

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1995)

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

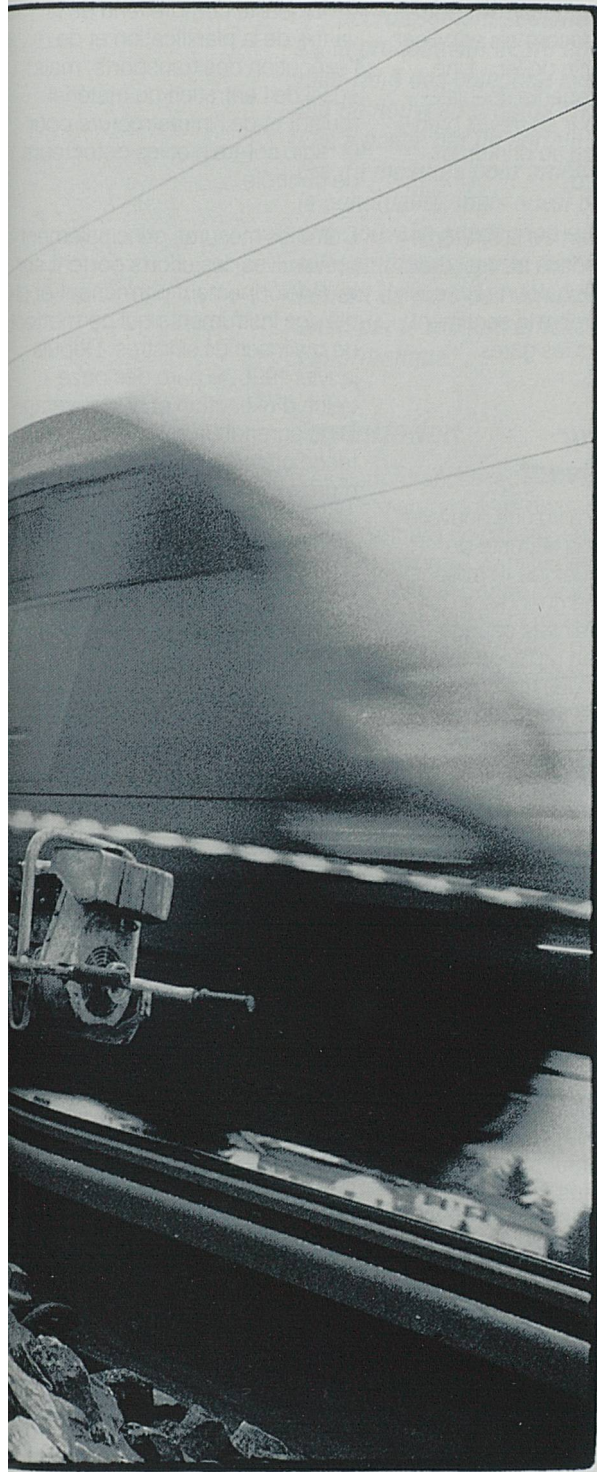
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media 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>



Sécurité sur les chantiers...
Sur le chantier, l'homme protège
l'homme; ce faisant, il est assisté par
des dispositifs techniques perfectionnés
ainsi que par de nombreuses mesures
et prescriptions de protection.



La sécurité a toujours eu une importance particulière aux CFF. Les graves accidents de 1994 ont entraîné l'intensification des efforts visant à améliorer la sécurité. La mise en œuvre du programme de sécurité en douze points lancé à la fin de 1994 a été menée sur un large front. En termes statistiques, ces efforts ont déjà trouvé leur récompense puisque la fréquence des accidents marque une nette tendance à la baisse.

Par rapport à la courbe moyenne illustrant la fréquence des accidents pendant de nombreuses années, la courbe de l'exercice écoulé marque un écart très net: aucune collision de train et aucun déraillement graves n'ont été enregistrés. Au total, 17 accidents se sont produits (27 en 1994). Une fois de plus, ce chiffre est le plus bas depuis que les accidents sont recensés.

Programme de sécurité en douze points

Le travail pour la sécurité s'inscrit dans le cadre global d'un programme pluriannuel, qui définit clairement les objectifs, les échéances et les responsabilités, et dont le but premier est d'améliorer durablement la sécurité pour les clients et pour le personnel, pour les marchandises transportées et pour l'environnement. Il s'articule en douze points:

1. Mesures organisationnelles
2. Statistique de la sécurité
3. Analyse des risques dans la conduite de l'exploitation
4. Sécurité au travail
5. Sécurité sur les chantiers
6. Sécurité des voyageurs
7. Sécurité antidéraillement
8. Détecteurs de contrôle et contrôle continu des limitations de vitesse
9. Entretien prévisionnel des wagons

10. Certification de la qualité dans le transport des marchandises dangereuses
11. Remplacement des enclenchements mécaniques
12. Assurance contre les gros dommages

Sécurité au travail

«La sécurité commence dans la tête», tel est le slogan de la campagne lancée à la fin de 1994 pour améliorer durablement la sécurité au travail. C'est un projet réalisé avec l'appui d'une société externe de consultants qui constitue la véritable base de tout le programme de sécurité en douze points. La politique actuelle et future des CFF en matière de sécurité procède d'une double exigence: penser toujours plus en termes de sécurité, d'une part, et, d'autre part, admettre qu'à l'origine d'un enchaînement qui conduit à l'accident, il y a des comportements contraires à la sécurité. Ce sont ces comportements-là qu'il faut commencer par empêcher. Durant l'exercice écoulé, les cadres supérieurs et moyens ont été formés à ce nouvel état d'esprit, ainsi qu'à la technique des audits (examens et vérifications de la sécurité).

