

Mai 2025

**Début de déraillement du TGV 8517
survenu le 19/05/2025,
à Tonneins (Lot et Garonne - 47)**

Fiche de présentation

Localisation de l'événement et contexte

L'événement s'est produit sur la ligne classique n° 640 000 de Bordeaux Saint-Jean à Sète-Ville, à quelques centaines de mètres en aval de la gare de Tonneins dans le Lot-et-Garonne. Cette ligne structurante relie notamment Bordeaux à Toulouse.

C'est une ligne électrifiée en 1 500 V continu, exploitée en double voie, la plateforme est composée de 2 voies principales équipées d'IPCS. Le système de cantonnement (espacement entre les trains) est réalisé par du bloc automatique lumineux.

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 placé ce lundi soir l'ensemble du département en vigilance orange « pluie-inondations ».

De fortes précipitations s'abattent sur le Lot-et-Garonne, en particulier dans la zone de Tonneins.

Les faits, premiers éléments recueillis

Si au début de l'épisode orageux, plusieurs trains ont pu continuer à circuler, les voies ferrées 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, le TGV 8517 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 sous traverses de plus de 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.

Le centre opérationnel départemental (COD) est activé par le préfet du Lot-et-Garonne pour permettre l'évacuation des 507 passagers à bord. Le transbordement vers les bus réquisitionnés débute à 23 h 22. Les passagers sont pris en charge par les services de secours, la gendarmerie et la protection civile, et sont accueillis par la commune de Tonneins.

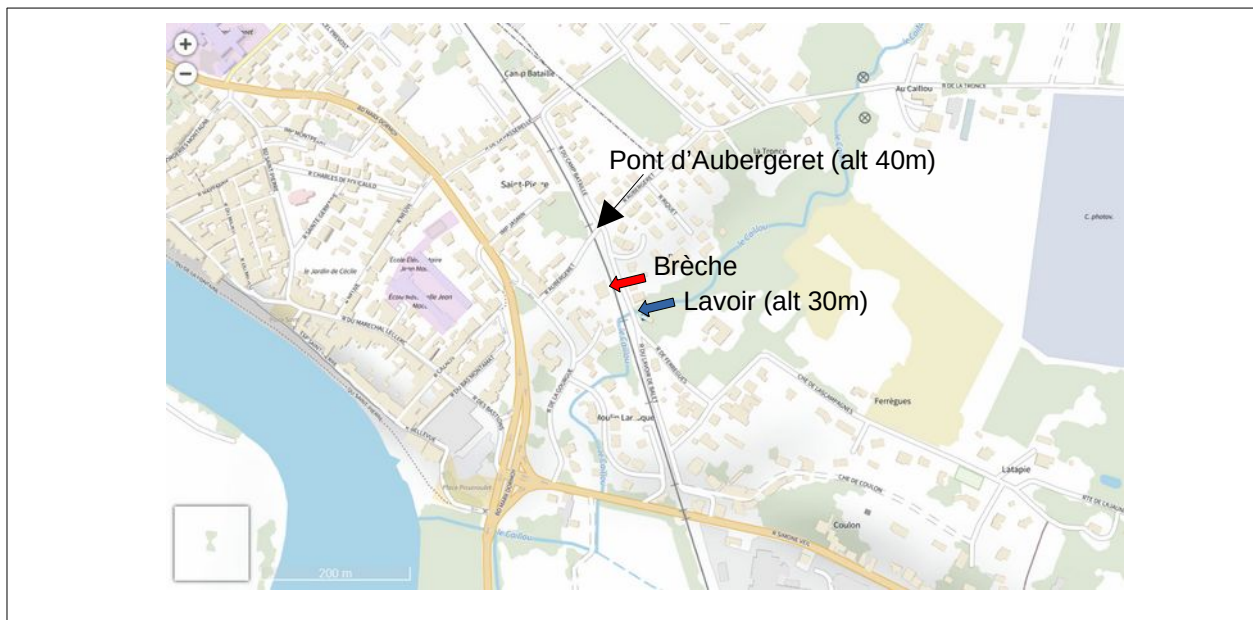
La chaussée parallèle à la voie, les véhicules s'y trouvant, et les maisons à proximité des voies sont inondées par près de 2 mètres d'eau au niveau de la brèche. Des riverains attestent que le niveau du ruisseau « Le caillou » est monté « en quelques minutes ».



TGV arrêté sur voie 1 et localisation de la brèche (source : Le républicain) – légendes BEA-TT

Constats d'après les premiers éléments recueillis

Du fait de la capacité limitée des ouvrages hydrauliques sous les voies et sous la chaussée (flèche bleue), le niveau d'eau côté versant de la voie est monté rapidement jusqu'à inonder la voie et emporter localement la plateforme (flèche rouge).



Le retour à un écoulement normal n'a été observé qu'en tout début de matinée.

L'ouverture de l'enquête

À ce stade, les causes techniques, humaines et organisationnelles qui ont conduit d'une part, à la montée des eaux de nature à provoquer le creusement du ballast créant une brèche importante sur les deux voies et, d'autre part, à l'expédition d'un train de voyageurs en direction de la zone de l'événement ne sont pas connues.

Les investigations porteront essentiellement sur :

- les conditions d'actualisation des plans de prévention des risques d'inondation et leur prise en compte de la sensibilité des infrastructures ferroviaires ;
- les mesures de surveillance et de maintenance des infrastructures et tout particulièrement des ouvrages permettant l'écoulement des eaux sous les voies, et leur résilience face à aux inondations ;
- la prise en compte des bulletins d'alerte météo par le gestionnaire d'infrastructure ;
- la nature et la prise en compte opérationnelle des informations données par les circulations précédentes sur les deux voies ;
- les modalités de la prise de décision et d'expédition par le gestionnaire d'infrastructure du train 8517 en marche prudente vers la zone de l'événement.

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.