Accidents de l'année 2025	5
1.1 Les sources d'information sur les accidents et incidents.....	5
1.2 Les enquêtes ouvertes en 2025	5
Transports routiers.....	6
Passages à niveau.....	7
Transports ferroviaires.....	7
Transports guidés	10
Remontées mécaniques	11
Voies navigables.....	11
1.3 Étude ouverte.....	11
2 Les rapports publiés en 2025	12
2.1 Transports routiers.....	12
Les enquêtes publiées.....	12
Les recommandations émises	13
2.2 Transports ferroviaires.....	14
Les enquêtes publiées.....	14
Les recommandations émises	16
2.3 Passages à niveau.....	21
Les enquêtes publiées.....	21
Les recommandations émises	21
2.4 Transport fluvial	22
Les enquêtes publiées.....	22
Les recommandations émises	23
2.5 Transports guidés	23
2.6 Remontées mécaniques.....	24
Les recommandations émises	24
3 Etude publiée en 2025	25
4 Notes d'étape	26

1 Accidents de l'année 2025

1.1 Les sources d'information sur les accidents et incidents

Comme le demande le Code des transports, les incidents et accidents de transport terrestre sont portés à la connaissance du BEA-TT au plus tôt après leur survenance. Dans la pratique, cette remontée d'information est assurée principalement par le Centre ministériel de veille opérationnelle et d'alerte (CMVOA) de notre pôle ministériel, ainsi que par les alertes et comptes rendus journaliers des grands opérateurs de transport.

La veille consiste à exploiter ces informations en temps réel. Après un premier tri, une analyse succincte des accidents retenus est effectuée pour appréhender les circonstances et évaluer l'opportunité d'ouvrir une enquête.

Rappelons que le BEA-TT ne produit pas de statistiques et n'est pas non plus chargé de réaliser des études d'accidentologie, comme peuvent le faire ses proches partenaires (EPSF, STRMTG, ONISR etc.). La sélection des accidents qui feront l'objet d'une enquête est orientée vers l'objectif de produire des recommandations nouvelles. La gravité n'est pas le critère prépondérant.

Le BEA-TT a vocation à s'intéresser principalement aux transports « effectués par des professionnels ». Ainsi, pour le routier, les événements retenus impliquent souvent un véhicule de transport de marchandises ou de transport collectif de personnes. Les accidents d'automobile peuvent cependant présenter un intérêt renouvelé lorsqu'ils impliquent de nouvelles énergies ou des assistances à la conduite.

Le bilan de cette analyse pour 2025 est le suivant :

	Évènements signalés	Évènements analysés	Enquêtes ouvertes
Domaine des transports routiers, fluviaux et passages à niveau	1 251	501	3
Domaine des transports ferroviaires, guidés et remontées mécaniques	1 420	214	6
Total	2 671	715	9

1.2 Les enquêtes ouvertes en 2025

Le BEA-TT a engagé 9 enquêtes en 2025 :

- 2 pour le domaine routier : la sortie de route d'un autocar de transport scolaire à Jallans, et la collision sur l'A28 entre deux VL dont un en contresens à Parçay-Meslay ;
- 1 pour les passages à niveau : la traversée par un autocar d'un PN avec les demi-barrières abaissées à Brison-Saint-Innocent ;
- 4 pour le domaine ferroviaire : le début de déraillement du TGV 8517 à Tonneins, le déraillement et début d'incendie du TER 849 902 à Laon, la « Situation de nez à nez », sans collision, de deux trains de SNCF Voyageurs à Marseille et le frottement entre deux trains de SNCF Voyageurs en gare de Paris-Est ;
- 2 pour les transports guidés : la collision entre deux rames de tramway à Strasbourg, la dérive suivie du déraillement d'une rame du Panoramique des Dômes à Orcines.

Transports routiers

1) *Sortie de route d'un autocar de transport scolaire survenu le 30 janvier 2025 sur la commune de Jallans (28)*



Jeudi 30 janvier 2025, l'autocar exploité par le transporteur Cars Dunois pour le compte de la région Centre-Val de Loire assurait le transport scolaire de 35 collégiens et lycéens jusqu'à leurs établissements situés à Châteaudun.

Vers 7 h 30, alors qu'il approchait du giratoire situé à l'entrée de la commune, l'autocar a fait une sortie de route à l'entrée d'une courbe à gauche sur la route départementale n° 927, l'amenant à empiéter sur le bas-côté enherbé et boueux, jusque dans le fossé bordant la chaussée, entraînant son basculement sur son côté droit.

Une jeune fille de 15 ans assise sur un siège à l'arrière droit est décédée et une vingtaine d'autres jeunes ont été blessés légèrement. Un important dispositif de secours a été mobilisé, impliquant une quarantaine de sapeurs-pompiers, le SAMU et une trentaine de gendarmes.

2) *Collision mortelle sur l'A28 entre deux VL dont un en contresens sur la commune de Parçay-Meslay (37)*



Lundi 10 novembre 2025 vers 18 h 15, sur la commune de Parçay-Meslay, un véhicule léger circulant à contresens sur l'A28 (sens Tours vers Le Mans) est entré en collision avec un autre véhicule léger circulant lui dans le bon sens de circulation.

Il faisait nuit, les conditions météorologiques étaient clémentes et la chaussée était mouillée.

Un premier automobiliste, circulant dans le sens Le Mans vers Tours, a repéré le véhicule en contresens au PK 32, au niveau de l'aire de repos de la Chénardière, et a essayé d'alerter la conductrice de son erreur par l'emploi du klaxon et par des appels de phare. Un gendarme en intervention au PK 23 a également repéré le véhicule en contresens et a donné l'alerte au centre d'information du trafic de Cofiroute.

Malheureusement, 5 km plus loin, au PK 18, le véhicule en contresens a heurté violemment à une vitesse de l'ordre de 100 km/h le véhicule circulant dans le bon sens, tuant sur le coup la conductrice en contresens, âgée d'une cinquantaine d'années, et blessant légèrement l'autre conducteur.

Passages à niveau

1) Traversée d'un PN activé, ayant les demi-barrières abaissées, par un autocar sur la commune de Brison-Saint-Innocent (73)

Vendredi 6 juin en début de soirée, alors que le PN7 était activé depuis environ une heure à cause d'un train en panne (circonstances à confirmer), un autocar, transportant de nombreux passagers dont des enfants, a franchi le passage à niveau en chicane entre les deux demi-barrières abaissées. Ceci après plusieurs dizaines de minutes d'attente et sans avoir obtenu d'informations sur la situation. Compte tenu de la géométrie et des abords de la route, il ne pouvait faire demi-tour. Ce franchissement a été filmé par des particuliers et diffusé sur les réseaux sociaux.



Transports ferroviaires

1) Début de déraillement du TGV 8517 survenu le 19 mai 2025 à Tonneins (47)



L'événement s'est produit sur la ligne classique de Bordeaux Saint-Jean à Sète-Ville, à quelques centaines de mètres en aval de la gare de Tonneins dans le Lot-et-Garonne. Sur le lieu du déraillement, les voies ferrées sont en courbe à droite dans le sens Bordeaux vers Toulouse avec dévers et la voie circulée est à niveau avec une chaussée routière qui la longe. Météo France avait émis un bulletin MSB (Météo Surveillance Bulletin) faisant état d'un niveau de risque rouge « orages-grêles » sur la zone surveillée allant d'Agen à Bordeaux, et placée ce lundi soir l'ensemble du département en vigilance orange « pluie-inondations ». En fin d'après-midi, de fortes précipitations s'abattent sur le Lot-et-Garonne, en particulier dans la zone de Tonneins.

Si au début de l'épisode orageux, plusieurs trains ont pu continuer à circuler, des sections de la voie ferrée se sont rapidement trouvées inondées. A 20 h 37, les circulations sont interrompues sur la voie 2 en amont de la gare de Tonneins. La circulation sur la voie 1 demeure autorisée en « marche prudente » commandant au conducteur de franchir une partie de voie délimitée en réduisant sa vitesse compte tenu du motif indiqué. A 20 h 55, environ 800 mètres après la gare de Tonneins, le conducteur du TGV n° 8 517 circulant à basse vitesse sur la voie 1 a ressenti un mouvement anormal de la voie et a provoqué l'arrêt d'urgence du train. Il a émis le signal d'alerte radio et a avisé le gestionnaire d'infrastructure. La circulation est alors totalement interrompue sur les deux voies. La montée des eaux du ruisseau « Le Caillou » a provoqué le creusement du ballast créant une brèche de plus de 23 mètres sur les deux voies, avec un vide atteignant jusqu'à 1,50 mètre sous le niveau inférieur des traverses béton. La première voiture du TGV est immobilisée « à cheval » sur la brèche ; le conducteur du train signale qu'au moins une roue du bogie entre les voitures 1 et 2 n'est plus en contact avec le rail et que le remblai a été emporté par les eaux.

