



## Recommandation de sécurité No. 98

<b>Date de la publication</b>	22.09.2016
<b>No. reg. du rapport final</b>	2015022001
<b>Déficit de sécurité</b>	<p>Le 20 février 2015, peu après 6 h 40, près de la sortie en direction de Schaffhouse, un train Interregio est entré en collision latérale avec un RER. La collision est due au fait que le mécanicien du RER a été induit en erreur et a démarré en dépit du signal fermé.</p> <p>L'enquête a permis d'identifier notamment la cause suivante : le type de collaboration dans la cabine de conduite, qui a donné l'illusion d'un contrôle réciproque, n'a pas permis d'identifier l'erreur à temps. L'enquête a identifié les facteurs suivants ayant contribué à l'accident :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– La présence fortuite et simultanée de positions de signaux que le personnel de locomotive concerné a rapporté à tort au train qu'il conduisait.</li><li>– La pression du temps que les mécaniciens s'étaient imposée.</li></ul> <p>L'enquête a permis d'identifier notamment la cause suivante : le type de collaboration dans la cabine de conduite a donné l'illusion d'un contrôle réciproque, ce qui n'a pas permis d'identifier l'erreur à temps. L'annonce à voix haute des signaux et d'autres informations importantes pour la sécurité permet de vérifier les constatations faites ou les actes de même que ceux des autres personnes. La répartition des rôles en ce qui concerne les annonces dans la cabine de conduite est mal définie ou n'est pas connue de toutes les personnes intéressées, ce qui réduit, voire supprime l'utilité de ces annonces pour la sécurité.</p>
<b>Recommandation de sécurité</b>	L'OFT devrait examiner les prescriptions relatives à l'annonce des signaux sous l'angle de leur importance pour la sécurité et de leur application, notamment afin de déterminer si elles mentionnent explicitement les actions importantes.
<b>Destinataire</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>Etat de l'implémentation</b>	Mise en oeuvre. L'OFT relève que cette recommandation de sécurité est mise en oeuvre et explique la procédure comme suit : les prescriptions sur l'annonce des signaux sont d'abord contrôlées. Le chiffre 3.2.4 des PCT R 300.13 prescrit l'annonce des signaux, les responsabilités devant cependant être conformes au principe du chiffre 2.1.1 de R 300.13. Il convient de déterminer en fonction du niveau de formation du mécanicien en formation et des conditions de visibilité dans la cabine de conduite s'il est plus judicieux que ce soit le mécanicien en formation qui annonce d'abord les signaux au mécanicien de service ou l'inverse. Le principe défini au chiffre 2.1.7 R 300.1 s'applique en l'occurrence. Les personnes intéressées doivent donc s'entendre sur la procédure à suivre. Par ailleurs, les ETF doivent définir leur concept de formation en fonction de leurs conditions d'exploitation et en assument la responsabilité. Suite à

l'événement survenu à Rafz, la division Voyageurs des CFF a déjà complété le chiffre concerné dans ses prescriptions d'exploitation. Les éventuelles constatations résultant des mesures adoptées conformément à la recommandation de sécurité no 97 ou de la surveillance de la sécurité seront prises en compte dans les prescriptions officielles à venir. Le relevé et l'évaluation d'événements comme ceux liés à la signalisation font partie des processus de gestion des risques du SMS. L'OFT a contrôlé la mise en oeuvre des processus dans le cadre de sa surveillance.

---

**Rapport final concernant la  
recommandation de sécurité**

Schlussbericht

---