

**Déraillement et début d'incendie TER 849 902,
survenus le 30/05/2025,
à proximité de la gare de La Neuville-sous-Laon à Laon (02)
(heurt avec un matériel d'engin de travaux ferroviaires)**

Fiche de présentation

Localisation de l'événement et contexte

L'événement s'est produit sur la ligne n° 229 000 de La-Plaine à Hirson-et-Anor (frontière), à quelques centaines de mètres de la gare de **La Neuville-sous-Laon** dans l'Aisne. Cette ligne relie notamment Laon à Paris-Nord.

C'est une ligne non électrifiée, dont la plateforme est composée de 2 voies principales non équipées d'IPCS. Le système de cantonnement (espacement entre les trains) est réalisé par du bloc automatique à permissivité restreinte (BAPR).

Sur le lieu du déraillement, les voies ferrées sont en alignement droit.

Une opération de remplacement voie et ballast (RVB) de la voie 1 était programmée. Des travaux préparatoires pour remplacement de rails et recréation de la piste du côté de la voie à renouveler ont été exécutés entre Laon et Soissons au cours de la nuit du 29 au 30/05/2025. Ils requéraient notamment le dégagement d'obstacles tels que des rails et des traverses.

Les faits, premiers éléments recueillis

Ces travaux ont été réalisés sous couvert d'une Demande de Fermeture de Voie (DFV) concernant la Zone Élémentaire de Protection (ZEP) SL 110 accordée à 21 h 24 par l'Agent Circulation (SNCF Réseau) de Soissons, sans engagement (de Train de Travaux). La DFV a été restituée à 04 h 29 sans restriction.

Le train n° 849 902 (SNCF Voyageurs) est le premier à circuler après cette restitution. Il assure une mission de Laon (départ 05 h 41) à Paris-Nord (arrivée prévue à 07 h 08), et dessert Anizy Pinon. Il transporte vingt-cinq personnes au moment de l'accident.

Vers 05 h 45, alors qu'il circule en direction d'Anizy Pinon à la vitesse approximative de 90 km/h, le conducteur du train aperçoit au loin une zone sombre dans le ballast et constate à son approche qu'il s'agit d'un obstacle « type godet de chantier » situé au milieu de sa voie de circulation (en fait une pince à rail, d'une masse de 650 kg).

Le conducteur commande le freinage d'urgence. La collision survient aux environs du km 137,270. Le convoi s'immobilise finalement aux abords du km 136,900, soit environ 370 m plus loin, après de vives secousses à l'intérieur de la cabine (choc initial et suivants, déraillement du premier essieu). Le conducteur diffuse une annonce aux voyageurs, débloque l'ouverture des portes de la rame côté talus en vue de leur évacuation et arrête les moteurs diesels du train.

Un agent SNCF présent dans le train signale au conducteur l'ouverture sous l'effet du choc de la première porte d'accès voyageurs côté entrevoie et qu'une intense fumée s'en échappe.

L'agent de conduite part ensuite à la visite et constate que le train a déraillé. Il alerte l'Agent Circulation de Laon pour l'informer de l'accident. La circulation est interrompue sur les 2 voies.

Le TER accidenté vendredi vers 5 h 45 a été remis sur les rails dans la soirée de samedi. Les voies ont été réparées à partir du lundi suivant et remises en service le mercredi.