2) **Déraillement et début d'incendie du TER n° 849 902, le 30/05/2025 à Laon (02)**



L'événement s'est produit sur la ligne de La-Plaine à Hirson-et-Anor (frontière), à quelques centaines de mètres de la gare de La Neuville-sous-Laon dans l'Aisne, en alignement droit.

Une opération de remplacement voie et ballast de la voie 1 était programmée. Des travaux préparatoires pour le remplacement de rails et la recréation de la piste du côté de la voie à renouveler ont été exécutés entre Laon et Soissons au cours de la nuit du 29 au 30 mai. Ils requéraient le dégagement d'obstacles tels que des rails et des traverses. Ces travaux ont été réalisés sous couvert d'une Demande de Fermeture de Voie (DFV) concernant la Zone Élémentaire de Protection SL110 accordée à 21h24 par l'Agent Circulation (SNCF Réseau) de Soissons, sans engagement (de Train de Travaux). La DFV a été restituée à 04 h 29 sans restriction.

Le train n° 849 902 (SNCF Voyageurs) est le premier à circuler après cette restitution. Il assure une mission de Laon à Paris-Nord, et dessert Anizy Pinon. Il transporte vingt-cinq personnes au moment de l'accident. Vers 05 h 45, alors qu'il circule en direction d'Anizy Pinon à la vitesse approximative de 90 km/h, le conducteur du train aperçoit au loin une zone sombre dans le ballast et constate à son approche qu'il s'agit d'un obstacle « type godet de chantier » situé au milieu de sa voie de circulation (en fait une pince à rail, d'une masse de 650 kg). Le conducteur commande le freinage d'urgence. La collision survient aux environs du km 137,270. Le convoi s'immobilise environ 370 m plus loin, après de vives secousses à l'intérieur de la cabine (choc initial et suivants, déraillement du premier essieu). Le conducteur diffuse une annonce aux voyageurs, débloque l'ouverture des portes de la rame côté talus en vue de leur évacuation et arrête les moteurs diesels du train. Un agent SNCF présent dans le train signale au conducteur l'ouverture sous l'effet du choc de la première porte d'accès voyageurs côté entrevoie et qu'une intense fumée s'en échappe. L'agent de conduite part ensuite à la visite et constate que le train a déraillé. Il alerte l'Agent Circulation de Laon pour l'informer de l'accident. La circulation est interrompue sur les 2 voies.

3) **« Situation de nez à nez », sans collision, de deux trains de SNCF V à Marseille (13)**



Le samedi 6 septembre 2025 depuis 06 h 00, un dérangement de zones a lieu à St-Joseph Le Castellans. Les deux intervalles des voies 1 et 2 (entre les km 436,850 et 438,311) sont en non-libération par intermittence. Il est impossible aux agents circulation (AC) de SNCF Réseau de prendre le sens. Les AC des postes 1 et 2 de Marseille échangent des dépêches afin d'interdire l'établissement de tout itinéraire de sens contraire et étudient la possibilité de circuler en mode dégradé conformément aux procédures réglementaires. La circulation est reprise avec restrictions dans les deux sens.

À 07 h 44, au dégagement d'un train précédent, l'AC du Poste 1 prépare la procédure pour le train n°17 402. Les conditions d'établissement de l'itinéraire de Sainte-Marthe vers Saint-Antoine définies dans l'annexe 2 de la « Consigne Rose » du poste sont vérifiées.

À 07 h 53, le train n° 17 402 est arrêté à St-Joseph, il reçoit une autorisation de franchissement et reprend sa marche sens pair sur la voie banalisée en direction de St-Antoine. Le conducteur franchit le carré fermé et circule en respectant la « Marche à Vue ». À 08 h 02, il est autorisé à reprendre la marche normale au franchissement du signal commandant l'entrée du canton suivant. Il rencontre ensuite la séquence « Ralentissement 60 fermé » puis « Rappel 60 fermé ». A 08 h 03, le train n° 880 697 est à quai, voie A, à St-Antoine. Pour son départ vers Sainte-Marthe, l'AC du Poste 2 prépare un ordre qui lui autorise le franchissement du carré fermé C 8209. L'itinéraire n'a pas été formé et ses conditions d'établissement définies dans l'annexe 2 de la « Consigne Rose » n'ont pas été vérifiées. L'autorisation de franchissement reçu, le conducteur du train n° 880 697 franchit le carré fermé et circule en observant la marche à vue sens impair sur l'itinéraire donnant accès à la voie banalisée en direction de St-Joseph.

Alors qu'il se trouve sur le viaduc, le conducteur du train n° 17 402 se rend compte qu'un autre train est engagé dans sa direction. Il commande l'arrêt de son train. Le conducteur du train n° 880 967, voyant lui aussi l'approche d'un train dans sa direction provoque également l'arrêt de son train et déclenche le signal d'alerte lumineux. Les avis sont lancés. À 08 h 04, la situation est figée pour un quasi-nez à nez. Les astreintes SNCF R et SNCF V ouvrent une enquête. Les deux trains sont arrêtés à 30 m de distance.

4) Choc entre deux trains de SNCF V en gare de Paris-Est (75)



Vers 7 heures un TGV inOui sans voyageurs se dirigeant vers la voie à quai 27 et un Transilien avec voyageurs se dirigeant vers la voie à quai 22 se sont rapprochés au point d'entrer en contact, endommageant une partie de leurs parois. Le cas est particulièrement rare sur les chemins de fer français.

Le plan de voie intéressant le polygone des signaux impliqué a fait l'objet de modification en 1999. Les premiers éléments remontés font état d'un incident d'exploitation consécutif à un défaut de signalisation, a priori un défaut de paramétrage d'une installation.

La voie n° 27 à quai étant encore occupée, le TGV 609 561 est arrêté devant le signal C98 fermé. Ce signal étant implanté sur potence, le conducteur arrête sa motrice à environ 20 m du signal (soit à 10 m en amont du « crocodile ») de manière à pouvoir observer en position assise depuis son siège l'état du signal (et de s'assurer du non franchissement du crocodile).

La distance entre le signal C98 et le garage franc (GF) de l'appareil de voie 2326b n'étant que de 413 m, la queue du TGV ne dégage pas le GF de l'appareil de voie. Pourtant sa zone propre est, indûment, dans un état de libération (circuit de voie 2332 libre).

Le Transilien 113 604 en provenance de la voie 2bis est dirigé vers la voie M afin d'atteindre son terminus à la voie 22. À cette fin, les appareils de voie conjugués 2326 a et 2326 b sont positionnés en voie déviée. Le Transilien respecte la signalisation et circule à 22 km/h lorsque son conducteur abordant l'appareil de voie 2326b en pointe estime que l'arrière du TGV stationné en voie directe est proche de sa trajectoire. Il réduit sa vitesse à 9 km/h, touche de son côté avant gauche le nez arrière du TGV puis s'immobilise. Aucun passager n'est blessé. Le conducteur du TGV ne ressent aucune secousse.

Le signal C98 est ouvert vers la voie 27 et le TGV 609 561 s'avance à quai. Le conducteur du Transilien examine sa rame, juge qu'elle peut rouler mais nécessitera une visite par des experts du matériel avant toute réutilisation. Il avance à vitesse réduite jusqu'à la voie 22 et fait descendre les voyageurs.

Transports guidés

1) Collision de deux rames de tramway à Strasbourg (67)



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.

Au moment de repartir, la rame part en dérive pour une cause inconnue. 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.

2) Dérive suivie du déraillement d'une rame du Panoramique des Dômes à Orcines (63)



Le mercredi 24 septembre 2025, des techniciens du constructeur ferroviaire Stadler réalisent au centre de maintenance des vérifications et des réglages sur la rame n°3. Vers 15 h, ils demandent qu'un conducteur sorte la rame en ligne afin d'effectuer des essais en dynamique. Avec l'autorisation de la régulation, le conducteur avance jusqu'à la gare de départ puis circule sur la ligne en direction du sommet.

