Recommandation de sécurité No. 115

Date de la publication	03.04.2017
No. reg. du rapport final	2015100201
Déficit de sécurité	Le 2 octobre 2015 à 8 h 28, le train de service TRAVYS 8008 vide, formé de la voiture de commande BDt n° 53 et de l'automotrice Be 4/4 n° 2, est parti en dérive peu après la gare de Ste-Croix et a déraillé en pleine voie, dans une courbe à gauche entre les gares de Trois-Villes et Six-Fontaines. La ligne présente des déclivités allant jusqu'à 44 ‰. Le mécanicien a sauté du train alors que la vitesse atteignait 30 à 40 km/h. Il a été contusionné. La voiture de commande, en tête du convoi, s'est couchée sur les rails après avoir arraché deux pylônes de la ligne de contact et a fini sa course dans le talus environ 150 m après le point de déraillement. L'automotrice a déraillé et s'est encastrée dans un pylône de la ligne de contact. Le train 8008 est parti en dérive car l'effort du frein automatique agissant sur le train a diminué pendant les deux arrêts d'urgence, suite à diverses manipulations inappropriées, de sorte que l'effort de freinage nécessaire au maintien de l'immobilisation de la composition dans une pente de 40 ‰ n'était plus suffisant. Les véhicules Be 4/4 n° 1 et n° 2 ainsi que les voitures de commande, mis en service à la fin des années 1970, comportent des particularités techniques en matière de frein automatique et de contrôle de la fermeture des portes. Concernant le frein automatique, une action de l'appareil de sécurité ou de l'appareil d'arrêt automatique des trains provoque la vidange de la conduite générale et simultanément de la conduite d'alimentation. Dans le domaine des dispositifs de surveillance, le contrôle de la fermeture des portes (fonction de contrôle) est greffé sur les circuits de l'appareil de sécurité (fonction de sécurité). Les solutions adoptées sur ces véhicules diffèrent de celles normalement réalisées sur les autres véhicules de cette époque. La méconnaissance de ces particularités par le personnel de conduite peut, en cas de panne de ces dispositifs, créer des situations à risque. Un accompagnement des mécaniciens après la réussite de l'examen pratique de conduite pourrait favoriser la détection de faiblesses dans le domaine des conditions préalables de la personnalité.
Recommandation de sécurité	Le SESE recommande à l'OFT d'étudier la possibilité de prescrire un accompagnement ponctuel des mécaniciens dans les premiers mois d'activités suivant la fin de sa formation.
Destinataire	Bundesamt für Verkehr
Etat de l'implémentation	Mise en oeuvre. L'OFT informe que cet aspect est réglé à l'art. 35, al. 2, de l'ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM ; RS 742.141.21) dans le sens qu'il y a lieu d'acquérir la moitié de la pratique minimale de la conduite au cours des deux premiers mois qui suivent la réussite de l'examen de capacité (voir aussi les remarques figurant

	sous l’état de la mise en oeuvre de la recommandation n° 112).
Rapport final concernant la recommandation de sécurité	Rapport final

Service suisse d'enquête de sécurité SESE
3003 Berne
Tel.: +41 58 466 33 00, Fax.: +41 58 466 33 01
info@sust.admin.ch
www.sust.admin.ch