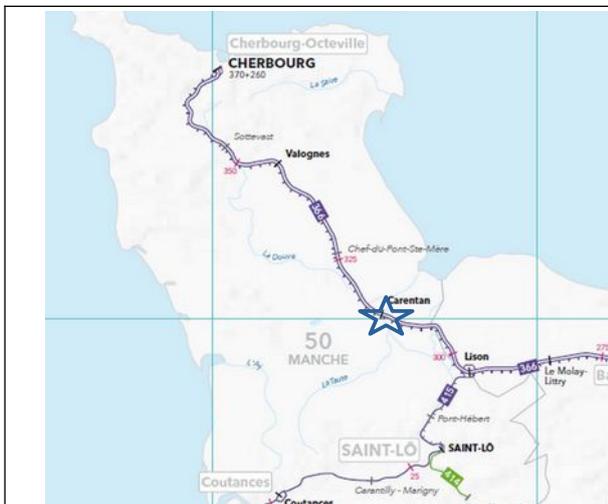


Déraillement d'un train de transport combiné survenu le 11 janvier 2026 à Carentan (Manche)

Fiche de présentation

I) Localisation du déraillement

Le déraillement s'est produit sur la commune de Carentan dans le département de la Manche. La locomotive s'est immobilisée au point kilométrique PK 312.2 de la ligne ferroviaire n° 366 000. Cette ligne ferroviaire comporte deux voies, et supporte des trafics de voyageurs, et de marchandises.

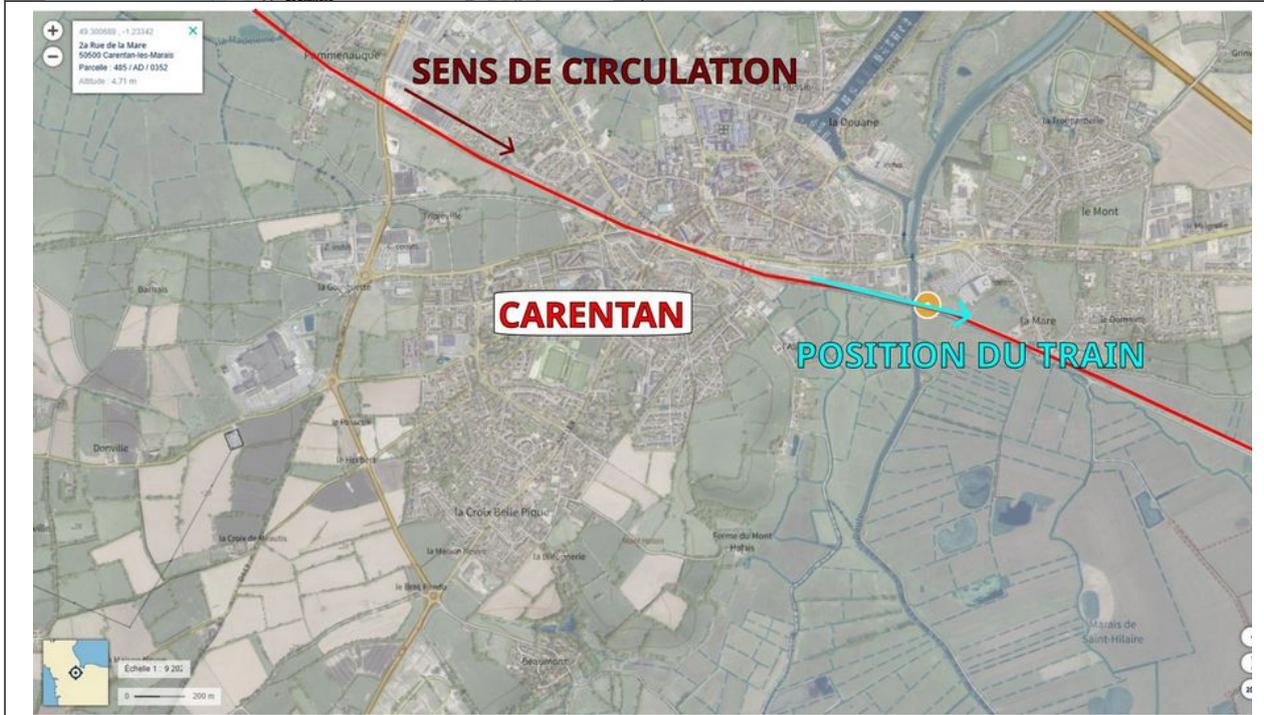


Localisation de la commune de Carentan (50) sur la ligne ferroviaire.

