



Recommandation de sécurité No. 100

Date de la publication	22.09.2016
No. reg. du rapport final	2015022001
Déficit de sécurité	<p>Le 20 février 2015, peu après 6 h 40, près de la sortie en direction de Schaffhouse, un train Interregio est entré en collision latérale avec un RER. La collision est due au fait que le mécanicien du RER a été induit en erreur et a démarré en dépit du signal fermé.</p> <p>L'enquête a permis d'identifier notamment la cause suivante : le type de collaboration dans la cabine de conduite, qui a donné l'illusion d'un contrôle réciproque, n'a pas permis d'identifier l'erreur à temps. L'enquête a identifié les facteurs suivants ayant contribué à l'accident:</p> <ul style="list-style-type: none">– La présence fortuite et simultanée de positions de signaux que le personnel de locomotive concerné a rapporté à tort au train qu'il conduisait.– La pression du temps que les mécaniciens s'étaient imposée. <p>L'enquête a permis d'établir que le facteur suivant a contribué à l'accident : l'équipement de sécurité existant n'a pas permis d'éviter l'accident parce qu'il ne comprenait pas de système d'empêchement au départ ou au rebroussement des trains. Le système de contrôle automatique de la marche des trains ne peut pas être activé au départ ou lors du rebroussement du train, même en présence d'un Euroloop.</p>
Recommandation de sécurité	L'OFT devrait veiller à ce qu'un dispositif d'empêchement au départ permettant de contrôler tous les trains soit installé avec les moyens appropriés lors de la migration au système ETCS L1LS.
Destinataire	Bundesamt für Verkehr
Etat de l'implémentation	<p>Mise en œuvre. Partout où cela était nécessaire, les gestionnaires d'infrastructure (GI) ont installé des dispositifs d'empêchement au départ (variante « Balise » et/ou « Loop »). L'utilisation actuelle des voies (si les trains, après avoir été à l'arrêt, reprennent leur marche ou rebroussement chemin) a été prise en compte.</p> <p>Les GI ont installé, avec les moyens appropriés, des dispositifs d'empêchement au départ pour le trafic ferroviaire connu. L'application d'alerte WarnApp lancée par les CFF contribue également à assurer la sécurité ferroviaire. Compte tenu des risques et des coûts, l'OFT estime qu'il n'est pas judicieux d'installer un dispositif d'empêchement au départ qui fonctionne pour tous les trains et pour toutes les situations. Le processus de changement du concept d'exploitation permet de pallier les variations du trafic. La date de mise en œuvre était fin 2019, à l'exception des installations mentionnées dans la recommandation de sécurité 99.</p>

Rapport final concernant la

recommandation de sécurité

