



Recommandation de sécurité No. 163

Date de la publication	17.08.2021
No. reg. du rapport final	2020111601
Déficit de sécurité	<p>Le 16 novembre 2020 à 2h33, une collision s'est produite sur la voie 3 à Cully entre un mouvement de manœuvre en provenance d'un chantier du service des lignes de contact (LC) de l'infrastructure CFF situé en pleine voie entre Lutry et Cully et un convoi stationné sur la voie 3. Ce dernier devait poursuivre sa marche à destination d'un chantier du service voie ferrée (VF) de l'infrastructure CFF situé à Lutry, soit au-delà du chantier LC. Suite au choc, les véhicules immobilisés sur la voie 3 ont reculé de 25 mètres. Deux personnes ont été légèrement blessées. Les dégâts au matériel roulant sont importants.</p> <p>La collision sur la voie 3 en gare de Cully du convoi LC avec celui de voie ferrée est due à une vitesse inadaptée en fonction de la visibilité et à la vue du signal de manœuvre ETCS présentant l'image « avancer prudemment ». Le convoi n'a pas été en mesure de s'immobiliser avant les véhicules stationnés.</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 ;• Le non-engagement d'un coordinateur de chantiers ;• L'absence d'information au personnel sur le terrain de l'état de la situation d'exploitation qui lui permette, sans équivoque, de déterminer l'état d'occupation des voies. <p>La réglementation RTE mentionne que le coordinateur de chantiers (CoC), respectivement le chef de sécurité (CS), doit assumer la gestion des contrôles écrits de tous les mouvements de manœuvre sur tout le tronçon interdit. Sur des chantiers d'une certaine importance, il n'est pas rare que plusieurs convois soient en engagement. En fonction de la distance et de la topologie locale, le CoC ne peut avoir un aperçu visuel de toute la zone. Sa tâche de suivi des mouvements de manœuvre devient fastidieuse et propice à l'erreur.</p> <p>Bien qu'étant en charge de la sécurité, le CS LC qui se trouvait sur le chantier si-tué en pleine voie entre Cully et Lutry n'avait pas connaissance qu'un convoi était en attente sur la voie 3 en gare Cully et que celui-ci devait ensuite transiter par les voies interdites sur lesquelles il travaillait, à destination du chantier VF en gare de Lutry.</p> <p>Les CS ou les CoC ne disposent d'aucun soutien technique leur permettant, d'une part, de vérifier que les interdictions de voies confirmées par le chef-circulation correspondent à ce qu'ils ont demandé et, d'autre part, de vérifier l'état des voies (libres / occupées) lorsqu'ils autorisent un mouvement de manœuvre à circuler dans la zone interdite. Ceci alors que les outils informatiques actuels permettent la mise à disposition de ces informations.</p>

Recommandation de sécurité

Le SESE recommande à l'OFT de demander aux gestionnaires d'infrastructure, pour la sécurisation des chantiers complexes, de mettre à disposition des chefs de la sécurité, respectivement des coordinateurs de chantiers, comme moyen auxiliaire complémentaire, un aperçu graphique en temps réel de la situation d'exploitation (notamment l'état de l'interdiction des voies, de l'état d'occupation des voies ainsi que des itinéraires établis) de la zone dans laquelle ils sont en charge de la sécurité des travaux.

Destinataire	Bundesamt für Verkehr
Etat de l'implémentation	Partiellement mise en œuvre. L'Office fédéral des transports (OFT) a défini différentes mesures qui permettront d'évaluer à moyen terme les possibilités de mise en œuvre dans le cadre de l'activité de surveillance.
Rapport final concernant la recommandation de sécurité	Rapport final Rapport de première information
