



Version du mardi 1er juin 2021

Analyse situation (REX)

REX2021-01

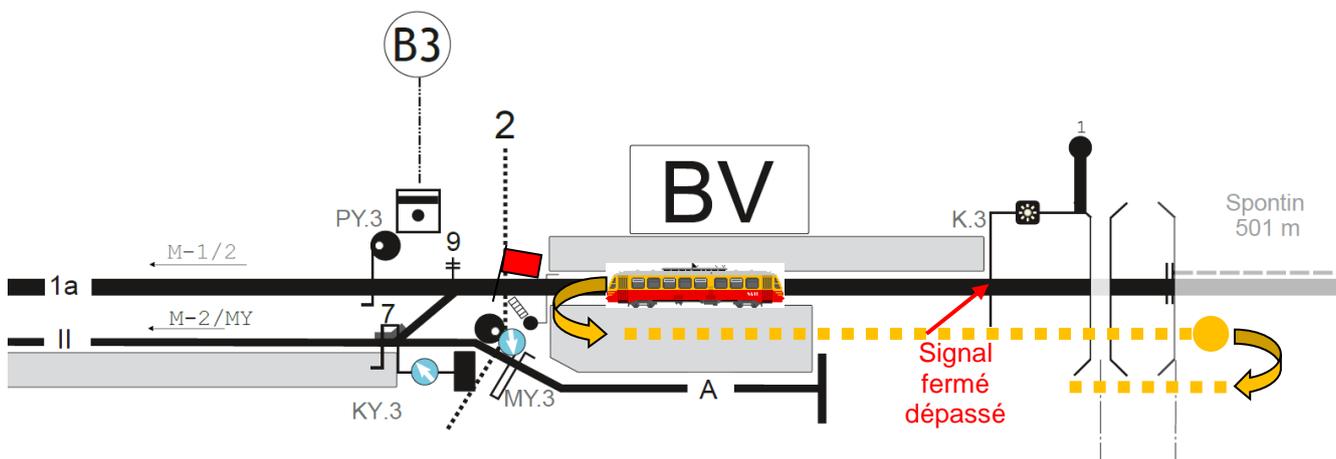
Thème : Dépassement d'un signal fermé

Rex déclenché suite

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

Constatations :

1. C'est un jour de circulation classique avec un autorail qui effectue les 3 trajets prévus à l'horaire. Le poste de block 3 est en service dès la prise de service pour assurer la protection de mouvements de manœuvre qui doivent avoir lieu à Spontin durant toute la journée.
2. Après le premier aller-retour, l'autorail stationne voie I à Spontin, en amont de la plaque rouge du signal mobile de block implanté à l'extrémité du quai. Les voyageurs descendent et le conducteur propose à l'un d'eux de faire une démonstration de démarrage pour répondre à ses questions techniques. Ne pouvant continuer vers la voie 1a, il change de cabine de conduite pour démarrer en direction du tunnel. A ce moment, il ne pense plus du tout au fait que le poste de block est en service, ni ne pense regarder le signal K.3 qui est fermé. La démonstration se termine à l'intérieur du tunnel où le conducteur change à nouveau de cabine pour revenir à quai. Le sous-chef inquiet vient informer le conducteur de ce qui vient de se passer.



Quel est le risque :

Collision = Dans les circonstances précises de ce dépassement, le risque est raisonnablement faible. Toutefois, effectuer un départ en dépassant un signal interdisant le passage et provoquant la réoccupation intempestive d'une section qui a été libérée peut bien évidemment mener à une collision avec un éventuel train suiveur.

Analyse:

Ici, malgré la connaissance de la mise en service du poste de block, le conducteur est persuadé qu'il circule « en navette » et il se conforte en pensée qu'il est seul sur la ligne.

Le simple fait qu'un poste de block soit en service indique que la ligne est basculée en mode d'exploitation normale (il y a au moins un sous-chef qui gère les circulations).

Pour le sous-chef, effectivement il peut exploiter un tronçon en navette s'il n'y a pas d'autre poste de block en service à ce moment-là. Pour le conducteur, il doit considérer que d'autres mouvements peuvent être injectés en ligne à tout moment (ex. *transfert de matériel d'une gare à une autre pendant la circulation de l'autorail dans un autre tronçon, ...*). Seul la signalisation lui donne les informations immédiates nécessaires.

D'autre part, le conducteur s'est concentré sur les questions du client pendant la manœuvre, ce qui a induit un détournement de l'attention de la signalisation.

Rappel des prescriptions:

VIGILANCE ET RESPECT DES SIGNAUX (Fascicule 3 – Titre 3 – Chapitre III – Point A) :

- Le conducteur doit se montrer vigilant à chaque instant; la moindre inattention est de nature à compromettre gravement la sécurité de la circulation.
- En cours de route, le conducteur se conforme strictement aux indications des signaux et aux ordres reçus; il surveille attentivement les voies.
- S'il aborde un signal en position ouverte, il ne peut se désintéresser de sa position tant qu'il ne l'a pas passé.
- Il s'efforce de respecter les indications des signaux qui lui sont présentés inopinément ou qu'il entend inopinément.
- ... ✂
- Si le conducteur doute de l'indication d'un signal, il se met en contact avec le desservant du poste.

MÉTHODES D'EXPLOITATION (F3-T3-Ch.III-Pt.D et également dans le F1-T1 des règles générales et F2-T1 pour les sous-chef):

Les circulations sur la L128 peuvent s'effectuer suivant trois méthodes différentes, qui sont déterminées par les nécessités du service (nombre de trains, personnel disponible, etc.):

1. **Exploitation normale** (*surveillance des mouvements par sous-chef de gare*);
 - a) Un poste de block en service = ordre de circulation établi ;
 - b) Plus de un poste de block en service = block system par téléphone de gare à gare.
2. **Exploitation en navette** (*circulation en navette par un seul conducteur et conditions strictes pour des manœuvres sur la voie utilisée par la navette*);
3. **Ligne hors exploitation** (*pas de circulations commerciales*).

Pourquoi toujours devoir observer la signalisation ?

La signalisation permet de donner des indications au conducteur en temps réel. Ces indications sont indépendantes de la méthode d'exploitation utilisée et sont en général :

Aspect donnant indication	Motif
Interdiction de circuler en aval du signal :	<ul style="list-style-type: none">- Un autre train arrive ou occupe la section.- Une manœuvre est en cours et va occuper la voie.- Un bénévole assure sa protection pour faire un travail dans la voie.- Un obstacle ou un danger est signalé.- Des restrictions de circulation doivent être communiquées avant de partir.- ...
Interdiction de circuler en aval du signal, sauf si application de restrictions :	<ul style="list-style-type: none">- Application SF05 au passage à niveau.- Marche à vue si pas d'autres possibilités.- ...
Circulation autorisée en marche à vue :	<ul style="list-style-type: none">- Pour effectuer un mouvement de manœuvre.- Pour accéder à une voie de garage.- Pour circuler sur une voie occupée.- ...
Circulation autorisée en marche normale :	<ul style="list-style-type: none">- La section est libre de tout mouvement.

C'est pour toutes ces raisons que :

- il ne faut jamais se désintéresser de l'aspect des signaux ;
- en cas de signal fermé, toujours s'interroger sur le motif sécurité possible et les mesures à prendre.

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