



Communiqué de presse

Date : 2 juin 2025

Vidéo reconstituant l'accident : [Fichier MP4 \(384 MB\)](#)

Rapport final du SESE sur le déraillement d'un train de marchandises dans le tunnel de base du Saint-Gothard

Le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) a publié son rapport final sur le déraillement d'un train de marchandises dans le tunnel de base du Saint-Gothard en août 2023. La cause de l'accident était une rupture d'une roue. Comme le constate le SESE, les caractéristiques de fissure sur les roues du train de marchandises concerné sont un phénomène systématique. Afin d'éviter des incidents similaires à l'avenir, le SESE adresse des recommandations de sécurité à l'Agence ferroviaire de l'Union européenne (ERA) et à l'Office fédéral des transports (OFT).

Le 10 août 2023, le train de marchandises 45016 de CFF Cargo, composé de deux locomotives et de 30 wagons de marchandises de types et de propriétaires différents, circulait de Chiasso vers Bâle. Dix kilomètres après l'entrée dans le tunnel de base du Saint-Gothard (GBT), un fragment de la roue droite du premier essieu du onzième wagon s'est brisé. D'autres fragments se sont détachés, si bien que l'essieu a finalement perdu son guidage et déraillé. Le train a continué, sur environ sept kilomètres jusqu'à la station multifonction de Faido, où les entraînements d'aiguilles ont été détruits au niveau de la diagonale d'échange en direction de l'autre tunnel.

La première partie des wagons de marchandises a passé l'aiguille encore en position droite. La partie arrière a été dirigée sur la diagonale d'échange en direction du tube Est du tunnel. Cela a entraîné un déraillement et une collision avec la paroi transversale entre les tunnels.

Les dommages à l'infrastructure et au matériel roulant ont été considérables. Personne n'a été blessé.



La cause

Selon le rapport final du SESE, le déraillement du train de marchandises dans le GBT était dû à la rupture de la roue droite du premier essieu du wagon 11. Une surcharge thermique de la bande de roulement a entraîné des fissures de fatigue. Celles-ci ont continué à se développer dans le voile de roue jusqu'à la rupture de celle-ci.

La conception des aiguilles a également eu une influence sur les dommages : Sur les aiguilles de type Hydrostar installées dans la station multifonction de Faido, les éléments d'entraînement et de verrouillage sont installés en-dessus des traverses. Ceux-ci ont été détruits par l'essieu du wagon 11 qui était suspendu transversalement sous le wagon. L'aiguille s'est alors retrouvée dans une position indéfinie, de sorte que le wagon 14 a déraillé et que tous les wagons suivants ont été dirigés vers la diagonale d'échange en direction de l'autre tunnel.

Recommandations de sécurité et avis de sécurité

Dans son rapport final, le SESE émet quatre recommandations de sécurité et un avis de sécurité.

Trois des recommandations en matière de sécurité s'adressent à l'Agence ferroviaire de l'Union européenne (ERA) : Premièrement, les réglementations existantes visant à augmenter le diamètre actuellement en vigueur des roues doivent être étendues à tous les types d'essieux équipés de semelles de frein en matériau composite. Deuxièmement, les critères des prescriptions de maintenance pour ces essieux doivent être adaptés, notamment en ce qui concerne les intervalles de maintenance et les méthodes de contrôle. Troisièmement, une étude doit examiner l'influence des semelles de frein en matériau composite sur la charge thermique des roues.

La quatrième recommandation de sécurité s'adresse à l'Office fédéral des transports (OFT) et concerne les aiguilles équipées de dispositifs verrouillage situés en-dessus des traverses. Le SESE recommande d'évaluer le risque d'endommagement mécanique de ces dispositifs et si nécessaire de le réduire.

L'avis de sécurité, qui s'adresse à CFF Cargo, concerne la traçabilité lors du contrôle technique des trains.

Contact/Renseignements :
Service suisse d'enquête de sécurité SESE
info@sust.admin.ch
www.sese.admin.ch