



## Recommandation de sécurité No. 19

<b>Date de la publication</b>	03.09.2019
<b>No. reg. du rapport final</b>	2019021701
<b>Déficit de sécurité</b>	<p>Le 17 février 2019 à 20 h 47, un train ICE a franchi un aiguillage à la sortie de la gare badoise de Bâle. La motrice de tête et le premier bogie de la première voiture ont continué sur la voie de droite après l'aiguillage. Le bogie arrière et le reste du train ont circulé sur la voie de gauche. Le bogie arrière a déraillé. La première voiture a été traînée en travers sur les deux voies sur près de 900 mètres jusqu'à ce que le train s'immobilise environ 20 mètres avant une paroi du tunnel située entre les deux voies. Une personne s'est blessée à la main en essayant d'arrêter le train en actionnant l'ouverture de la porte de secours.</p> <p>Le déraillement d'un train ICE à la sortie de la gare badoise de Bâle est consécutive à la destruction de service accidentelle et illicite de son itinéraire et l'établissement d'un autre itinéraire, ce qui a entraîné le changement de position d'une aiguille sous le train.</p> <p>Il a été possible de procéder à une destruction de service d'un itinéraire et d'en établir un autre directement derrière. Les aiguilles de l'itinéraire ayant subi une destruction de service au préalable ont changé de position. Il n'y avait pas d'obligation d'attendre par exemple un temps de blocage avant l'établissement du nouvel itinéraire ou d'exécuter une nouvelle commande. Il existe des installations de sécurité comprenant en partie aussi des parties d'itinéraire qui, après une destruction de service, sont automatiquement placées dans une position définie. En Allemagne, cet état de fait a déjà conduit à des incidents similaires. Il existe des directives claires de DB Netz AG à l'égard du chef-circulation concernant les conditions aux-quelles un itinéraire peut faire l'objet d'une destruction de service. Le mécanisme de cette directive doit garantir que l'établissement automatique d'une partie d'un itinéraire ou une nouvelle saisie d'itinéraire ne présente aucun risque. Il n'y a pas d'autres contraintes concernant les conditions auxquelles des parties de l'itinéraire peuvent être établies une nouvelle fois après la destruction de service d'un itinéraire. La couverture du risque après la destruction de service d'un itinéraire se base uniquement sur une directive écrite dont le chef-circulation doit tenir compte avant la destruction de service.</p> <p>Si des commandes de secours ou une manipulation auxiliaire sont autorisées avec une « commande codée » sur un clavier numérique (pupitre avec commande numérique), on parle en Suisse d'une « commande par un calculateur électronique ». De telles commandes sont considérées en Suisse comme une commande à distance et disposent donc d'un temps de blocage après la destruction de secours.</p>
<b>Recommandation de sécurité</b>	<p>Groupe cible : Infrastrukturbetreiberinnen Les gestionnaires de l'infrastructure devraient contrôler les</p>

conditions auxquelles il est permis, après la destruction de service d'un itinéraire, de solliciter immédiatement des parties de cet itinéraire et, le cas échéant, prendre des mesures correspondantes.

---

**Rapport final concernant la  
recommandation de sécurité**

Schlussbericht  
Vorbericht

---