Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Service suisse d'enquête de sécurité SESE

Bureau d'enquête

Recommandation de sécurité No. 136

Date de la publication	16.10.2018
No. reg. du rapport final	2018032301
Déficit de sécurité	Le 23 mars 2018 durant la nuit, des travaux pour l'enlèvement de déchets de câbles étaient en cours sur la pleine voie interdite entre Grandvaux et La Conversion. Vers 1h34, un mouvement de manœuvre formé d'un chariot motorisé couplé à une remorque chargée de déchets de câbles, qui redescendait en direction de la gare de la Conversion, est parti en dérive avant d'entrer en collision avec le butoir de la voie 3 en gare de la Conversion. Les cinq personnes présentes sur le chariot motorisé et la remorque ont sauté peu avant l'impact. Une personne a été blessée à une jambe. Suite à une planification inadéquate des travaux, le chariot motorisé HiA 95 et une remorque non freinée ont été utilisés pour des mouvements de manœuvre sur une voie interdite, pour lesquels ils n'étaient pas adaptés. Le chariot motorisé était conduit par du personnel non formé pour cette activité. Lors du mouvement de manœuvre en direction de la gare de La Conversion, l'effort de freinage du chariot motorisé ne suffisait pas à compenser l'effort dû à la poussée générée par le poids de la charge remorquée non freinée. Le convoi est parti en dérive avant de s'immobiliser contre le butoir de la voie 3 en gare de La Conversion. Facteurs contributifs : - L'information émise par email sur l'utilisation du chariot motorisé qui autorisait une personne ne disposant pas d'une formation minimum de type OCVM article 10, al. 2 à effectuer un mouvement de manœuvre sur une voie interdite. Cette information contredit les prescriptions suisses de circulation des trains PCT. - L'engagement d'un véhicule inapproprié et non homologué pour l'exécution de mouvements de manœuvre sur une voie interdite. - Le conducteur du chariot motorisé qui ne disposait pas de la formation minimum pour conduire ce type de véhicule et effectuer un mouvement de manœuvre. - Les difficultés et les aléas liés à l'obtention de véhicules qui a conduit au choix du chariot motorisé HiA 95 pour l'exécution des travaux. - Le renoncement à l'établissement d'un dispositif de sécurité, respectivement à l'appréciation des risques en découlant, pour les travaux de nuit avec mouvements de manœuvre sur une voie interdite. Un grand nombre d'engins non homologués équipés d'un système permettant la circulation guidée sur rails sont en service depuis des années chez les gestionnaires d'infrastructure. La classification des engins dans les diverses catégories de véhicules de service, telle que définie par les DE-OCF, n'est pas aisée. L'utilisation inappropriée d'un tel véhicule peut engendrer des situations dangereuses.

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

Recommandation de sécurité	L'OFT devrait demander aux gestionnaires d'infrastructure de procéder à un inventaire des véhicules guidés sur rails non homologués actuellement en leur possession, de les classifier, avant de demander leur homologation conformément à la directive OFT pour l'homologation des véhicules de service (annexe 4). Les éventuelles restrictions d'engagement devraient être mentionnées dans l'homologation et devraient figurer sur le véhicule.
Destinataire	Bundesamt für Verkehr
Etat de l'implémentation	Non mise en oeuvre. L'OFT est d'avis que le chiffre 57.1 des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer comprennent les normes européennes harmonisées définissant clairement les divers véhicules et machines. Une illustration du domaine d'application est insérée pour chaque standard. En vertu de l'art. 10, al. 1, OCF, les entreprises ferroviaires sont responsables de la planification et de la construction en bonne et due forme, de l'exploitation en toute sécurité et de l'entretien des ouvrages, des installations et des véhicules. La responsabilité de faire l'inventaire des véhicules non homologués incombe aux gestionnaires des infrastructures. Les dispositions d'exploitation précisent les éventuelles restrictions d'accès. Il a été décidé, conjointement avec les gestionnaires d'infrastructures, de munir les pèles rail-route (SN EN 15746-x) et les machines déraillables (SN EN 15955) d'une plaquette ou d'un autocollant mentionnant les principales données techniques et les restrictions d'exploitation.
Rapport final concernant la recommandation de sécurité	Rapport final

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