

Sécurité

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses**

Band (Jahr): - **(1996)**

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La maîtrise de la sécurité à tous les niveaux a bénéficié d'une intensification des efforts. La courbe des accidents poursuit son mouvement à la baisse. Les CFF ont obtenu la certification ISO pour leurs transports de produits pétroliers, ce qui les met à l'avant-garde des réseaux européens dans ce domaine.

Le nombre des accidents, en 1996, a été maintenu, voire ramené à un niveau qui est bas par rapport à la courbe moyenne illustrant la fréquence des accidents pendant de nombreuses années. Durant l'exercice écoulé, et à une exception près (quatre blessés lors d'une collision à Courfaivre JU), il n'y a pas eu de grave collision de trains. Un déraillement a provoqué des dégâts matériels importants. Au total, 17 accidents ont été enregistrés dans l'exploitation, soit le même nombre qu'en 1995 et dix de moins qu'en 1994. Ce résultat est le meilleur depuis que les accidents sont recensés.

Maîtrise de la sécurité

L'exercice écoulé a vu la mise en place des conditions préalables nécessaires pour une maîtrise globale de la sécurité. Les structures de décision et de direction dans ce domaine, selon l'organigramme, ont été consolidées en conséquence et les instruments de gestion requis ont été développés. Une commission centrale pour la sécurité, compétente pour l'ensemble de l'entreprise, coordonne et surveille la mise en œuvre des programmes adoptés. Elle est relayée dans cette tâche par des organismes ad hoc au double niveau des directions d'arrondissement et des régions.

Sécurité au travail

Le sens de la sécurité s'est bien développé parmi le personnel, à telle enseigne que les accidents professionnels, y compris les incidents sans gravité, passant à 8 pour 100 agents, ont diminué de

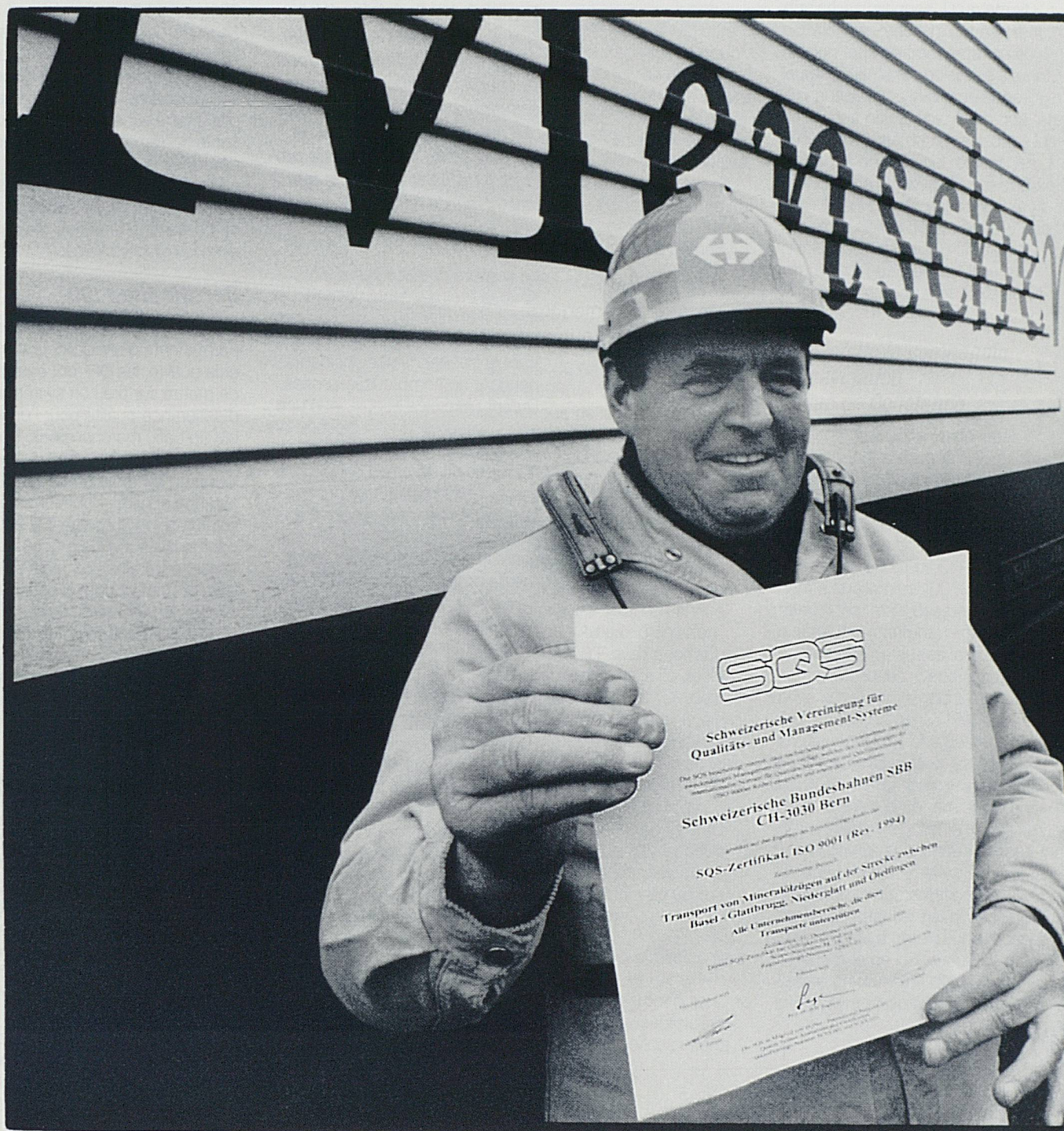
23 % durant l'exercice écoulé, de 34 % sur deux ans. Cette sensibilisation à la sécurité a notamment passé par une instruction dispensée aux cadres et par la mise en place généralisée d'audits de sécurité systématiques dans tous les domaines du travail. Ces audits permettent de mettre le doigt sur les points faibles du système et d'amener un meilleur dialogue avec les responsables.

