

Février 2023

## **Immobilisation prolongée d'une rame TGV dans le tunnel ferroviaire du Fréjus (Mont-Cenis) à Modane (Savoie) survenue le 9 octobre 2022**

### **Fiche de présentation**

#### **Déroulement des faits**

Le TGV n° 9251 à destination de Milan et en provenance de Paris gare de Lyon a quitté la gare desservie de Modane le 9 octobre 2022 à 17 h.

Dans le tunnel ferroviaire du Fréjus, qui passe la frontière entre la France et l'Italie, une alarme incendie se déclenche. Le train s'arrête dans la partie française du tunnel en raison d'une absence de traction sur le matériel. Aucun feu n'est constaté.

Les procédures de dépannage sont mises en œuvre par le conducteur mais n'aboutissent pas. Une demande de secours est effectuée.

Le TGV n° 9251, avec ses passagers à bord, est secouru par un locomoteur provenant de Modane.

Ces opérations s'effectuent avec difficultés. Le convoi arrive à Modane à 21 h 35, soit plus de 4 h 30 après l'arrêt initial.

Les passagers du TGV n° 9251 sont transférés sur le TGV n°9249 en attente à Modane. Le départ du TGV n° 9249 a lieu à 22 h 04.

#### **Constats sur les conséquences de l'incident**

Aucune victime n'est à déplorer.

L'immobilisation prolongée du train et l'interruption des circulations ferroviaires dans le tunnel pendant la durée de l'incident technique a impacté d'autres circulations (retards, suppression...).

#### **Ouverture de l'enquête**

L'arrêt prolongé d'un train dans un tunnel est un événement redouté sur le plan de la sécurité. Les conséquences peuvent être catastrophiques en cas d'incendie avéré.

Compte tenu des circonstances de cet incident, et du caractère frontalier de l'ouvrage, qui dispose d'une organisation spécifique des acteurs, sous la gouvernance de la Commission Intergouvernementale du Lyon Turin, les directeurs du BEA-TT et de la DiGIFeMa (homologue italien) ont signé une décision d'ouverture d'enquête conjointe le 15 février 2023.

Au stade préliminaire de l'enquête, les investigations s'intéresseront, entre autres, aux points suivants :

- la manière dont l'alarme incendie s'est déclenchée, et a abouti à une perte de la puissance de traction ;
- les actions effectuées par le conducteur et l'assistance qui lui a été apportée ;
- la communication entre les acteurs ;
- le déroulement du secours.

Conformément à la directive européenne 2016/798 (UE) du Parlement Européen et du Conseil, du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire, transposée dans les législations nationales respectives, elle ne vise pas à déterminer des responsabilités. Elle vise à collecter et analyser les informations utiles pour déterminer les causes exactes et les facteurs contributifs à la survenue de l'incident, en vue de formuler des recommandations de sécurité visant à réduire l'occurrence d'un tel événement.