



Recommandation de sécurité No. 172

Date de la publication	17.05.2022
No. reg. du rapport final	2021010602
Déficit de sécurité	<p>Le 6 janvier 2021, vers 22 h 20, le train voyageurs IC 736 circulant en direction de Berne a croisé un train marchandises sur le tronçon Rothrist-Mattstetten (NBS) près de Kirchberg. Une grande plaque de glace s'est détachée du toit d'un conteneur du train marchandises et a brisé la vitre frontale de la locomotive du train voyageurs. Le mécanicien de locomotive du train voyageurs a effectué un freinage d'urgence. Le train s'est arrêté après le portail sud du tunnel de Rüdtiligen au point kilométrique 17.2. Personne n'a été blessé.</p> <p>La vitre frontale de la locomotive d'un train longue distance IC 736 s'est brisée sous l'impact d'une plaque de glace qui s'est détachée du toit d'un conteneur d'un train marchandises circulant en sens inverse.</p> <p>Les facteurs ayant contribué à l'accident sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">• Plaque de glace s'étant détachée d'elle-même du toit d'un conteneur bâché en raison des conditions aérodynamiques.• Énergie libérée par l'impact de la plaque de glace d'environ 7 kg sur la vitre frontale de la locomotive, nettement supérieure à la valeur de test standard en raison des vitesses élevées additionnées. <p>L'enquête a permis d'identifier le facteur suivant comme un risque de sécurité :</p> <p>Le collage non conforme de la vitre frontale a peut-être favorisé le fait que la vitre s'écroule dans la cabine de conduite et qu'ensuite des corps étrangers y pénètrent.</p> <p>Les vitres frontales sont soumises à la norme EN 15152 en ce qui concerne leur résistance. La fixation de la vitre frontale ainsi que son collage avec la cabine de conduite ne sont pas standardisés et ne font pas non plus partie d'une expertise de type.</p>
Recommandation de sécurité	<p>Le SESE recommande à l'Office fédéral des transports (OFT) de soumettre les résultats de cette enquête à l'organe en charge de la norme EN 15152, afin que les conclusions tirées de cet incident soient prises en compte dans le développement ultérieur de la norme.</p>
Destinataire	Bundesamt für Verkehr
Etat de l'implémentation	<p>Mise en œuvre : L'Office fédéral des transports (OFT) prend position comme suit : L'OFT n'est pas représenté au sein de l'organe de normalisation concerné. La mise en œuvre de la recommandation de sécurité serait assurée par des tiers au sein de cet organe. L'OFT n'a donc aucune influence directe sur le degré de rigueur avec lequel l'organe de normalisation met en œuvre la recommandation de sécurité. En 2022, l'OFT a attiré l'attention de l'Association suisse de normalisation sur le rapport d'enquête en recommandant que les résultats soient pris en compte lors de la prochaine révision de la</p>

norme EN 15152. Les conclusions n'ont toutefois pas été prises en compte dans la nouvelle version EN 15152 + A1:2023. Le document ne contient toujours pas d'exigence pour l'interface entre la vitre frontale et le véhicule.

**Rapport final concernant la
recommandation de sécurité**

Vorbericht
Schlussbericht
