

**Collision suivie du déraillement d'un train de fret
suite à un rattrapage sur voie principale
le 11 février 2024, sur la commune de Metz (57)
Fiche de présentation**

I) Localisation de l'événement

L'événement s'est produit près de la ligne classique n° 192 000 à la traversée de Metz, en Moselle.

C'est une ligne électrifiée en 25 000 V continu, exploitée en double voie, la plateforme est conjointe à la ligne 89 000 desservant la gare de Metz-Ville. Le système de cantonnement (espacement entre les trains) est réalisé par du bloc automatique lumineux. Les gares de Metz-Ville et Metz-Sablon sont commandées depuis la CCR (commande centralisée du réseau) de Pagny-sur-Moselle.

Au regard des masses en jeu, la collision bien qu'opérée à 27 km/h n'en a pas moins eu des conséquences matérielles importantes tant pour l'infrastructure que pour les matériels roulants.

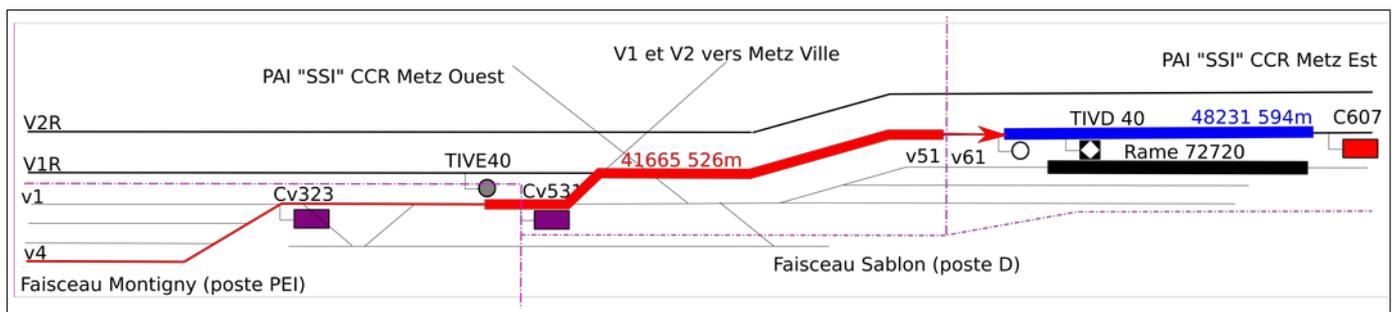


Schéma de situation (BEA-TT)

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

Le train n°48 231 assure la mission Woippy – Dillingen. Sa masse remorquée est de 828 t pour une longueur de 594 m (wagons sans matière dangereuse). Des conflits de circulations conduisent le service de gestion des circulations à le garer à Metz-Sablon sur la voie 1R devant le signal de protection C607 (signal commandé par Metz-Sablon Est).

Le train n°41 665 assure la mission Metz-Sablon – Bâle. Sa masse remorquée est de 1430 t pour une longueur de 526 m. Plusieurs wagons contiennent des matières dangereuses. Ce train a quitté le faisceau de réception de Montigny (signaux commandés par Metz-Sablon poste D, puis par Metz-Sablon Ouest).

Dimanche 11 février 2024, le train n°41 665 part en retard d'une heure sur sa marche théorique. Il franchit deux signaux de manœuvre portant l'indication M puis avance sur la voie 1R occupée :

- Le premier, C^v 323 avec TLD (tableau lumineux de départ) commandé depuis le poste D de Metz-Sablon (PEI du faisceau de Montigny), autorise sa mise en marche jusqu'à la frontière avec les voies principales commandées depuis le PAI EST (poste d'aiguillage informatique) de Metz Sablon.

- Le second, C^v 531 commandé par le PAI OUEST de Metz-Sablon, autorise sa progression en « marche à Vue » sur la voie 1R, que celle-ci soit ou non occupée par une circulation, jusqu'au signal de protection C 607. Il est à noter que la distance entre le C^v531 et le C 607 est supérieure à 500 m (environ 1 200 m).

Il est 6 heures du matin. Le train n° 48 231 est à l'arrêt et en attente au départ (freins desserrés) sur la voie 1R quand le train n° 41 665 le percute par l'arrière. Le choc est violent, le second train ne s'immobilise qu'environ 50 m après avoir percuté le premier. Plusieurs wagons déraillent, se retournent et/ou se mettent en accordéon engageant ainsi le gabarit des voies contiguës et déformant leur géométrie. Plusieurs supports caténaires sont déformés, allant jusqu'à s'appuyer sur des wagons en stationnement. Des équipements de signalisation sont renversés. La locomotive 37 000 du train n°41 665 est détériorée.

Aucun blessé n'est à déplorer. Les dommages aux trains et aux installations sont supérieurs à 2 M€, ce qui fait de cet accident un cas d'enquête obligatoire. Le trafic en gare de Metz-Ville a été fortement perturbé pendant plusieurs jours. Le dégagement des voies a requis l'emploi de moyens de relevage importants.



Illustration (SNCF)

III) L'ouverture de l'enquête

Les investigations porteront d'abord sur :

- les conditions de protection des voies principales (C^v 531 sans répétition, sans indication de block...);
- les conditions d'autorisation de mise en mouvement du train n°41 665 sur une voie principale préalablement occupée ;
- les conditions afférentes de réalisation de l'évolution du train par l'agent de conduite ;
- le management de la sécurité du personnel et de l'exploitation ferroviaire sur le site.

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.