



Les CFF détectent une erreur dans le contrôle de la marche des trains

#Sécurité #Trains #Maintenance

Les CFF ont identifié une erreur dans le contrôle de la marche des trains ETCS L2 et pris des mesures qui permettent de réduire le risque résiduel et d'assurer la sécurité. L'erreur a été découverte lorsqu'un train a obtenu une autorisation de circuler sans que la voie ait été libre.



Tracté par une locomotive de type Re420, un train de marchandises a obtenu par erreur une autorisation de circuler sur la ligne Lausanne-Villeneuve, alors que le parcours n'était pas libre. C'était à la fin juin. Un cas similaire s'est produit en avril 2019 près de Flüelen, avec un train d'extinction et de sauvetage. Dans les deux cas, les CFF ont immédiatement retiré les véhicules concernés. Après le cas survenu à Flüelen, les CFF ont en outre analysé et amélioré le processus de maintenance, et chargé les fournisseurs de corriger l'erreur. En raison de la convergence de plusieurs facteurs, les CFF avaient considéré que le cas de Flüelen était isolé. Dans les deux cas, il n'y a eu ni dommage, ni mise en danger.

L'analyse a montré que ces événements surviennent lorsque plusieurs conditions sont remplies en même temps. Des paramètres erronés ont été définis sur les véhicules lors de l'entretien aux CFF, empêchant la localisation exacte des véhicules. Ni les systèmes embarqués ni les Installations de sécurité situées le long de la ligne n'ont réagi à cette erreur. La combinaison de ces circonstances a eu pour conséquence que l'on a accordé la voie libre à ces véhicules par erreur, sur la base de la position annoncée. Or, dans les faits, les deux véhicules étaient très éloignés de cette position. Le tronçon Lausanne-Villeneuve et la ligne de base du Saint-Gothard sont concernés par cette concomitance entre la ligne et les systèmes embarqués.

Mise en place de mesures d'urgence

En collaboration avec les partenaires industriels concernés, les CFF ont mis en place des mesures destinées à éviter que de tels problèmes se produisent de nouveau:

- Surveillance systématique et continue et, partant, vérification que les véhicules en circulation ne présentent pas de problème de localisation.
- Information de l'ensemble des collaborateurs, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises de transport ferroviaire concernés.
- Les installations de sécurité situées le long des lignes ferroviaires concernées ont été reconfigurées.

Avec la reconfiguration et les mesures immédiates, le risque résiduel s'en trouve nettement réduit, et la sécurité est ainsi garantie. La marche à suivre et la méthode correspondent à la méthode de démonstration de la sécurité habituelle, définie avec l'Office fédéral des transports.

Les CFF ont informé l'OFT, le Service suisse d'enquête de sécurité ainsi que les entreprises de transport ferroviaire, les gestionnaires d'infrastructure et les partenaires industriels UNISIG (Union Industry of Signalling). Les partenaires industriels travaillent à une correction de l'erreur après coup.

La sécurité est une priorité absolue

En matière de sécurité, les CFF s'astreignent à d'importants efforts et renforcent constamment le niveau de sécurité. Mais en trafic ferroviaire non plus, le risque zéro n'existe pas. Il reste toujours un risque résiduel.