

Avril 2021

**Note d'information sur l'avancement de l'enquête
relative à la collision entre un train express régional et un ensemble routier surbaissé
survenue le 16 octobre 2019 sur le passage à niveau n° 70 à Boulzicourt (08)**

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 mercredi 16 octobre 2019, à 16 h 12, le Train Express Régional n° 840 808 en provenance de Charleville-Mézières et à destination de la gare de Champagne-Ardennes TGV, percute un ensemble routier composé d'un tracteur routier et d'une semi-remorque surbaissée transportant une machine agricole, arrêté sur le passage à niveau n° 70 sur la commune de Boulzicourt. Ce PN, non inscrit au programme de sécurisation national, est équipé d'une signalisation automatique lumineuse et sonore avec deux demi-barrières. Il est en outre annoncé comme étant à franchissement difficile pour les convois à faible garde au sol par un panneau de danger de type A2a complété par l'inscription « Véhicules surbaissés attention ».

Le TER, qui circulait au moment du choc à la vitesse de 120 km/h, a déraillé mais ne s'est pas renversé. Parmi les 63 occupants du train, 11 ont été blessés légèrement.

Le conducteur du convoi exceptionnel, qui était hors de son véhicule au moment du choc, a également été légèrement blessé. Le véhicule qui accompagnait le convoi était situé quelques dizaines de mètres en aval du PN pour gérer la circulation routière arrivant en sens inverse. Son conducteur n'a pas été blessé.

Les dégâts matériels sont importants. Le tracteur routier et la semi-remorque surbaissée sont détruits. La machine transportée est intacte. Le train a subi des dégâts majeurs, notamment au niveau de la motrice de tête. L'infrastructure ferroviaire est endommagée, notamment sur le passage à niveau mais aussi sur plusieurs centaines de mètres des voies ferrées.

Les investigations ont montré que les équipements du passage à niveau avaient fonctionné correctement.

Aucun élément dans la conduite du train n'a contribué à la survenance de l'évènement.

La cause directe de l'accident est l'arrêt du convoi exceptionnel surbaissé sur le passage à niveau par son conducteur qui, constatant que la semi-remorque risquait de frotter sur le platelage, a entrepris sur les voies de rehausser la garde au sol. Une telle manœuvre avait été partiellement réalisée avant d'entrer sur le PN mais seul l'arrière du tracteur, et non la semi-remorque elle-même, avait été effectivement surélevé.

Après la collision, la perte de la radio-sol train à bord de la motrice suite à la coupure en énergie de cet équipement de sécurité n'a pas permis à l'agent de conduite de lancer l'alerte pour stopper immédiatement la circulation des trains à proximité. Toutefois, bien que blessé, cet agent a pu appliquer les consignes de sécurité et lancer l'alerte par son téléphone mobile.

Le rapport technique du BEA-TT est aujourd'hui en phase de finalisation. Il explicitera l'ensemble des facteurs pouvant être identifiés comme ayant contribué à l'accident. La consultation formelle des organismes concernés par l'accident, qui précédera la publication du rapport, est envisagée avant la fin du printemps 2021.

#

#

#