

Novembre 2024

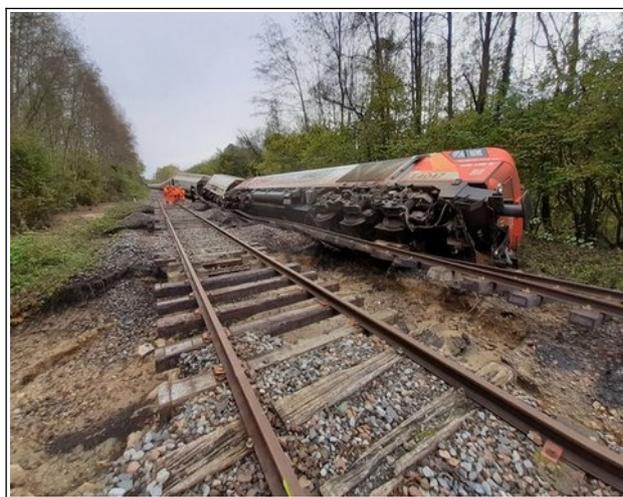
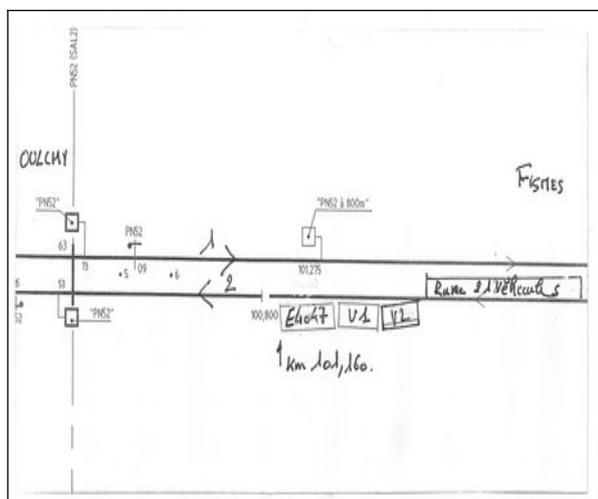
Déraillement d'un train de fret sur une voie affectée par des fontis suite à intempéries le 30 octobre 2024 à Oulchy-Breny (Aisne)

Fiche de présentation

La ligne de Fismes à la Ferté-Milon.

La ligne n° 072 000 du réseau ferré national est une voie ferrée de groupe 9 SV qui relie la Ferté-Milon à Bazoches-sur-Vesles. Longue de 44,5 km, cette ligne à double voie a été rouverte en avril 2024 après des travaux de remise à niveau. Elle n'est pas électrifiée.

Le mode d'exploitation est le cantonnement téléphonique de double voie entre les gares permanentes de la Ferté-Milon (km 79,800) et de Fismes (km 28,134), au-delà de Bazoches point de changement de la ligne 072 000 au km 124,298. Elle devient ligne 205 000 au km 23,190 sur 5 km jusqu'à la gare de Fismes située au km 28,134.



Le contexte

Le mercredi 30 octobre 2024, le train Fret n° 416 022 de l'entreprise ferroviaire Captrain assure la mission de Châlons-en-Champagne à Oulchy-Breny pour effectuer la desserte de l'ITE¹ Sibelco. Il circule avec 23 wagons (hors engin moteur). Il a une longueur de 387 m, une masse de 652 t (wagons vides) et est tracté par un engin moteur de type EURO 4000.

1 Installation terminale embranchée

Les faits

Vers 8 heures, le train déraile sur voie 2 de la ligne 072 000 au km 101,160 sur une zone de fontis sur une portion de voie en remblais, à une vitesse inférieure à 30 km/h (respect de la marche à vue afin d'effectuer une reconnaissance de la ligne après une absence de circulation supérieure à 72 h). L'engin moteur E 4047 et les deux wagons de tête déraillent. L'engin moteur et le premier wagon se couchent sur le côté gauche.

Le conducteur du train et l'agent d'accompagnement ne sont pas blessés, mais sont bloqués dans la cabine de conduite. Les pompiers les prendront en charge.

Les conséquences matérielles

- l'engin moteur et le wagon de tête sont couchés sur le côté gauche ;
- deux wagons sont déraillés, le 3^e wagon est enchevêtré avec le 2^e ;
- interruption des circulations ferroviaires de longue durée au regard des difficultés de relevage ;
- les installations des voies 1 et 2 sont très abîmées sur plus de 200 m. La plate-forme est à refaire sur toute cette zone et sans doute à d'autres endroits encadrants.



L'enquête

Les premières investigations montrent la présence de 6 brèches sous voie dans une zone de 150 m, avec des parties de plate-forme sans ballast, avec des trous sous les traverses de près d'un mètre de profondeur sur une largeur pouvant atteindre 7 m. Ces dégâts seraient le résultat d'une forte montée des eaux suite à des intempéries.

L'enquête sera réalisée dans le cadre des articles L.1621-1 à 1622-2 et R.1621-1 à 1621-26 du Code des transports. Elle ne vise pas à déterminer des responsabilités. Elle vise à collecter et analyser les informations utiles pour déterminer les causes exactes 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.

Elle s'articulera autour de plusieurs axes : l'identification des causes de l'événement, les conditions de remise en état de la ligne et de sa réouverture en avril 2024, la surveillance de la voie et des abords, les mesures particulières d'exploitation de cette ligne à trafic réduit et les risques induits.