Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Service suisse d'enquête de sécurité SESE

Bureau d'enquête

Recommandation de sécurité No. 101

Date de la publication	22.09.2016
No. reg. du rapport final	2015022001
Déficit de sécurité	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. 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: – 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. L'enquête a permis d'établir le facteur suivant comme cause de l'accident : la possibilité du RER d'accélérer à une vitesse telle que le système d'arrêt automatique des trains ne peut plus arrêter le RER avant le point dangereux. Après la mise en service de la cabine de conduite, le ZUB indique « 8888 », ce qui signifie le contrôle de la vitesse maximale possible des véhicules. Cela permet un départ à la vitesse maximale possible indépendamment de la position du signal suivant. Une vitesse peut dès lors être atteinte à laquelle le freinage forcé par le système d'arrêt automatique des trains ne parvient plus à arrêter le train avant le point dangereux.
Recommandation de sécurité	L'OFT devrait faire en sorte que, depuis la mise en service de la cabine de conduite jusqu'à la réception des données de l'infrastructure, le contrôle ait lieu à une vitesse à laquelle le freinage forcé par le système d'arrêt automatique des trains parvient à arrêter le train avant le point dangereux.
Destinataire	Bundesamt für Verkehr
Etat de l'implémentation	Mise en oeuvre. L'OFT constate que cette recommandation de sécurité est mise en oeuvre. L'OFT est en contact avec le constructeur du ZUB262ct à propos de cette recommandation et examine s'il est possible de limiter la vitesse maximale autorisée à 40 km/h entre la mise en service de la cabine de conduite et la réception des données de l'infrastructure. D'autres appareils ZUB ne seront plus développés pour les véhicules. Après la mise en service ETCS L1LS à fin 2017, le nombre de trains équipés du système de contrôle automatique de la marche des trains EuroZUB diminuera continuellement. Avec le système ETCS L1LS, la vitesse est limitée dans ce cas à 40 km/h. Par cette mesure opérationnelle définie dans R-I 30111, 6.3, chiffre 4.1 (SBB/ BLS/SOB), cette recommandation

Service suisse d'enquête de sécurité SESE
3003 Berne
Tel.: +41 58 466 33 00, Fax.: +41 58 466 33 01
info@sust.admin.ch
www.sust.admin.ch

	de sécurité est mise en oeuvre du point de vue matériel (non pas sur le plan technique, mais au niveau de l’exploitation en étant consignée par écrit).
Rapport final concernant la recommandation de sécurité	Schlussbericht

Service suisse d'enquête de sécurité SESE
3003 Berne
Tel.: +41 58 466 33 00, Fax.: +41 58 466 33 01
info@sust.admin.ch
www.sust.admin.ch