

Contact entre deux trains de SNCF Voyageurs à Paris-Est (75)

Fiche de présentation

I) Localisation de l'événement

L'événement s'est produit en gare de Paris-Est le mercredi 22 octobre 2025 sur la voie 2bis au niveau d'un appareil de voie permettant d'accéder aux voies à quai n° 27 et 22.

Les circulations sont commandées par le PRCI 23 (Poste d'aiguillage à relais à commande informatique, situé au poste de Chateau-Landon).

La voie 2bis est banalisée (peut être empruntée dans les deux sens). Le cantonnement (espacement entre les trains) est réalisé par du block automatique lumineux. Cette section de ligne est équipée de GSM-R (liaison radio sol-train), et du KVB (contrôle de vitesse par balise).

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

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 grave et 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.



Photo du TGV impliqué - source SNCF

Le train n° 609 561 opéré par l'entreprise ferroviaire (EF) SNCF Voyageurs était en unité multiple (longueur 400 m) et se dirigeait vers la voie 27



Photo du Transilien impliqué - source SNCF

Le train n° 113 604 opéré par l'entreprise ferroviaire (EF) SNCF Voyageurs se dirigeait vers la voie 22

- 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 anormale.
- 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.

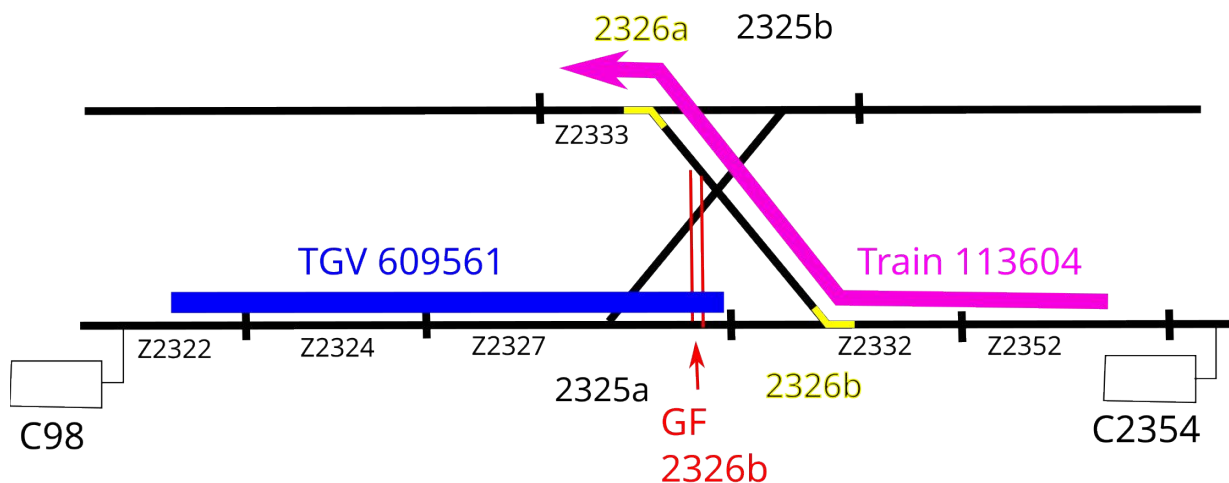


Schéma de situation – source BEA-TT

Les derniers travaux importants touchant les infrastructures de la zone de l'événement (appareils de voie, installations de signalisation, modification du plan technique...) semblent avoir été menés avant l'année 2000. Il est possible voire probable que des situations analogues se soient déjà produites, même des quasi-frottements jusque-là sans conséquence et de ce fait restés sans suite.

III) L'ouverture de l'enquête

Le BEA-TT a ouvert une enquête technique afin d'être en mesure de tirer tous les enseignements possibles de cet événement rarissime.

Les investigations porteront essentiellement sur :

- la manière dont l'événement a été identifié, qualifié, notifié ;
- la cause de l'événement (aspects voie et signalisation) et les mesures prises ;
- les vérifications techniques et essais avant mise en service, les contrôles et inspections sur le cycle de vie ;
- la gestion des précurseurs et le rôle des conducteurs ;
- les conditions de visibilité de la signalisation depuis les cabines de conduite des TGV dites en « conduite centrale ».

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.