



Version du vendredi 17 juillet 2020

## Analyse situation (REX)

**REX2020-01**

Thème : Immobilisation des véhicules et vigilance lors des manœuvres

Rex déclenché suite

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

### Constatations :

En 2 mois, plusieurs irrégularités ont été constatées aux abords de la remise de Spontin en ce qui concerne l'immobilisation des véhicules, ainsi qu'un incident lors d'une manœuvre (tamponnement) de matériel non équipé de tampons.

- Une locomotive trouvée sans frein à vis ni cales devant la remise ;
- Le matériel non accouplable spécialisé garé au fond de la remise a été trouvé appuyés l'un contre-l'autre et légèrement déplacés vers le fond de la remise ;
- Un bloc d'arrêt (et des traces de frottement de ce bloc sur le rail) trouvé a la sortie de la remise, témoin de son non-enlèvement lors du déplacement du véhicule qu'il immobilisait.



### Quels sont les risques :

1. **Tamponnement** = Dérive vers du matériel stationné et endommagement de celui-ci qui est précieux
2. **Déraillement** = Le bloc d'arrêt oublié est entraîné sur le rail et peut se bloquer net sur un joint de rail, un aiguillage ou une traversée bétonnée à niveau et provoquer le soulèvement du véhicule.
3. **Dérive irréversible** = Un véhicule mal immobilisé se met en mouvement tout seul, dans le sens de la pente et gagne en vitesse jusqu'à ...

### Analyse:

L'immobilisation du matériel est cruciale pour éviter une dérive non contrôlée (sur une ligne composée de plus de 90% de déclivités) et pour éviter des mouvements intempestifs vers d'autres véhicules lors de la mise en contact d'une loco de remorque.

Les opérations au matériel doivent être effectuée par des bénévoles formés pour les fonctions de sécurité. En l'occurrence il s'agit des fonctions Conducteur, Manœuvre et Visiteur. Si ce n'est pas le cas, les opérations se font sous la supervision d'un bénévole habilité pour ces fonctions de sécurité. Celui-ci reste responsable de la bonne application des procédures prévues, c'est fondamental !

La sécurité des biens et des personnes est en jeu.

## **Rappel des prescriptions:**

### **A.- MOYENS POUR ASSURER L'IMMOBILISATION**

L'immobilisation d'une rame peut être assurée:

1. au moyen du frein automatique dont la conduite est vidangée en ouvrant un robinet d'arrêt d'extrémité. Attention, les cylindres de freins n'étant pas étanches, il faut considérer qu'après quelques minutes de stationnement, le frein automatique d'un véhicule devient inopérant.
2. au moyen du frein à vis du véhicule s'il en est équipé. Le frein à vis est serré dans le sens horlogique. Si le volant du frein à vis est équipé de poignées rabattables, celles-ci sont maintenues déployées quand le frein à vis est serré. Elles sont rabattues après le desserrage du frein à vis.
3. au moyen de blocs d'arrêt. Les blocs d'arrêt sont toujours placés devant le premier essieu d'une tranche de véhicules (dans le sens de la pente et s'il n'est pas connu, dans les 2 sens). Si des blocs d'arrêt doivent être utilisés en pleine voie ou au milieu d'une rame, il doit être fait usage de blocs d'arrêt spéciaux. Ces derniers sont équipés d'un contre-poids qui les fait tomber du rail lorsqu'ils sont libérés par les essieux de la rame.
4. au moyen d'autres objets quelconques s'il est impossible d'enrayer le véhicule par un des moyens précités.

### **B.- IMMOBILISATION D'UNE RAME DÉCROCHÉE**

Lorsqu'un groupe de véhicules doit stationner sur une voie après décrochement de la locomotive ou d'une partie de la rame, il y a lieu d'assurer son immobilisation.

Les mesures d'immobilisation doivent prévenir la mise en marche par la gravité, par l'action du vent ou à la suite d'un choc causé lors de la mise en contact d'un engin ou de véhicules.

#### **1. Immobilisation temporaire:**

L'immobilisation temporaire est en principe assurée par l'application automatique des freins suite à la vidange de la conduite du frein automatique réalisée lors du découplément. Cette immobilisation doit être vérifiée<sup>1</sup> avant de procéder à la suite de la manœuvre.

Si l'immobilisation pneumatique est impossible (véhicule non freiné, avarie, ...), ou en cas de doute, ou si le stationnement risque de dépasser 30 minutes, l'agent qui procède au découplément doit effectuer une immobilisation définitive.

#### **2. Immobilisation définitive:**

L'immobilisation définitive est assurée par un des moyens mécaniques proposés au point A.

En gare, elle est assurée par le serrage d'un frein d'immobilisation sur le véhicule ou la rame.

En pleine voie, elle est assurée par le serrage du frein d'immobilisation d'un véhicule sur quatre (1/4) composant la rame (avec un minimum de deux).

### **C.- AVANT D'AUTORISER LA MISE EN MOUVEMENT D'UN VÉHICULE, L'AGENT QUI COMMANDE UNE MANŒUVRE S'ASSURE PRÉALABLEMENT QUE:**

- les blocs d'arrêt éventuels sont enlevés ;
- les freins immobilisant la rame sont desserrés;
- les véhicules peuvent circuler sans danger et sans compromettre la sécurité du personnel et des usagers (portes fermées, battants mobiles et passerelles relevés, tuyaux et câbles débranchés, gabarit libre, etc. ....);
- sur aucun véhicule ne figurent des étiquettes d'avarie qui en interdit le déplacement ;

**Merci à toutes et tous d'y prêter une grande attention.**

---

<sup>1</sup> Vérifier l'application des blocs de frein sur au moins un boggy/essieu du véhicule ou de la rame immobilisée. Si le véhicule est équipé de freins à disque, vérifier l'apparition du voyant rouge sur l'indicateur de serrage situé sur le long pan (attention indication non valable si la basse tension du véhicule est nulle ou insuffisante).