À la zone de croisement des Muletiers, il franchit l'aiguillage aval, croise une autre rame – en exploitation avec du public – et s'avance jusqu'au signal correspondant à l'aiguillage amont de la zone d'évitement. Le conducteur ralentit et au moment où la rame atteint la vitesse nulle, elle part en dérive (circulation non maîtrisée en sens opposé) puis sa vitesse augmente jusqu'à atteindre 28 km/h. La rame franchit l'aiguillage aval qui avait changé de position peu de temps avant (pour tracer l'itinéraire de l'autre rame). La rame n° 3 déraille sur l'aiguillage et poursuit sa course sur son côté gauche, franchit un chemin piétonnier, heurte un poteau de ligne aérienne et s'arrête dans l'herbe.

Les responsables de l'exploitation se rendent sur place, alertent les secours, vérifient la sécurisation de la rame n° 3 et comme la voie est bloquée, ils organisent le rapatriement des voyageurs de l'autre rame vers la gare de départ. La rame accidentée sera remise sur les rails le soir et rapatriée au centre de maintenance le lendemain matin.

Les dégâts matériels sont limités et concernent une partie de la voie, l'appareil de voie et la rame n° 3 pour laquelle un bogie est dérailé. Il n'y a pas de blessé. Le Préfet a suspendu l'exploitation de la ligne, sur avis du STRMTG – le service de contrôle de la sécurité de ce système.

Remontées mécaniques

Pas d'enquête ouverte en 2025

Voies navigables

Pas d'enquête ouverte en 2025

1.3 Étude ouverte

Pas d'étude ouverte en 2025

2 Les rapports publiés en 2025

2.1 Transports routiers

Les enquêtes publiées

Deux rapports ont traité d'accidents de circulation routière (hors passage à niveau et intersection avec des lignes de tramway).

Date de l'évènement	Nature et localisation de l'accident	Nombre de tués
20/01/2023	Incendie et explosion d'un camion-citerne MD à Fillinges (74)	0
28/07/2023	Collision entre un autobus et un VL à Mézières-sur-Seine	2

Pour **Fillinges**, la cause directe de cet évènement est un départ de feu survenu au niveau du compartiment moteur du camion qui s'est étendu à son réservoir de gasoil et qui a entraîné l'explosion, par surpression, de la citerne de gaz. Les pompiers ont rencontré des difficultés d'accès liées à l'éloignement des casernes, à un trafic routier important et à la présence de neige. Le blève (souffle de l'explosion) a disloqué le poids lourd et projeté des débris sur plusieurs centaines de mètres. Les maisons situées à proximité ont été fortement endommagées, et par chance une seule personne a été blessé légèrement.



Concernant la deuxième enquête, il s'agit d'un véhicule léger qui s'est déporté de sa voie sur la gauche et a percuté frontalement un autobus circulant en sens opposé sur la route départementale n° 113 dans les Yvelines, entre Mantes-la-Jolie et **Mézières-sur-Seine**. Cet accident a causé le décès de deux passagers de l'autobus qui se trouvaient debout à l'avant contre le tableau de bord au droit de la porte. D'autres passagers, également debout, ont vu leur pronostic vital engagé, alors que ceux assis n'ont subi que des blessures légères.



Les recommandations émises

Sept recommandations ont été formulées par le BEA-TT :

Destinataires	Recommandations issues de l'enquête sur l'incendie et explosion d'un camion-citerne à Fillinges publiée septembre 2025
R1 : - DGPR	Dans le cadre du groupe de travail sur le BLEVE, engager les discussions visant à imposer l'obligation de mettre en œuvre une protection thermique au niveau du ou des réservoirs à carburant des véhicules à moteur des catégories FL et EX/III, afin de retarder le risque de vidange et de feu du carburant sous la citerne et in fine sa montée en température et en pression.
R2 : - FFC	Définir les modifications techniquement et économiquement viables qui pourraient être imposées aux véhicules à moteur des catégories FL et EX/III déjà en service au regard de la protection thermique des citernes, en priorisant les cas où les départs de feu se produisent au niveau de la cabine de conduite et du compartiment moteur.
R3 : - DGSCGC	Engager une réflexion sur les conditions d'intervention et les moyens à mettre en œuvre lors d'incendies présentant un risque important pour la sécurité des personnels des services d'incendie et de secours en intégrant les points suivants : - Faut-il doter certains voire tous les services de secours et d'incendie de moyens automatisés permettant de lutter contre les incendies ; - Faut-il privilégier dans la doctrine d'intervention la protection des populations et des intervenants quitte à ce qu'un incendie de véhicule transportant des matières présentant un risque d'explosion se transforme en BLEVE et ne provoque que des dégâts matériels.

Destinataires	Recommandations de l'enquête sur la collision entre un VL et un autobus à Mézières-sur-Seine publiée en juillet 2025
R1 : - DGEC	Rendre réglementairement obligatoire de limiter à la vitesse maximale de 70 km/h la vitesse des autobus destinés à transporter des personnes debout, que ce soit par conception ou grâce à un dispositif de limitation de la vitesse installé a posteriori.
R2 : - DGEC - DSR	Pour les futurs autobus neufs amenés à circuler avec des personnes debout, rendre obligatoire dès que possible l'équipement d'une ceinture de sécurité du poste de conduite. Le port de cette ceinture pourrait être facultatif en agglomération, mais devra être rendu obligatoire hors agglomération.
R3 : - DGEC - DSR	Dans les autobus circulant hors agglomération, prévoir de rendre obligatoire une signalisation, un marquage dissuasif ou/et un dispositif physique permettant d'empêcher le stationnement de personnes debout à l'avant du plan passant par le milieu de l'assise du siège conducteur et perpendiculaire au plancher et à l'axe longitudinal du véhicule.
R4 : - DGITM	Étudier la mise en place d'une expérimentation de l'installation de caméras frontales dans les autobus et autocars dont les enregistrements ne pourront être extraits et exploités que par des organismes réglementairement autorisés et habilités.

Le tableau ci-dessous indique les suites données par les destinataires à fin 2025.

Enquête	Recommandations			
	Nombre	Acceptées	Non acceptées	En attente
Fillinges	3	1	0	2 (DGPR, DGSCGC)
Mezières-sur-Seine	4	0	1* (DGEC)	3 (DSR)
TOTAL	7	1	1	5

Nota : les chiffres en rouge indiquent que le délai de 90J pour répondre était dépassé.

Pour Mézière-sur-Seine, la réponse DGEC a été transmise en avril 2026

2.2 Transports ferroviaires

Les enquêtes publiées

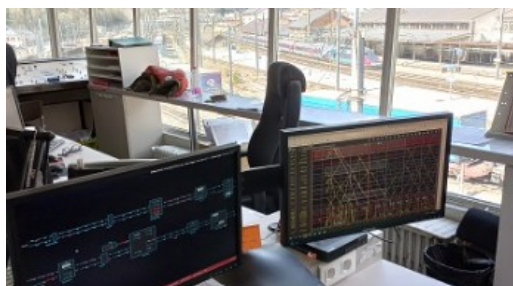
Sept accidents mettant en jeu des circulations ferroviaires hors passage à niveau ont fait l'objet d'une publication en 2025. Les natures, dates et lieux de ces accidents sont précisés dans le tableau ci-après. Au regard des articles L. 1621-1 et L. 1621-2 du Code des transports les 3 accidents repérés en caractères rouges ont été qualifié d'accidents graves » pour lesquels une enquête technique était obligatoire.

Date de l'évènement	Nature et localisation de l'évènement	Nombre de tués
14/07/2022	Incendie aux abords des voies suite au passage d'un train à Graveson (13)	1
09/10/2022	Immobilisation prolongée d'un TGV dans le tunnel du Fréjus (73)	0
25/06/2023	Gestion hasardeuse de la détresse d'un train de voyageurs à Nuits (89)	0
11/02/2024	Déraillement d'un train de fret suite à rattrapage à Metz-Sablon (57)	0
22/07/2024	Accident de haute tension lors d'une circulation d'essai à Zillisheim (68)	0
24/07/2024	Déraillement d'un TER après avoir heurté un glissement de terrain puis un pont route près d'Eus (66)	0
24/12/2024	Chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche à Crisenoy (77)	1

GRAVESON : Un train de marchandises est arrêté après son passage sur le détecteur de boîte chaude de Graveson, un wagon est détecté avec une alarme danger frein. Les départs de feux constatés aux abords de la voie se propagent en un virulent incendie entraînant des dégâts considérables sur les installations électriques ferroviaires. Un sapeur-pompier volontaire est décédé le 25 juillet des suites d'un malaise survenu le 15 juillet dans l'exercice de sa mission à l'occasion de la lutte contre le feu.



