



Recommandation de sécurité No. 39

Date de la publication	09.07.2014
No. reg. du rapport final	2013030702
Déficit de sécurité	<p>Le jeudi 7 mars 2013, peu après 09 h 40, le bogie avant d'une nouvelle voiture non aménagée de Siemens à deux niveaux avec plancher surbaissé (NDW) a déraillé lors d'une course de transfert avec le train 69824 à la hauteur de la traversée de jonction double (TJD) 31 à la sortie Bern Weyermannshaus en direction de Fribourg. Suite au déraillement, la voiture qui avait déraillé a empiété sur le profil d'espace libre de la voie voisine. Au même moment, le RER 15133 du BLS circulant en sens inverse a pris en écharpe la voiture à deux étages sortie des rails avec l'angle supérieur avant. L'attelage trop serré des véhicules génère de considérables efforts sur les tampons qui, combinés à d'autres facteurs difficiles à influencer, peuvent favoriser la montée du boudin sur le rail (Aufklettern eines Rades).</p>
Recommandation de sécurité	<p>Vu l'écart entre l'état de référence de l'attelage admis par Siemens pour le projet de NDW (2x5 spires) et les prescriptions d'attelage des CFF pour les voitures modernes entre elles (2x3 spires), le SESA recommande à l'OFT d'harmoniser les règles concernant la tension de l'attelage.</p>
Etat de l'implémentation	<p>Les définitions du nombre de tours mentionnées dans le rapport (p. ex. 2 x 3 spires) sont déterminées par les CFF (trafic voyageurs, Sàrl, Cargo, Cargo International), la BLS (trafic voyageurs, Cargo), SOS (transport), TRAVYS, CJ et RegionAlps dans les prescriptions d'exploitation P20000800 communes à ces organisations. L'OFT estime qu'il s'agit là d'instructions concrètes spécifiques aux véhicules que l'entreprise doit adapter à ses véhicules et qui ne doivent pas être définies à un niveau supérieur. Mise en Oeuvre.</p>
Rapport final concernant la recommandation de sécurité	<u>Schlussbericht</u>