Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Service suisse d'enquête de sécurité SESE

Bureau d'enquête

Recommandation de sécurité No. 145

Date de la publication	27.08.2019
No. reg. du rapport final	2016091602
Déficit de sécurité	Le 16 septembre 2016 à 16 h 38, une quasi-collision s'est produite entre un RER et une locomotive de manœuvre à Sankt Margrethen. Une locomotive de manœuvre qui circulait de Sankt Margrethen en direction d'Au (SG) s'est arrêtée à cause d'un dérangement peu après le signal d'entrée dans la gare d'Au. Un RER qui circulait en sens inverse en direction de Sankt Margrethen n'a donc pas pu poursuivre sa route. Le train a dû attendre en gare d'Au avant de pouvoir repartir. Pour remédier à la perturbation, il était nécessaire de remorquer la locomotive de manœuvre défectueuse en gare d'Au à l'aide d'une seconde locomotive de manœuvre stationnée à Sankt Margrethen. Le trajet Sankt Margrethen – Au devait être effectué comme mouvement de manœuvre en pleine voie. Entre-temps, le dérangement à la locomotive immobilisée ayant été réparé, celle-ci a pu poursuivre sa route. Le RER a ensuite également reçu l'autorisation de repartir en direction de Sankt Margrethen. Peu avant Sankt Margrethen, le mécanicien de la locomotive du RER a aperçu une locomotive de manœuvre immobilisée sur sa voie et il est parvenu à s'arrêter in extremis par l'intermédiaire d'un freinage d'urgence. Des ambiguïtés et des malentendus entre les deux équipes de manœuvre et le chef-circulation dans la gestion de l'incident technique ont fait que la locomotive de manœuvre a circulé en pleine voie sans autorisation au-delà de la zone de manœuvre, tandis que le RER circulait selon les signaux sur la voie en sens inverse. Une collision a été évitée de justesse. Ont contribué à l'incident : • L'attribution respectivement la reprise en partie hésitante de la responsabilité de conduite entre de jeunes collaborateurs peu expérimentés mais compétents et des collègues plus âgés, expérimentés mais dotés de pouvoirs et de compétences plus faibles. • La gestion des aspects liés à la sécurité par les personnes impliquées, qui ont accepté des incertitudes et des ambiguïtés sans s'efforcer de les clarifier. • Dans le cas présent, il a manqué aux personnes impliquées la conscience qu'elles se situent au croisement de deux obligations : celle d'exécuter les ordres, d'une part, et celle de remettre en question les ordres, d'autre part, elles doivent discerner constamment si une divergence existe par rapport à leur action. Elles ont pondéré trop fortement l'obligation d'exécuter les ordres. Des excès de compétence ont même été tolérés. • Les personnes impliquées étaient trop occupées à remédier le plus vite possible à la perturbation de l'exploitation pour limiter dans la mesure du possible d'éventuelles conséquences sur le trafic (des voyageurs) et leurs autres tâches. Elles ont pondéré trop fortement le facteur temps dans l'opposition entre sécurité et contraintes

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

	horaires. • Elles n’avaient pas la même connaissance de la situation et de sa gestion, sans pouvoir en être conscientes, car il n’y avait pas de moyen technique pour permettre une communication commune et simultanée. • Avec l’information préalable du chef de manœuvre 1 et de la marche transmise avant la course, le chef de manœuvre 2 s’est cru à tort autorisé à effectuer la course comme mouvement de manœuvre en pleine voie dès que les signaux ont transmis une autorisation de circuler. • Une confusion lors de l’appel d’un destinataire, qui n’a pas été éclaircie par celui-ci lorsqu’il a été appelé par erreur. • Le dispositif de gestion des dérangements mis en place au préalable n’a pas été levé assez clairement pour toutes les personnes impliquées avant le rétablissement de l’exploitation normale. Le chef de manœuvre 1 a tacitement repris la direction de la gestion du dérangement. Le chef-circulation ne s’est pas demandé quelle serait la meilleure solution. Le chef de manœuvre 2 s’est surestimé et le mécanicien de la locomotive 2 n’est pas intervenu. Le chef de manœuvre 2 n’était pas certain de la destination de la course et a avancé une hypothèse incertaine parce que le chef-circulation a donné une impression d’impatience. Même le mécanicien de la locomotive du RER a participé à la confusion en s’enquérant à l’improviste de l’état de la gestion du dérangement. C’étaient des réactions bien compréhensibles, où toutes les personnes impliquées ont poursuivi l’objectif tout à fait légitime de libérer la voie au plus vite. La tendance de l’être humain aux réactions de stress, la propension irréfléchie au risque et un manque de communication entre les personnes impliquées ont été déterminants. Il en a résulté des chaînes d’erreurs qui n’ont pas été rompues dans le cas présent. Il y a peu d’incidents qui sont provoqués par l’erreur d’une seule personne. Dans la plupart des cas, ce sont des enchaînements d’erreurs de plusieurs personnes qui conduisent à des accidents. Par conséquent, les incidents peuvent être évités si les personnes impliquées sont en mesure de rompre les chaînes d’erreurs. Il est possible et nécessaire d’entraîner les compétences permettant d’identifier les erreurs et d’en rompre les chaînes. Une condition essentielle est de permettre aux collaborateurs de parler librement des processus qui peuvent les troubler ou potentiellement les distraire. Dans les transports publics, une formation ciblée et la répétition de ces aptitudes ne font jusqu’ici pas systématiquement partie des formations des personnes exerçant une activité déterminante pour la sécurité.
Recommandation de sécurité	L’OFT devrait édicter des prescriptions contraignantes en vertu desquelles les personnes accomplissant des tâches déterminantes pour la sécurité doivent être formées sur l’approche et le comportement à adopter dans la gestion d’incidents dans le cadre de la formation et des formations continues périodiques, comme c’est le cas dans l’aviation avec les formations TRM.
Destinataire	Bundesamt für Verkehr
Etat de l'implémentation	Mise en œuvre : L’Office fédéral des transports (OFT) prend position comme suit : L’OFT soutient la recommandation de sécurité en ce sens que les compétences de réflexion et d’action des personnes exerçant des activités déterminantes pour la sécurité doivent être encouragées. Des exigences au niveau européen sont déjà fixées dans le règlement délégué de l’UE 2018/762 (MSC SMS) qui met l’accent sur les facteurs humains et organisationnels (HOF) dans le cadre du système de gestion de la sécurité et de la culture de la sécurité dans son ensemble.

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

	L'OFT examine auprès des entreprises la manière dont elles assurent les compétences et la sensibilisation à la sécurité en tenant compte des facteurs humains et organisationnels. Depuis 2023, l'OFT surveille en outre le développement d'une culture de sécurité positive au sein des entreprises.
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