

Collision suivie du déraillement d'un train de travaux en manœuvre sur une base travaux le 17/01/2024, sur la commune de Vergigny (89)

Fiche de présentation

I) Localisation de l'événement

L'événement s'est produit près de la ligne classique n° 830 000 de Paris Gare de Lyon vers Dijon, dans la base arrière travaux implantée dans les emprises de la gare de Saint-Florentin-Vergigny, dans l'Yonne.

C'est une ligne électrifiée en 1 500 V continu, exploitée en double voie, la plateforme est composée de 4 voies principales. Le système de cantonnement (espacement entre les trains) est réalisé par du bloc automatique lumineux.

La réalisation des travaux de régénération industrielle en Île-de-France, nécessite l'utilisation des voies de service de la gare de Saint-Florentin-Vergigny pour l'activité de l'Infralog Travaux Île-de-France (ITIF). La maintenance, le réapprovisionnement et l'adaptation de la formation du train de travaux ont lieu sur cette base arrière.

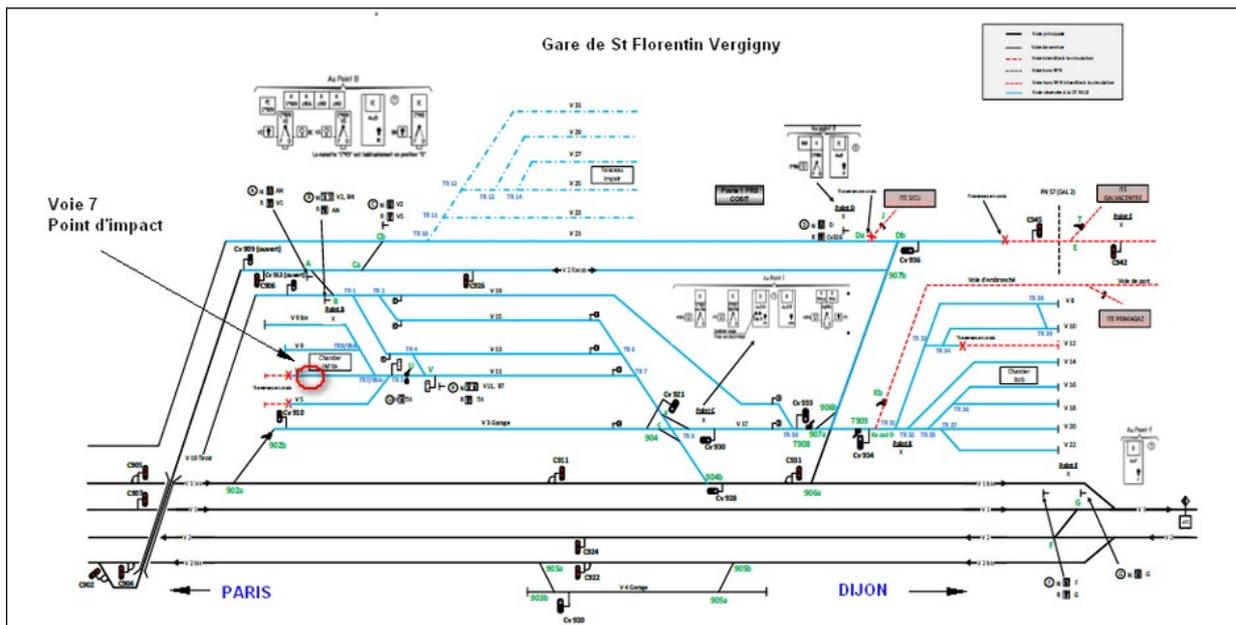


Schéma de l'événement. Source : SNCF Réseau, légende BEA-TT

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

Le train n° 822 153 assure la mission Essonne - Robinson - Saint-Florentin.

Il était composé d'une rame usine de 736 m de long pour une masse de 3 165 t. La traction était assurée par deux locomotives diesel de la série G1206 en tête et Euro 4000 en pousse. Ce train était opéré par ETF, à travers sa marque Feroway qui a le statut d'entreprise ferroviaire.

Deux conducteurs, un par locomotive, assurent la conduite du train. Ils communiquent par talkie-walkie.



