



## Recommandation de sécurité No. 137

<b>Date de la publication</b>	18.12.2018
<b>No. reg. du rapport final</b>	2017071301
<b>Déficit de sécurité</b>	<p>Le 13 juillet 2017 à 4 h 10, une locomotive et trois wagons de service chargés ont effectué un mouvement de manœuvre pour le service des travaux. Ce mouvement de manœuvre a été effectué de la gare de Samstagern jusqu'aux travaux sur les voies, en aval. Au niveau du chantier, une pelle rail-route attendait sur la voie parcourue afin de distribuer le matériel après le déchargement. Le mouvement de manœuvre n'a pas pu être arrêté à temps, ce qui a conduit à une collision avec la pelle rail-route qui a été poussée à plus de 150 m en aval, endommageant considérablement l'infrastructure. Le chef de manœuvre, un machiniste dans l'un des wagons ainsi que l'opérateur de la pelle ont sauté des véhicules en mouvement. Une personne s'est blessée. Le mécanicien de locomotive est resté dans la locomotive jusqu'à l'arrêt complet des véhicules, avant la gare de Grünenfeld.</p> <p>La collision entre un mouvement de manœuvre pour le service des travaux et une pelle rail-route qui a eu lieu le 13 juillet 2017 vers Samstagern sur un tronçon présentant une pente de 50 % est due au fait que les freins n'étaient pas tous opérationnels. Les facteurs ayant contribué à l'accident sont :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- L'installation a posteriori du frein d'immobilisation a empêché le frein à air de fonctionner.</li><li>- Les réglementations actuelles concernant l'essai du frein de manœuvre n'ont pas facilité la constatation des freins défectueux.</li></ul> <p>Sur une voie interdite en pente, il n'existe pas de réglementation pour les mouvements de manœuvre qui prennent en compte les freins de tous les véhicules et l'efficacité des freins de la composition des véhicules. Il est possible que les mouvements de manœuvre soient effectués avec une vitesse supérieure à celle possible pour les trains. De plus, le contrôle du bon fonctionnement des freins pour les mouvements de manœuvre est moins approfondi que pour les trains.</p>
<b>Recommandation de sécurité</b>	L'OFT doit vérifier que les réglementations qui s'appliquent aux mouvements de manœuvre sur les voies interdites en pente sont suffisantes et édicter le cas échéant des prescriptions complémentaires.
<b>Destinataire</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>Etat de l'implémentation</b>	Mise en œuvre. Dans le cadre du développement des PCT A2020, les mouvements de manœuvre sur les voies interdites selon les PCT R300.4, ch. 5 appliqueront les mêmes prescriptions de freinage que

pour les mouvements de manœuvre en pleine voie selon les PCT R300.4, ch. 4. Cela signifie que dès qu'un mouvement de manœuvre sera effectué en dehors de la gare ou dans une zone de signalisation en cabine, les mêmes prescriptions d'essai de frein et de freinage que pour les trains s'appliqueront. Des essais de frein complets et partiels ainsi que des calculs de freinage sont donc nécessaires.

---

**Rapport final concernant la  
recommandation de sécurité**

Vorbericht  
Schlussbericht

---