

Note d'information sur l'avancement de l'enquête**Déraillement d'un train Fret
sur la ligne de Fismes à la Ferté-Milon le 30 octobre 2024
à OULCHY-BRENY (Aisne)****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.

Le 30 octobre 2024 à 7 h 57 le train Fret n° 416 822 de l'entreprise ferroviaire Captrain qui assure la mission de Châlons-en-Champagne à Oulchy-Breny pour effectuer la desserte de l'ITE Sibelco, déraille au PK 101,160 de la ligne Fismes à la Ferté-Milon. Tracté par l'engin moteur E 04047 de type EURO 4000, il circule avec 23 wagons (vides) pour une longueur de 387 m et une masse de 652 t .

Il déraille sur la voie 2 de la ligne n° 072 000 affectée par un fontis. La ligne est en remblais à cet endroit et le train circule en marche à vue, à une vitesse maximum de 30 km/h. La marche à vue est requise ici pour effectuer une reconnaissance de la ligne après une absence de circulation supérieure à 72 h. Le train précédent, de la même entreprise ferroviaire, a circulé le 09 octobre.

Les 9 et 10 octobre, la tempête Kirk a traversé la France et arrosé la région de précipitations de type centennal. Plusieurs épisodes orageux se sont ensuite abattus sur la zone jusqu'au 26 octobre.

Le conducteur du train et l'agent d'accompagnement ne sont pas blessés.

L'engin moteur et le wagon de tête sont couchés sur le côté gauche, les deux wagons suivants sont déraillés et enchevêtrés.

L'interruption des circulations ferroviaires sera de longue durée au regard des difficultés de relevage et de réparation des voies.

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 à d'autres endroits encadrants.

L'enquête a d'ores et déjà mis en évidence :

1. Une cause immédiate :

De larges brèches sous la voie ont provoqué le déraillement du train.

2. Une cause principale est l'inondation de la zone suite à la tempête « Kirk ».

Les rus qui longent la ligne de chemin de fer sont sortis de leurs lits et ont emporté une partie du remblai de la ligne sur 6 brèches (de 2 à 7 m de long).

En effet, la ligne domine une zone de marécage avec un ru (l'Ordrimouille) qui se jette dans l'Ourcq après passage sous la ligne ferroviaire au niveau du pont rail au Km 101,659. Une partie du ru s'échappe également vers un aqueduc (Km 101,040) dit fausse rivière.

3. Deux facteurs contributifs essentiels aux deux causes principales :

Le 10 octobre, le service départemental d'incendie et de secours (SDIS), suite à une tournée en hélicoptère, signale au centre opérationnel de gestion des circulations ferroviaires (COGC) la présence de coulées de boue sur la ligne. Une tournée d'intempéries est organisée le 10 octobre après midi par SNCF Réseau sur la ligne entre Fer-en-Tardenois et la Ferté-Milon, zone identifiée où, selon l'interprétation des informations reçues, se situerait le problème.

1 : à l'issue de cette tournée, aucune anomalie n'est détectée. La circulation des trains est rétablie. Aucun train ne circule entre le 10 et le 30 octobre. Le 1^{er} train Fret circulant le 30 octobre déraile.

2 : le train Fret qui circule le 30 octobre ne respecte pas la marche à vue qui lui est imposée sur tout son trajet (il circule à une vitesse supérieure à 30 km/h) et ne voit pas les brèches dans la voie.

Dans ces conditions le BEA-TT a décidé d'étudier :

1. les causes profondes de cette inondation avec surverses et érosion de la plate-forme ;
2. les causes de l'échec de la tournée d'intempérie ;
3. les causes du non-respect de la marche à vue du train Fret, dernière boucle de rattrapage.

Les dernières expertises et analyses sont en cours. Le projet de rapport final est en cours de rédaction. Il sera publié au début de l'année 2026.

#

#

#