



## Recommandation de sécurité No. 146

---

**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 les ordres en question, 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

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.

Pour gagner du temps, la marche pour un mouvement de manœuvre en pleine voie a été transmise avant l'exécution proprement dite. Un mouvement de manœuvre a été exécuté en gare. L'obtention anticipée de l'assentiment a entraîné de fausses attentes. La réglementation existante avec la transmission contre quittance et l'inscription dans un formulaire a conduit à des informations non concordantes parmi les personnes impliquées, respectivement n'ont pas évité un niveau d'informations différent entre les parties prenantes. Pour ne pas susciter de fausses attentes, il est indispensable d'éviter une transmission anticipée. Un même degré d'information réduit clairement les malentendus potentiels.

---

**Recommandation de sécurité**

L'OFT devrait examiner si la procédure qui consiste à transmettre des informations contre quittance et à remplir des formulaires avant exécution répond à l'objectif d'une concertation claire et sans équivoque entre les personnes impliquées, qui tient par ailleurs toujours compte de manière appropriée aussi bien des exigences temporelles que des aspects liés à la sécurité et n'entraîne pas de risques de sécurité supplémentaires en tant que telle. L'examen devrait en particulier tenir compte des possibilités des outils de communication disponibles.

---

**Destinataire**

Bundesamt für Verkehr

---

**Etat de l'implémentation**

Mise en œuvre. L'OFT estime que la reprise de la prescription « Les ordres seront transmis au plus près possible de l'endroit d'exécution » au sens des STI OPE dans les PCT 2020 (R 300.3, ch. 6.2.1) correspond à la recommandation et que la transmission doit intervenir dès que possible.

---

**Rapport final concernant la recommandation de sécurité**

Schlussbericht

---