

Le rapport ci-après utilise le « modèle de rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses » prévu au 1.8.5.4 du RID.

Des informations détaillées sur l'accident et ses causes sont disponibles dans le rapport (en anglais) de la commission néerlandaise de sécurité (OvV) :

<https://www.onderzoeksraad.nl/uploads/phase-docs/1194/bf794f7757b1treinbotsing-tilburg-en-interactief.pdf>

Voir également le document informel INF.5 soumis par les Pays-Bas à la 7^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Prague, 22-24 novembre 2016) et joint au présent rapport.

1. Mode	
<input checked="" type="checkbox"/> Rail Numéro du wagon (facultatif)	<input type="checkbox"/> Route Numéro d'immatriculation du véhicule (facultatif)
2. Date et lieu de l'événement	
Année : 2015	Mois : mars
Jour : 6	Heure : 16:45
<u>Rail</u> <input type="checkbox"/> Gare <input type="checkbox"/> Gare de triage/gare de formation des trains <input type="checkbox"/> Site du chargement/déchargement/transbordement Lieu / Pays : ou <input checked="" type="checkbox"/> Pleine voie Désignation de la ligne : près de la gare de marchandises de Tilbourg Kilomètres :	<u>Route</u> <input type="checkbox"/> Agglomération <input type="checkbox"/> Site du chargement/déchargement/transbordement <input type="checkbox"/> Route Lieu / Pays :
3. Topographie	
<input type="checkbox"/> Pente/inclinaison <input type="checkbox"/> Tunnel <input type="checkbox"/> Pont/passage inférieur/ sous-terrain <input checked="" type="checkbox"/> Carrefour	
4. Conditions météorologiques particulières	
<input type="checkbox"/> Pluie <input type="checkbox"/> Neige <input type="checkbox"/> Glace <input type="checkbox"/> Brouillard <input type="checkbox"/> Orage <input type="checkbox"/> Tempête Température : ... °C	
5. Description de l'événement	
<input type="checkbox"/> Déraillement/sortie de route <input checked="" type="checkbox"/> Collision <input type="checkbox"/> Renversement/Retournement <input type="checkbox"/> Feu <input type="checkbox"/> Explosion <input type="checkbox"/> Perte <input type="checkbox"/> Défectuosité technique Autres détails de l'événement : Voir document informel INF.5 de la 7^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Prague, 22-24 novembre 2016), joint au présent rapport. Un train de voyageurs est entré en collision avec un train de marchandises dangereuses en stationnement à Tilbourg. Le dernier wagon-citerne du train de marchandises a été endommagé et il y a eu fuite de numéro ONU 1010 Butadiènes. Le train était en outre intégralement composé de wagons-citernes (non endommagés) contenant des marchandises dangereuses (voir la liste des matières au point 6).	

6. Marchandises dangereuses impliquées						
N° ONU ¹⁾	Classe	Groupe d'emballage	Quantité estimée de produits perdus (kg ou l) ²⁾	Moyen de rétention ³⁾	Matériau du moyen de rétention	Type de défaut du moyen de rétention ⁴⁾
1010	2		Fuite minimale (gouttes)	7	Acier	1 (Fuite le long du joint du couvercle de trou d'homme)
1005	2			7	Acier	
1093	3	I		7	Acier	
1230*	6.1	II		7	Acier	
2312*	3	II		7	Acier	
* vide non nettoyé						
1) Indiquer également le nom technique dans le cas des marchandises dangereuses relevant d'une rubrique collective à laquelle s'applique la disposition spéciale 274.				2) Pour la classe 7, indiquer les valeurs conformément aux critères énoncés sous 1.8.5.3.		
3) Indiquer le numéro approprié 1 Emballage 2 GRV 3 Grand emballage 4 Petit conteneur 5 Wagon 6 Véhicule 7 Wagon-citerne 8 Véhicule-citerne 9 Wagon-batterie 10 Véhicule-batterie 11 Wagon avec citernes amovibles 12 Citerne démontable 13 Grand conteneur 14 Conteneur-citerne 15 CGEM 16 Citerne mobile				4) Indiquer le numéro approprié 1 Perte 2 Feu 3 Explosion 4 Défaut de structure		
7. Cause de l'événement (si elle ne fait pas de doute)						
<input type="checkbox"/> Défectuosité technique <input type="checkbox"/> Arrimage non-conforme <input checked="" type="checkbox"/> Cause due à l'exploitation (chemins de fer) <input type="checkbox"/> Autres :						
8. Conséquences de l'événement						
<u>Domage corporel lié aux marchandises dangereuses impliquées :</u>						
<input type="checkbox"/> Morts (nombre :) <input type="checkbox"/> Blessés (nombre :)						
<u>Perte de produit :</u>						
<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Risque imminent de perte de produit						
<u>Dommmages matériels ou à l'environnement :</u>						
<input checked="" type="checkbox"/> Montant estimé du dommage ≤ 50 000 euros <input type="checkbox"/> Montant estimé du dommage > 50 000 euros						
<u>Intervention des autorités :</u>						
<input type="checkbox"/> Oui → <input type="checkbox"/> Évacuation des personnes pendant au moins trois heures en raison de la présence des marchandises dangereuses impliquées <input checked="" type="checkbox"/> Fermeture des voies de circulation pendant au moins trois heures en raison de la présence des marchandises dangereuses impliquées <input type="checkbox"/> Non						



INF. 5

9 novembre 2016

Original : anglais

RID : 7^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Prague, 22-24 novembre 2016)

Objet : Rapport sur l'accident ferroviaire du 6 mars 2015 à Tilbourg

Transmis par les Pays-Bas

Information

1. Conformément au 1.8.5.2 du RID, le gouvernement des Pays-Bas souhaite informer le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID du rapport de la commission néerlandaise pour la sécurité concernant l'accident ferroviaire du 6 mars 2015 à Tilbourg.

