



Version du dimanche 2 juillet 2017

## Analyse situation (REX)

**REX2017-01**

Thème : Demande d'autorisation de circuler/travailler

Rex déclenché suite

- Incident/Accident
- Rapport du personnel de sécurité
- Recommandation/Observation SSICF
- Contrôle interne négatif

### Constatations :

Cette année, à 3 reprises les conducteurs et sous-chef omettent de contacter le chef de ligne avant d'entamer une prestation avec circulation en ligne.

### Analyse :

Historiquement, dans chaque gare de départ du réseau SNCB, il y avait un sous-chef de gare présent pour communiquer les éventuelles restrictions de circulation (marche à vue, vitesse réduite, mission spéciale, attribution particulière du matériel, ...) et autoriser la mise en marche.

Sur la ligne 128, lors de circulations en navette ou travaux avec poste de block hors service, il n'est évidemment pas possible de prévoir la présence d'un sous-chef au moment du départ du premier train de la journée pour communiquer les restrictions de circulation au conducteur et lui confirmer que la voie est libre de tout obstacle prévisible.

Pour pallier l'absence de sous-chef en début de prestation, le rôle de "chef de ligne" a été créé il y a déjà plusieurs années.

Le chef de ligne ne se trouve pas sur place. Il doit donc être contacté par le conducteur avant le début de la prestation ou au plus tard avant de quitter la gare de départ.

A chaque fin de service, le personnel de sécurité transmet un rapport succinct de la prestation au chef de ligne. Les anomalies et irrégularités lui sont communiquées et il enregistre ces éléments. Avant la prochaine prestation, le conducteur prend contact avec le chef de ligne (de préférence par sms ou gsm). A ce moment, le chef de ligne confirme la possibilité de circuler sur la ligne et si besoin communique les consignes particulières.

Exemple de scénario « risque » envisageable si la demande n'est pas effectuée :

- Un volontaire souhaite parcourir la ligne pour élaguer la végétation qui entre dans le gabarit.
- Suite à un problème, l'intervention dure plus longtemps que prévue.
- Au même moment un conducteur arrive à Spontin pour effectuer une prestation avec circulation en navette, prépare l'autorail et se met à quai. Il ne sollicite pas l'avis du chef de ligne.
- L'heure de départ atteinte, le conducteur de l'autorail se met en route et circule normalement.
- Au même moment, le bénévole qui est occupé à élaguer se remet en route vers Spontin pour libérer la voie au plus vite et transmettre son message « ligne libre au chef de ligne ».
- Les deux convois se rencontrent face à face en pleine voie.
- Si l'élagage s'est effectué sans locomotive, le conducteur de l'autorail peut se retrouver face à des obstacles dans la voie, non couverts par un signal mobile rouge (branche, troncs en cours d'évacuation, ...).

Le chef de ligne n'étant pas « une permanence », il appartient bien au conducteur qui prend son service en l'absence de sous-chef de solliciter les instructions auprès du chef de ligne.

Pour bien comprendre le mécanisme, au verso, vous trouverez la réglementation propre au chef de ligne ainsi que le processus logique.

### **Recommandation :**

En fin de service, pour éviter un blocage de la ligne pour la prestation suivante, transmettez sans tarder le message de fin de service au chef de ligne.

Lorsqu'une prestation doit débuter, n'hésitez pas à solliciter le chef de ligne un peu à l'avance (par exemple en quittant votre domicile) afin d'avoir une marge de manœuvre si le chef de ligne n'est pas joignable immédiatement.

F.- DEMANDE ET AUTORISATION DE CIRCULATION/INTERVENTION EN LIGNE

Le chef de ligne tient à jour un registre d'occupation de la ligne dans lequel il consigne les demandes et autorisations de circulation et/ou d'intervention sur la ligne.

Avant d'autoriser une circulation ou une intervention en ligne, le chef de ligne doit contrôler qu'aucune circulation/intervention déjà accordée ne soit en cours.

**1. Une circulation en navette est déjà autorisée et/ou en cours:**

En fonction des missions des parcours à organiser, le chef de ligne détermine la méthode d'exploitation à appliquer en tenant compte du tableau du point D du présent chapitre.

Le chef de ligne ordonne au demandeur de la circulation supplémentaire de prendre contact avec le conducteur assurant la circulation en cours afin d'appliquer la méthode d'exploitation prévue à cet effet.

**2. Une intervention (travaux) est déjà autorisée et/ou en cours:**

Si la nature de l'intervention ne risque pas de créer d'obstacle pour la circulation demandée, le chef de ligne accorde l'autorisation mais en imposant la marche à vue dans la zone concernée.

Si la nature de l'intervention risque de créer un obstacle pour la circulation demandée, le chef de ligne ne peut accorder l'autorisation.

Toutefois, si le chef de ligne a l'assurance que l'obstacle est protégé par la signalisation mobile prévue (cfr couverture des chantiers de voie créant des entraves à la circulation des trains dans le fascicule 8, Titre 1, chapitre 2), le chef de ligne accorde l'autorisation mais en imposant la marche à vue à l'approche de la zone concernée par l'intervention.

La personne ayant demandé et reçu une autorisation de circulation et/ou d'intervention informe le chef de ligne lorsque les circulations/interventions autorisées sont terminées.

Lors de cette information, les anomalies et incidents rencontrés en cours d'opération sont transmises au chef de ligne.

Si un poste de block est mis en service, le 1<sup>er</sup> desservant qui se met en service demande l'autorisation au chef de ligne.

Les demandes de circulation/d'intervention suivantes doivent être adressées au desservant du poste de Block. Le sous-chef desservant ce dernier détermine les conditions et les blocages à prévoir compte tenu des prescriptions du présent fascicule ainsi que du fascicule 2 (sous-chef de gare).

Lorsque le dernier poste de block encore en service sur la ligne est mis hors service, le desservant informe le chef de ligne. Lors de cette information, les anomalies et incidents rencontrés en cours d'opération sont transmises au chef de ligne.

Ce dernier reprend alors les attributions d'autorisation de circulation/d'intervention en ligne.

**Procédure de demande de circulation ou d'intervention en ligne :**

