



Rapport sommaire

Le présent accident ou incident grave a fait l'objet d'une enquête sommaire conformément à l'art. 45 de l'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT). Ce rapport a été établi dans le but de tirer un enseignement du présent incident.

Événement : Déraillement à la gare de Lausanne Triage
Type événement : Dérive d'un véhicule
Lieu, date et heure : Lausanne Triage (VD), 22 juillet 2015, 01 h 30
N° reg. : 2015072201
Moyen de transport: Chemin de fer

Entreprise impliquée :

Entreprise de transport : CFF Cargo SA
Entreprise d'infrastructure : CFF Infrastructure SA
Autres entreprises : Aucune

Personnes impliquées :

Équipe de manoeuvre, CFF Cargo SA
Chef-circulation, CFF SA, Infrastructure
Aiguilleur, CFF SA, Infrastructure
Sabotier, CFF SA, Infrastructure

Véhicules impliqués :

Rame composée de quatre wagons-citernes (type Zans);
position dans le sens de la marche:

1. Wagon 3385 7836 955-9 – déraillement total
2. Wagon 3385 7836 960-9 – déraillement du premier bogie
3. Wagon 3385 7836 810-6 – aucun déraillement
4. Wagon 3385 7836 956-7 – aucun déraillement

Dommmages :

Humain : Aucun
Véhicules : Deux wagons ont été endommagés suite au déraillement
Infrastructure : Un butoir et un boîtier de dérivation ont été détruits; un moteur d'aiguillage et un conduit de câbles ont été endommagés
Tiers : Aucun

Déroulement

Lors de la distribution des wagons du train 60584 au niveau de la bosse de débranchement dans le faisceau F, il n'a pas été possible d'arrêter une rame de wagons sur la voie de destination F51. La rame se composait de quatre wagons-citernes contenant du kérosène (numéro de danger: 30, numéro ONU: 1863). Les wagons ont continué de rouler sur 500 m environ. Sur la voie P4, les wagons ont heurté le butoir et l'ont démoli. La rame s'est finalement arrêtée dans le lit de ballast contigu, le premier wagon ayant déraillé avec les quatre essieux et le deuxième avec le bogie avant. Le choc et le déraillement ont entraîné des dégâts matériels considérables aux wagons-citernes et à l'infrastructure. Il n'y a pas eu de fuite de kérosène, ni de blessé.

Conclusion

L'analyse de l'enregistreur de vitesse montre que la rame, après l'activation des freins de voie, circulait à une vitesse de 3,5 m/s. La vitesse maximale autorisée sur ce tronçon est de 3,6 m/s. Deux sabots d'arrêt jaunes ont été posés pour arrêter les wagons. Pour des raisons inconnues, ils ont été éjectés par les wagons qui roulaient. La fermeture de toutes les voies du faisceau F est sécurisée côté Genève par deux sabots de sécurité (sabots rouges). Or, ces sabots manquaient sur la voie F51, n'ayant vraisemblablement pas été remis à leur place après la sortie d'un train précédent.

L'événement a été analysé à l'interne par les entreprises impliquées (CFF Cargo et CFF Infrastructure). En conséquence, le processus correspondant intitulé « Protection contre la dérive de wagons » a été précisé et les responsabilités ont été mieux délimitées. Les collaborateurs ont été sensibilisés à l'aide d'une circulaire concernant ce processus et sa mise en oeuvre correcte.

Le SESE estime que les mesures mises en oeuvre depuis l'incident ont atteint leur objectif. Les adaptations apportées au processus « Protection contre la dérive de wagons » permettent d'améliorer la sécurité. Conformément à l'art. 29, al.1 de l'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incidents dans le domaine des transports (OEIT) en relation avec l'art. 45 OEIT, le SESE renonce donc à poursuivre ses investigations et clôt l'enquête avec ce rapport sommaire.

Berne, le 9 décembre 2015

Service suisse d'enquête de sécurité

