

Après plusieurs déraillements, les CFF prennent des mesures pour les appareils de voie en gare.

Communiqué de presse, 01.02.2018

En 2017, trois trains de voyageurs ont déraillé sur des aiguilles en gare sur le réseau des CFF. Bien que les enquêtes ne soient pas encore terminées, les CFF ont d'ores et déjà pris des mesures pour améliorer la sécurité. À l'avenir, ils surveilleront les aiguilles en gare à l'aide de véhicules de mesure qui leur permettront de mieux contrôler l'état et l'usure. En raison des similitudes entre les déraillements de Lucerne et de Bâle, les CFF procéderont d'ici fin mars 2018 au remplacement des appareils de calage des lames d'aiguilles concernés et prévoient de remplacer les aiguilles complètes d'ici la fin 2019.

Jeudi 1er février à Bâle, les CFF ont présenté à la presse l'avancement des enquêtes portant sur les trois déraillements de trains de voyageurs survenus l'an dernier sur des aiguilles en gare:

- Le 22 mars, un train EuroCity de Trenitalia a déraillé en gare de Lucerne.
- Une semaine plus tard, un RER du BLS est sorti des rails en quittant la gare de Berne.
- Le 29 novembre, un ICE de la Deutsche Bahn a déraillé à Bâle.

Type d'aiguille identique à Lucerne et à Bâle.

Les enquêtes du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) mandaté par la Confédération ne sont pas encore terminées. Seule la cause du déraillement survenu à Berne le 29 mars est connue: une rupture de fatigue des lames d'aiguilles. Bien que les causes des déraillements de Lucerne et de Bâle n'aient pas encore été déterminées, les CFF ont pu élaborer quelques hypothèses et définir des mesures.

Les déraillements de Lucerne et de Bâle se sont produits sur le même type d'appareils de voie, très complexe à mettre en place au niveau technique en raison de la place limitée. En l'état actuel des connaissances, les CFF partent du principe que ce type d'aiguille particulier est l'un des nombreux facteurs qui ont contribué aux deux déraillements. En Suisse, il existe quatre aiguilles de ce type (deux à Bâle et deux à Lucerne), qui sont régulièrement franchies par des trains de voyageurs dans des positions similaires.

Les CFF misent sur une surveillance mécanique et des mesures de transformation des installations.

Au premier semestre 2017 déjà, suite aux déraillements, les CFF ont commencé à examiner comment ils pourraient améliorer la sécurité des aiguilles en gare et mieux contrôler leur état ainsi que leur degré d'usure. Les CFF innovent dans le domaine de la surveillance de ces aiguilles en recourant de plus en plus à des machines. Cette méthode est déjà couramment employée pour les aiguilles en pleine voie, en raison de la plus grande sollicitation liée aux vitesses élevées. Les CFF sont désormais l'une des premières entreprises ferroviaires d'Europe à surveiller même les aiguilles en gare les plus sollicitées à l'aide de véhicules de mesure.

En outre, les CFF ont prévu de remplacer les appareils de calage des lames par un modèle plus moderne pour les quatre aiguilles situées dans des installations présentant une configuration complexe. L'appareil de calage maintient la partie mobile de l'aiguille dans la bonne position lors du passage d'un train. Le remplacement des appareils de calage de ces quatre aiguilles régulièrement franchies par des trains de voyageurs aura lieu d'ici à la fin mars 2018. Pour les 45 autres aiguilles de ce type utilisées aux CFF, le remplacement se fera d'ici à la mi-2019. Les CFF prévoient également de renouveler les quatre aiguilles critiques d'ici fin 2019.

La sécurité, priorité n°1 aux CFF, sera encore améliorée grâce à ces mesures. Il faudra attendre les résultats de l'enquête du SESE pour savoir si ces mesures auraient permis d'éviter les déraillements.

Les aiguilles des CFF et leur entretien.

Les 12 850 aiguilles des CFF sont très fiables. Malgré une sollicitation très importante des aiguilles (au total plus de 800 000 franchissements par jour, et jusqu'à 380 pour certaines aiguilles), les dérangements aux aiguilles restent très rares: en 2017, on en a dénombré seulement 60.

Les CFF assurent de plus en plus un entretien préventif et précoce de leur infrastructure. Depuis 2008, ils ont donc quadruplé leur volume de meulages et de bourrages. L'entretien préventif permet de réduire la fréquence de remplacement des rails et des aiguilles. Cette stratégie déploie ses effets: le nombre de défauts de rails a diminué de 40% depuis 2014, et le volume d'entretien curatif est stable depuis 2012 malgré la sollicitation accrue des installations.