

Août 2022

Fiche de présentation

Incendie aux abords des voies suite au passage d'un train de marchandises près de Graveson (Bouches du Rhône) le jeudi 14 juillet 2022

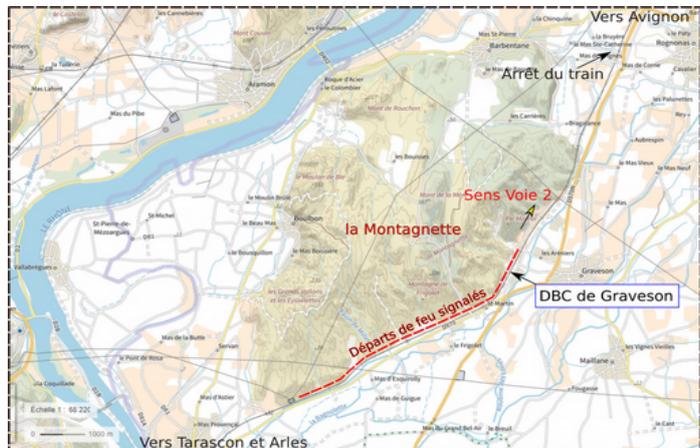
La ligne ferroviaire

La ligne n° 830 000 reliant Paris-Lyon à Marseille est un important axe ferroviaire, tant de trafic régional cadencé, de trafic TGV, que de fret. Cette ligne est de groupe UIC 3, à double voie électrifiée en 1 500 V continu et équipée de block automatique lumineux. La vitesse maximale des trains au niveau de Graveson est de 160 km/h. L'événement initiateur est survenu entre Arles (Bouches-du-Rhône) et Avignon (Vaucluse), au km 769.

Les faits

Le train de l'Entreprise Ferroviaire SNCF-FRET n° 489 038 (Fos-Coussoul – Gevrey-Triage) circulant sur la voie 2 est arrêté entre Barbentane et Avignon au km 744,73.

Il a été arrêté rapidement après son passage sur le détecteur de boîte chaude (DBC) de Graveson Voie 2.



Un wagon de transport d'essence (code danger 33 / code ONU 1203) a en effet été détecté avec une alarme danger frein serré sur les essieux 113, 115 et 116, une alarme danger boîte sur l'essieu 116 Gauche et une alarme simple frein sur l'essieu 114.

Dans le même temps, le conducteur du train suiveur, de l'EF SNCF-FRET n° 75 814, signale avoir constaté des départs de feux aux abords de la voie 2 du km 769 au km 751 entre Arles et Avignon. Il est arrêté au km 747. La circulation est interrompue sur les voies 1 et 2. Le plan de transport est adapté (détournement de trains via la rive droite du Rhône et substitution routière par autocars pour les passagers).

Les pompiers sont sur place au niveau du km 751 (foyer le plus important) à 16 h 45. Les dégâts sur les installations électriques sont considérables. Plusieurs câbles principaux de signalisation et d'alimentation sont touchés. Neuf heures après, le feu change d'orientation. Les trains de fret n° 489 038 et 75 814 ne seront respectivement dégagés en gare d'Avignon-Champfleury à 6 h 43 et 10 h 20 le lendemain, après que les pompiers aient autorisé la reprise des circulations.

L'examen du wagon défectueux permet de constater, au vu de l'état des semelles de frein et des bandes de roulement, qu'il a circulé avec des freins serrés. Le conducteur lors de la visite de son train arrêté en ligne au km 745 a isolé le frein et apposé une étiquette IN avec pour motif blocage/semelles HS sur les huit roues du wagon incriminé. Une enquête technique de SNCF réseau est en cours.

L'incendie

Le feu s'est propagé en un virulent incendie aux alentours de 16 h 30. Composé de trois foyers distincts, il a notamment impacté les communes de Barbentane, Graveson, Tarascon et Boulbon, situées dans les Bouches-du-Rhône, avant de « sauter », à la faveur du vent et des températures caniculaires, sur le massif de la Montagnette.

À 21 h 30, il avait déjà parcouru près de 1000 hectares avant finalement d'être fixé dans la nuit de jeudi à vendredi. L'incendie est resté toutefois « actif sur le flanc droit avec des difficultés d'accès » dans le massif de la Montagnette, recouvert aux deux tiers de pins d'Alep, détaillent les pompiers.



Aucune habitation n'a été touchée et les pompiers, qui « œuvraient sans relâche » pour protéger l'abbaye du Frigolet, n'ont dénombré aucun blessé.

Jeudi, 520 pompiers étaient toujours sur place, dont ceux du Gard et du Vaucluse, et ont été renforcés dans la soirée par 420 autres. Un hélicoptère, deux avions « Dash » et deux avions bombardiers d'eau ont également été mobilisés, avec plus de 240 engins terrestres présents sur place.

Redoutant le mistral annoncé les deux jours suivants quelque 800 pompiers sont restés mobilisés pour « assurer les missions quotidiennes et les attaques de feu ».

Ouverture de l'enquête technique du BEA-TT

À ce stade l'hypothèse retenue est bien que le feu ait été provoqué par des étincelles venues du train, ceci malgré un débroussaillage préventif effectué au printemps par SNCF Réseau, et malgré l'arrêt rapide du train après son passage sur le DBC de Graveson.

Trois critères ont justifié l'ouverture d'une enquête technique du BEA-TT par décision de son directeur du 2 août 2022.

- les conséquences effectives très importantes de l'incendie ;
- les conséquences potentielles du fait du combustible transporté par le train ;
- l'enjeu croissant de tels évènements compte tenu du réchauffement climatique.

L'enquête se propose d'investiguer cette problématique sur deux axes.

- Identifier les raisons de l'échauffement excessif des boîtes d'essieu et de la défaillance du système de freinage (frein serré et génération d'étincelles) des quatre essieux wagon de transport de combustible. L'enquête vérifiera si les procédures de maintenance des wagons incriminés et de l'infrastructure sont adaptées, ainsi que les conditions de circulation et de gestion de l'évènement.
- Contribuer à la diminution du nombre et de la gravité de départs de feux ayant une origine ferroviaire, en délivrant des éléments d'analyse et de compréhension des événements pouvant en être la cause (freins serrés, étincelages caténaïres...) et en établissant des recommandations de nature à en réduire la fréquence.

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.