Vue aérienne des abords du lieu de l'immobilisation finale du train déraillé.

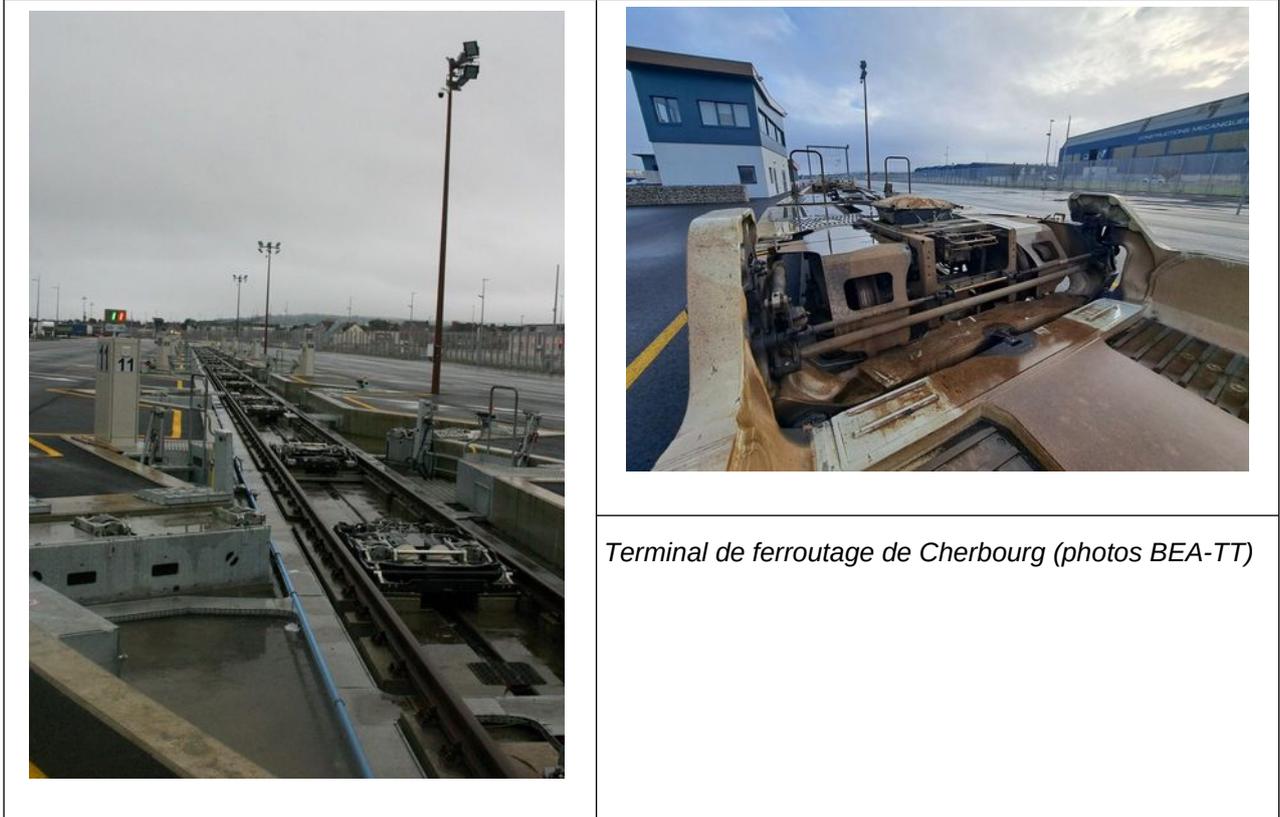
Sources :

carte du RFN, cartes IGN (géoportail), légendes BEA-TT



Depuis juillet 2025, cette ligne est parcourue par le service de ferroutage Cherbourg – Bayonne (Pyrénées-Atlantiques). Opéré par la société Brittany-Ferries, ce service permet le transport combiné de remorques entre les ferries desservant le Royaume-Uni et l'Irlande, et la péninsule Ibérique.