Les premiers résultats sont encourageants. Même si le but fixé pour 1995 – pas plus de 8 accidents pour 100 agents – n'a pas été pleinement atteint, le taux des accidents professionnels a passé de 13 à 10 pour 100 agents. Ces chiffres comprennent aussi les cas sans gravité. Il est prévu de mener à terme, pendant le premier semestre de 1996, la formation des cadres de maîtrise. Cette mesure permettra d'atteindre le but visé pour 1996: au maximum 6 accidents pour 100 agents.

Sécurité de l'exploitation

La probabilité statistique d'un accident ferroviaire reste extrêmement faible. Les chiffres d'accidents pour 1995 en sont une nouvelle confirmation. Durant l'exercice écoulé, de nouvelles étapes ont été franchies pour améliorer encore la sécurité de l'exploitation: tout d'abord, les prescriptions d'exploitation ont été revues. En parallèle, les procédures de l'exploitation ferroviaire ont été systématiquement explorées afin d'en détecter les points faibles, l'accent étant mis sur les risques en chaîne. De cette analyse sortiront des mesures propres à réduire encore le risque d'accidents. De premiers résultats, accompagnés d'améliorations envisagées à court terme, sont attendus vers le milieu de 1996.

Sur le plan technique, le réseau des détecteurs de contrôle des trains a été étoffé de manière qu'il soit possible, dès la fin de 1997, de surveiller systématiquement les transports de marchandises dangereuses pendant la traversée d'agglomérations ou au passage de longs tunnels.

Sécurité des voyageurs

Le bon travail fait par le service de sécurité du RER zurichois a eu pour résultat que la sécurité, dans la région de Zurich, s'est améliorée et, avec elle, le sentiment de sécurité des voyageurs. Une étude a analysé la situation pour l'ensemble du réseau en ce qui concerne la sécurité et les réactions de la clientèle; elle montre que, dans les régions Olten/Bâle, Berne et Lausanne/Genève en particulier, le sentiment de sécurité continue à se dégrader et que des interventions sont par conséquent nécessaires pour améliorer cet état de choses. En automne, la direction générale a décidé d'une stratégie et de mesures pour la sécurité des personnes. La principale de ces mesures consiste à étendre aux trois régions ci-dessus le domaine

d'intervention des patrouilles de sécurité CFF – désormais appelées «police du chemin de fer». Une cinquantaine d'agents spécialement formés pour ce travail prendront leur service au printemps 1997 au plus tard.

Un autre point fort de la stratégie adoptée réside dans les mesures qui seront prises à court terme, en 1996, pour accroître le sentiment de sécurité dans les gares.

Sécurité pour l'environnement

L'exercice 1995 a vu une nouvelle amélioration de la sécurité du transport des quelque 10 millions de tonnes de marchandises dangereuses acheminées chaque année par le train (20% environ du volume total des marchandises transportées par rail). L'intervention des équipes mobiles marchandises dangereuses et la nouvelle organisation en place (quatre responsables des marchandises dangereuses + 30 agents régionaux) ont permis de contrôler toutes les gares et de s'assurer que les règles de sécurité y sont bien respectées. Les lacunes découvertes ont été comblées. Cette démarche a contribué fondamentalement à sensibiliser le personnel et à améliorer la sécurité dans le transport des marchandises dangereuses. De nouveaux progrès, officialisés, ont marqué la collaboration avec l'industrie chimique, la branche pétrolière et l'Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés.

Les CFF se proposent d'obtenir la certification selon la norme ISO 9001 pour leurs transports de marchandises dangereuses. Dans une première phase, d'ici à la fin de 1996, ce sont les transports pétroliers par trains entiers entre Bâle et la région de Zurich-Aéroport qui seront mis au standard ISO pour une certification; il s'agit en particulier d'établir l'assurance

de la qualité compte tenu de la vente, de la planification et de l'exécution des transports, mais aussi de l'entretien du matériel roulant et de l'infrastructure pour la radio sol-train et les détecteurs de contrôle.

Outre les mesures principalement préventives, les efforts portent sur le développement permanent et ciblé des instruments qui permettent de maîtriser les sinistres. Depuis janvier 1996, le parc des onze trains d'extinction et de sauvetage s'est agrandi de six unités. L'assistance prévue pour limiter l'ampleur d'un sinistre voit ainsi sa force d'intervention sensiblement augmentée.