



Communiqué de presse

Date 19 septembre 2019

Rapports finaux du SESE sur les déraillements ayant eu lieu à Lucerne et à Bâle

Le 22 mars 2017, à 13 h 57, deux voitures intermédiaires d'un train Eurocity ont déraillé à la sortie de la gare de Lucerne. Le 29 novembre 2017, à 16 h 59, trois voitures intermédiaires d'un train ICE ont déraillé à l'entrée de la gare CFF de Bâle. Deux rapports finaux décrivent les causes de ces déraillements et formulent des recommandations à l'intention de l'autorité de surveillance, l'Office fédéral des transports (OFT).

Le déraillement d'un train Eurocity, le 22 mars 2017, à Lucerne et celui d'un ICE, le 29 novembre 2017, à la gare CFF de Bâle ont eu lieu au niveau d'une aiguille à double jonction dont la lame est déjà en courbe. De telles aiguilles à double jonction dont la lame est déjà en courbe ont pour principale caractéristique que le rayon de courbure commence déjà avant la lame d'aiguille. Au fil des enquêtes, il est apparu que, dans les deux cas de figure, le déroulement de l'accident et ses causes étaient très similaires.

Dans les deux accidents, l'interaction de plusieurs facteurs a fait en sorte que le boudin d'une roue, qui assure le guidage, est monté sur le rail dans la zone de la lame d'aiguille et a ensuite déraillé. Les facteurs suivants, qui tous respectaient les tolérances standard en vigueur, ont eu une influence décisive sur le déroulement des accidents :

- Ecart important (mesure de décollement) entre la lame d'aiguille et le rail de contre-aiguille, contre lequel la lame d'aiguille s'appuie normalement;
- Basculement du rail de contre-aiguille;
- Forme de l'usure du boudin de la roue déraillée;
- Lubrification insuffisante entre le flanc du boudin et le flanc du champignon du rail;

Sur la base des conclusions des enquêtes, le SESE formule les deux recommandations de sécurité suivantes à l'intention de l'OFT :

- L'OFT devrait examiner des mesures et prescriptions concernant la mesure de décollement entre le rail de contre-aiguille et la lame d'aiguille et s'assurer que lors du passage du train que celui-ci soit le plus réduit possible pour ne pas être à l'origine d'un état critique en matière de déraillement.
- L'OFT devrait examiner des mesures et prescriptions garantissant que la lubrification du flanc du champignon du rail soit assurée à tout moment dans les zones où la géométrie de la voie est exigeante du point de vue de la dynamique de roulement.

Il est notifié aux gestionnaires de l'infrastructure qu'après l'installation des nouvelles lames d'aiguille, une première couche de lubrifiant devrait être appliquée manuellement sur la lame d'aiguille jusqu'à ce qu'un film de graisse suffisamment important puisse passer des boudins de roue sur la lame d'aiguille.

Renseignements :

Christoph Kupper et Philippe Thürler, SESE sont à votre disposition pour répondre aux questions (058 466 33 00, info@sust.admin.ch)

Pour visualiser le déroulement du déraillement les deux vidéos suivantes sont mises à disposition :

[Video Weichenfahrt](#)

[Video Simulation](#)