

Déraillement d'un train express régional à proximité du passage à niveau n° 33 survenu le 11 septembre 2026 à Cléon (76)

Fiche de présentation

I) Localisation de l'événement

L'événement s'est produit sur la voie 2 reliant les gares de Oissel à Elbeuf St-Aubin sur la ligne ferroviaire n°372 000 reliant Serquigny à Oissel.

Le point d'arrêt du train est situé sur la commune de Cléon en Seine-Maritime (76).

Le Gestionnaire d'Infrastructure est SNCF Réseau, le train express régional est opéré par l'Entreprise Ferroviaire SNCF Voyageurs pour le compte de la Région Normandie, autorité organisatrice des mobilités.

La ligne est à double voie et équipée, dans le secteur du déraillement, du système de radio sol-train de type GSM-R. La régulation est assurée par le centre opérationnel de la gestion de la circulation (COGC) de SNCF Réseau situé à Rouen. La ligne est électrifiée en 25 000 Volts 50 Hz d'Elbeuf-Saint-Aubin à Rouen. La gestion de l'alimentation électrique des caténaires est assurée par le régulateur sous-station de Pont-Cardinet, à Paris.

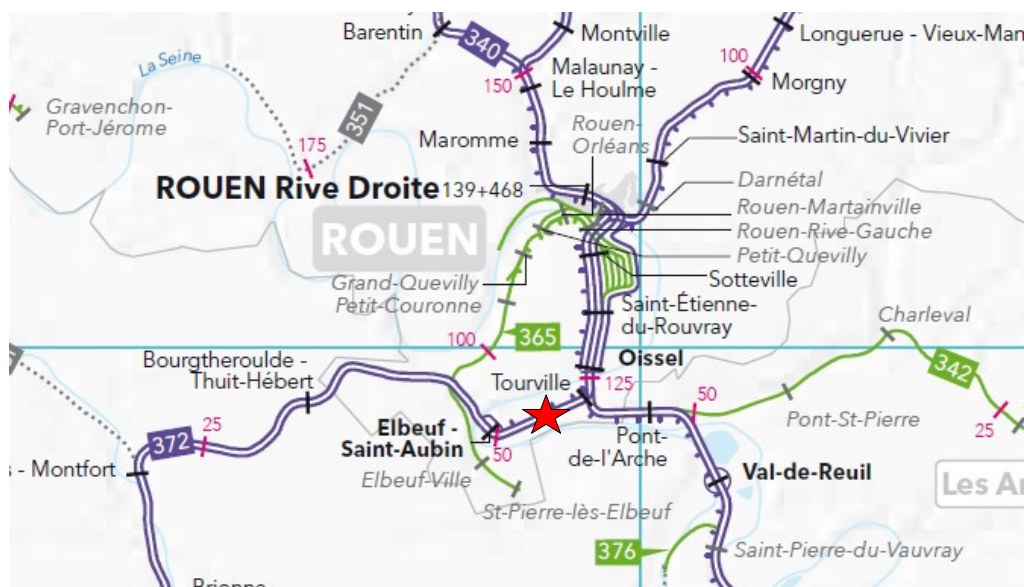


Schéma de situation.

Source : carte réseau SNCF, légende BEA-TT

II) Les faits, d'après les premiers éléments recueillis

Les enquêteurs se sont rendus sur les lieux, où ils ont recueilli les premiers témoignages et pris connaissance des premiers documents disponibles.

Au stade initial de l'enquête, les éléments recueillis permettent de décrire les faits suivants, sous réserve des investigations complémentaires en cours :

Le train n° 852 086, d'origine Rouen Rive Droite et à destination de Caen est composé de deux éléments automoteurs grande capacité de type X76500.

Chaque élément comporte 3 voitures.



Engin moteur de la série X76500, source SNCF

Le vendredi 11 septembre 2026 le régulateur de la ligne organise, en gare de Oissel, le dépassement d'un train en retard par le train express régional n° 852 086. Ce dernier circule sur la voie 2, où la vitesse limite est de 140 km/h. Un agent du service commercial train (ou contrôleur) chargé de la sécurité, de l'accueil et de l'information des voyageurs et du contrôle des titres de transport est à bord du train.

Vers 19 h 25, à l'approche du passage à niveau n° 33, le conducteur du train n° 852 086 observe la présence d'un rail situé sur l'une des files de rail de sa voie. Alors que son train circule à la vitesse limite de la ligne, le conducteur déclenche le freinage d'urgence.

Le train heurte le rail à une vitesse encore proche de la vitesse de ligne. Il déraile en partie et une rupture d'attelage se produit au niveau de la première rame, entre la motrice de tête et la caisse intermédiaire. La motrice de tête heurte plusieurs éléments de l'infrastructure avant de s'immobiliser en contrebas de la voie, retenue par des arbres. Les autres éléments du train demeurent en alignement.

