

Vid en tågolycka den 10:e mars 2001, spårade tre järnvägsvagnar ur. Vagn A bestod av två tankar med 2x22 ton (fyllnadsgrad cirka 85%) vätefluorid. Vagn B bestod av en tank med 50 ton (fyllnadsgrad 85%) vätefluorid. Vagn C transporterade styckegods. Klockan 11.11 fick larmcentralen för regionen Aude larmet. Klockan 11.15 rullade en släckbil och ett kemfordon med befäl ut till olycksplatsen. Klockan 11.19 anlände räddningsfordonen till olycksplatsen. De berörda vagnarna låg på sidan, varav en låg an mot en vagn på ett angränsande spår. Inget läckage av vätefluorid kunde urskiljas. Ett riskområde på 50 meters radie upprättades och de angränsande järnvägslinjerna stängdes av. Efter överväganden beslöt man att inriktningen på insatsen skulle vara att lyfta vagnarna samt säkerställa säkerheten på platsen. En tom vagn som inte spårat ur, kördes från platsen. En ingenjör från det mottagande företaget, anlände till olycksplatsen klockan 12.09. Det regionala ledningscentrat i Valabre underrättades om olyckan. Klockan 12.40 åkte samtliga räddningstjänstresurser från olycksplatsen. Ansvar för övervakningen av olycksplatsen gick då över till SNCF (franska järnvägsbolaget). Ett arbetsmöte ägde rum, under ledning av regionen Aude:s ledning. Bärningsoperationen innebär en risk för läckage. Visserligen var sannolikheten för ett läckage liten, men konsekvenserna skulle bli allvarliga. Med hjälp utav CANUTEC ERGO kom man fram till följande riskområden vid ett läckage: 125 meters radie runt läckaget, 1100 meter i vindriktningen under dagtid och 2900 meter i vindriktningen under nattetid. I och med detta skulle förutom personal på platsen även boende i närheten och folk vid järnvägsstationen drabbas vid ett läckage. Simulationer genomfördes med hjälp av datorprogrammet "Caméo". Man beslöt sig för att jobba med en vagn i taget: lyft, sätta tillbaka på räls och transport till det mottagande företaget. Vid ett möte den 4:e april beslöt ledningen i Aude att bärningsarbetet skulle inledas. Man skulle då börja med vagn C, därefter vagn A och avslutningsvis vagn B. Under hela operationen följde man väderprognoserna, för att undvika att riskmomenten utfördes då dessa skulle få allvarliga följder vid ett eventuellt utsläpp. Natten innan bärningen upprättades bland annat en fältstab vid platsen och regionen upprättade också en stab. SNCF hade då fått fram alla nödvändiga bärningsresurser. Klockan 08.45 (bärningsdagen) hade all befolkning inom riskområdet evakuerats. Klockan 09.00 påbörjades bärningen. Bärningsoperationen avbröts tillfälligt vid lunchtid eftersom väderförhållandena bedömdes vara ogynnsamma vid ett eventuellt läckage. Klockan 22.00 samma dag var bärningsarbetet avslutat.