



Recommandation de sécurité No. 157

Date de la publication	13.10.2020
No. reg. du rapport final	2019111502
Déficit de sécurité	<p>Le vendredi 15 novembre 2019 vers 4h30, sur le tronçon de voie doté de la signalisation en cabine ETCS Level 2, un mouvement de manœuvre de l'infrastructure a circulé sans autorisation de mouvement sur les voies en service 513-512-511-510 entre Rivaz et Cully.</p> <p>La mise en danger de l'exploitation est due au fait que le mouvement de manœuvre du chantier de génie civil a circulé lors du retour à la fin des travaux, sans autorisation de mouvement sur les cinq kilomètres de la ligne ETCS Level 2, entre Rivaz et Cully alors que les voies étaient en service.</p> <p>Ont contribué à la survenance de l'incident :</p> <ul style="list-style-type: none">- Un manque de planification et de coordination lors de la préparation des travaux pour une définition concertée des mesures de restrictions d'exploitation à appliquer sur un même chantier.- La complexité, le nombre de régimes d'exploitation et les diverses manières de transmettre les assentiments sur cette portion de ligne.- L'absence d'information au personnel sur le terrain de l'état de la situation d'exploitation qui leur permette, sans équivoque, de savoir quel mode d'exploitation est actif sur les voies concernées. <p>La centralisation de la gestion du trafic ainsi que l'évolution et la généralisation de l'automatisation, et de l'informatisation des systèmes, représentent un défi pour l'humain qui doit interagir avec ces systèmes. Lorsqu'un humain doit, à un moment donné, reprendre et assumer certaines fonctions du système qui ne sont plus actives ou gérées par le système, un risque accru d'erreur humaine en découle. L'homme ne peut, sans soutien planifié, se substituer à une partie du fonctionnement d'une application automatisée en assurant un niveau de sécurité égal au système. Dans les systèmes actuels, tous les acteurs ne disposent pas du même niveau d'information sur l'état du système et la situation d'exploitation qui en découle.</p>
Recommandation de sécurité	<p>Le SESE recommande à l'Office fédéral des transports (OFT) de prévoir dans l'évolution de la centralisation de la gestion du trafic et de la généralisation de l'automatisation, lorsque l'humain doit reprendre, dans des situations particulières, certaines fonctions de sécurité dévolues au système, que celles-ci, génèrent un renvoi automatique à des processus de substitution préalablement définis.</p>
Destinataire	Bundesamt für Verkehr
Etat de l'implémentation	Mise en œuvre. L'OFT est d'avis que les dispositions actuelles du ch. 2.1.6 des PCT R 300.1 suffisent. Ce chapitre indique les cas dans lesquels les check-lists circulation (CL-C) doivent être utilisées. Ce faisant, les PCT constituent la base pour l'établissement des

CL-C, celui-ci ne reposant sur aucune prescription explicite. Théoriquement, il serait donc aussi concevable que ces check-lists soient établies par les fournisseurs de systèmes techniques. La responsabilité de l'établissement et de l'utilisation des CL-C incombe aux entreprises de transport (ET). Les ET disposent des connaissances techniques nécessaires pour établir des CL-C spécifiques et adaptées à leurs systèmes techniques. L'OFT part donc du principe que les ET impliquent également leurs fournisseurs dans l'établissement des CL-C si nécessaire.

**Rapport final concernant la
recommandation de sécurité**

Rapport de première information
Rapport final