FREJUS : Le 9 octobre 2022, le TGV n° 9 251 en provenance de Paris – Gare de Lyon et à destination de Milan, exploité par l'entreprise SNCF Voyages Italia (SVI), quitte la gare de Modane à 17 h. Dans le tunnel ferroviaire du Fréjus, qui franchit la frontière entre la France et l'Italie, une alarme incendie se déclenche dans la motrice de tête. À 17 h 05, le train s'arrête dans la partie française du tunnel en raison d'une absence de traction sur le matériel. Le conducteur ne constate pas de feu. Les procédures de dépannage sont mises en œuvre par le conducteur italien, seul puis avec une assistance technique française à distance mais n'aboutissent pas. Une demande de secours est effectuée à 18 h 45. Le TGV est secouru par une locomotive de secours provenant de Modane. Ces opérations s'effectuent avec difficultés. Le convoi arrive à Modane à 21 h 26, soit près de 4 h 30 après l'arrêt initial. Aucune victime n'est à déplorer.



NUITS : Un train de voyageurs de l'entreprise ferroviaire OSLO en provenance de Paris et à destination de Lyon s'arrête suite à une panne de la locomotive. Par manque de climatisation la température à bord dépasse les 40° C. Certains voyageurs nécessitent une prise en charge médicale. L'intervention des services de secours est réalisée dans les emprises ferroviaires sans que des mesures de protection n'aient été mises en place pour assurer la sécurité. Aucun blessé n'est à déplorer.



METZ : Un train de marchandises de l'entreprise ferroviaire Fret SNCF rattrape puis percute la queue d'un autre train Fret SNCF à l'arrêt sur une voie principale. Les dégâts aux installations de traction électrique et aux voies sont importants. Les deux conducteurs ne sont pas blessés mais sont choqués.



ZILLISHEIM : Au cours d'une campagne d'essais visant à vérifier la compatibilité d'une nouvelle locomotive Alstom avec le réseau français, un arc électrique en cabine cause des blessures graves à un membre de l'équipage.



EUS : Un TER en provenance de Villefranche-Vernet-les-Bains-Fuilla heurte un dépôt de terre provenant d'un glissement du talus. Sous le choc, les premiers bogies de l'élément de tête et du deuxième élément dérailent. La rame continue sa course et heurte la culée droite d'un pont-route. Le pont-route est endommagé et sera détruit, un support caténaire est arraché, le matériel roulant est très endommagé et la voie est à renouveler sur environ 250 m. Le bilan humain est d'un blessé grave, le conducteur du train, et de quatre blessés légers.



CRISENOY : Mardi 24 décembre 2024, le TGV n° 6689 de l'entreprise ferroviaire (EF) SNCF-Voyageurs à destination de Saint-Étienne part de la gare de Paris-Lyon à 19 h 00. Vers 19 h 21, peu avant la bifurcation de Crisenoy de la ligne à grande vitesse Sud-Est, et alors que le train circule à la vitesse de 255 km/h, son système de veille automatique provoque l'arrêt d'urgence. L'arrêt est obtenu en 2 320 m. Le système de la veille automatique (VACMA) émet immédiatement un signal radio d'alarme « VA » reçu par le Centre de Commandes Sud-Est (CCSE) de Lyon. Le CCSE tente en vain de joindre le conducteur du TGV au moyen de la radio sol-train. Un agent d'accompagnement du train se rend dans la motrice de tête du TGV. Le conducteur n'est pas dans la cabine de conduite et ne répond pas aux appels. Les secours découvriront le corps sans vie du conducteur à environ 2 000 m en amont du point d'arrêt.



Les recommandations émises

Ces sept rapports ont produit les 41 recommandations suivantes :

Destinataires	Recommandations issues de l'enquête sur l'incendie aux abords des voies à Graveson publiée en janvier 2025
R1 : - SNCF Réseau	Identifier dans les zones à risque d'incendie, sur les lignes hors LGV, les endroits où un passage rapide des véhicules lourds de secours de part et d'autre des voies serait nécessaire et n'est pas possible. Le cas échéant, étudier la possibilité de traverser les voies par ces engins avec des solutions provisoires et rapides, sans dégradation des voies. Ces études pourraient être menées avec le SDIS et les collectivités territoriales. Dans la zone de la Montagnette, étudier la possibilité d'installer une traversée des voies ferrées pour faciliter la lutte contre les incendies. Une solution, de type plateforme d'enraillement en lieu et place d'un ancien passage à niveau supprimé, et qui serait utilisé par les pompiers seuls ou les services de SNCF Infra1 moyennant les mesures de sécurité adéquates, pourrait être étudiée en collaboration avec le SDIS et les collectivités territoriales locales
R2 : -SNCF Réseau	Remplacer les DBC de 3 ^e génération restant par des DBC/DFS de 4 ^e génération, conformément à la décision de la commission produit de SNCF Réseau du 08 octobre 2024. Étudier la possibilité de réduire la distance entre les DBC/DFS sur des zones sensibles aux risques d'incendie et traversées par des convois Fret Étudier la possibilité dans ces mêmes zones d'abaisser les seuils de détection des DFS et d'assurer un chaînage des informations entre les DBC/DFS. Mettre en œuvre les conclusions et recommandations du rapport final du JNS "Consequences of unintended brake applications with LL blocks".
R3 : - DGPE	S'assurer, en relation avec les ministères concernés, de la bonne application de la loi de juillet 2023 et en particulier de l'arrêté interministériel du 29 mars 2024 pris en application de l'article L.131-10 du Code forestier afin que SNCF Réseau puisse mener ses missions d'OLD dans les meilleures conditions en particulier pour les zones sensibles aux incendies.
R4 : - HEXAFRET - EPSF	Renforcer la surveillance par les conducteurs de leur train et des autres circulations. Informers les conducteurs sur les conséquences potentielles d'un blocage de frein avec des semelles LL. Modifier les conditions d'application d'une surcharge : - de façon systématique réaliser la surcharge avant les essais de freins et toujours attendre son élimination avant de partir en ligne ; - à généraliser dans certaines conditions de départ de train (arrêt prolongé, immobilisation importante, variations thermiques importantes hiver/été) et toujours attendre son élimination. Mettre en œuvre les conclusions et recommandations du rapport final du JNS "Consequences of unintended brake applications with LL blocks".
R5 : - HEXAFRET - EPSF	Étudier l'intérêt et la possibilité de modifier la surcharge à une valeur supérieure à 5,4 bar. Les propositions pourront être partagées au sein de Groupes de Travail pilotés par l'EPSF.
R6 : - HEXAFRET - EPSF	Au-delà des travaux menés dans le cadre du JNS « Consequences of unintended brake applications with LL blocks », étudier des expérimentations visant à améliorer la détection d'anomalies du système de freinage :

	<ul style="list-style-type: none"> • au départ : par exemple un système d'aide et de contrôle de la bonne réalisation des essais de freins afin de détecter des anomalies ; • en ligne compte tenu des conséquences potentielles liées aux capacités thermiques des semelles LL (par exemple capteurs de températures et de pressions...). <p>Les propositions pourront être partagées au sein de Groupes de Travail pilotés par l'EPSF.</p>
--	--