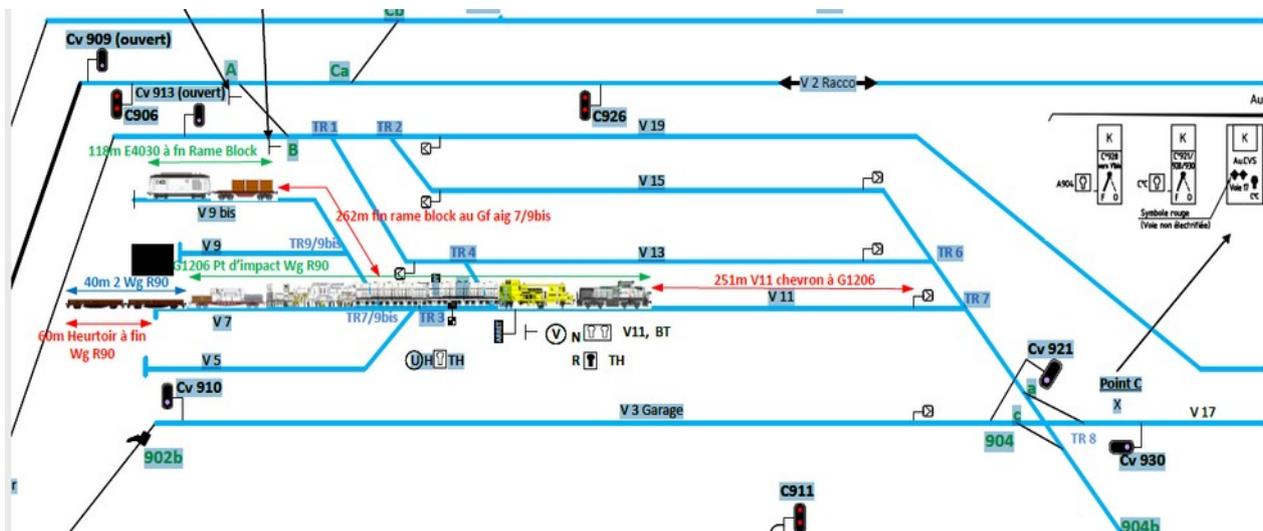
Train de travaux ETF (source ETF)

Mercredi 17 janvier 2024, le train n° 822 153 part en retard de la zone de travaux située entre Corbeil et Melun. Des conflits de circulations conduisent le service de gestion des circulations du réseau à le garer à Melun puis à Montereau pour laisser passer des circulations prioritaires. Le train est reçu sur la voie 3G de la gare de Saint-Florentin-Vergigny à 9 h 52 avec 2 h 24 min de retard.

Le thème de la manœuvre est de répartir le train en deux sections sur les voies 9bis et 7. La voie 9bis est la voie permettant le traitement des déchets. La voie 7 elle, est utilisée pour la maintenance du train usine.

Les mouvements successifs sont :

- tirer de la voie 3G sur la voie 17 locomotive G1206 en tête pour dégager le point C ;
- tirer sur la voie 11 locomotive E4000 en tête ;
- séparer le train en deux parties (rame block et train usine) ;
- tirer sur voie 9bis la rame block locomotive E4000 en tête ;
- refouler sur voie 7 occupée la partie train usine locomotive G1206 en queue.



Lors du refoulement du train usine sur la voie 7, les ordres de ralentissement et d'arrêt donnés par le chef de la manœuvre ne sont pas entendus par le conducteur. Les 2 wagons plats situés au butoir de la voie 7 sont heurtés par la manœuvre, le butoir est renversé, les 2 wagons plats sont poussés dans les bungalows implantés perpendiculairement aux voies 5 et 7 à environ 60 m au-delà du butoir. Aucune personne ne se situait dans les bungalows, ni dans les véhicules personnels présents lors de l'événement. Aucun blessé n'est à déplorer. Les dommages au train usine, aux installations, aux bungalows, aux véhicules stationnés sont très supérieurs à 2 M€.



(source BEA-TT)

III) L'ouverture de l'enquête

À ce stade, les causes techniques, humaines et organisationnelles qui ont conduit à la collision des wagons plats par le mouvement en manœuvre ne sont pas connues. Les investigations porteront essentiellement sur :

- l'organisation des manœuvres sur le site ;
- la réalisation des manœuvres par les opérateurs ;
- le management de la sécurité du personnel et de l'exploitation ferroviaire sur le site ;
- les conditions d'implantation des bungalows et des zones de stationnement.

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.