



Recommandation de sécurité No. 102

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 les facteurs suivants ont contribué à l'accident : l'intensité lumineuse variable des signaux qui facilitent leur confusion et la présence de conditions de luminosité difficiles qui ont empêché la bonne interprétation des signaux. Des critères opérationnels tels que la fréquence des trains, la longueur utilisable de la voie, les temps de parcours, la libération de la voie, etc. sont pris en compte lors de l'emplacement des signaux. Les signaux doivent être positionnés en premier lieu en fonction des contraintes liées aux capacités humaines et seulement en second lieu en fonction des besoins de l'exploitation. La géométrie de la voie à Rafz avec la légère courbe en S a empêché la bonne affectation des images des signaux à la voie utilisée. La situation inhabituelle de l'exploitation avec le dépassement par l'Interregio, combinée avec les conditions de luminosité, a créé une situation pour le RER qui ne pouvait être interprétée correctement qu'avec une concentration supérieure à la moyenne. Le risque de partir alors que le signal montre l'image « Arrêt » est accru.</p>
Recommandation de sécurité	<p>L'OFT devrait contrôler le processus de détermination et de vérification de l'emplacement des signaux auprès des gestionnaires d'infrastructure pour s'assurer que tous les signaux, quelles que soient les conditions de visibilité, sont conformes aux exigences en matière de visibilité, d'attribution et de perception de l'intensité lumineuse par le personnel roulant.</p>
Destinataire	Bundesamt für Verkehr
Etat de l'implémentation	<p>Mise en œuvre : L'Office fédéral des transports confirme que 11 gestionnaires d'infrastructure (GI) et 21 entreprises de transport ferroviaire (ETF) ont été contrôlés dans le cadre de l'activité de surveillance. Les GI auraient apporté la preuve qu'ils connaissaient la thématique et disposaient des processus nécessaires pour</p>

garantir la visibilité des signaux. Les ETF connaissent le processus de notification.

**Rapport final concernant la
recommandation de sécurité**

Schlussbericht
