

Le 10 octobre 2024

**Note d'information sur l'avancement de l'enquête technique sur la mise en danger probable de voyageurs et de sapeurs-pompiers lors de la détresse du train de voyageurs le 25 juin 2023, sur la commune de Nuits (89)**

**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 train n° 5765 était composé d'une rame de voitures de type Corail, tractée par une locomotive électrique bicourant de la série BB 22200.

Ce train était opéré par l'entreprise ferroviaire (EF) OSLO, filiale de SNCF Voyageurs.

A 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*

Les investigations ont permis de consolider les faits suivants : le dimanche 25 juin 2023, les conditions météorologiques étaient claires et très chaudes. Le train n°5765 de l'EF OSLO part de la gare de Paris-Austerlitz pour se rendre à Lyon-Part-Dieu, il circule sur la voie 1 de la ligne classique reliant Paris à Dijon. Vers 20H20, peu après la gare de Tonnerre, le conducteur provoque à 2 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.

Vers 22h08 des voyageurs 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 Lézinnes et de Nuits-sous-Ravières, situées 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 des voitures en panne de climatisation, les sapeurs pompiers sont appelés. Des voyageurs doivent être évacués vers des hôpitaux. Deux patrouilles de la gendarmerie vont intervenir sur les lieux. Le maire de Nuits se rend sur place et participe à l'assistance aux voyageurs. Ces interventions sont réalisées sans mesure de protection vis-à-vis

des risques ferroviaires. Trois trains de sens impair vont passer en marche normale sur la voie 2. À au moins une reprise les secours s'apprêtaient à traverser cette voie.

L'enquête a permis de déceler des points de fragilité dans la documentation de sécurité pour gérer ce genre de situation, une mise en œuvre non conforme des procédures de gestion d'un train en détresse et des conditions sensibles pour l'intervention des services de secours dans les emprises ferroviaires. Le BEA-TT poursuit ses investigations pour établir les causes précises associées, leur enchaînement et les interactions entre acteurs qui ont conduit le gestionnaire de l'infrastructure à reprendre les circulations sur la voie 2 et faire doubler le train en détresse par 3 trains circulant sans restriction.

Le rapport d'enquête technique pourrait être publié fin 2024.