



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

