

**Note d'information sur l'avancement de l'enquête
relative au déraillement d'un train voyageur à EUS
sur la ligne de Prades à Perpignan le 24 juillet 2024,
sur la commune des Pyrénées Orientales**

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 24 juillet 2024 à 6 h 18, le TER n° 877 650 en provenance de Villefranche-Vernet-les-Bains-Fuilla et à destination de Perpignan heurte un dépôt de terre, à la vitesse de 97 km/h.

Le choc se produit au point kilométrique PK 503,735. Sous le choc, le 1er bogie de la motrice de tête déraile ainsi que le premier bogie de la remorque. Les bogies se déportent vers la droite, les roues gauches restent sur la voie et sont guidées par le rail extérieur droit, les roues droites sont dans le ballast ou la piste en dehors de la voie. La rame continue sa course et heurte la culée droite d'un pont route située au PK 503,604.

La rame s'immobilise au PK 503,570, la queue du train est située au niveau du pont qui a été heurté. Le conducteur a actionné le freinage d'urgence dès qu'il a aperçu l'obstacle sur la voie (amas de feuilles et de boue de couleur sombre) environ 50 m avant le PK 503,735. La rame a parcouru environ 240 m entre le point de freinage d'urgence et le point d'arrêt.

Le bilan humain de l'accident est d'un blessé grave, le conducteur du train, et de quatre blessés légers, l'agent d'accompagnement et trois voyageurs du train.

La pile du pont route est endommagée et le pont fermé à la circulation par arrêté municipal. Un support caténaire est arraché. Le matériel roulant est très endommagé, et une moitié de la rame est déraillée. La voie est à refaire sur 250 m.

L'enquête met en évidence :

1. Une cause immédiate :

➤ Le dépôt de terre sur la voie a produit le déraillement du TER.

2. Deux causes principales de l'apport d'eau ponctuel et exceptionnel suite à une ouverture d'une trappe d'un canal de drainage par un riverain qui effectuait le drainage de son pré :

➤ Le mauvais fonctionnement du système d'irrigation par gravité ;

➤ Le dysfonctionnement du fossé bétonné.

3. Trois facteurs contributifs essentiels aux deux causes principales sont identifiés :

- Le mauvais fonctionnement du système d'irrigation, par non entretien de l'irrigant, un débit important d'eau d'irrigation dans un Béal d'alimentation encombré et l'évacuation des eaux du champ que ne se fait pas,
- Le manque d'entretien par le gestionnaire d'infrastructure du fossé de récupération des eaux d'irrigation et de drainage,
- Le déficit de communication entre irrigants et le Gestionnaire d'infrastructure.

Dans ces conditions le BEA-TT a décidé d'étudier les causes de ce glissement de terre par apport ponctuel et exceptionnel d'eau lors d'une irrigation d'un champ par un riverain de la voie ferrée. Divers sujets sont identifiés tels que cités ci-dessus, qui font l'objet d'analyses afin d'en tirer des recommandations.

Un projet de rapport d'enquête est en cours de rédaction. Des expertises sont en cours pour analyser et comprendre l'origine de l'accident. La consultation sur le projet de rapport sera lancée avant la fin de l'année 2025 pour tenir compte des résultats d'expertises. Une publication en début d'année 2026 est prévue.

#

#

#