Le transport des semi-remorques est permis par des wagons spécifiques construits par la société Lohr. Le port de Cherbourg est équipé d'un terminal de ferroutage situé à proximité des ferries.



Terminal de ferroutage de Cherbourg (photos BEA-TT)

II) Descriptif du train et déroulement avant l'accident

Le train de marchandises n° 420 860 assure la liaison entre Cherbourg et Bayonne. Il comporte une locomotive et 17 wagons doubles, pour une longueur de 589 m. Il transporte 34 semi-remorques, et sa masse totale est de 1500 tonnes. Il ne transporte pas de matière dangereuse.

Il est tracté par une locomotive de l'entreprise ferroviaire Captrain pour le compte de la société Brittany Ferries.

Parmi les 17 wagons, 2 sont la propriété de CFL Cargo, les 15 autres sont la propriété de Brittany Ferries. Tous sont entretenus par la société CFL Technics.

Le dimanche 11 janvier 2026, la circulation ferroviaire sur la ligne entre Cherbourg et Carentan réouvre après le passage de la tempête Goretti.

Le train quitte le port de Cherbourg à 12 h 30. Alors qu'il circule sur la voie 2 et qu'il dépasse la gare de Carentan, des wagons dérailent. Le conducteur déclenche le freinage d'urgence et la locomotive s'arrête finalement au PK 312.2 à 14 h 40. Le conducteur émet le signal d'alerte radio, ce qui déclenche l'arrêt de toutes les circulations ferroviaires dans les deux sens et sur les deux voies par les agents circulation de SNCF Réseau.

III) Constats sur les dégâts

Aucun blessé n'est à déplorer.

Les dégâts matériels sont très importants. 16 wagons ont déraillé, la locomotive est restée sur les rails. Plusieurs wagons sont très détériorés (roues et essieux brisés), des semi-remorques se sont éventrées sur des poteaux supportant la caténaire. La voie ferrée est détruite sur près de 500 m, (caténaire arrachée, rails brisés, traverses détruites, un appareil de voie endommagé, deux poteaux caténares pliés). Aucune fuite de produit vers l'environnement n'a été détectée.

De lourdes opérations de relevage nécessitent l'utilisation d'outils spécifiques (grue Kirow). Les circulations ferroviaires sont interrompues pour plusieurs semaines. Des substitutions par la route sont organisées pour offrir des alternatives aux passagers des TER.



Vues aériennes du train déraillé – Sources :SNCF Réseau

III) L'ouverture de l'enquête

Au regard des textes européens transposés en droit français dans le Code des transports, ce déraillement ayant causé des dégâts pour un montant pouvant être évalué à plus de deux millions d'euros doit obligatoirement faire l'objet d'une enquête technique.

Cette enquête sera réalisée dans le cadre des articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-26 du Code des transports. Elle a pour seul objet de prévenir de futurs accidents et ne vise pas à déterminer des responsabilités. Elle consiste à collecter et analyser les informations utiles pour déterminer les causes 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.

Les investigations s'intéresseront aux points suivants, sans être ici exhaustif :

- les facteurs explicatifs du déraillement,
- les actions effectuées en maintenance, puis au départ du train et lors de la conduite du train,
- le comportement du train lors du déraillement.

Tout témoignage, y compris par des vidéos ou des photos de l'accident, peut être transmis au BEA-TT à l'adresse : bea-tt@transports.gouv.fr.