



## Recommandation de sécurité No. 160

<b>Date de la publication</b>	11.05.2021
<b>No. reg. du rapport final</b>	2020091102
<b>Déficit de sécurité</b>	<p>Le 11 septembre 2020 vers 20h40, la deuxième voiture panoramique (As 111) du train MOB N° 2238 reliant Montreux à Zweisimmen a déraillé à la sortie de la gare de Rossinière. Aucun des 25 passagers à bord du train n'a été blessé.</p> <p>Le déraillement du train MOB N° 2238, à la sortie de la gare de Rossinière, est consécutif à la rupture du premier essieu du bogie avant de la voiture As 111. L'essieu s'est rompu au droit du disque de mise à terre. La corrosion entre l'axe de l'essieu et le disque de mise à terre a initié la formation de la fissure, qui au fil du temps, s'est propagée au travers de l'axe jusqu'à sa rupture par fatigue. A contribué à la survenue de l'accident : L'absence d'un contrôle complet de l'essieu par ultrasons lors de la révision. Durant l'enquête les risques suivants ont été identifiés :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Lors de l'entretien périodique des voitures panoramiques, l'état de la couche de protection des axes et des roues ne faisait pas l'objet d'un contrôle.</li><li>• Les essieux révisés, en attente d'utilisation, présentaient des altérations au niveau des axes, consécutives à une manutention inappropriée.</li></ul> <p>En matière de sécurité, les essieux sont des organes importants du matériel rou-lant. La rupture d'un axe ou d'une roue peut avoir de graves conséquences. Lors de la maintenance, ces organes doivent absolument faire l'objet de toute l'attention. Seul des contrôles non-destructifs (par ex. ultrasons (UT), magnétique (MT)) permettent de détecter les prémices de la formation d'une fissure. Les DE-OCF, version 2016, mentionnaient, à l'article 51, chiffre 1.19, véhicules non interopérables, ce qui suit concernant les contrôles non destructifs : Les corps d'essieu des véhicules doivent faire l'objet d'un contrôle non destructif quant aux fissures à chaque changement de roues ou de bandages, et ce, dans tout le volume. Le même article des DE-OCF, version 2020, a été adapté comme suit : Les roues, les corps d'essieu / essieu portique des véhicules doivent régulièrement faire l'objet d'un contrôle non destructif. ... Pour cette procédure, il faut utiliser les règles de maintenance applicables de la branche. En ce sens, la version 2020 des DE-OCF est moins exhaustive que l'ancienne et relègue, par conséquent, la définition de l'étendue des contrôles non destructifs dans la réglementation de maintenance propre à la branche.</p>

### Recommandation de sécurité

Le SESE recommande à l'OFT de faire adapter le R RTE 41500, (soit les règles de maintenance applicables à la branche), afin que

les contrôles non destructifs y soient réglés de manière exhaustive tout en préconisant un contrôle complet de tout l'essieu lors du changement de roues ou de bandages.

---

<b>Destinataire</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>Etat de l'implémentation</b>	Mise en œuvre partielle. La branche (Union des transports publics, UTP), plus spécifiquement les entreprises ferroviaires sont responsables de la publication de l'ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE). Aucune base légale n'autorise l'OFT à exiger une adaptation du RTE. Toutefois, l'OFT envisage d'aborder la question dans ses échanges avec le secteur. De même, l'OFT veillera à ce que les contrôles portant sur les arbres d'essieu soient pris en compte dans le cadre de la surveillance qu'il exerce sur les processus liés à la maintenance.
<b>Rapport final concernant la recommandation de sécurité</b>	<u><a href="#">Rapport de première information</a></u> <u><a href="#">Rapport final</a></u>

---