

septembre 2025

Note d'information sur l'avancement de l'enquête relative au déraillement d'un train de fret sur la ligne de Culmont-Chalindrey à Toul en sortie de la base logistique de Jorquenay (Haute-Marne) survenu le jeudi 22 août 2024.

Avertissement :

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

Cette note vise 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.

La ligne de Culmont-Chalindrey à Toul

La gare de Langres se trouve sur la ligne n° 001 000 reliant Paris Est à Mulhouse. Celle-ci est à double voie, non électrifiée et équipée de block automatique lumineux. La vitesse maximale des trains au niveau de Langres est de 120 km/h.

Contexte de la gare de Langres et du faisceau de Jorquenay

La gare de Langres est constituée d'un secteur circulation avec un agent de circulation chargé de la gestion des circulations et de la prise des mesures de sécurité afférentes. Il est assisté d'un aiguilleur positionné sur le site de Jorquenay, au poste D.

La gare comprend les voies principales n° 1, 2, 1bis, 2bis, une voie de circulation qui raccorde divers chantiers de voies de service (VS) :

- Un chantier mis à la disposition des EF ou du GI et exploité selon le principe des blocs ;
- Le chantier « **Faisceau de Jorquenay** » (à environ 1,5 km) affecté à l'établissement local du gestionnaire d'infrastructure (ELGI).

Un contrat de prestations de sécurité est établi entre le Pôle Logistique et Transport (Supply Chain Réseau) appartenant à SNCF Réseau et la Direction des Lignes Paris Grand Est de SNCF Voyageurs. Ce contrat concerne les missions régulières ou ponctuelles effectuées pour la BDSC (Base de Distribution Supply Chain) : conduite de locotracteurs sur le site de

Langres et des acheminements entre Langres et le faisceau militaire de la gare d'Is-sur-Tille et entre Langres et Culmont-Chalindrey.

Les faits

Le train n° 417 754 circulant sous l'agrément de sécurité de SNCF R assure une mission de Langres à Tergnier. Il est composé de deux locomotives en « unité multiple » qui tractent une machine en véhicule et 32 wagons. Son départ est prévu à 5 h 11. Vers 4 h 53, après réception de l'AuM (Autorisation de mise en Mouvement), il se met en mouvement depuis la voie 3 du faisceau de Jorquenay en direction de Chaumont.

Alors qu'il assure la surveillance au défilé, l'opérateur au sol ne détecte aucune anomalie lors du passage des premiers wagons. Puis il perçoit un bruit sourd, un dégagement de fumée et le soulèvement d'un wagon. Il avise immédiatement le conducteur du train au moyen de son téléphone cellulaire personnel et lui demande de s'arrêter. Il alerte l'aiguilleur du poste D.

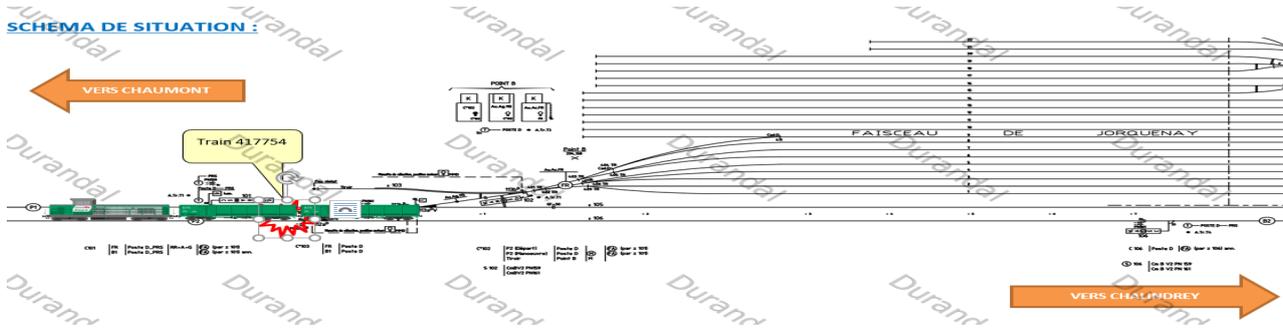
Deux wagons sont déraillés et occasionnent des dégâts sur les voies principales et les voies de service. La circulation ferroviaire est totalement interrompue sur les 2 voies. Le relevage est demandé. Un dirigeant d'enquête SNCF est dépêché sur les lieux.



Les premiers constats révèlent que la mise en mouvement du train a été suivie d'un essai de roulage sans perte ni prise de vitesse. Le conducteur commande un freinage suite à l'appel de l'opérateur au sol qui vient de l'informer de la situation.

Le relevage

Le schéma de situation à l'arrivée de l'équipe de relevage :



L'équipe d'Astreinte Traction Relevage constate que deux wagons du train 417 754 sont déraillés ainsi que de multiples dégâts aux installations (traverses, aiguille, moteur, tringlerie, rail cassé, lame tordue...). Le relevage débute à 8 h 30 pour s'achever à 21 h 40. Les opérations de remise en état des installations pour assurer les circulations sur voies principale s'achèvent à 22 h 25. Aucune circulation ferroviaire n'a eu lieu sur les voies principales V1 et V2 durant toute la journée du 22/08/2024.

Premiers constats

Une cale anti-dérive a été retrouvée dans le cœur d'une aiguille. Le train a déraillé suite au non-retrait d'une cale d'immobilisation demeurant sous la roue d'un wagon. Les dommages au matériel, à l'infrastructure, et les pertes d'exploitation avoisinent deux millions d'euros.

Analyse du fait survenu

Les consignes de gestion des immobilisations et les conditions d'expédition des trains, la gestion et les moyens des opérations sous-traitées ainsi que l'organisation du travail demeurent en cours d'examen.

Les premiers constats indiquent que les investigations doivent être pour le moment orientées vers plusieurs facteurs techniques ainsi que des facteurs organisationnels. Les capacités de retenue des cales anti dérive comme les conditions de leur utilisation retiennent notre attention. L'échéance de publication du rapport d'enquête reste suspendue aux résultats de ces investigations.

--- OOO ---