

Octobre 2021

**Note d'information sur l'avancement de l'enquête
relative au déraillement d'un train fret de transport d'eau minérale
survenu le 17 septembre 2020 à Corbonod (Ain)**

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.

Les circonstances de l'accident

Jeudi 17 septembre 2020, le train de marchandises 61534 effectue un transport d'eau minérale Evian, entre Publier dans le département de Haute-Savoie et le Royaume-Uni. Le convoi roule sous certificat de l'entreprise ferroviaire RegioRail pour une première partie de son trajet jusqu'à la gare d'Ambérieu-en-Bugey dans le département de l'Ain.

À 13 h 37, au passage de l'ancienne gare de Pyrimont-Chanay, le premier essieu du cinquième wagon du convoi déraile. Le conducteur du train est assez vite alerté du comportement anormal du convoi par un autre conducteur situé dans une locomotive de « pousse », en queue de train. Le conducteur arrête le train d'urgence. Il constate à la visite du train le déraillement ainsi qu'un départ d'incendie dans le wagon qui a déraillé. Il en alerte le gestionnaire d'infrastructure et demande les secours.



Le cinquième wagon qui a déraillé

À 14 h 23, les pompiers sont sur place et parviennent à éteindre l'incendie.

Le relevage du wagon et l'évacuation du convoi sont organisés dès le lendemain.



L'intervention des pompiers

Le bilan matériel est lourd. La voie est détruite sur 2,8 km, labourée par l'essieu après le déraillement et avant l'arrêt du train.

Le bilan humain de l'accident est d'un blessé léger, le conducteur de la locomotive de queue qui a été fortement secoué dans la cabine, la locomotive ayant roulé sur une voie endommagée à l'arrière du déraillement.

À la suite de l'accident, la circulation sur la ligne a été réduite à une seule voie, ce qui a conduit à une réduction notable du trafic de 40 trains en situation normale par jour à 14 trains. La remise en exploitation complète de la ligne s'est effectuée, après remise en état de la voie, dans les jours qui suivent.

Les premières expertises menées

Les enquêteurs techniques du BEA-TT se sont rendus sur place immédiatement après l'accident. Ils ont examiné en détail les dommages au train et à l'infrastructure. Ils ont recueilli les témoignages ou déclarations écrites des opérateurs impliqués. Ils ont rencontré les représentants du gestionnaire d'infrastructure, de l'entreprise ferroviaire, du détenteur des wagons et de l'atelier qui avait été chargé de la maintenance du wagon.

L'essieu qui a déraillé sur le 5^e wagon avait perdu sa boîte de roulement (du côté gauche dans le sens de la marche) avec fusion de la fusée. Cette boîte a été retrouvée en voie quelques kilomètres avant le déraillement. Elle présentait des traces montrant qu'elle avait subi un gradient de température très élevé.

Les pièces de l'essieu et de la boîte endommagée font actuellement l'objet d'une expertise par un laboratoire spécialisé en mécanique et métallurgie dans le cadre d'une procédure en justice auprès du tribunal de commerce de Bourg-en-Bresse. Le BEA-TT est aujourd'hui en attente du résultat de ces analyses.

Le rapport d'enquête sera publié en fonction des résultats de ces investigations. Il listera l'ensemble des causes et facteurs aggravants pouvant être identifiés comme ayant contribué à l'accident.