

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1994)

Rubrik: Sécurité

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Une série d'accidents graves aux conséquences parfois tragiques a frappé l'année 1994. Les médias les ont relatés par le détail, et l'on a posé des questions sur les influences possibles de diverses phases de rationalisation. Le chemin de fer reste le mode de transport terrestre le plus sûr. Néanmoins, l'année 1994 a clairement démontré la nécessité de mener de larges réflexions en matière de sécurité. Le plan à moyen terme 1996-2000 ne prévoit pas par hasard d'investir 1,5 milliard de francs dans le relèvement de la sécurité.

Au cours de l'exercice écoulé, le nombre d'accidents ne s'est guère écarté de la moyenne établie sur de nombreuses années; en revanche, les conséquences étaient plus lourdes. L'on a dû déplorer des victimes. La somme des dommages a triplé par rapport à la moyenne des 15 dernières années.

Les événements les plus lourds de conséquences furent les suivants.

8 mars: Un train marchandises composé de wagons-citernes chargés d'essence dérailla à Zurich Affoltern. Plusieurs wagons et trois maisons d'habitation prennent feu. Trois personnes sont blessées. L'enquête judiciaire conclut à une boîte d'essieu défectueuse.

21 mars: A Däniken, un train direct entre en collision avec le contre-poids d'une grue. Neuf personnes perdent la vie, douze sont blessées, quelques-unes grièvement.

29 juin: Un wagon sort des rails en gare de Lausanne et en fait dérailler plusieurs autres, dont des citernes contenant des produits chimiques. A cause du grand risque d'explosion, il faut évacuer plus de mille habitants du quartier de la gare. L'exploitation ferroviaire reste bloquée durant quatre jours.

La constatation faite pour ces trois accidents s'applique à tous les autres survenus en 1994: il n'y a pas de dénominateur commun. Dans aucun des cas, l'on ne peut en effet établir de relation directe avec des décisions prises ces dernières années en matière de rationalisation.

Les accidents les plus graves (Zurich Affoltern, Däniken, Lausanne) ont grevé le compte de résultats de l'infrastructure pour une somme de 8,5 MFr. Les travaux de déblaiement, les réparations de véhicules, les coûts supplémentaires de l'exploitation et les prétentions de responsabilité civile se sont élevés à quelque 10 MFr. Le fonds destiné à couvrir les dommages importants n'a pas été mis à contribution. D'importants coûts subséquents (p.ex. prétentions de la Ville de Zurich en relation avec l'accident du train de carburant à Zurich Affoltern) seront débités aux comptes de 1995.

Programme de sécurité en 12 points

Les analyses statistiques démontrent que le chemin de fer compte parmi les modes de transport les plus sûrs. Néanmoins, l'amélioration du standard de sécurité constitue un des objectifs premiers des CFF. Cet objectif n'est pas nouveau pour l'entreprise. Ainsi, au cours des dernières années, l'on a constamment investi dans la sécurité du rail. L'analyse des accidents de 1994 a toutefois fait ressortir des lacunes dans la sécurité, que l'on prévoit d'éliminer par des mesures ciblées.

C'est pourquoi la direction générale a décidé de réunir des projets de sécurité en cours de réalisation et des nouveaux projets pour constituer un programme en 12 points avec des mandats et des délais clairs. Objectif premier: améliorer encore la sécurité des clients et des collaborateurs dans l'entreprise, ainsi que celle des

marchandises transportées. Les mandats portent sur des améliorations dans les secteurs suivants.