Destinataires	Recommandations issues de l'enquête sur l'immobilisation d'un TGV dans le tunnel du Fréjus publiée en octobre 2025
R1 : - SVI	SVI doit appliquer la règle : en cas de panne ou d'accident dans le tunnel, le conducteur doit formuler auprès du DCO de Bardonecchia une demande de secours du train dans un délai maximal de 15 minutes (lorsque l'incident n'est pas résolu dans ce délai).
R2 : - SNCF Réseau - RFI	RFI et SNCF Réseau doivent considérer tout arrêt dans le tunnel comme un événement de sécurité pouvant dégénérer en crise grave. Le PIS doit être activé. Les services de secours doivent être prévenus (pré-alerte ou alerte en fonction de la nature de l'événement) par RFI et par SNCF Réseau.
R3 : - RFI	Dans un délai maximal de 15 minutes, l'organisation du secours (remorquage) de la rame doit être lancée par RFI. RFI doit vérifier fréquemment la disponibilité des locomotives de secours et l'adéquation du personnel dédié. RFI doit formaliser ce processus. Veiller à ce que RFI étudie l'opportunité de mettre à disposition un engin de secours dédié, embarquant un attelage de secours, et mobilisable rapidement avec du personnel habilité.
R4 : - SVI	SVI doit dispenser une formation théorique et pratique, ainsi que vérifier périodiquement (en théorie et en pratique) les compétences acquises du personnel selon les conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Pour les conducteurs : apprentissage de la langue française à un niveau permettant de comprendre et d'exécuter des demandes françaises dans le domaine du matériel roulant. • Pour les conducteurs : connaissance du fonctionnel du train et des équipements impactés en cas d'alarme incendie ; connaissance et maîtrise des procédures associées à l'alarme incendie et au secours du train (demande du secours, annulation du secours, montage/démontage attelage de secours et rapatriement du train secouru...). • Pour les cadres d'astreinte : connaissance et maîtrise des procédures appelées par le PIS relevant de l'entreprise ferroviaire ; connaissances des procédures d'exploitation du matériel roulant en cas de situation dégradée.
R5 : - SNCF Réseau - SVI RFI	Veiller à ce que RFI, SVI et SNCF réseau vérifient périodiquement que le personnel maîtrise les procédures prévues par le PIS.
R6 : - EPSF - ANAFISA	Réaliser une action commune de surveillance de l'entreprise ferroviaire SVI.
R7 : -SNCF Voyageurs	Conformément au processus pour les modifications du matériel roulant, veiller à ce que SNCF Voyageurs TGV modifie les rames PLT pour contrôler le contacteur C-FI-FS afin que son dysfonctionnement soit pris en compte dans le SIAC. De manière générale lors des prochaines modifications, que SNCF Voyageurs TGV s'assure de leur exécution selon les règles de l'art, analyse les défaillances et leurs conséquences sur l'aptitude au roulement du train notamment en cas d'incendie à bord, et effectue les contrôles de maintenance associés. En fonction de l'enjeu de sécurité associé et de l'impact sur l'exploitation, veiller à ce que SNCF Voyageurs TGV prenne en compte les pannes dans le logiciel SIAC.
R8 : -SNCF Voyageurs	Veiller à ce que SNCF Voyageurs TGV s'assure en maintenance que les attelages de secours sont en état de fonctionnement et prêts à l'emploi pour les entreprises ferroviaires.
R9 : -SNCF Réseau - RFI	Veiller à ce que RFI et SNCF Réseau adapte le circuit d'alerte et d'échanges d'informations afin de garantir l'efficacité de la chaîne d'alerte et le partage continu de l'information entre les deux gestionnaires. L'accès à un outil commun aux acteurs français et italiens permettrait d'atteindre l'objectif de partage d'informations en temps réel.
R 10 : - Commission intergouvernementale de sécurité du tunnel de Fréjus - Préfet de Turin	Veiller à ce que la Commission Inter-Gouvernementale, le Préfet de Savoie et le Préfet de Turin en collaboration avec le Comité de Sécurité, RFI et SNCF Réseau, mettent à jour et valident le PSB puis le PIS en prenant en compte les évolutions liées au retour d'expérience de l'incident. Veiller à la mise à jour des documents opérationnels des différents opérateurs.
R 11 : - Commission intergouvernementale de sécurité du tunnel de Fréjus - Préfet de Turin	En collaboration avec le Comité de Sécurité, veiller à ce que la Commission Inter-Gouvernementale, le Préfet de Savoie et le Préfet de Turin organisent périodiquement des exercices de sécurité dans le tunnel, impliquant tous les acteurs franco-italiens (RFI, SNCF Réseau, entreprises ferroviaires, services de secours...). Veiller à ce que ces exercices incluent des remorquages de trains.

Destinataires	Recommandations sur l'enquête sur la mise en danger de personnes lors d'une détresse d'un train OSLO à Nuits publiée en mars 2025
R1 : - OSLO	Mettre en cohérence les procédures opérationnelles avec celles de SNCF R. Finaliser les procédures partiellement décrites et actualiser ce qui doit l'être. Agir pour favoriser le respect des procédures, définir une stratégie de traitement des situations d'urgence et en tester l'efficacité régulièrement.
R2 : -SNCF Voyageurs	Définir précisément le cadre d'intervention, les compétences et les limites géographiques de l'engagement des astreintes de SNCF V. Veiller à ce que ses filiales s'organisent en conséquence et en cohérence avec ce cadre.
R3 : -SNCF Réseau	Mettre en place un système de contrôle qualité sécurité capable de détecter des situations d'immixtion ou de non-respect des prérogatives des agents en charge de la sécurité des circulations lors des interventions des gestionnaires de crise territoriaux et nationaux. Associer à la démarche de contrôle un retour d'expérience systématique pour toute situation dont le traitement aura été différent des règles établies.
R4 : -SNCF Réseau	Veiller à l'application du document DC 4380 pour garantir que les informations circulant entre les gestionnaires de crise et les intervenants présents sur les lieux, transitent systématiquement par le régulateur pour une situation ayant lieu en pleine ligne ou par l'AC pour un événement situé dans les limites territoriales de la gare. Pour gérer la détresse d'un train de voyageurs ayant demandé le secours en tenant compte de l'instabilité de la situation, créer une fiche dans le document DC 01503 imposant la mise en place de marche prudente pour toute circulation dépassant ou croisant le train en détresse. Intégrer dans le document DC 2611 ou créer un document traitant des règles d'intervention des forces de police ou de gendarmerie.
R5 : -SNCF	Réaliser un retour d'expérience sur l'événement pour expliciter et promouvoir cette règle pour l'ensemble des agents du groupe quel que soit leur grade.
R6 : - DGSCGC	Réaliser un retour d'expérience sur l'événement pour rappeler les règles à respecter rigoureusement pour toute intervention en milieu ferroviaire. Cette démarche impliquera nécessairement la Direction Générale de la Police Nationale, la Direction Générale de Gendarmerie, les Commandements des Bataillons des Sapeurs Pompiers de Paris et des Marins-Pompiers de Marseille, et l'Association des Maires de France pour les Policiers Municipaux.

Destinataires	Recommandations issues de l'enquête sur le déraillement d'un train de fret à Metz-Sablou publiée en avril 2025
R1 : -SNCF Réseau	Recenser les situations ne respectant pas la DES 207 Rectif n° 3 de 10/2000 quant à la distance entre le carré violet (Cv) et le premier panneau de block. Le cas échéant, étudier la manière de couvrir le risque d'une mauvaise application de la Marche à Vue par le conducteur en appliquant les mesures progressives suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • a minima, conditionner par voie de réglementation d'exploitation l'ouverture des Cv donnant accès aux voies principales (VP) à la libération des circuits de voie de la voie principale en amont du premier panneau de block ; • en fonction d'une analyse de risque prenant en compte le contexte local notamment la visibilité du signal, la distance d'implémentation depuis le point d'aiguillage, conditionner techniquement l'ouverture des Cv donnant accès aux VP à la libération des circuits de voie de la voie principale en amont du premier panneau de block ; • dans le cas d'une modernisation de la signalisation notamment la régénération de poste d'aiguillage, équiper les panneaux lumineux donnant accès aux VP des indications de block (BAL, ETCS...), de leurs systèmes d'appui (répétition, KVB, ETCS...).
R2 : -SNCF Réseau	Améliorer les modalités de gestion des circulations par les commandes centralisées du réseau (CCR), pour une meilleure collaboration avec les acteurs du terrain : <ul style="list-style-type: none"> • lever sans délai la rétention d'un train dès qu'une situation évolue / mise en marche des trains le plus vite possible (chef de service (CS) vers agents de circulation (AC)) ; • mettre en place entre les AC de deux secteurs contigus une communication orale systématique (cf. §11.1 de la DC 1510) pour s'assurer de l'intérêt de l'expédition d'un train d'un secteur circulation vers l'autre ; • améliorer la connaissance réciproque des AC, du chef de circulation de la CCR et des acteurs des postes éloignés afin de mieux partager les particularités locales, les informations et coordonner leurs actions ; • étudier l'installation d'un poste GSM-R au poste D afin de raccourcir les délais d'échanges et lui permettre d'arrêter un train en cas de danger (oubli de cale, étincelle, etc.).
R3 : - HEXAFRET	Revisiter le processus de commande au sens large des conducteurs : <ul style="list-style-type: none"> • en cas de suppression de train ou modification d'une journée de travail, le gestionnaire de moyens doit commander le conducteur sur un acheminement qui respecte la réglementation du travail en vigueur, et plus précisément la durée des repos ; • revenir au cours de la formation continue, sur les pratiques de l'auto-évaluation de leur état de vigilance par les conducteurs et sur le fait d'informer immédiatement le gestionnaire de moyens s'ils ne se sentent pas aptes ;

	<ul style="list-style-type: none"> étudier la possibilité de donner au gestionnaire de moyen d'évaluer l'aptitude des conducteurs à remplir leur mission à la prise de service.
R4 : - HEXAFRET	<p>Consolider le processus de maintien de compétence des conducteurs de trains de fret pour observer les marches restrictives, dont la marche à vue donnant accès aux voies principales :</p> <ul style="list-style-type: none"> intensifier la présence des cadres traction et des contrôles périodiques sur le vif « in situ » (en ligne par les cadres transport traction (CTT)) pour s'assurer de la compétence des agents à gérer ces marches ; consolider le contrôle a posteriori par la vérification des enregistrements bord par les cadres traction ; faire le retour d'expérience des situations où le respect d'une marche restrictive a permis l'arrêt avant un danger (train arrêté, wagons immobilisés sur voie de service (VS), obstacle...).
R5 : - HEXAFRET	Intensifier la présence des cadres traction, et les contrôles périodiques sur le vif « in situ », afin de valider un haut niveau de compétence pour la recherche et l'obéissance passive et immédiate aux signaux.

