

## 13 – La vie du rail &amp; du transport

Posté le : 16/05/2002

Par: R &amp; G. Claraco

Catégorie :

## Toulouse – Latour de Carol, un accident, des interrogations

## Toulouse - Latour-de-Carol. Un accident, des interrogations

Embarrassant, l'accident du TER Toulouse Latour-de-Carol. L'état de la voie est-il en cause ? Une enquête est en cours.

C'est un déraillement de train régional qui est passé presque inaperçu, le samedi 26 janvier, sur la ligne à voie unique Toulouse - Latour-de-Carol, petit axe régional qui a aussi une vocation internationale: c'est en effet l'une des trois liaisons ferroviaires entre la France et l'Espagne.

Ce jour-là, vers 12 h 20, la locomotive de type BB 8500 de la rame réversible TER 87297 venant de Toulouse est sortie des rails à hauteur de Mérens, sur un viaduc, peu après Avèzes-Thermes. L'accident est assez spectaculaire car la locomotive, en pouce et progressant aux alentours de 50-55 km/h, a écarté les rails sur son passage, brisant les traverses en bois et heurtant légèrement le parapet du pont. La première voiture de la rame RRR Inos s'est trouvée déportée sur le côté du pont et l'une des portes a été arrachée. Le train de secours arrivé plus tard pour dégrader l'ensemble est également sorti des rails, comme le confirme la SNCF qui a fermé la ligne pendant environ trois jours.

L'accident a fait l'objet de quelques lignes dans *La Dépêche*, mais a été beaucoup plus développé, photos à l'appui, dans *Le Parisien*, un petit hebdomadaire antigéistes.

A vrai dire, si aucun des quelque 90 voyageurs n'a été blessé, cet incident ferroviaire, qui aurait pu être plus grave, est des plus embarrassants. Car il aurait, semble-t-il, pu être évité: le propriétaire du réseau, RFF, et le gestionnaire délégué, la SNCF, avaient été avertis plus d'un mois avant l'accident du mauvais état de la voie.



Sur cette photo, prise le 17 décembre par les experts indépendants vers Latour, on aperçoit distinctement que le coussinet maintenant le rail a glissé. A d'autres endroits de la voie ces coussinets avaient carrément sauté. La SNCF et RFF ont aussitôt été prévenus.



A hauteur de Mérens, peu après Avèzes-Thermes, le 26 janvier, la première voiture de la rame s'est déportée sur le côté du pont et l'une des portes a été arrachée.



Ce sont deux experts ferroviaires, Robert Claraco et Hugues Romain, qui, le 18 décembre, ont tiré la sonnette d'alarme sur certains défauts de la voie. La veille, ils se trouvaient sur la ligne pour un projet d'étude de desserte et ont constaté, à hauteur de Latour, un « manque d'ancrage de la voie ». Surtout, affirmèrent-ils, « la majorité des défauts étaient connus et signalés par de nombreux points de peinture blanche, signes de repérage des techniciens en charge de l'infrastructure ». Robert Claraco insiste sur le fait qu'« il paraît normal de signaler tout ce qui peut éviter un accident ».

Joignant des photos prouvant qu'un nombre important de coussinets maintenant les rails avaient sauté, ils adressent un e-mail à un élu régional et au président de Réseau ferré de France, Claude Martinand, tout en précisant qu'un chef de district a consolidé les ancrages sur la section visée. Malgré ce type d'alerte atypique, comme le qualifie RFF, celui-ci attire l'attention de la SNCF qui, à son tour, sollicite la direction de Toulouse. Embarras chez l'exploitant et le gestionnaire de l'infrastructure. Si l'utilisation d'une rame RRR en pouce plutôt qu'une rame Corail tracée – et un éventuel dépassement de vitesse – peut

expliquer en partie le déraillement, l'état de l'infrastructure ne peut être totalement écarté. Quot qu'il en soit, une enquête est en cours et la circulation de rame RRR a été supprimée.

Ce que n'accepte pas Jacques Poujot, le responsable du pôle Maintenance à Toulouse, qui condamne l'intervention « du cabinet d'experts, lequel, selon lui, juge à priori de l'état de la voie. Le responsable en charge de la voie conteste que l'infrastructure puisse être à l'origine du déraillement, malgré les documents photographiques assez explicites. « Nous avons envoyé un rapport à la direction de la SNCF pour signaler qu'au niveau de la maintenance, tout était dans les normes, explique-t-il, c'est un problème d'inscription dans la voie. Celle-ci est très sollicitée par les machines. Les tire-fonds étaient très forts mais ont cassé. Mais il est vrai que les rails à double champignon ne sont peut-être plus très adaptés ». Le déraillement de Mérens n'arrive pourtant le malaise de certains cheminots depuis la séparation de la gestion de l'infrastructure de celle de l'exploitation. Si les agents de la SNCF sont effectivement sur le terrain les seuls à être quotidiennement en contact avec les voies qu'ils entretiennent, leur donateur d'ordre n'est plus la SNCF mais, indirectement, RFF. Et malgré les quelque 270 millions d'euros injectés par RFF dans la régénération des voies, certains pensent que le réseau est moins bien entretenu et la sécurité plus floue que du temps de la SNCF intégrée. On comprend, que, dans ce contexte, celui qui joue les poids à gratter, en l'occurrence le cabinet d'experts, ne soit pas en odeur de sainteté. Comme le disait récemment Claude Martinand : « Celui qui dit la vérité sera justifié ».

Marc FRESOZ

**RAIL**  
Voyageurs  
Frete  
Infrastructure  
Entreprises  
Europe

**L'Île-de-France acquiert dix rames Z 2N**  
145 millions d'euros, c'est le montant de la troisième et dernière tranche du financement pour la modernisation du matériel SNCF, votée le 7 février par le conseil régional d'Île-de-France. Outre la rénovation des dernières rames du programme en cours, ce financement va permettre d'acquérir 10 rames automatiques Z 2N (Z 20900 à deux niveaux), soit 40 voitures qui seront livrées fin 2003. Cette commande vient en complément de celle des 44 Z 2N dont les livraisons, en cours, devaient s'achever en mars 2003. A terme, 243 Z 2N devaient être en service en Île-de-France. Pour la région, « cet achat de rames neuves est primordial. En effet, ce sont autant de matériels qui ne seront pas soustraits, par une immobilisation dans les ateliers, à la circulation habituelle et quotidienne. Elles permettront ainsi de maintenir le trafic habituel des trains ». Ces nouvelles rames seront en particulier utilisées pour la desserte de l'Exposition internationale de 2004, qui se tiendra à Dugny.

R. G.

● La Vie du Rail - 13 février 2002

La Vie du Rail - 13 février 2002 ● 9