

Communiqué de presse, le 30 août 2013

---

## Suites de la collision de Granges-Marnand

### Les CFF prennent des mesures

Après l'accident de Granges-Marnand, le 29 juillet 2013, les CFF ont entrepris des examens approfondis, ont pris des mesures immédiates et étudient des mesures supplémentaires. La sécurité est un objectif central de l'entreprise ; elle a la priorité absolue. A Granges-Marnand et dans six autres gares, les CFF réintroduisent immédiatement l'autorisation de départ par le chef de la circulation. En outre, les CFF renforcent les cercles de qualité internes avec de nouveaux collaborateurs comme les mécaniciens, les chefs circulation des trains ou les agents de train. A moyen et à long terme, les CFF accéléreront l'équipement de 1'700 signaux d'une installation du contrôle de la vitesse des trains et analyseront le processus de départ des trains. Andreas Meyer, Directeur général exécutif des CFF, Jeannine Pilloud, responsable de division Voyageurs et Philippe Gauderon, responsable de la division Infrastructure, s'exprimaient devant les médias vendredi matin. Ils ont aussi présenté les autres mesures prises dans l'intérêt de la sécurité.

„Le chemin de fer suisse est sûr et il le sera encore plus“, a affirmé Andreas Meyer, directeur général exécutif des CFF. Ces dernières années, le nombre d'accidents sur le réseau ferroviaire suisse a diminué. „Nous analysons évidemment chaque erreur et chaque accident de manière systématique. C'est aussi le cas pour l'accident de Granges-Marnand. Si l'analyse met en évidence des failles, nous prenons les mesures nécessaires.“ Après la collision de deux trains régionaux le 29 juillet 2013 dans le canton de Vaud, les CFF ont initié des études approfondies et ont mis sur pied un groupe de travail interne «sécurité ferroviaire après Granges-Marnand». Les premières conclusions du Service d'enquête suisse sur les accidents (SESA) et les discussions avec les partenaires sociaux ont été prises en compte. Ces analyses se poursuivront ces prochains mois.

A la fin 2011, les CFF avaient décidé d'équiper 1'700 signaux supplémentaires (« programme 1'700 ») d'une installation de surveillance de la sécurité d'ici 2020. Après l'accident de Neuhausen, ce programme a été accéléré, afin de permettre son bouclage fin 2018 déjà. Une nouvelle accélération de ce programme est à l'étude actuellement. D'autres mesures sont actuellement également examinées: analyse du processus de départ, révision de la stratégie qui suivra le « programme 1'700 » et concept global de développement pour la ligne de la Broye.

### **Principe du double contrôle dans six gares**

Les CFF ont décidé de réintroduire immédiatement le principe du double contrôle pour l'expédition des trains dans les gares de Granges-Marnand, Cugy, Estavayer, Yvonand, Court, Porrentruy et Zweidlen. Jusqu'ici, le chef de la circulation des trains desservait uniquement l'appareil d'enclenchement. Dès le 1<sup>er</sup> octobre 2013, il devra en plus donner l'ordre de départ au mécanicien. En outre, les CFF renforcent leur culture de la sécurité en élargissant les cercles de qualité existants. Toutes les divisions prennent part à ces rencontres internes. A l'avenir, elles intégreront de manière plus conséquente les mécaniciens, les chefs de circulation des trains et les agents de train. Avec le concours des collaborateurs, l'objectif est de traiter régulièrement et en détail les questions de sécurité et de qualité et de les intégrer dans la stratégie de sécurité des CFF.

### **Culture de la sécurité**

Les mécaniciens de locomotive sont au cœur de la sécurité ferroviaire. «Nous prenons leurs appréciations très au sérieux» a relevé Jeannine Pilloud, responsable de la division Voyageurs. C'est également valable pour les annonces que nous recevons par le système d'annonces confidentiel. «Chez les mécaniciens, notre priorité va à une culture de la sécurité, des annonces et de l'apprentissage qui fonctionne bien et qui soit vécue au quotidien». Actuellement, un nouveau concept de formation, davantage basé sur la pratique, est en cours d'élaboration pour les aspirants. Il doit les préparer de façon optimale aux exigences de la conduite en cabine de conduite. Le nombre de cas de signaux franchis au rouge par million de kilomètres a diminué ces dernières années. Dans le même laps de temps, la satisfaction des mécaniciens a augmenté.

### **Système de contrôle des trains: la Technologie ETCS en cours d'équipement**

Plusieurs systèmes de contrôle des trains sont actuellement utilisés aux CFF. Ils ont des fonctionnalités différentes et ont évolué au fil du temps. Il s'agit du système

halte/signal (SIGNUM), du système de surveillance de la vitesse en fonction sur certains tronçons (ZUB) et de la surveillance de la vitesse en permanence (ETCS-Level 2). L'équipement du ZUB a débuté en 1993 sur la base d'une analyse de risques et comptait 3200 signaux équipés à la fin 2012.

Entretemps, les systèmes SIGNUM et ZUB sont arrivés en fin de vie. Depuis 2011, ils sont remplacés par des composants ETCS, qui représentent un changement technologique, mais n'offrent aucune fonctionnalité supplémentaire comme un contrôle de la vitesse. Le remplacement des SIGNUM fait partie de notre planification à moyen terme» a expliqué Philippe Gauderon, responsable de CFF Infrastructure. «Ainsi, nous pourrions maintenir le haut niveau de sécurité du système. D'autres mesures seront nécessaires, afin de maintenir nos standards de sécurité malgré l'utilisation toujours plus importante du réseau». Selon la planification actuelle, l'équipement du réseau sera terminé à la fin 2017. Parallèlement à ce changement technologique et comme décidé en 2011, 1700 signaux seront équipés d'une installation de contrôle de la vitesse, ce qui diminuera les risques par deux. Cet équipement était initialement prévu pour 2020, mais il a été avancé à 2018. Actuellement, les CFF étudient la possibilité d'accélérer une nouvelle fois ce processus.

### **Poser les bases de la surveillance des trains de demain**

Le trafic sur le réseau ferroviaire suisse continue d'augmenter. « Pour les CFF, il est donc important de planifier aujourd'hui les systèmes de surveillance des trains qui seront utilisés demain» a souligné Andreas Meyer. La condition pour la mise en place de l'ETCS 2 exige d'équiper les véhicules d'une nouvelle technologie, qui leur permettra de circuler avec un seul système dès 2017.

Actuellement, la stratégie des CFF prévoit d'installer l'ETCS 2 dès 2025 lors du renouvellement normal des appareils d'enclenchement. Les CFF analysent si une accélération est possible. L'équipement du réseau entier nécessiterait cependant le remplacement de tous les anciens appareils d'enclenchement, ce qui générerait des coûts de 2 milliards de francs.