Destinataires	Recommandations issues de l'enquête sur l'accident de haute-tension d'un train d'essai à Zillisheim publiée en juin 2025
R1 : -SNCF Réseau	Définir et mettre en œuvre un mode opératoire permettant de s'assurer que les sites de garage des circulations d'essai ont une qualité proportionnée à la nature de la circulation, en effectuant par exemple une visite préalable bilatérale actant les mesures d'accompagnement à prendre.
R2 : - EPSF - DB System Technik	Dans le cadre de la prochaine mise à jour du guide à l'usage des demandeurs d'autorisations d'essais, analyser les enseignements à tirer du présent accident et intégrer à la révision du guide les attentes correspondantes à l'égard des demandeurs.

Destinataires	Recommandations issues de l'enquête sur le déraillement d'un TER à Eus publiée en décembre 2025
R1 : -SNCF Réseau - Mairie EUS	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.
R2 : -Canal Eus et Marquixanes	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.
R3 : -Canal Eus et Marquixanes	<p>Réaliser une formation et une information des riverains par l'ASA pour une bonne maîtrise et surveillance des écoulements lors des opérations d'irrigation plein champ, notamment en cas de remise en eau après plusieurs années.</p> <p>Mettre en place des systèmes permettant de limiter le débit d'eau lors de l'ouverture des trappes d'irrigation et d'en assurer une meilleure maîtrise.</p> <p>Sensibiliser les propriétaires de terrains riverains de la voie ferrée, aux risques inhérents à cette méthode d'irrigation plein champ vis-à-vis de la voie ferrée et à leur responsabilité. Sensibiliser les acteurs à l'entretien des dispositifs.</p>
R4 : -SNCF Réseau -Canal Eus et Marquixanes	Rétablir une communication efficace et mettre en place ensemble une organisation et des moyens efficaces pour détecter les anomalies et intervenir rapidement
R5 : -SNCF Réseau	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la connaissance du patrimoine en renseignant pour les ouvrages d'art la donnée 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.

Destinataires	Recommandations issues de l'enquête sur la chute d'un conducteur de TGV à Crisenoy publiée en décembre 2025
R0 : -SNCF Voyageurs	<p>Recommandation en cours d'enquête :</p> <ul style="list-style-type: none"> Vérifier sans délai pour l'ensemble des agents de conduite le respect de la périodicité des visites d'Aptitude Sécurité et des visites médicales du travail. Renforcer le dispositif suivi et de reporting, et rappeler à l'encadrement les mesures à prendre en fonction des écarts constatés. Si vous souhaitez instruire, par exemple, la possibilité d'intervention des ASCT avec l'appui du Pôle d'Appui de Conduite TGV (ou des autres PAC) pour gérer notamment les futurs cas d'alarme VACMA,

	<p>en étudiant la nécessité de l'accord formel d'un dirigeant compétent, ceci ne dispense pas, dans l'immédiat, de rappeler :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ à tout agent non habilité à la conduite des trains l'interdiction de manipuler les organes de commande d'un engin moteur d'un train, ▪ aux différents Pôles d'Appui Conduite l'interdiction de donner des consignes relatives aux organes de commande des engins moteur à tout personnel non habilité à cette tâche. <p>• Diffuser rapidement une note de service pour les agents du service bord sans attendre la révision de la VO00250 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ permettant d'identifier précisément et sans erreur les agents compétents ayant autorité sur eux pour gérer toute situation liée à la sécurité de l'exploitation ferroviaire et des personnes, ◦ pour traiter les événements sécurité sur LGV. <p>• Réviser la VO00250.</p> <p>• Plus généralement rappeler à tous les agents quel que soit leur grade l'obligation absolue de respecter les règles qui sauvent et les lignes hiérarchiques. A cette occasion bien analyser la manière dont le message est reçu et lever les ambiguïtés.</p> <p>• Faire en sorte que le téléphone de service des agents du service bord leur donne accès au CCSE aussi facilement qu'au COS. Rappeler au COS qu'il doit s'assurer avant tout que les services chargés de sécurité sont bien impliqués dès le début dans la gestion d'un événement.</p>
R1 : SNCF	<p>Mettre en place une organisation qui garantisse une clarification du cadre de la VMT et son bon fonctionnement au sein du Groupe SNCF.</p> <p>Assurer conseil et soutien aux établissements des SA du Groupe pour garantir la bonne compréhension des enjeux de chaque type de visite médicale.</p>
R2 : -SNCF Voyageurs	<p>Mettre en place un contact obligatoire du conducteur notamment suite à un repos hors résidence avec un gestionnaire de moyens ou représentant local de l'EF ou l'agent d'accompagnement du train lors de chaque prise de service ou avant de prendre place à bord du train.</p>
R3 : -SNCF Voyageurs	<p>Évaluer à partir d'un panel représentatif d'agents d'accompagnement le niveau de connaissances des agents pour traiter les événements de sécurité leur incombant.</p> <p>Mettre en place des actions de formations continue à l'intention des CBORD pour s'assurer de la maîtrise des compétences nécessaires à la gestion de tout événement de sécurité.</p>
R4 : -SNCF Voyageurs	<p>Améliorer et veiller à la cohérence, à l'ergonomie et à la mise à jour des documents et outils à disposition des CBORD.</p>
R5 : -SNCF Réseau -SNCF Voyageurs	<p>Définir et affirmer pour les représentants de l'EF SNCF-V au CNOF la prédominance du traitement d'un événement sécurité en cours par rapport à l'éventualité d'un besoin de ressources pour une situation envisagée.</p> <p>Partager au sein du CNOF toutes les informations détenues afin d'éviter qu'une décision n'interfère négativement sur les stratégies définies sur le site de l'événement par les intervenants.</p>
R6 : -SNCF Réseau -SNCF Voyageurs	<p>Promouvoir et veiller à la réalisation des enquêtes conformément au document RFN IG TR4 D3 n°1 pour tout événement ou accident de sécurité survenu sur le réseau ferré national.</p> <p>Renforcer les formations communes aux cadres « Exploitation » et cadres « Infrastructure » à la fonction de dirigeants d'enquêtes.</p>

Le tableau ci-dessous indique les suites données par les destinataires à fin 2025.

Enquête	Recommandations			
	Nombre	Acceptées	Non acceptées	En attente
Graveson	9	7	2	
Fréjus	11	8		3*
Nuits	6	4	2	
Metz-Sablon	5	1	1	3 (HEXAFRET)
Zillisheim	3	3		
Eus	6			6
Crisenoy	10			10
TOTAL	50	23	5	22

* Pour Fréjus les réponses SNCF, EPSF et CS ont été transmises en janvier 2026

2.3 Passages à niveau

Les enquêtes publiées

Une enquête concernant des accidents sur des passages à niveau a été publiée en 2025, le tableau ci-après en précise la nature, lieu et date.

Date de l'évènement	Nature et localisation de l'accident	Nombre de tués
24/01/2023	Collision entre un TER et un autocar sur le PN n° 42 à Cevins (73)	0

CEVINS : Peu après 7 h, le TER circulant de Bourg-Saint-Maurice vers Aix-les-Bains avec une cinquantaine de passagers à bord a percuté un autocar de transport scolaire immobilisé sur le PN n° 42. N'ayant pas encore débuté son service, le conducteur du véhicule routier était seul à bord. Sous le choc, l'autocar s'est disloqué en deux parties, son conducteur a été gravement blessé, ainsi que trois passagers du TER suite au heurt latéral du train par des éléments du car. Les infrastructures ferroviaires ont été fortement endommagées.



