

Nouvelle instruction : trains partants en signalisation extérieure

Informations sur cette nouvelle instruction de travail valable à partir du 01.05.2024 :

CFF : I-FUB 08/23

BLS : I-62027

SOB : I-5001/23

Les nouveautés de cette instruction seront intégrées à la prochaine occasion aux prescriptions I-30111 (feuilles vertes Infra)

Problématique :

Une occupation de la voie par des véhicules entre la tête du train et le signal principal ne peut pas être contrôlé par les appareils d'enclenchement. Les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT), 300.6 article 1.1.2 précisent, que le chef-circulation doit contrôler si le tronçon à parcourir est libre, pour autant que ceci ne puisse être réalisé par l'appareil d'enclenchement lui-même. Malheureusement, ce contrôle sur place par le chef-circulation n'est plus possible.

(Voir annexe : accident à Zürich HB)

Cette nouvelle instruction permet de pallier au contrôle de l'état libre de la voie sur place, qui n'est plus possible.

Nouvelle réglementation pour les trains partants en signalisation extérieure, point 5.1

« Pour chaque train partant sans vitesse surveillée par une installation fixe de surveillance de l'infrastructure, le mécanicien de locomotive circule en marche à vue jusqu'au début de la surveillance par le système de contrôle de la marche des trains ou jusqu'à ce que la tête du train ait atteint le signal principal suivant. »

Par conséquent, un train partant peut – lorsqu'un signal annonciateur de voie libre est allumé et après le début de la surveillance par l'infrastructure – circuler à v/max 40km/h (et non en « marche à vue »).

Le fait de savoir si un véhicule se trouve sur le tronçon ne peut pas être garanti par le gestionnaire de l'infrastructure. Ce risque résiduel semble ainsi être accepté tel quel et a probablement été analysé au moyen d'une analyse de risques poussée.

Augmentation de la vitesse pour les trains partants

La vitesse est limitée à v/max 40km/h (I-FUB 08/24 chiffre 4.1) :

- Dans le cas d'un signal de voie, la vitesse signalée ne s'applique qu'à partir du signal
- Cette prescription permet de garantir que les aiguillages en position déviée ne sont pas franchis trop rapidement jusqu'au premier signal principal

Annexe

Accident à la gare centrale de Zürich, voie A17, 6 août 2010, 6 passagers légèrement blessés

Le mécanicien a mis correctement son convoi en marche à 04:48 depuis la voie A17 en raison de la présence de l'indication « A » du répétiteur de quai. Environ 300 mètres plus loin, une machine de chantier « oubliée » était encore garée. Le signal de voie correspondant présentait également de manière correcte une image de voie libre.

Le service suisse d'enquêtes de sécurité (SESE) a par la suite affirmé que la collision était liée au fait que le chef-circulation avait mis le signal X17 de la voie A17 (voie de départ) à voie-libre alors même qu'un obstacle s'y trouvait encore. Malheureusement, en raison de mauvaises conditions de visibilité (courbe, obscurité), l'obstacle n'a pas pu être reconnu assez rapidement par le mécanicien.

À l'époque, il avait été affirmé que « le risque et le danger de la mise à voie libre automatique ou manuelle d'un signal malgré la présence d'un obstacle sur la voie existe, mais n'était connue ni des chefs-circulation, ni des responsables du centre d'exploitation ». Cette affirmation est intéressante et démontre que des situations de ce type peuvent tout de même se présenter dans la pratique.



Image : SESE