Résumé des faits

2. Le 6 mars 2015 à Tilbourg, aux Pays-Bas, un train de voyageurs est entré en collision avec un train de marchandises transportant des matières dangereuses en stationnement. L'accident a fait huit blessés légers dans le train de voyageurs. Le dernier wagon-citerne du train de marchandises a été endommagé et il y a eu fuite de butadiènes (n° ONU 1010). Quelques agents de police se sont sentis mal après avoir inhalé les gaz relâchés.
3. Comme suite à l'accident, la [commission néerlandaise pour la sécurité](#) (*Onderzoeksraad voor Veiligheid*) a enquêté et publié le rapport intitulé « *Risicobeheersing bij spoorvervoer* » (« La gestion des risques dans les transports ferroviaires ») dans lequel elle a émis plusieurs recommandations à l'attention du ministère de l'infrastructure et de l'environnement, des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, des transporteurs et de l'industrie chimique.

Causes

4. Le train de marchandises venait de la zone industrielle de Chemelot dans le Limbourg méridional et était en route pour Rotterdam. En raison de modifications d'horaires, le

train est parti trois heures après l'heure initialement prévue et le transporteur a décidé d'un arrêt à Tilbourg pour un changement de conducteur. Lorsqu'il a demandé l'arrêt, le transporteur a indiqué une longueur de train erronée et le train a par conséquent été envoyé sur une voie de service trop courte. Par suite, le dernier wagon se trouvait si près d'un commutateur que le signal pour le train de voyageurs restait au rouge. Or, le conducteur du train de voyageurs ne l'a pas remarqué et a percuté le train de marchandises. Pendant la collision, l'avant du train de voyageurs est passé au-dessus des tampons du wagon-citerne et a fini contre la citerne de butadiène.

Analyse

5. Aucun système d'arrêt automatique des trains (système ATB-Vv) n'est installé à Tilbourg pour protéger les voies de services contre les passages au feu rouge, de sorte que le train de voyageurs n'a pas été ralenti.
6. De modèle ancien, le train de voyageurs n'était pas équipé de tampons et sa partie avant est donc passée au-dessus des tampons du wagon-citerne pour finir contre la citerne de butadiène.
7. Si cela a pu se produire, c'est que le wagon-citerne n'était pas équipé de dispositifs anti-chevauchement des tampons, lesquels ne sont obligatoires que pour les wagons-citernes contenant des matières très toxiques.
8. Le train de marchandises comptait aussi des wagons transportant des matières non dangereuses. Or, si l'un d'entre eux avait été placé à la queue du train, il n'y aurait pas eu fuite de matières dangereuses. La réglementation ne prévoit cependant pas qu'il faille obligatoirement un wagon transportant des matières non dangereuses en queue de train.

Recommandations de sécurité

9. La commission néerlandaise pour la sécurité a insisté dans son rapport sur l'importance des responsabilités dans la chaîne logistique. Elle recommande aux sociétés ferroviaires de ne pas prendre de décisions d'exploitation débouchant sur un accroissement des risques de sécurité existants et gérés. Elle préconise également aux entreprises ferroviaires de transport de voyageurs de ne pas utiliser de types de trains peu équipés contre les collisions sur les itinéraires désignés pour le transport de marchandises dangereuses.
10. En outre, la commission est d'avis que le ministre de l'infrastructure et de l'environnement devrait exiger que tous les types de wagons-citernes soient protégés contre le chevauchement des tampons et que le dernier wagon des trains de marchandises ne puisse pas contenir de marchandises dangereuses.

Suites

11. Les Pays-Bas sont en train d'étudier les possibilités pour le suivi des recommandations de la commission néerlandaise pour la sécurité.

Références

12. Liste des recommandations (en anglais) :
<https://www.onderzoeksraad.nl/uploads/phase-docs/1194/7d35f4d5fcc1aanbevelingen-treinbotsing-tilburg-en.pdf>

13. Rapport de la commission néerlandaise pour la sécurité (en anglais) :
<https://www.onderzoeksraad.nl/uploads/phase-docs/1194/bf794f7757b1treinbotsing-tilburg-en-interactief.pdf>
14. Communiqué de presse résumant le rapport de la commission néerlandaise pour la sécurité (en néerlandais uniquement) :
https://www.onderzoeksraad.nl/uploads/fm/09032016_DEF_persbericht_Tilburg.pdf
15. Rapport d'incident (en néerlandais uniquement) de l'*Inspectie voor Leefomgeving en Milieu* (inspection des transports et de l'environnement humain) :
https://www.ilent.nl/Images/Botsing%20Tilburg%20-%206%20maart%202015%20-%20definitief_tcm334-370747.pdf

La collision



La localisation



Les dommages



Vue d'ensemble du site

