



Recommandation de sécurité No. 119

Date de la publication	09.06.2017
No. reg. du rapport final	2016071601
Déficit de sécurité	<p>Le 16 juillet 2016 à 00 h 46, un mouvement de manœuvre est entré en collision latérale avec un train de marchandises qui sortait de la gare de triage de Chiasso. Plusieurs wagons ont déraillé ; certains se sont renversés tandis que d'autres sont restés en position inclinée. La collision a occasionné de gros dommages matériels. Personne n'a été blessé et aucune marchandise dangereuse n'était concernée. La collision latérale est due au fait que le mouvement de manœuvre circulait sur l'itinéraire du train de marchandises.</p> <p>Éléments ayant contribué à l'accident :</p> <ul style="list-style-type: none">– Choix d'un point d'arrêt pour le rebroussement du mouvement de manœuvre sans visibilité directe sur le signal nain concerné.– Absence d'éléments de protection par guidage efficaces.– Absence de contrôle efficace de la marche des trains pour le mouvement de manœuvre.– Aucune protection autre que les prescriptions pour l'exécution des mouvements de manœuvre. <p>Le service de la manœuvre est régi principalement par le biais de prescriptions. Le respect de ces prescriptions dépend en grande partie des capacités humaines. Bien souvent, le service de la manœuvre ne dispose pas de moyens de protection et de systèmes de sécurité avec guidage permettant d'éviter qu'une erreur d'évaluation humaine ait de trop lourdes conséquences. Sachant que les individus commettent des erreurs, l'absence de solution de repli pour les situations récurrentes et susceptibles d'avoir de graves implications constitue un point faible en matière de sécurité de l'exploitation ferroviaire.</p>
Recommandation de sécurité	<p>L'OFT devrait examiner si :</p> <ul style="list-style-type: none">– les directives actuelles sont suffisantes pour le contrôle des risques relatif aux mises en danger d'itinéraires de trains par les mouvements de manœuvre ;– les entreprises procèdent à une vérification régulière et standardisée des situations de ce type en fonction de l'évolution des conditions d'exploitation.
Destinataire	Bundesamt für Verkehr
Etat de l'implémentation	Mise en oeuvre. L'OFT considère comme des mesures opérationnelles suffisantes les directives actuelles contenues dans les Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF) et dans le Compendium Installations de sécurité de l'Union des transports publics, R RTE 25053, pour le contrôle visant à repérer les risques des mises en danger d'itinéraires de trains par les mouvements de manœuvre, en tenant compte des critères de proportionnalité et des Prescriptions suisses de circulation des trains

(PCT). L'OFT estime en outre qu'en vue d'obtenir l'agrément de sécurité requis pour la construction et l'exploitation d'installations ferroviaires, un gestionnaire d'infrastructure doit satisfaire aux exigences décrites à l'annexe II (SGS) du règlement (UE) n° 1169/2010. Pour le dépôt des requêtes, il convient de justifier de procédures visant au respect de ces exigences. Il doit s'agir de procédures systématiques et continues d'évaluation des risques liés aux modifications. La prise en compte des aspects opérationnels est explicitement demandée. Le contrôle de ces exigences permet de garantir que les entreprises disposent des procédures adéquates. L'application de ces procédures, c'est-à-dire le suivi des modifications, est contrôlé de manière sporadique par l'OFT dans le cadre de la surveillance de la sécurité.

**Rapport final concernant la
recommandation de sécurité**

Rapporto finale
Schlussbericht
