



Les autorités fédérales de la Confédération suisse

Collision de deux trains voyageurs le 29 juillet 2013 à Granges-Marnand: départ avec signal de sortie de groupe à l'arrêt

Bern, 15.08.2013 - L'enquête menée à ce jour par le Service d'enquête suisse sur les accidents SESA a démontré que la collision est survenue du fait que le train 12976 est parti, alors que le signal de sortie de groupe montrait "arrêt".

Le train régional 12976 circulait de Payerne en direction de Moudon. Il avait un arrêt prescrit avec service voyageurs sur la voie 1, à Granges-Marnand. Le signal de sortie de groupe B montrait "arrêt".

Le train régio-express 4049 circulait de Moudon en direction de Payerne. L'itinéraire était établi pour un passage sans arrêt par la voie 2. Aussi bien le signal d'entrée que le signal de sortie présentaient "voie libre".

Le train 12976 est parti alors que le signal de sortie de groupe B montrait encore "arrêt". À ce moment, le train 4049 qui arrivait en sens inverse, avait réduit sa vitesse à 55 km/h et déjà franchi le signal d'entrée A. La visibilité des deux mécaniciens au lieu de l'accident était diminuée par des wagons marchandise garés sur le côté intérieur d'une courbe. Lorsque les deux mécaniciens ont réalisé l'imminence de la collision, ils ont tous deux déclenché le freinage d'urgence. Malgré cela, la collision n'a pas pu être évitée. Elle s'est produite à 18h44.

À ce jour, le Service d'enquête suisse sur les accidents SESA a mené l'enquête dans les domaines suivants:

1 Installations de sécurité et poste d'enclenchement

Les installations de sécurité étaient dans un état normal. Au moment de la collision, aucune intervention d'entretien n'était en cours.

2 Circulation des trains

La ligne à simple voie Moudon - Lucens - Granges-Marnand est équipée d'un bloc de ligne automatique. En gare de Granges-Marnand, un itinéraire avait été établi pour le franchissement sans arrêt du train 4049 par la voie 2. Aucun itinéraire n'avait été établi pour le train 12976 sur la voie 1. La sortie du train 12976 était prévue après le passage du train 4049.

3 Infrastructure

Les installations de voie étaient en bon état, exception faite des dégâts causés par la collision.

4 Lieu de l'accident

La collision s'est produite sur l'aiguille 1 côté Moudon. Le signal de sortie de groupe se trouve 16 m plus loin côté Moudon. Lors de la collision, un attelage du train 4049 s'est détélé et le train s'est scindé en deux. Par la violence du choc, une voiture et l'automotrice ont été projetées en arrière sur une distance de 57 m.

5 Horaire

Les deux trains circulaient à l'heure.

6 Données tachygraphiques

L'analyse des données tachygraphiques des deux trains a fourni les résultats suivants:

- Le frein d'urgence du train 12976 a été déclenché à 69 km/h. La collision s'est produite 84 m après le déclenchement du frein d'urgence à la vitesse de 60 km/h.
- Le train 4049 n'a pas dépassé la vitesse limite autorisée sur le tronçon considéré. Le frein d'urgence a été déclenché à 55 km/h. La collision s'est produite 40 m après le déclenchement du frein d'urgence à la vitesse de 45 km/h.

7 Véhicules ferroviaires

Lors du contrôle visuel des véhicules sur le lieu de l'accident, aucune irrégularité n'a été

constatée, à l'exception des dégâts engendrés par la collision. Aucun indice ne laisse présumer une quelconque défectuosité antérieure.

8 Concordance des données et des traces

La comparaison de toutes les informations disponibles (données du poste d'enclenchement, données tachygraphiques, traces/talonnage de l'aiguille 3) sont concordantes:

- Pour le train 12976, aucun itinéraire n'était établi.
- Le train 4049 circulait normalement avec le signal d'entrée à voie libre.

Investigations complémentaires et recommandations de sécurité

Lors de la suite de l'enquête, tous les aspects d'exploitation, humain et systémiques à caractère significatif de l'accident seront analysés. Là, où un déficit de sécurité sera constaté, le Service d'enquête suisse sur les accidents émettra des recommandations dans le but d'améliorer la sécurité. Une fois l'enquête terminée, le rapport final sera publié sur la page internet du SESA.

Adresse pour l'envoi de questions:

Walter Kobelt, chef du domaine rail et navigation, +41 79 456 66 52, +41 31 323 74 88

Auteur:

Service d'enquête suisse sur les accidents SESA, Domaine transports publics

Internet: <http://www.sust.admin.ch/fr/index.htm>⁽¹⁾

Données en annexe:

[Plan de situation après l'accident \(pdf, 92kb\)](#)⁽²⁾ 

Tous les liens de cette(s) page(s)

1. <http://www.sust.admin.ch/fr/index.htm>
2. <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/31610.pdf>

Les autorités fédérales de la Confédération suisse

info@bk.admin.ch | [Informations juridiques](#)

<http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr>