



Version du dimanche 23 août 2020

## Analyse situation (REX)

**REX2020-04**

Thème : Opération Terminée sur rame tractée

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

### Constatations :

1. Alors que le chef garde s'était préalablement accordé avec le conducteur qu'il n'ouvrirait pas les portes à l'arrivée au terminus de Bauche pour que le train puisse repartir tout de suite, lors de l'arrêt et alors que le train allait se mettre en marche, le chef garde constate qu'un bénévole à déverrouillé et ouvert une porte (voitures M1) sans autorisation.

### Quels sont les risques :

1. **Chute de personne** = Dans cette situation, il n'y avait pas de surveillance ni de la part du chef garde, ni de la part du conducteur avant le départ du train. Une porte ouverte peut inciter des personnes à monter/descendre alors que le train peut se mettre en marche à tout moment.

### Analyse:

Ici, le chef garde a proposé au conducteur, par avance, qu'il reparte sans OT de la gare de Bauche car il ne déverrouillera pas les portes durant l'arrêt à quai.

Cette proposition engendre une confusion pour les raisons suivantes :

- En gare d'origine et/ou après un arrêt prévu à quai, une information OT doit toujours être donnée au conducteur (*sauf exceptions prévues pour la pleine voie uniquement*) ;
- Des visiteurs inattendus souhaitant des informations et/ou monter à bord pourraient être présent à quai, dans ce cas l'info transmise au conducteur avant l'arrivée a ce quai est caduque ;
- Des bénévoles présents à bord de la rame et non-informés pourraient penser (à tort) que les portes n'ont pas été déverrouillées par le chef garde par oubli et procéder eux-mêmes au déverrouillage.

### Rappel des prescriptions:

Fascicule 4 – Titre 2 – Chapitre II – Point B :

**A chaque arrêt prévu à l'horaire, le personnel du train a pour obligation:**

- ✓ de descendre du train;
- ✓ de vérifier que le train ou l'autorail a été correctement mis à quai.
- ✓ de vérifier que le matériel ne présente aucune anomalie (odeur, fumée, bruit, ...)
- ✓ d'informer le public présent à bord en cas de manœuvre.

Fascicule 4 – Titre 2 – Chapitre III – Point C :

- ✓ Réception, par le conducteur, d'une **information "OT"**, lorsque le départ à lieu:
  - Dans la **gare d'origine**<sup>2</sup>;
  - **Après tout arrêt prévu dans une gare ou dans un point d'arrêt**<sup>3</sup>;
  - **Après tout arrêt exceptionnel avant permis l'embarquement ou le**

Contrat d'inscription comme membre adhérent (bénévole) – Annexe Partie 2 – Point 7 :

**Un règlement CFB existe pour initier et donner les directives requises pour une exploitation de la ligne dans les règles de l'art et ce en toute sécurité, aussi bien pour le personnel du PFT que les clients ou des tiers. Tout bénévole au PFT qui doit assurer une de ces fonctions de sécurité doit avoir pris connaissance des instructions prévues pour son poste. Une habilitation (délivrée par le PFT à la suite d'un examen oral et/ou écrit) est nécessaire pour toutes ces fonctions de sécurité. De plus une licence valide et délivrée par le SSICF accompagnée par une attestation**

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