

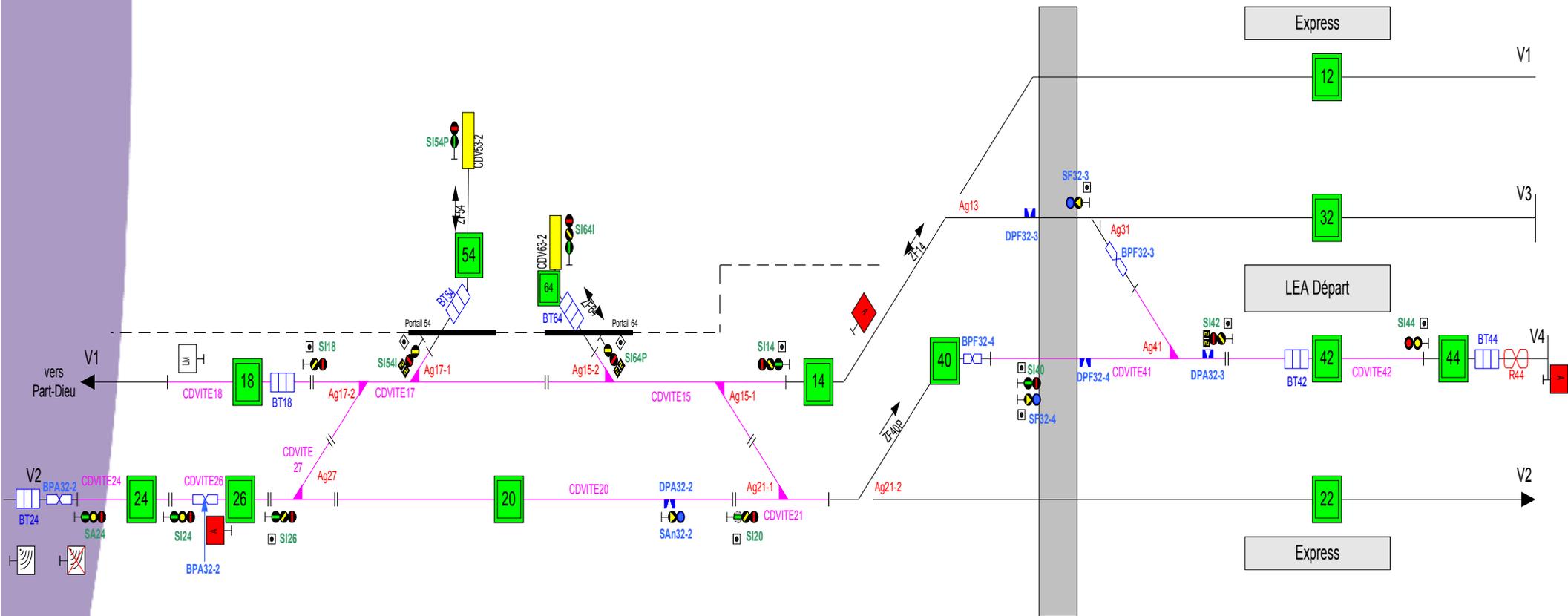
Zone de Manœuvre à télécommande systematique

Journée d'échanges dans le cadre
des projets tramways
24 mai 2012

REX suite au
détaillage du
23-02-2009

Alain QUERE - François CRUZ - Jean-François BLANC

Circonstances de l'accident 23-02-2009



Analyse de l'accident

Au départ du quai, commande de l'itinéraire de rentrée au dépôt (commande groupée des itinéraires 32->14 & 14->64 au lieu de 32->14 & 14-18)

Non prise en compte de l'indicateur « CDM » (au lieu de PAR, Part Dieu) et démarrage comme s'il devait aller tout droit

Non contrôle du signal 14 qui est blanc (voie déviée) au lieu de vert pour la voie directe

Engagement sur la voie déviée à 64 km/h (première aiguille OK limitée à 65 km/h, courbe d'entrée au Centre de Maintenance limitée à 10 km/h)

Déraillement

Analyse de l'accident



Démarche d'analyse des zones similaires sur le réseau tramway de LYON

REX :

- Dans le principe de la marche à vue, la cause principale de l'erreur est la demande d'appui systématique sur le bouton du pupitre pour des itinéraires combinés
- Sur ce geste systématique, le conducteur n'effectue plus les vérifications d'usage

Objectif de l'étude

- évaluer les solutions pour éviter ce geste systématique
- différencier les commandes à risque

Création d'un groupe de travail ayant pour but de répondre:

« Quelles mesures prendre pour réduire les risques d'erreur de commande afin qu'un incident de ce type ne puisse se reproduire dans les mêmes conditions sur le réseau? »

Principes de réduction des risques

Limitation de la vitesse en zone de manœuvre

Suppression de la commande voie déviée au pupitre

Doubler systématiquement la commande

Doubler la commande en voie déviée uniquement

Temporisation pour le basculement du signal en voie déviée

Commande au pupitre uniquement en voie déviée

Solutions retenues

4 zones sont concernées, chaque zone ayant ses spécificités, solution adaptée.

- Débranchement : commande uniquement en voie déviée (en cours)
- Meyzieu ZI : doublement de la commande en voie déviée uniquement retour automatique des aiguilles
- Porte des Alpes 32 : pas de modification de la zone mais adaptation de la vitesse
- Porte des Alpes 26 : pas de modification de la zone mais adaptation de la vitesse (reprise de la vitesse après engagement de la pointe d'aiguille)
- Sur les nouveaux projets, prise en compte de ce retour d'expérience