

Communiqué de presse, le 27 février 2015

---

Rafz: les CFF prennent une mesure de précaution

## **Le non-respect d'un signal a mené à la collision**

**Les CFF ont procédé à des analyses poussées suite à l'accident de Rafz, le 20 février 2015. Les premiers éléments indiquent que la collision est due au non-respect d'un signal par le train RER. Le déroulement exact de l'accident fait encore l'objet d'une enquête. La sécurité, objectif central du groupe, a la plus grande priorité. Par mesure de précaution, les CFF limitent la vitesse après les rebroussements jusqu'au premier signal.**

Lors de la collision latérale, quatre voyageurs ont été blessés légèrement, et deux collaborateurs CFF gravement et moyennement gravement. Les voyageurs ont été soignés en ambulatoire et ont pu quitter l'hôpital le jour même. Après une opération, le pronostic vital du pilote de l'Interregio n'est plus engagé. L'aspirant mécanicien, qui se trouvait aussi dans la cabine de conduite de l'Interregio, va pouvoir quitter l'hôpital dans les prochains jours.

D'après les premières constatations des CFF, le RER 18014 est parti de la voie 4 de la gare de Rafz à 6h40, après y avoir rebroussé. Le train a démarré en direction de Schaffhouse malgré le signal fermé. Le freinage d'urgence a été actionné au signal à une vitesse de 59 km/h. Le RER s'est arrêté près de 100 mètres après le signal et a engagé ainsi légèrement le gabarit de la voie contiguë. Quelques secondes plus tard, l'Interregio 2858 en provenance de Zurich a circulé sur cette voie à une vitesse de 110 km/h. Ce train transitait par la voie 5 au lieu de voie 3 à cause d'un retard. Lors de la collision latérale des deux trains, l'Interregio a déraillé et les véhicules ont été fortement endommagés.

Le déroulement exact de l'accident est analysé par le Ministère public du canton de Zurich et le Service indépendant d'enquête en cas d'accidents de la Confédération.

## **Grosses réparations à la voie et aux véhicules**

Depuis la nuit du 22 février 2015, la gare de Rafz est de nouveau ouverte à la circulation. Les CFF ont remplacé 60 mètres de voies, un aiguillage et un mât de lignes de contact. Des interruptions supplémentaires ont été nécessaires pour assurer les travaux aux lignes de contact et à l'aiguillage. Les véhicules accidentés ont été transportés aux ateliers industriels d'Yverdon et d'Olten. Le montant des dégâts au RER de type DTZ et à la rame IR, composée de 5 voitures Eurocity et d'une locomotive Re460, s'élève selon les premières estimations à plusieurs millions de francs.

## **La gare de Rafz dispose d'installations de sécurité modernes**

Comme après chaque accident, les CFF ont entrepris une enquête approfondie. La gare de Rafz dispose d'installations de sécurité modernes. Les signaux y sont disposés de façon conforme. Les systèmes de contrôle des trains répondent aux standards suisses. Selon les premiers résultats de l'enquête, les équipements de sécurité ont fonctionné parfaitement. Le système d'empêchement au départ s'applique aux trains en transit, qui constituent la majorité dans cette gare. Etant donné que le train RER de Schaffhouse était entré en gare et qu'il avait rebroussé, il n'a pas été freiné par le système de contrôle des trains. Des composants de sécurité supplémentaires, qui n'offrent cependant pas une sécurité à 100%, sont prévus seulement si au moins un train par jour rebrousse en moyenne hebdomadaire. Ce n'est pas le cas à Rafz en direction de Schaffhouse.

## **Les CFF introduisent une mesure de précaution**

Dès lundi prochain et jusqu'à nouvel ordre, les CFF introduisent une réduction de la vitesse après rebroussement. Les trains ne pourront pas dépasser la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'au premier signal. Ainsi la probabilité augmente que, dans des situations comme celle survenue à Rafz, le train puisse être stoppé avant le point de danger. Les CFF sont en train d'examiner maintenant, si cette mesure de précaution n'a pas d'influence négative ailleurs.

Après l'accident de Granges-Marnand, les CFF ont développé leur propre application d'avertissement, qui avertit une fois de plus les mécaniciens, au cas où le signal de sortie n'est pas ouvert lors du départ. Ce système est actuellement testé de manière intensive. Son introduction est prévue ce printemps si les tests sont positifs.

Les limitations actuelles des installations de sécurité lors des rebroussements seront levées avec le développement des systèmes de contrôle des trains. Le système moderne ETCS de niveau 2 garantit que les départs incorrects après rebroussement

soient techniquement impossibles. L'introduction de l'ETCS de niveau 2 sur l'ensemble du réseau est prévue à partir de 2025. A l'heure actuelle, une accélération de sa mise en service est à l'étude.

Les CFF ont des standards élevés en matière de sécurité. Cela a été confirmé par des audits externes après l'accident de Granges-Marnand. L'accident de Rafz sera analysé soigneusement, comme c'est le cas systématiquement, afin d'améliorer continuellement la sécurité. Un risque résiduel ne peut cependant jamais être exclu.