1. Questions organisationnelles (coordination améliorée, révision de la sécurité)
2. Statistique de la sécurité (notamment saisie des «quasi-accidents»)
3. Analyse du risque dans l'ensemble de l'entreprise
4. Sécurité au travail
5. Sécurité sur les chantiers
6. Sécurité lors de déraillements (développement de détecteurs, amélioration des systèmes de freins)
7. Dispositifs stationnaires de contrôle des trains
8. Extension du nouveau dispositif d'arrêt automatique des trains à d'autres emplacements et véhicules
9. Entretien du matériel roulant
10. Transport de marchandises dangereuses (certification de la qualité)
11. Remplacement d'enclenchements mécaniques
12. Question d'assurer les gros dommages

Transport de marchandises dangereuses

Un cinquième du trafic marchandises est régi par des dispositions particulières sur le transport de marchandises dangereuses. Par des contrôles non annoncés, des équipes mobiles existantes ont surveillé l'application d'une manière approfondie et étendue à l'ensemble du pays. Une nouvelle organisation composée de quatre responsables des marchandises dangereuses et de 30 collaborateurs a institutionnalisé la formation spécifique pour le traitement de ces transports.

Avec l'industrie chimique, un comité de pilotage a été mis en place. Il s'engage pour une sécurité accrue lors de la manipulation des marchandises dangereuses, mais aussi pour des améliorations du matériel roulant. Il est prévu d'étendre rapidement cette collaboration à la branche des huiles minérales et du gaz.

A titre de mesure d'urgence, l'on a accéléré et étendu le programme d'installation de dispositifs fixes de contrôle des trains, mis en œuvre le développement de détecteurs de déraillement pour les trains complets et renforcé les contrôles et l'entretien des wagons pour marchandises dangereuses.

Etant donné que deux tiers des transports de marchandises dangereuses sont internationaux, les CFF ont fait en sorte que leurs questions de sécurité et de tarif figurent à l'ordre du jour de la Communauté des Chemins de Fer Européens et de l'Union Internationale des Chemins de fer. De la certification de qualité visée pour ces transports, reconnue au niveau international, ils attendent des résultats mesurables dans les efforts pour un relèvement de la sécurité sur le rail.

Sécurité des chantiers

Une analyse de la sécurité des chantiers, qui englobe les méthodes d'instruction et d'application de prescriptions en matière de sécurité, a donné lieu à un important catalogue de mesures. Celui-ci porte principalement sur les points suivants:

- Gestion et personnel: controlling de sécurité institutionnalisé, programme de formation pour la sécurité des chantiers
- Organisation: examen de toutes les dispositions en matière de sécurité, inclusion des dispositifs de sécurité dans les procédures de soumission

- Technique: évaluation de nouveaux moyens d'alarme pour avertir le personnel des chantiers

Certaines mesures d'urgence sont en vigueur depuis l'automne 1994, de nombreuses autres suivront dans le courant de 1995. Ces travaux sont suivis par une commission de contrôle qui surveille aussi le respect des objectifs.

Sécurité au travail

Le nombre élevé d'accidents internes du travail ainsi que les pertes de productivité qui en résultent ont appelé un encouragement systématique de la pensée en termes de sécurité, ainsi qu'une amélioration sensible de la sécurité au travail pour les collaboratrices et les collaborateurs. En 1994, les CFF ont mis sur pied un programme d'action à ce sujet. Avec le concours d'un consultant externe, le personnel est familiarisé avec les méthodes de la pensée en termes de sécurité. Toutes les activités sont analysées quant aux risques possibles. Dans ce contexte, l'on développe des moyens et des méthodes qui peuvent améliorer sensiblement la sécurité au travail. Ces mesures sont immédiatement appliquées. La campagne a débuté dans le II^e arrondissement (Lucerne); entretemps, elle a été étendue à l'ensemble de l'entreprise.

Sécurité des voyageurs

Parallèlement au programme de 12 points visant à accroître la sécurité de l'exploitation ferroviaire et la sécurité au travail, les CFF se sont efforcés d'améliorer également la sécurité des voyageurs. Le besoin d'agir s'est concentré sur la région de Zurich. Les patrouilles intensifiées d'une maison privée ont déjà fourni des améliorations sensibles. Le 3 octobre 1994, ces tâches ont été reprises par du personnel CFF. La préparation de cette phase s'est effectuée avec la collaboration de spécialistes de la police cantonale zurichoise. La clientèle a réagi positivement aux patrouilles CFF. Au milieu de 1995,