Le conducteur est blessé. Les moyens d'alerte depuis la cabine de conduite sont inutilisables. Il avise son gestionnaire de l'événement au moyen de son téléphone portable, afin d'obtenir l'arrêt des autres trains circulant sur la ligne. Avec le contrôleur du train, il porte assistance aux voyageurs jusqu'à l'arrivée des secours, puis il se met à la disposition des enquêteurs de la Police nationale. Il est ensuite conduit à l'hôpital.

Parallèlement, le CODIS76 (centre opérationnel départemental d'incendie et de secours) est avisé de l'événement par un voyageur. Il en informe aussitôt le centre opérationnel de gestion des circulations de SNCF Réseau, situé à proximité de la gare de Rouen Rive Droite et déclenche l'intervention des services de secours et de police. Des mesures sont prises par les agents de SNCF Réseau pour arrêter et retenir les trains se dirigeant vers la zone.

Le centre opérationnel de gestion des circulations de SNCF Réseau et la direction TER Normandie de SNCF Voyageurs déclenchent l'intervention des agents pour la gestion de l'accident sur le site. Les astreintes de SNCF Réseau et de SNCF Voyageurs engagent leurs premières investigations internes. Un représentant du parquet se rend sur place. Le bilan humain, communiqué par le Parquet, est de 43 blessés légers et d'un blessé grave.



Photo de la partie du train restée sur l'infrastructure ferroviaire, au premier plan l'arrière du train
Source : BEA-TT



Photo des traces de déraillement du train à partir du point d'impact
Source BEA-TT

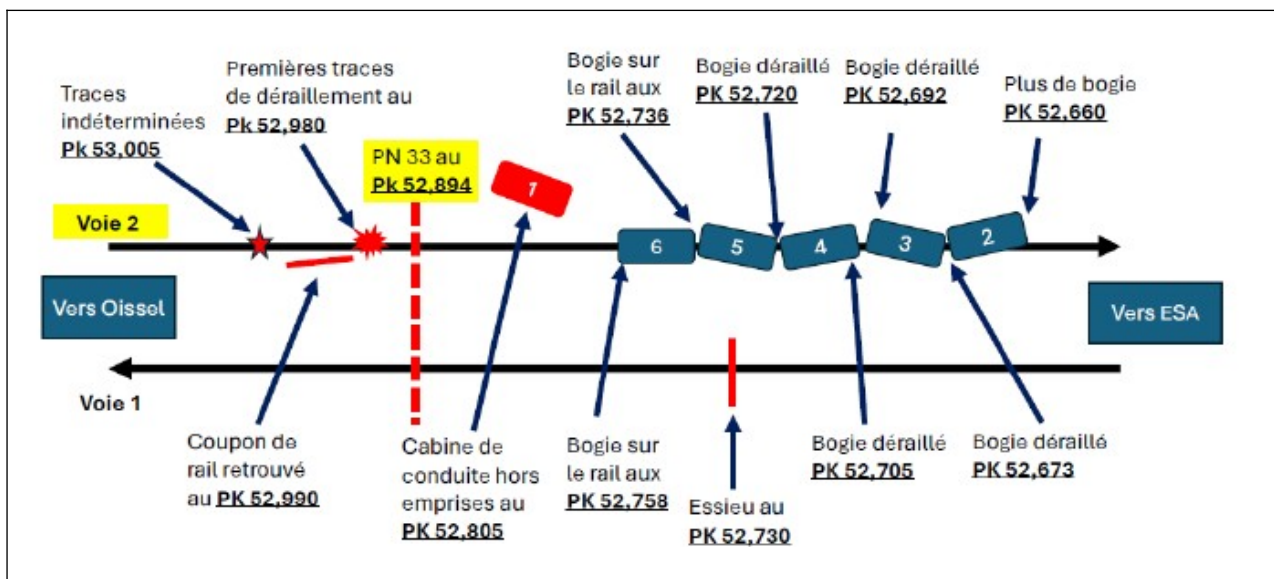


Schéma de l'évènement
source SNCF Réseau, légende BEA-TT

III) L'ouverture de l'enquête

Les investigations du BEA-TT porteront notamment sur :

- le déroulement du déraillement ;
- la présence sur la plateforme ferroviaire et la gestion des matériaux issus de travaux ;
- les alertes et les mesures d'urgence mises en œuvre ;
- le traitement de l'événement par SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

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. Son but est de formuler des recommandations de sécurité visant à réduire le risque de répétition d'accident analogue.

Par construction, les recommandations s'adressent à des acteurs en capacité de leur donner des suites utiles. Au cas où l'enquête judiciaire révélerait que les causes de cet événement impliquent des acteurs ne répondant pas à cette condition, le BEA-TT réexaminerait les suites à donner à cette enquête.

Recherche des témoignages

Tout témoignage, y compris par des vidéos ou des photos de l'accident, peut être transmis au BEA-TT en cliquant sur [contact](#) sur cette fiche et en haut à droite de la page d'accueil du site internet.

Si les fichiers ont une taille supérieure à 5 Mo, nous vous remercions de nous laisser vos coordonnées par le même moyen, nous vous recontacterons.