

Janvier 2023

Déraillement d'un train de fret en gare de Carcassonne (Aude) survenu le 23 novembre 2022

Fiche de présentation

Descriptif du train et de son parcours

Le train de marchandises SNCF Fret n° 50924 ME 120 est tracté par Fret SNCF pour le compte de son client Novatrans. L'engin moteur est la locomotive BB 26134.

Ce train est composé de 28 wagons, incluant des conteneurs de matières dangereuses, pour une longueur totale de 672 mètres et pesant 1 800 tonnes.

Ce jour-là, le vent venant du Nord-Ouest, est fort.

Plan des lignes RFN entre Perpignan et Carcassonne



Le train a déraillé sur deux wagons, le déraillement d'un des bogies a commencé à Trèbes, le train s'est arrêté à Carcassonne.

Constats sur les dégâts

Aucune victime n'est à déplorer.

Le quai qui borde de la voie 2 est partiellement arraché jusqu'au point d'immobilisation du 23^e wagon. La voie est fortement dégradée depuis Trèbes, où les premières traces de déraillement sont observables sur le cœur d'une aiguille puis des traces de roues sont visibles sur les traverses en béton. Des traces de frottement sur les soudures aluminothermie des deux files de rails sont présentes depuis la gare de Perpignan.

Les deux wagons déraillés (23^e et 24^e), positionnés en queue de train se situent à 600 mètres de la locomotive. Le 23^e wagon, un double wagon propriété de VTG, est déraillé de ses 3 bogies, avec son bogie central de travers. Ce dernier présente des signes de blocage des roues avec des méplats très importants. Sur les roues du bogie de queue, des traces de surchauffe thermique sont visibles. Le 24^e wagon est déraillé de son premier bogie.

La circulation est interrompue pendant plusieurs jours entre Narbonne et Castelnaudary sur les voies 1 et 2. Elle est rétablie partiellement à partir du 28 novembre 2022.



Quai détruit en gare de Carcassonne



Bogie central du 23^e wagon

Le déroulement avant l'accident

Le 23 novembre 2022, le train quitte le faisceau de réception / formation de Perpignan en direction de Dourges, dans le Pas-de-Calais. Il circule sur voie 2 avec 56 minutes de retard sur son horaire théorique. Les essais de frein avant le départ, l'essai de roulage au départ et l'essai dynamique de freinage une fois en ligne sont réalisés et concluants.

La vitesse limite, de 100 km/h entre Perpignan et Narbonne et de 120 km/h entre Narbonne et Carcassonne, est respectée par le conducteur.

Le train parcourt environ 115 kilomètres. Le train franchit à Gruissan un détecteur de boîte chaude hors service. Puis à Trèbes, 7 km en amont de Carcassonne, le train franchit par le talon un appareil de voie neutralisé. Puis une zone de chantier limite la vitesse à 40 km/h à la traversée de la gare de Carcassonne : pour respecter cette limitation temporaire de vitesse, le conducteur effectue un freinage en deux temps, provoquant un arrêt involontaire du train. Puis il repart.

À l'approche du train de la gare de Carcassonne, l'agent de circulation en poste dans la gare est intrigué par des informations incohérentes sur son Tableau de Contrôle Optique. Sortant observer le train à son passage, à 17 h 07, l'agent circulation constate que des wagons ont déraillé et demande par radio au conducteur du train l'arrêt d'urgence. Ce dernier s'exécute et le train s'immobilise à l'entrée du tunnel en sortie de la gare de Carcassonne.

Ouverture de l'enquête

Du fait des dégâts très importants sur l'infrastructure et les wagons, cet accident entre dans la catégorie des accidents « graves » devant obligatoirement faire l'objet d'une enquête technique du BEA-TT.

L'enquête sera réalisée dans le cadre des articles L.1621-1 à 1622-2 et R.1621-1 à 1621-26 du Code des transports. Elle ne vise pas à déterminer des responsabilités. Elle vise à collecter et analyser les informations utiles pour déterminer les causes exactes 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.