Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Service suisse d'enquête de sécurité SESE

Bureau d'enquête

Recommandation de sécurité No. 109

Date de la publication	16.01.2018
No. reg. du rapport final	2015091801
Déficit de sécurité	Le 18 septembre 2015, à 12 h 22, un mouvement de manœuvre refoulé, comprenant plusieurs voitures et une locomotive de manoeuvre, est entré en collision à Zurich Vorbahnhof avec une rame de train voyageurs stationnée. Plusieurs véhicules ont subi d'importants dégâts. Aucun voyageur ne se trouvait dans les véhicules. Le mécanicien de manoeuvre a été légèrement blessé et a été soigné. La collision d'un mouvement de manœuvre poussé avec la rame stationnée est liée au fait que le chef de manœuvre est parti du principe que la course était libre d'obstacles jusqu'au lieu de destination et qu'il n'a pas adapté la vitesse alors que le signal nain indiquait « Avancer prudemment », si bien qu'il n'a plus été possible de s'arrêter à temps. Les facteurs ayant contribué à l'accident sont : - Une mauvaise voie de destination a été demandée par erreur. - La voie de destination demandée par erreur était occupée par des véhicules stationnés. - La routine lors du processus d'exploitation a fait que l'on s'est attendu à une course libre d'obstacles et que l'on n'a accordé au signal nain indiquant « Avancer prudemment » qu'une attention mineure. Le personnel est conscient de l'importance du message « Avancer prudemment » affiché par un signal nain. La routine lors du processus d'exploitation fait que l'on s'attend à une course libre d'obstacles et que l'on n'accorde au signal nain indiquant « Avancer prudemment » qu'une attention mineure. Il incombe au personnel de manœuvre de veiller à effectuer en toute sécurité un mouvement de manœuvre. La probabilité d'une collision ou d'un déraillement augmente lorsque l'attente d'un parcours libre jusqu'à la destination voulue diffère de la situation effective (mauvaise voie de destination, obstacle sur le parcours).
Recommandation de sécurité	Pour le service de manœuvre, l'OFT devrait effectuer une étude détaillée du conflit entre la réglementation existante et la réalité opérationnelle et mettre en oeuvre des mesures appropriées. L'étude devrait porter sur les éléments suivants : A) Comment les accidents de manœuvre se classent-ils en termes de risque (fréquence et étendue) par rapport aux autres accidents sur lesquels les compagnies ferroviaires ont une influence ? Dans quelle mesure est-il nécessaire d'intervenir (acceptation du risque) sur les risques et leur évolution éventuelle ? B) Existe-t-il des lacunes dans la sécurité des manœuvres, dues à la centralisation du fonctionnement des systèmes d'enclenchement ? C) En quoi le comportement quotidien du personnel diffère-t-il des prescriptions de circulation sur les mouvements de manoeuvre

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

	accompagnés dans les installations équipées de signaux nains ? D) Quelle est l'influence d'un comportement correct sur le processus d'exploitation lors de mouvements de manœuvre dans des installations équipées de signaux nains ? Quelles mesures s'imposent ? E) Quelles mesures peuvent être prises pour éliminer tout conflit entre un comportement conforme aux prescriptions lors de mouvements de manœuvre dans les installations équipées de signaux nains et une exploitation sans entraves ? F) À quoi devrait ressembler un réseau sécuritaire qui agisse de la même façon que le système d'arrêt automatique sur les véhicules en mouvement dans le service de manoeuvre ? G) Quels sont les opportunités et les risques associés à un échange accru d'informations entre le personnel de transport et le personnel d'infrastructure concerné ? H) Est-il adéquat de disposer de moyens auxiliaires supplémentaires afin que tous les intervenants aussi bien dans le trafic que pour l'infrastructure bénéficient du même niveau d'information et quelle forme ces moyens devraient-ils revêtir ?
Destinataire	Bundesamt für Verkehr
Etat de l'implémentation	Mise en œuvre. L'Office fédéral des transports (OFT) considère que la recommandation de sécurité n° 109 a été mise en œuvre. L'OFT estime que depuis 2009, la proportion d'événements et de dommages aux personnes FWI dans les zones de manœuvre est en baisse par rapport à l'ensemble des événements et des dommages aux personnes FWI relevant de la responsabilité des entreprises de transport ferroviaire. L'OFT a pris les mesures suivantes, aussi bien dans les zones de manœuvre que sur les postes de travail : • à partir de 2018, monitoring, analyses et mesures concernant les cas de signaux de manœuvre sont systématiquement inscrits à l'ordre du jour du groupe de travail KOSEB-VI. • priorités de la surveillance de la sécurité : renforcer l'activité d'audit en ce qui concerne les manœuvres et les postes de travail.
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