Les recommandations émises

Pour cette enquête, 5 recommandations ont été formulées par le BEA-TT :

Destinataires	Recommandations issues de l'enquête sur la collision entre un TER et un autocar à Cevins publiée en août 2025
R1 : - DSR - DGITM	Rappeler aux préfets de département que les autorités organisatrices des transports scolaires et les organisations professionnelles de transport routier par autocar doivent être invitées aux réunions des commissions départementales de sécurité des passages à niveau.
R2 : - Transdev Savoie	Dans le cadre du recrutement d'un conducteur non francophone, renforcer sa connaissance des spécificités de la conduite en France et notamment les règles de sécurité sur des points particuliers tels que les passages à niveau, les tunnels, les arrêts sur chaussée, etc. S'assurer que les conducteurs réalisant des transports scolaires sont en capacité de s'exprimer en français pour notamment réaliser des évacuations d'urgence du véhicule ou pour rappeler les consignes de sécurité à bord de l'autocar.
R3 : - Conseil régional Auvergne- Rhône-Alpes	Renforcer les contrôles des entreprises de transport retenues pour effectuer des transports scolaires pour confirmer que les conducteurs ont été formés aux enjeux particuliers de traversée des passages à niveau, et qu'ils sont en capacité de porter des messages d'information et des consignes d'évacuation en français.
R4 : - Transdev Savoie	Tirant les enseignements de cet accident, et prenant en compte les incertitudes toujours présentes sur les causes, sensibiliser l'ensemble des conducteurs sur l'absolue nécessité de formaliser les dysfonctionnements perçus auprès de leur hiérarchie et des personnes responsables de l'entretien des matériels, d'autant plus lorsque ces possibles dysfonctionnements concernent des enjeux de sécurité (propulsion, freinage, évacuation, etc.) sur les véhicules qu'ils utilisent.
R5 : -SNCF Réseau	<ul style="list-style-type: none">• Ajouter dans le référentiel technique le cas de tunnels ferroviaires situés à proximité d'un passage à niveau comme étant une situation dans laquelle des rails de sécurité peuvent être implantés pour limiter les conséquences d'un déraillement ;• Étendre les cas d'emploi à d'autres types d'obstacles naturels ou artificiels très massifs pouvant se trouver à proximité d'un PN.

Le tableau ci-dessous indique les suites données par les destinataires.

Enquête	Recommandations			
	Nombre	Acceptées	Non acceptées	En attente
Cevins	5	5	0	0
TOTAL	5	5	0	0

2.4 Transport fluvial

Les enquêtes publiées

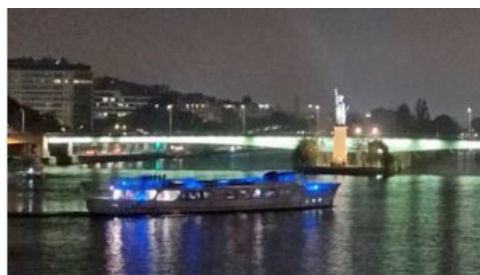
Deux enquêtes concernant le transport fluvial ont été publiées en 2025, les natures, dates et lieux de ces accidents sont précisés dans le tableau ci-après.

Date de l'évènement	Nature et localisation de l'accident	Nombre de tués
17/01/2023	Heurt d'un pont routier par le bateau CELERETAS à Berneuil-sur-Aisne (60)	0
02/09/2023	Collision de deux bateaux à passagers à Paris (15e)	0

BERNEUIL-SUR-AISNE : Parti de Gand en Belgique et à destination de Vailly-sur-Aisne, le bateau CELERITAS, automoteur Freycinet chargé de 293 t d'engrais et de pavillon néerlandais, naviguait en sens montant sur la rivière Aisne canalisée le mardi 17/01/2023 en début d'après-midi. Au niveau du pont de Berneuil-sur-Aisne, le conducteur a emprunté la passe réservée aux avalants, estimant que l'autre passe serait trop dangereuse compte tenu des conditions hydrauliques du moment. Alors que le bateau finissait de franchir le pont, il a heurté avec l'arrière bâbord le renfort de la pile centrale de l'ouvrage qui était alors immergé. La cause directe de l'accident paraît être un manque de maîtrise du bateau en fin de franchissement de la passe du pont et/ou une trajectoire mal ajustée dans la dernière partie de la courbe relative à ce franchissement.



PARIS : Le samedi 2 septembre 2023 vers 22 h 50, le GRAND PAVOIS et L'IVOIRE, deux bateaux effectuant des dîners croisières sur la Seine à Paris, avec respectivement 136 et 91 passagers à bord, sont entrés en collision à la pointe aval de l'île aux Cygnes. Après le choc, les bateaux sont allés s'amarrer au port de Grenelle. 16 personnes, parmi les passagers et le personnel de bord, ont été blessées légèrement. La cause directe de l'accident est l'engagement imprudent d'une manœuvre d'évitement, associé au caractère tardif des actions correctives entreprises.



Les recommandations émises

Pour ces enquêtes, 6 recommandations ont été formulées par le BEA-TT :

Destinataires	Recommandations issues de l'enquête sur le heurt d'un pont routier par le CELERITAS à Berneuil-sur-Aisne publiée en octobre 2025
R1 : - VNF	Faire évoluer les modalités de franchissement du pont de Berneuil-sur-Aisne de manière à autoriser la passe rive gauche aux deux sens de navigation et non plus aux seuls bateaux avalants, baliser cette passe par la pose de panneaux A10 et, sans attendre la révision du RPP, matérialiser au moyen d'une signalisation les bords du renfort immergé de la pile du pont.

Destinataires	Recommandations issues de l'enquête sur la collision de deux bateaux à passagers à Paris XVè publiée en mai 2025
R1 : - Société Bleu Seine	A l'occasion prochaine du renouvellement du titre de navigation de L'IVOIRE, faire valider, par l'organisme de contrôle, les modifications apportées à la gouverne et prévoir que celui-ci inclue dans son rapport d'expertise un exposé à ce sujet.
R2 : - Préfecture de la région Île-de-France - VNF - DRIEAT	Réglementer à l'aval de l'île aux Cygnes toutes les manœuvres qui ne correspondent pas à un demi-tour classique, soit un 180° sur son bâbord lorsqu'on vient de l'amont, de manière à ce qu'elles s'effectuent suffisamment loin de la pointe de l'île et à ce que les bateaux concernés considèrent, avant de reprendre leur route, que les autres sont prioritaires. Ou interdire purement et simplement ces manœuvres si cette option est jugée préférable par l'autorité de police.
R3 : - Préfecture de la région Île-de-France - VNF - DRIEAT	Dans la continuité des recommandations énoncées dans le rapport CGEDD / IGA de 2016 et en lien avec le déploiement de l'observatoire de l'accidentalité, prévoir d'une part de généraliser à tous les bateaux l'obligation d'équipement en AIS dans la traversée de Paris et d'autre part de prescrire, à l'exclusion des petits bateaux, l'équipement d'un système de visualisation des cartes électroniques de navigation, de type ECDIS en mode information, afin de faciliter et ainsi de renforcer la consultation par leurs conducteurs des données émanant de l'AIS. Une première étape peut consister à ce que le RPP recommande le système en question.
R4 : - CCP	Élaborer une charte de bonnes pratiques en matière de communications et d'annonces VHF sur la Seine dans la traversée de Paris afin d'harmoniser et d'améliorer les usages mis en œuvre par les conducteurs de bateau à passagers.
R5 : - Préfecture de la région Île-de-France - VNF - DRIEAT	Mettre en place, sous réserve d'une évaluation des coûts, un enregistrement centralisé des communications VHF réalisées par les conducteurs de bateau dans la traversée de Paris, afin de faciliter la compréhension des mécanismes d'accident et d'inciter à l'amélioration des pratiques, à moins qu'il ait pu être analysé qu'un enregistrement à bord des bateaux constitue une alternative réaliste et opérante.

Le tableau ci-dessous indique les suites données par les destinataires.

Enquête	Recommandations			
	Nombre	Acceptées	Non acceptées	En attente
Berneuil-sur-Aisne	1	1	0	0
Paris (15è)	5	5	0	0
TOTAL	6	6	0	0

2.5 Transports guidés

Aucune enquête n'a été publiée en 2025 pour les transports guidés.

