

Chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche le 24/12/24 à Crisenoy (77)

Fiche de présentation

I) Localisation de l'événement

L'événement s'est produit sur la voie 1C en direction de Lyon de la ligne à grande vitesse (LGV) n° 752 100 – Ligne de Villeneuve-St-Georges à la bifurcation de Moisenay. Le point d'arrêt du train est situé sur la commune de Crisenoy en Seine et Marne (77).

C'est une ligne électrifiée en 25 000 volts alternatif, exploitée en double voie et équipée de la banalisation (chaque voie peut être empruntée dans les deux sens). Le système de gestion de la circulation et le cantonnement (espacement entre les trains) de la LGV sont réalisés par la transmission voie-machine (TVM). Les informations sont transmises aux trains par l'intermédiaire de signaux électriques circulant dans les files de rails, qui sont captés par une antenne placée sous chaque motrice du TGV. Ces signaux décodés par l'ordinateur de bord sont présentés en continu au conducteur pour lui permettre de respecter la vitesse limite autorisée et lui transmettre des ordres. Ils sont également utilisés par le système de contrôle de vitesse (COVIT), qui interviendra directement en cas de besoin.

La gestion des circulations de la LGV Sud-Est est commandée par le Centre Circulation Sud Est (CCSE) situé à Lyon.

