



## Recommandation de sécurité No. 130

<b>Date de la publication</b>	12.12.2017
<b>No. reg. du rapport final</b>	2016090101
<b>Déficit de sécurité</b>	<p>Le 1er septembre 2016 à 7 h 51, un tracteur de manœuvre sans conducteur avec quatre voitures attelées est parti à la dérive depuis la voie de garage de la gare d'Andermatt en direction de Göschenen. Sous le pont du Diable, les véhicules ont déraillé dans la galerie du Bözberg, où ils ont terminé leur course. Personne ne se trouvait à bord de la composition. L'infrastructure et les véhicules ont subi des dommages matériels très importants. L'exploitation ferroviaire entre Andermatt et Göschenen a été interrompue pendant plusieurs jours. La dérive est due à un effort de retenue insuffisant du frein d'immobilisation du tracteur de manoeuvre car le type de timonerie du frein n'était pas en mesure de garantir la force de frottement requise. Éléments ayant contribué à l'accident : Du fait de la timonerie du frein d'immobilisation, indépendante du frein de manoeuvre, les sabots de frein n'ont pas frotté contre la roue en mouvement et n'ont jamais été ajustés à la surface de roulement de la roue, ni fait l'objet d'un nettoyage ou d'un grainage. Aucune prescription n'était établie pour le réglage et la vérification de l'efficacité du frein d'immobilisation. Sans qu'il s'agisse dans le cas présent d'un facteur causal ou contributif, l'élément suivant a toutefois été identifié comme un facteur de risque :</p> <p>Sur le tracteur de manoeuvre, seul le frein d'immobilisation reste actif en cas de défaillance du frein de manoeuvre. Au vu de cette situation, il est déterminant pour la sécurité que le frein d'immobilisation garantisse au minimum l'effort de retenue nécessaire pour une pente allant jusqu'à 40 ‰. Le frein d'immobilisation actuel ne satisfait pas à cette exigence.</p> <p>Le personnel d'entretien remplace une fois par an les sabots du frein d'immobilisation par les sabots partiellement usés du frein de manoeuvre dans l'hypothèse qu'ils épousent de nouveau parfaitement le profil des surfaces de roulement. Ces travaux ainsi que le réglage de la timonerie du frein d'immobilisation ne sont régis par aucune directive, de même que la vérification de l'efficacité du frein d'immobilisation. L'absence de contrôle de l'efficacité du frein d'immobilisation entraîne le risque qu'un défaut d'efficacité ne soit pas détecté. Le SESE ne sait pas dans quelle mesure il existe d'autres véhicules de conception similaire avec timoneries séparées entre frein d'exploitation et frein d'immobilisation. Le cas échéant, le risque décrit existerait de la même manière sur ces véhicules.</p>
<b>Recommandation de sécurité</b>	<p>L'OFT devrait examiner dans quelle mesure il existe d'autres véhicules équipés d'un frein d'immobilisation de conception similaire et proposer aux entreprises de chemin de fer concernées de mettre au point une directive pour le réglage et la vérification de l'efficacité du frein d'immobilisation de ces véhicules.</p>

## Destinataire

**Etat de l'implémentation**

Cette recommandation de sécurité s'applique aux tracteurs de service de type Tm 2/2 du constructeur Schöma qui sont équipés d'un frein d'immobilisation de conception similaire. L'OFT a pris contact avec les entreprises de transport qui, selon le registre des véhicules, possèdent de tels véhicules. Il s'agit du RhB, du MGB, des TPF (infrastructure), du RBS et des AB. Les véhicules Schöma de la plupart des entreprises de transport mentionnées ne sont pas concernés car ils sont équipés de systèmes de freinage différents. Les autres entreprises de transport ont été rendues attentives à la problématique (voir la recommandation de sécurité n°129). L'OFT considère donc que la recommandation de sécurité n° 130 est mise en œuvre.

---

**Rapport final concernant la recommandation de sécurité**

Schlussbericht

---