

**Fiche de synthèse sur la collision survenue le 20 décembre 2010
sur le passage à niveau de Recquignies (59)**

Par décision en date du 20 décembre 2010, une enquête technique a été ouverte sur la collision survenue le même jour, vers 06h40, à Recquignies dans le département du Nord, sur le passage à niveau n° 100, entre un TER assurant la liaison Jeumont-Creil via Maubeuge et une automobile Renault Clio circulant sur la route départementale n° 336.

Heurtée de plein fouet sur son côté gauche, la voiture s'encastre en totalité sous le boggie avant du train, lequel parcourt 850 m avant de s'arrêter, sans dérailler.

Les trois occupants du véhicule léger, âgés de 22 à 24 ans et domiciliés à Recquignies ou dans les environs, décèdent instantanément ; le conducteur, le contrôleur et les six passagers du train sont indemnes.

Les enquêteurs du BEA-TT se sont rendus sur place, ont pu examiner les lieux, et rencontré les personnes chargées de l'enquête judiciaire et les techniciens et les experts de la SNCF concernés. Ils ont obtenu communication de tous les documents nécessaires à l'enquête technique, notamment les enregistrements numériques du train, des pièces utiles du dossier de flagrance et des éléments transmis par le représentant de l'État dans le département ainsi que par les gestionnaires routiers et ferroviaires. Ils ont participé aux expertises des relais commandant le fonctionnement des feux et des barrières.

Il ressort des investigations menées que les circonstances de l'accident sont les suivantes :

- les conditions météorologiques sont hivernales, la température de l'air est négative, il n'y a pas de précipitation mais la chaussée est recouverte d'une couche de neige d'une quinzaine de centimètres d'épaisseur ;
- le passage à niveau, mis en service en novembre 1977, compte cinq voies ferroviaires, deux voies centrales servant à l'exploitation normale de la circulation, les voies extérieures étant utilisées pour des dessertes industrielles ou des manœuvres ;
- d'une largeur d'une vingtaine de mètres, le passage à niveau, classé en première catégorie, est équipé d'un système de fermeture de type SAL 4 à quatre demi-barrières, barrant la route en totalité une fois fermées, de feux routiers rouges clignotants devant chacune d'elles, et de feux tricolores implantés sur le côté droit de la RD336 à environ 150 m en amont du passage à niveau et asservis à la circulation des trains ;

- dans le sens de déplacement du véhicule léger avant l'accident, la RD336 débouche perpendiculairement au passage à niveau après un virage à gauche de 90° à une distance d'environ 40 m des barrières d'entrée ; les habitations et la végétation aux abords des voies ne permettent pas d'apercevoir l'arrivée d'un train avant d'être au niveau de celles-ci ;
- le jour de l'accident, le véhicule léger se trouvait à environ 13 m des barrières d'entrée et 6 m de celles de sortie ; il est percuté par le TER à la vitesse de 139 km/h ;

Aucune anomalie concernant tant les infrastructures, ferroviaires et routières, que les véhicules, train et automobile, n'a été détectée.

Malgré les données recueillies, les analyses menées et les tests réalisés, ni le déroulement de l'accident ni les causes peuvent être précisés.

De plus les circonstances de cette collision ne font pas apparaître de facteurs susceptibles de donner lieu à des recommandations préventives.

En conséquence, la présente fiche a été établie aux fins de conclusion de l'enquête.

