



Recommandation de sécurité No. 110

Date de la publication	03.02.2017
No. reg. du rapport final	2015112402
Déficit de sécurité	<p>Le déraillement du train de marchandises est imputable à sa composition, des wagons lourds étant accrochés à l'arrière de wagons plus légers. En accrochant des wagons chargés derrière des wagons plus légers, on accroît le risque de déraillement durant le processus de freinage. Notamment pour de longs trains et en présence d'une géométrie, voire d'une topologie des voies exigeante du point de vue de la dynamique de roulement, des forces dynamiques longitudinales très élevées peuvent rapidement émerger, favorisant les déraillements des véhicules.</p>
Recommandation de sécurité	<p>L'OFT devrait veiller à ce que, lors de la formation des trains, on fasse impérativement attention à l'apparition et aux conséquences possibles des forces dynamiques longitudinales dans des trains dont les charges remorquées sont hétérogènes.</p> <p>Il faudrait si possible accrocher les wagons lourds devant ceux dont le poids par essieu est faible.</p>
Destinataire	Bundesamt für Verkehr
Etat de l'implémentation	<p>Cette recommandation de sécurité comprend deux parties. La première partie indique que l'OFT devrait veiller à ce que, lors de la formation des trains, on fasse impérativement attention à l'apparition et aux conséquences possibles des forces dynamiques longitudinales dans des trains dont les charges remorquées sont hétérogènes. Concernant cette partie de la recommandation de sécurité, l'OFT estime que la maîtrise des forces dynamiques longitudinales dans les trains de marchandises mixtes est régie dans l'exploitation par les PCT R300.5, chiffre 3.3.1 (dispositifs d'inversion, inversion des freins) et par les R300.14, chiffre 2.7.1 (utilisation du frein automatique lors de la réduction de vitesse et du freinage d'arrêt avec les trains de marchandises freinés avec le frein à air comprimé). Concernant la problématique du freinage d'arrêt pour les trains de marchandises, l'OFT a par ailleurs attiré l'attention des ETF concernées par le biais d'une circulaire envoyée le 11 avril 2017, recommandant de sensibiliser le personnel des locomotives. Il est notamment rappelé aux ETF que lorsque les trains de marchandises circulent sur des aiguilles en position déviée qui peuvent être franchies au plus à 40 km/h, il faut observer systématiquement la règle de réduction ne dépassant pas 0,5 bar de la pression de la conduite générale. En outre, ce point figure dans la « Checkliste train marchandises » utilisée pour les contrôles d'exploitation.</p> <p>La seconde partie de la recommandation de sécurité stipule qu'il « faudrait si possible accrocher les wagons lourds devant ceux dont le poids par essieu est faible ». L'OFT estime que cette seconde partie</p>

ne peut être mise en œuvre au niveau de l'exploitation ou alors au prix de moyens importants et disproportionnés.
Mise en œuvre partielle.

**Rapport final concernant la
recommandation de sécurité**

Schlussbericht