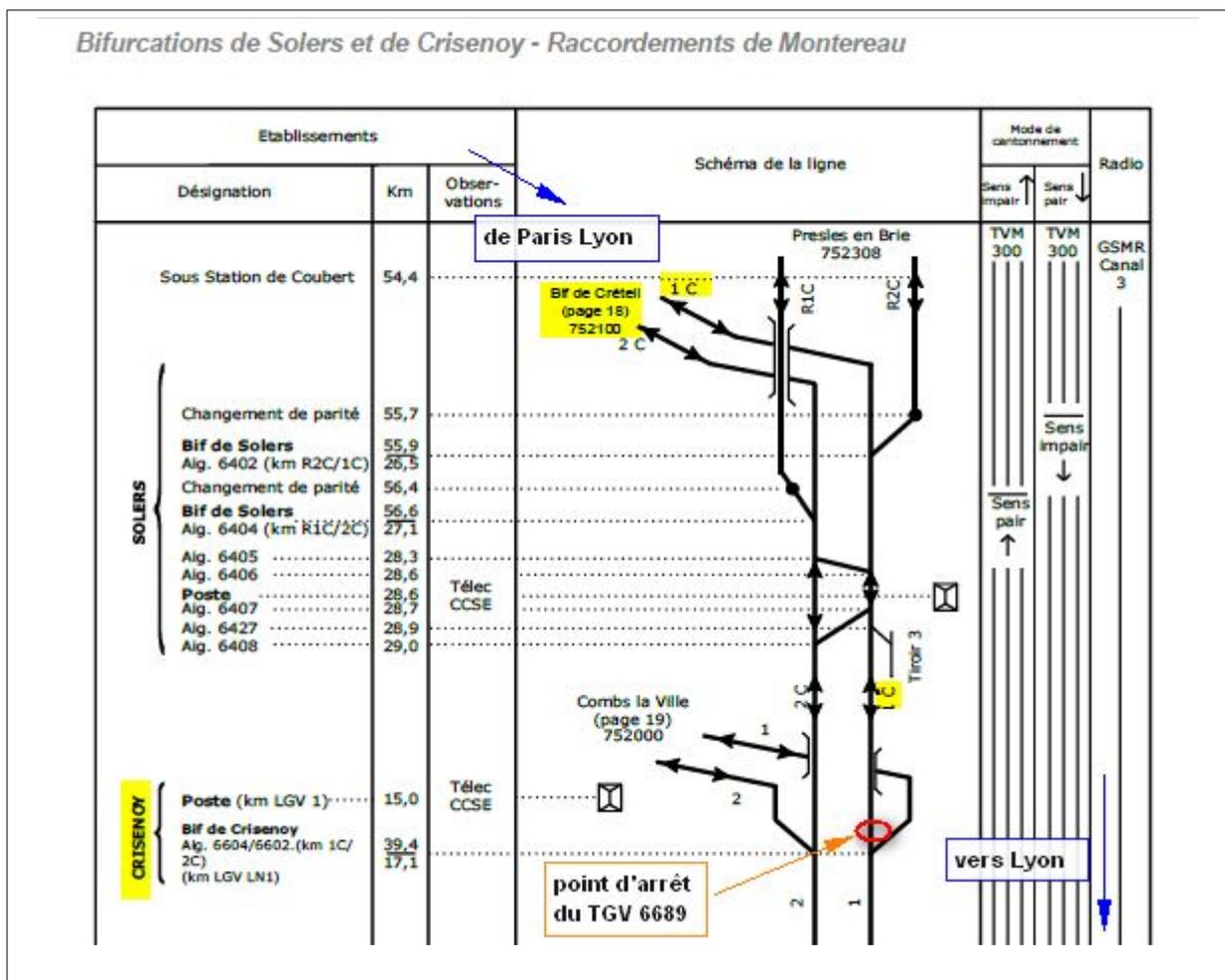


Schéma de l'événement. Source : SNCF Réseau, légende BEA-TT

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

Le TGV n° 6 689 (Paris Lyon – St-Étienne) était composé d'une rame grande vitesse du type duplex.

Ce train était opéré par l'entreprise ferroviaire (EF) SNCF Voyageurs.

Il transportait 393 passagers et 4 agents d'accompagnement de l'EF SNCF Voyageurs.



TGV Duplex, source SNCF

Mardi 24 décembre 2024, le TGV n° 6 689 de l'EF SNCF V part de Paris-Gare de Lyon à 19 h. Il circule sur la voie 1 de la ligne classique reliant Paris à Dijon jusqu'à la bifurcation de Créteil située au Km 8. Il est ensuite dirigé sur la voie 1C de la LGV Sud-Est via Valenton.

Vers 19 h 21 min peu avant la bifurcation de Crisenoy, alors que le train circule à la vitesse de 255 km/h, le système de veille automatique du train provoque l'arrêt d'urgence du TGV (ouverture des disjoncteurs et mise à l'atmosphère de la conduite générale).

L'arrêt est obtenu à 19 h 22 min 38 s en 2 320 m. Le système de veille automatique émet immédiatement un signal radio d'alarme reçu par le CCSE de Lyon et provoque la présentation du signal d'alerte lumineux par la motrice avant du TGV 6 689.

Le CCSE tente en vain de joindre le conducteur du TGV 6 689 au moyen de la radio sol-train. Un agent d'accompagnement du train est autorisé à se rendre dans la motrice de tête du TGV. Le conducteur n'est pas dans la cabine de conduite et ne répond pas à ses appels.

Un chef d'incident local (CIL) est dépêché sur les lieux pour permettre l'accès des services de secours à la LGV.

La Gendarmerie et les pompiers découvrent le corps sans vie du conducteur à environ 2 000 m en amont du point d'arrêt.

Une enquête judiciaire est ouverte par le parquet du tribunal judiciaire de Melun et conduite par la Brigade de recherche de la Gendarmerie nationale de Melun.

Une équipe de 2 conducteurs dépendant du Pôle d'Appui Conduite de SNCF Voyageurs sont dépêchés sur place pour permettre la remise en marche du train vers sa destination. La remise en mouvement est soumise à l'autorisation de l'officier de police judiciaire dirigeant l'enquête.

Le TGV 6 689 reprend sa marche à 0 h 10 min et arrive à destination à 3 h 03 min.

III) L'ouverture de l'enquête

Les investigations porteront essentiellement sur :

- les causes de la chute du conducteur d'un train en mouvement ; pour un cas de suicide comme pour un cas involontaire, l'ensemble des mesures de prévention existantes et possibles seront examinées ;
- le fonctionnement des systèmes de sécurité et les procédures associées ;
- le traitement de l'événement par SNCF Réseau assurant la gestion de la circulation des trains ;
- le traitement de l'événement par SNCF Voyageurs assurant la mission de transporteur.

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.