

Septembre 2024

Note de présentation

Déraillement d'un Train Express Régional (TER) sur une coulée de boue, suivi de la collision avec un pont route, survenu à Eus (Pyrénées-Orientales) le 24 juillet 2024

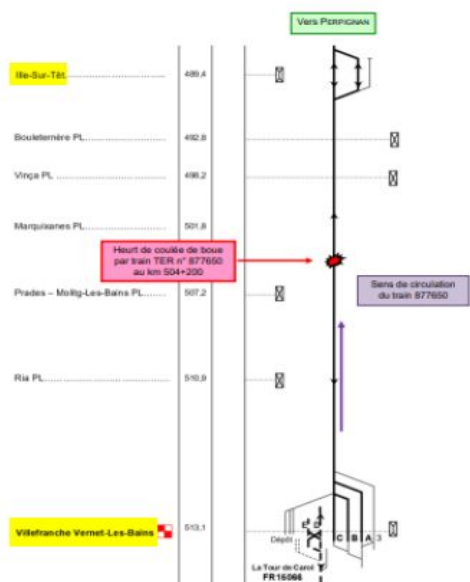
Contexte de la ligne de Perpignan à Villefranche-Vernet-les-Bains-Fuilla.

La ligne n°679 000 du réseau ferré national est une voie ferrée qui relie Villefranche-Vernet-les-Bains-Fuilla. Elle est d'une longueur de 47 km. Cette ligne est électrifiée en 1 500 V continu. Elle est équipée du GSM GFU.

Les modes d'exploitation de la ligne sont : voie banalisée de Perpignan Voyageurs à Perpignan C 819 (Km 471,5), voie banalisée simplifiée de Perpignan C 819 (Km 471,5) à Ille sur Têt C 3 (Km 489,8) et voie unique de Ille sur Têt C 3 (Km 489,8) à Villefranche-Vernet-Les Bains-Fuilla qui est une gare d'arrêt général.

Elle est équipée de différents modes de cantonnement : block automatique lumineux (BAL) de Perpignan à l'origine de la voie banalisée, du block automatique à permissivité restreinte (BAPR) de l'origine de la voie banalisée jusqu'à Ille sur Têt et ensuite de signalisation de voie unique jusqu'à Villefranche-Vernet-Les Bains-Fuilla.

La vitesse maximale des trains au niveau du déraillement est de 100 km/h.



Le contexte

Le mercredi 24 juillet 2024, le train de voyageurs TER n° 877650 de l'EF SNCF Voyageurs assure la mission Villefranche-Vernet-les-Bains-Fuilla à Perpignan. Il circule avec 7 personnes à bord et 2 agents SNCF. La vitesse est d'environ 100 km/h.

Les faits

Vers 06h18, le train heurte une coulée de boue située au km 503+560, à la vitesse de 97 km/h, déraile puis entre en collision avec un poteau caténaire et finit sa course contre la pile d'un pont route situé au km 503+ 604.

Le conducteur du train, l'agent d'accompagnement et trois voyageurs du train sont blessés légers dans la collision.

Les conséquences matérielles

- la pile du pont route est endommagée,
- le pont est fermé à la circulation par arrêté municipal,
- un support caténaire est arraché,
- le matériel roulant est très endommagé,
- une moitié de la rame est déraillée,
- interruption des circulations ferroviaires
- une partie de la voie est à refaire



Dégâts cabine de conduite et 1^{ère} élément de la rame

Les investigations menées concluent à un débordement du canal d'irrigation situé au-dessus de la voie, entraînant un surplus d'eau dans le talus, jusqu'à transformation en coulée de boue.



Coulée de boue

Les investigations menées par le GI SNCF R concluent à un « débordement » du canal d'irrigation situé au-dessus de la voie . Ceci aurait entraîné un surplus d'eau dans le talus provoquant la coulée de boue sur la voie ferrée.



Dégâts à la pile de pont et au poteau caténaire

Une enquête technique est obligatoire au titre du critère « d'accident grave » défini par le Code des transports (en l'espèce : déraillement faisant des dommages immédiatement estimés à plus de 2 millions d'euros). 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, la surveillance de la voie et des abords, la prise en compte par le GI SNCF R de la présence du canal d'irrigation surplombant ses emprises et les risques induits.

Elle poursuit une série d'enquêtes sur des accidents ayant une cause située à l'interface entre le système ferroviaire et son environnement. Elle peut contribuer à dégager des recommandations touchant aux principes de gestion de cette interface, dans le contexte du changement climatique.