

Note d'information sur l'avancement de l'enquête

Déraillement et début d'incendie TER 849 902, survenus le 30/05/2025, à proximité de la gare de La Neuville-sous-Laon à Laon (02) (heurt avec un matériel d'engin de travaux ferroviaires)

Avertissement :

L'enquête technique du BEA-TT n'est pas terminée.

La note d'étape ci-après s'inscrit dans une démarche visant à informer de l'avancement de l'enquête technique et à annoncer dès que possible aux entités concernées les premières orientations préventives.

Elle s'appuie sur des éléments encore partiels.

L'événement s'est produit sur la ligne n° 229 000 à double voie équipée du système de cantonnement BAPR (Block Automatique à Permissivité Restreinte), de La-Plaine à Hirson-et-Anor (frontière), à quelques centaines de mètres de la gare de **La Neuville-sous-Laon** dans l'Aisne. Cette ligne relie notamment Laon à Paris-Nord.

Des travaux préparatoires au renouvellement de voie ont été exécutés entre Laon et Soissons, dans la nuit du 29 au 30 mai 2025 sous couvert d'une demande de fermeture de voie (DFV). La fermeture a été accordée par l'agent circulation (agent de SNCF Réseau) de Soissons entre 21 h 24 et 4 h 29, heure à laquelle la voie a été restituée sans restriction.

Le train n° 849 902 (opéré par l'entreprise ferroviaire SNCF Voyageurs) transportant 25 personnes assurait une mission de Laon (départ 05 h 41) à Paris-Nord (arrivée prévue à 07 h 08). Il desservait Anizy-Pinon et était le premier train à circuler après cette restitution.

Vers 05 h 45, alors qu'il circulait en direction d'Anizy-Pinon à la vitesse approximative de 90 km/h, le conducteur du train a aperçu au loin une zone sombre dans le ballast et a constaté à son approche qu'il s'agissait d'un obstacle « type godet de chantier » situé au milieu de sa voie de circulation (il s'agissait en fait d'une pince à rail, d'une masse de 650 kg).

Le conducteur a commandé le freinage d'urgence. La collision est survenue aux environs du km 137,270. Le convoi s'est finalement immobilisé aux abords du km 136,900, soit environ 370 m plus loin, après de vives secousses à l'intérieur de la cabine (choc initial et suivants, déraillement du premier essieu).

Le conducteur a diffusé une annonce aux voyageurs, a débloqué l'ouverture des portes de la rame côté talus en vue de leur évacuation et a arrêté les moteurs diesel du train.

Un agent SNCF présent dans le train a signalé au conducteur que sous l'effet du choc la première porte d'accès voyageurs côté entrevoie s'était ouverte et qu'une intense fumée s'en échappait.

L'agent de conduite est ensuite parti à la visite et a constaté que le train avait déraillé. Il a alerté l'Agent Circulation de Laon pour l'informer de l'accident. La circulation a été interrompue sur les 2 voies.

Sous l'effet de ce choc violent, le bogie de tête est sorti de son axe de rotation, les amortisseurs anti-lacet l'ont toutefois maintenu en ligne.

Conséquemment au passage sous caisse de la pièce métallique :

- le réservoir de carburant (gazole) a été perforé et s'est enflammé, emplissant de fumée toxique le premier élément du train ;
- le bogie porteur a déraillé côté entrevoie, rompant les quatre élingues de maintien ;
- le plancher du deuxième élément du train a été découpé par la pièce métallique, provoquant le mouvement des sièges. Ladite pièce a été retrouvée solidaire du plancher.

La cause principale de cet accident est l'oubli de cet outil sur la voie avant de la restituer à la circulation ferroviaire.

Le BEA-TT continue ses investigations et l'analyse de l'ensemble des éléments, afin de déterminer les causes profondes de cet accident et d'en tirer des recommandations pertinentes pour en éviter la récurrence.

#

#

#