2.6 Remontées mécaniques

Un évènement entrant dans le champ des remontées mécaniques a fait l'objet d'une publication en 2025. Les natures, dates et lieux de cet accident sont précisés dans le tableau ci-après :

Date de l'évènement	Nature et localisation de l'accident	Nombre de tués
19/11/2024	Collision dans leurs gares respectives des deux cabines du téléphérique de la Cime Caron à Val Thorens (73)	0

VAL THORENS : La première rotation du matin du téléphérique de la Cime Caron transporte ce jour-là 16 artisans au sommet. Alors que l'appareil est en marche manuelle « hors sécurité » à la vitesse de 8 m/s, le conducteur s'absente du pupitre. Non ralenties, les deux cabines s'encastrent dans leurs gares respectives. Six personnes sont blessées dont deux grièvement.



Les recommandations émises

Cinq recommandations ont été émises dans ce rapport :

Destinataires	Recommandations issues de l'enquête sur la collision de deux cabines du téléphérique à Val Thorens publiée en mai 2025
R1 : - SETAM	Poursuivre et achever le travail interne de réflexion et de formalisation concernant la répartition des missions au sein de l'entreprise, le plan de charge et les prises de risque.
R2 : - STRMTG	À l'occasion de la prochaine révision des guides techniques RM1 et RM5, en coordination avec la profession, clarifier les notions d'exploitation (marches en exploitation et marches « hors » exploitation) ainsi que celles de passagers, usagers et clients.
R3 : - SETAM	Effectuer un travail approfondi et sur le long terme quant à la culture de la sécurité au sein de l'entreprise, en incluant l'ensemble du personnel des remontées mécaniques et leurs dirigeants. En corollaire, approfondir les dispositions du Système de Gestion de la Sécurité (SGS), en traitant a minima les sujets de : la pratique des analyses de risque, la place et le rôle dans l'organisation d'un responsable sécurité ainsi que son indépendance vis-à-vis de l'exploitation et la maintenance, la pertinence d'introduire un regard nouveau régulièrement sur leurs activités, la traçabilité des actions en marche manuelle et des pontages, le contrôle et l'analyse de ces pratiques. Revoir le traitement des marches hors exploitation dans le règlement d'exploitation des trois téléphériques à va-et-vient de la station.
R4 : - DSF	Développer l'animation de la culture de sécurité parmi les exploitants et le contrôle croisé des pratiques y compris celles exceptionnelles, en partenariat avec la profession et éventuellement avec l'assistance d'experts du domaine.
R5 : - STRMTG	En partenariat avec la profession, et pour les marches autorisant le transport de personnes (marche automatique, marche manuelle et marche incendie notamment de second niveau), mener une réflexion nationale sur l'homme-mort concernant notamment son obligation – ou non – à l'avenir, son niveau de sécurité et son fonctionnel.

Le tableau ci-dessous indique les suites données par les destinataires à fin 2025.

Enquête	Recommandations			
	Nombre	Acceptées	Non acceptées	En attente
Val Thorens	5	5		0
TOTAL	5	5		0

3 Etude publiée en 2025

Étude sur les accidents de la route avec immersion d'un véhicule dans un cours d'eau ou un plan d'eau – 2^{ème} partie : les circonstances des accidents



Le BEA-TT a réalisé une étude sur les accidents de la route avec immersion d'un véhicule dans un cours d'eau ou un plan d'eau pour améliorer les connaissances sur les enjeux et les circonstances et établir des recommandations visant à en réduire les occurrences ou la gravité. L'étude d'enjeux a fait l'objet d'un rapport publié en 2022.

La deuxième partie, qui porte sur les circonstances de ces accidents, poursuit cette analyse en décrivant en détail ce que subit un véhicule tombé à l'eau et dans quelles conditions ses occupants peuvent l'évacuer, à partir de sources bibliographiques internationales, puis de l'analyse de 65 procès verbaux d'accidents survenus sur le territoire français.

Le BEA-TT a formulé 9 recommandations :

Destinataires	Recommandations issues de l'étude sur les accidents avec immersion d'un véhicule publiée en octobre 2025
R1 : - Cerema	À l'occasion de la révision du guide « Traitement des obstacles latéraux... », compléter la méthode de calcul de l'indice de risque par une prise en compte des cours d'eau et plans d'eau présentant un risque de noyade pour les occupants d'un véhicule particulier. La méthode devrait caractériser non seulement les sites où la profondeur d'eau conduirait à une submersion totale du véhicule, mais également ceux où l'espace entre la chaussée et le cours d'eau ou plan d'eau comporte des éléments (obstacles, dénivellée conséquente) susceptibles de provoquer un tonneau du véhicule et son immersion sur le toit dans une profondeur d'eau intermédiaire.
R2 : - ADF - AMF	Diffuser à leurs adhérents la préconisation suivante: lors de la conception d'un ouvrage d'art neuf ou de la réfection majeure d'un ouvrage d'art existant franchissant un cours d'eau ou un plan d'eau, prévoir l'implantation systématique d'un dispositif de retenue routier sur l'ouvrage et ses abords.
R3 : - ACEA	Diffuser à ses adhérents la préconisation suivante: prévoir sur les futurs modèles de véhicules particuliers une commande permettant l'ouverture de la porte de coffre ou du hayon depuis le poste de conduite, afin de procurer aux occupants une possibilité supplémentaire d'évacuation de l'habitacle en cas de chute du véhicule à l'eau.
R4 : - ACEA	Diffuser à ses adhérents la préconisation suivante: équiper systématiquement le poste de conduite des futurs modèles de véhicules particuliers d'un outil brise-vitre.
R5 : - DGEC	Susciter l'élaboration d'un référentiel technique (à inscrire ensuite dans une norme ou un règlement technique, au plan national ou international) permettant de vérifier la fiabilité des outils brise-vitre destinés à équiper les véhicules particuliers neufs ou en circulation.
R6 : - DSR	Intégrer dans la formation théorique au permis de conduire un volet traitant de la conduite à tenir en cas d'immersion d'un véhicule.
R7 : - DSR	Engager une action de sensibilisation du grand public sur la conduite à tenir en cas d'immersion d'un véhicule, et sur l'intérêt de disposer dans l'habitacle d'un outil brise-vitres et coupe-ceinture.
R8 : - FFA	Diffuser à ses adhérents la préconisation suivante: sensibiliser les assurés automobiles sur la conduite à tenir en cas d'immersion d'un véhicule, et sur l'intérêt de disposer dans l'habitacle d'un outil brise-vitres et coupe-ceinture.
R9 : - ACEA	Diffuser à ses adhérents la préconisation suivante: ajouter dans les manuels utilisateur des véhicules particuliers une information sur la conduite à tenir en cas d'immersion du véhicule, ainsi qu'un avertissement sur l'impossibilité de briser les fenêtres latérales lorsqu'elles sont constituées de verre feuilleté.

*Le tableau ci-dessous indique les suites données par les destinataires à fin 2025.
Réponse DGEC transmise en avril 2026

Etude	Recommandations			
	Nombre	Acceptées	Non acceptées	En attente
	9	1	0	8 (DGEC*, DSR, DF, AMF, ACEA)

4 Notes d'étape

Pour les accidents ferroviaires graves, lorsque le temps nécessaire pour conclure l'enquête dépasse un an, le BEA-TT est tenu de publier une note d'étape visant à informer les acteurs et le public de l'avancement des enquêtes et annoncer aux entités concernées les premières orientations préventives. Le BEA-TT a décidé de généraliser cette pratique à l'ensemble des modes de transport terrestre.

En 2025, neuf notes d'étapes ont été publiées, concernant :

- *La sortie de route d'une ambulance à Pamproux (79)*
- *L'incendie d'un train touristique électrique à Riquewihr (68)*
- *La sortie de route suivie d'un incendie d'un véhicule électrique à Celles-sur-Belle (79).*
- *La sortie de route d'un autobus à Lévens (06)*
- *Le déraillement d'un train de fret à Oulchy-Breny (02)*
- *Le déraillement d'un train à Jorquenay (52)*
- *La chute d'un voyageur sur la ligne RER B à Bourg-la-Reine (92)*
- *Le déraillement d'un train de fret à Carcassonne (11)*
- *L'accident de personne à la station Bel-Air de la ligne 6 du métro parisien (75)*

Ces notes demeurent sur le site Internet du BEA-TT, dans la rubrique « enquêtes en cours » jusqu'à la publication des rapports définitifs.



Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre



Grande Arche - Paroi Sud
92055 La Défense cedex

Téléphone : 01 40 81 21 83

bea-tt@developpement-durable.gouv.fr

www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr