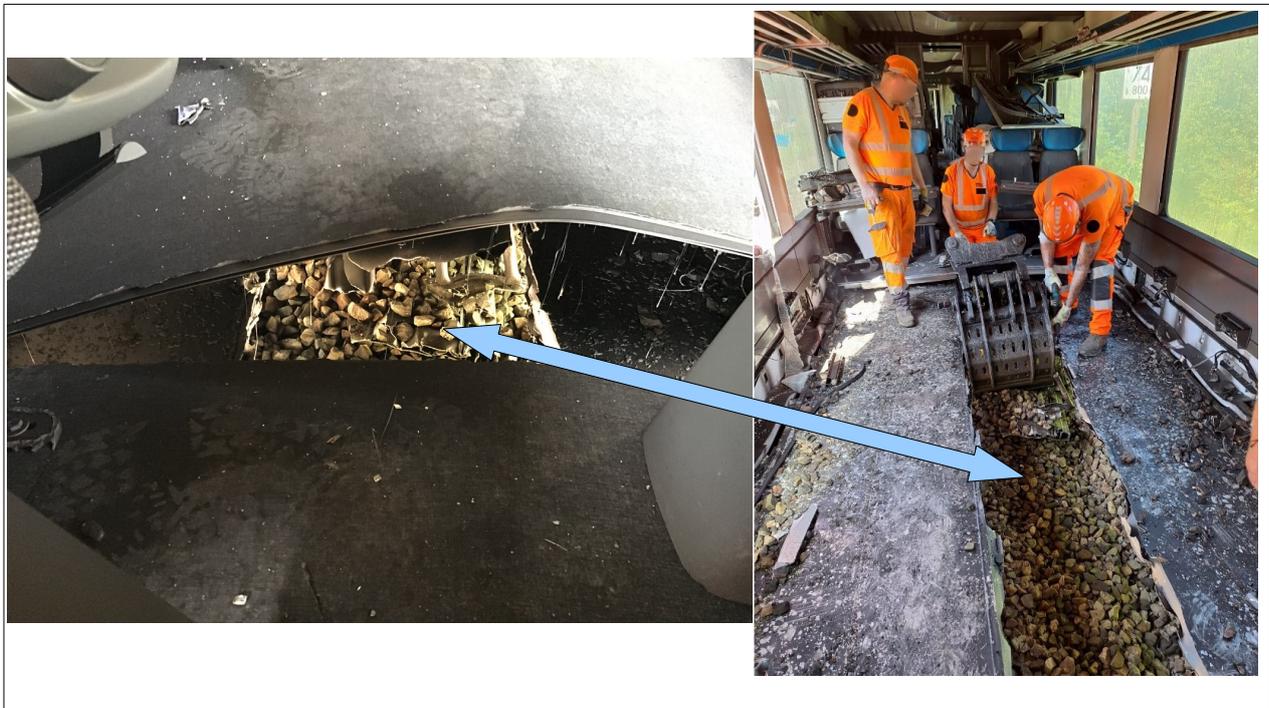


TER déraillé et arrêté sur voie 2 – Dégagement de fumées du premier élément (source : SNCF)

Constats d'après les premiers éléments recueillis

Sous l'effet du choc et au regard de l'importance du choc, le bogie de tête est sorti de son axe de rotation, les amortisseurs anti-lacet l'ont maintenu en ligne. Conséquemment au passage sous caisse de la pièce métallique :

- le réservoir de gazole a été perforé et s'est enflammé, emplissant de fumée toxique le premier élément ;
- le bogie porteur a déraillé côté entrevoie, rompant les quatre élingues de maintien ;
- le plancher du deuxième élément a été découpé par la pièce métallique, provoquant le mouvement des sièges. Ladite pièce a été retrouvée solidaire du plancher.



A gauche : Ouverture du plancher dans le deuxième élément avant dégagement des sièges
A droite : Pièce métallique immobilisée - photo prise après dégagement des sièges (source : BEA-TT)

L'ouverture de l'enquête

Les investigations porteront essentiellement sur les conditions :

- d'organisation du chantier de renouvellement de voie ;
- de réalisation des travaux préparatoires ayant nécessité de multiples changements d'agrès de la grue « rail-route » ;
- de dépose temporaire du matériel de chantier (pince de rail) dans la voie 2 alors interceptée ;
- de restitution de la fermeture de voie à la fin des travaux (le train 849 902 étant le 1er train à circuler sur cet axe est entré en collision avec le matériel oublié).

Une attention particulière sera également portée sur les enseignements pouvant être tirés du comportement du matériel roulant.

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.