Certification ISO

Dans la droite ligne de leur volonté permanente d'améliorer la sécurité et la qualité, les CFF ont entrepris de mettre sur pied un système d'assurance qualité pour l'ensemble du trafic marchandises. Dans une première étape, l'on a développé un système ambitieux d'assurance qualité et obtenu sa certification selon la norme ISO 9001 pour le transport de produits pétroliers par trains complets entre Bâle et Glattbrugg, Niederglatt et Otelfingen. En même temps, l'idée de la qualité doit marquer de plus en plus toutes les procédures, pour tendre, au fur et à mesure des améliorations, vers le Total Quality Management (gestion de la qualité totale).

Sécurité sur les chantiers

La mise en œuvre des 56 mesures figurant dans le catalogue établi au début de 1995 afin d'améliorer la sécurité sur les chantiers a progressé à bonne allure et la majorité des mesures préconisées étaient en place à la fin de 1996. La communication a bénéficié d'un effort tout particulier. Des cours de répétition ont eu lieu avant que ne commence la saison des travaux et des audits sur place ont permis d'améliorer substantiellement la discipline dans les communications radio. Le nouveau règlement sur la radio, quant à lui, actualise les principes théoriques et simplifie les règles à respecter dans les messages. Enfin, dans le cadre de la nouvelle conception de la communication mobile, les actuels appareils radio seront remplacés,



Le chemin de fer certifié.
Depuis peu, la norme ISO 9001 est remplie pour les trains complets d'huiles minérales au départ de Bâle. Sans l'homme, les techniques les plus sophistiquées deviennent inefficaces.



avec passage à une nouvelle répartition des bandes de fréquence. Des développements techniques nouveaux pour les dispositifs d'annonce des trains et les moyens d'alarme ont été menés à terme et des prototypes peuvent être testés sur le terrain.

Une des pierres angulaires de la stratégie en matière de sécurité est la formation poussée et régulière de tous les intervenants dans les travaux aux abords de la zone dangereuse où circulent les trains. Un gros effort est consenti pour que cette formation se généralise sur tout le réseau. Quant aux risques d'accident sur les chantiers, ils ont fait l'objet d'une étude scientifique détaillée, dont les résultats confirment la justesse des options prises jusqu'à présent. D'autres améliorations seront apportées au cours de 1997 sur les points qui laissent encore à désirer.

Plan sécurité pour les grands projets

Les grands projets, non seulement en raison de leur complexité, mais pour éviter qu'ils ne puissent porter un quelconque préjudice aux hommes ou à l'environnement, exigent un plan sécurité qui leur soit propre. Durant l'exercice écoulé, des consignes techniques de sécurité ont été préparées pour les projets NLFA du tunnel de base du Zimmerberg et la jonction Suisse orientale – Zoug via le Hirzel, pour le grand projet du Monte Ceneri entre Cadenazzo et Vezia / Lugano, ainsi que pour la jonction de Rynächt (canton d'Uri). Pour le projet du tunnel de base du St-Gothard, le plan sécurité a été affiné et, pour y intégrer les éventuelles leçons à tirer de l'incendie qui s'est produit dans le tunnel sous la Manche, les informations publiées à ce sujet ont été minutieusement exploitées.