



## Recommandation de sécurité No. 14

<b>Date de la publication</b>	18.09.2018
<b>No. reg. du rapport final</b>	2015031801
<b>Déficit de sécurité</b>	<p>Des travaux de transformation de la voie, comprenant un assainissement du sous-sol, étaient en cours à Immensee. Une composition de véhicules de chantier, formée de véhicules particuliers, était engagée à cette fin. Au terme des travaux, le mercredi 18 mars 2015 à environ 03h45, la composition des véhicules de chantier fut séparée en deux compositions censées rouler indépendamment l'une de l'autre en direction de Arth-Goldau. La première composition devait attendre à Brunnmatt, avant le changement de voie, de poursuivre son itinéraire. À 04h27, dans un mouvement de manœuvre conduit de manière indirecte, la deuxième composition en-trait en collision avec la première composition qui était à l'arrêt. Un chef de manœuvre fut tué, un ouvrier ferroviaire fut grièvement blessé et quatre ouvriers ferroviaires subirent de légères blessures. Les dommages matériels aux véhicules et à l'infrastructure ont été importants.</p> <p>Cette collision des deux compositions de véhicules de chantier est due au fait que plusieurs personnes engagées dans différentes fonctions n'ont pas observé les directives relatives à l'application correcte des processus de manœuvre impliquant des véhicules particuliers, qu'elles n'ont pas respecté les règles de communication orale et qu'elles n'ont pas rempli les rôles définis. Il en a résulté des niveaux de connaissance inégaux parmi les personnes impliquées et des malentendus concernant l'extension du chantier, les compétences sur le tronçon entre Immensee et le changement de voie de Brunnmatt et, partant, le franchissement du tronçon entre Immensee et le changement de voie de Brunnmatt.</p> <p>Les facteurs suivants ont contribué à l'accident :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- l'absence de remise en question des divergences et comportement inadéquat de plusieurs personnes inconscientes des risques de sécurité ;</li><li>- les défauts préexistants de l'appareil radio du chef de manœuvre 2 (mauvais fonctionnement de la touche d'envoi) ;</li><li>- la tonalité de contrôle, enclenchée, laissait l'impression que l'utilisateur était encore conscient, respectivement qu'il était encore capable d'agir.</li></ul> <p>Les acteurs ne connaissaient pas tous la différence entre les notions de « protéger » et d'« interdire » les voies, ni leur signification, en relation avec l'acheminement d'un véhicule particulier. Le fait que des mesures techniques d'interdiction de voies soient assimilées à une sécurisation a conduit à des malentendus dans la communication et à des actions inappropriées.</p>
<b>Recommandation de sécurité</b>	Groupe cible : mécaniciens de locomotive, chefs de manœuvre, chefs de conduite de train, personnel engagé sur les chantiers. La différence entre « sécuriser » et « interdire » les voies de même que

la signification de ces termes devraient être expliquées dans le cadre des formations et des formations continues, sur la base des PCT et des DE-PCT Infra, aux mécaniciens de locomotive, chefs de manœuvre et chefs de conduite de train ainsi qu'au personnel engagé sur les chantiers, en particulier aux chefs et directeurs de la sécurité. Cette mesure garantira que ces notions soient correctement utilisées.

---

**Rapport final concernant la  
recommandation de sécurité**

Vorbericht  
Schlussbericht

---