

Distribution :  
par mail de B-TC.61

## **COMMUNICATION B-TC.6 N° 195**

### **Situations dangereuses découlant de la localisation erronée de la position de la tête du convoi lors de la délivrance d'une Autorisation de remise en marche (E377)**

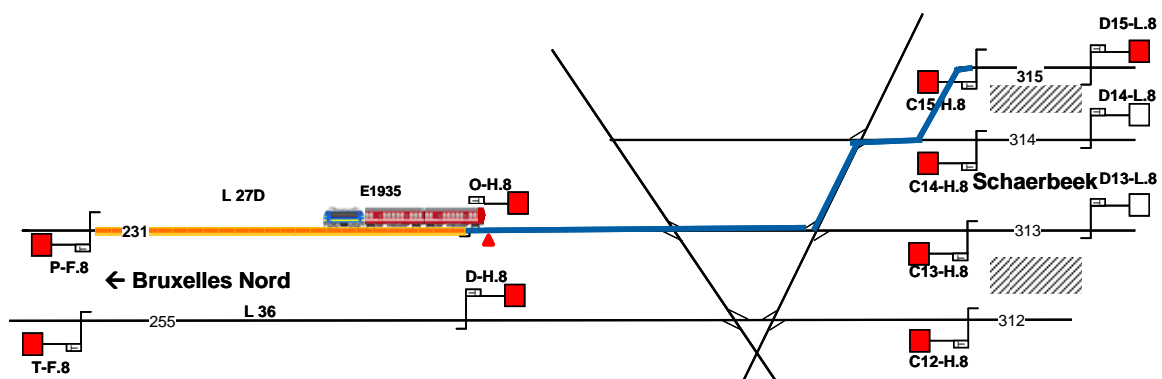
Deux incidents de cette année ont particulièrement attiré notre attention : il s'agit des présomptions de dépassement des signaux O-H.8 à Schaerbeek et HZ.12 à Anvers Berchem.

#### **1. Autorisation de remise en marche alors que la cabine de conduite se trouve quelques mètres en aval du signal O-H.8 à Schaerbeek le 08/03/12**

A 13h54, le E1935 (Schaerbeek – Mouscron, composition: HI 2120 + 11 HV M4) s'immobilise en amont du signal P-F.8 suite un problème de traction. Sur l'image EBP du block 8 (Bruxelles-Nord), le E1935 se trouve entre les signaux P-F.8 et O-H.8. Après changement de cabine de conduite le conducteur constate qu'il y a de la traction depuis la voiture-pilote. A 14h31, le block 8 délivre par téléphone un E377 en petit mouvement pour autoriser le déplacement du convoi jusqu'au signal O-H.8.

A 14h33 le système EBP signale que le E1935 a dépassé le signal fermé O-H.8. L'itinéraire était heureusement déjà tracé jusqu'à la voie 15 de Schaerbeek. Le convoi arrive à Schaerbeek à 14h34 sans que le conducteur ait remarqué avoir dépassé de signal.

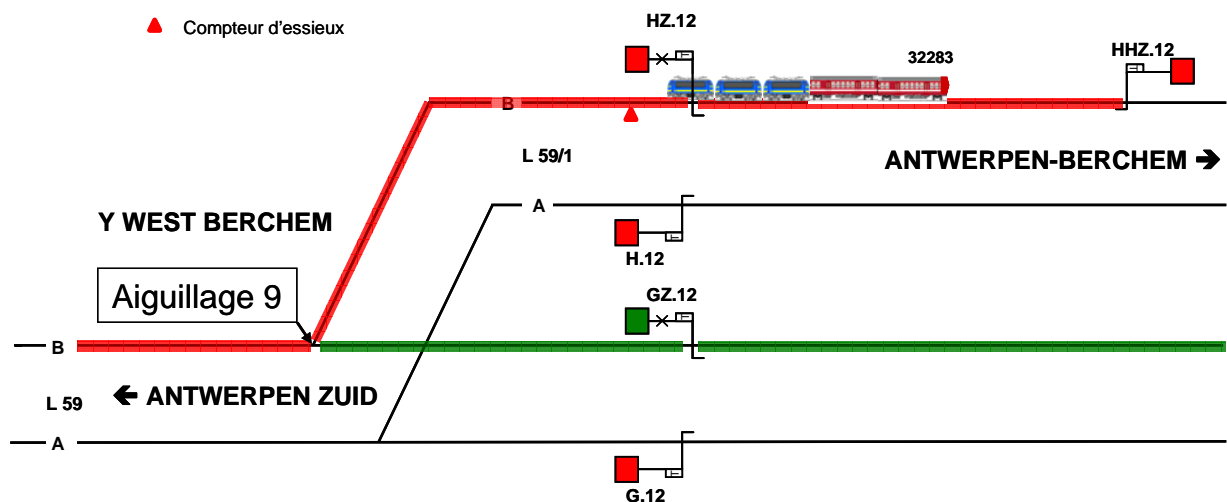
Lors de l'enquête, le conducteur déclare que la cabine de conduite se trouvait un peu en aval du signal O-H.8 et qu'il a effectué son parcours jusque Schaerbeek en cherchant ce signal. L'enquête confirme que le compteur d'essieux du signal O-H.8 se trouve en effet quelques mètres en aval du signal. La cabine de conduite se trouvait bien en aval du signal O-H.8 alors que le convoi apparaissait en amont sur les écrans EBP du poste de signalisation !!!



## 2. Autorisation de remise en marche alors que la cabine de conduite se trouve quelques mètres en aval du signal HZ.12 à Anvers Berchem le 21/08/12

A 1h09, le Z32283 (Anvers DS - Anvers Waaslandhaven, composition : HL 7857+7722 + 24 wagons) s'immobilise suite un problème de traction. Sur l'image EBP le train est arrêté en amont du signal HZ.12. A 2h17, le conducteur déclare le train en détresse ; le LZ 22283 (HL7835) est envoyé pour évacuer le train et est accouplé en tête. Un E377 est délivrée à 4h01 mais le train, suite à de nouveaux problèmes de traction, ne démarre pas. A 4h44, le Z32283 démarre finalement et le système EBP signale qu'il dépasse le signal fermé HZ.12. Le Z32283 talonne l'aiguillage 9 et s'immobilise.

Après enquête, il apparaît que le train était arrêté directement en amont du signal HZ.12 avant l'accouplement avec l'élément de secours LZ 22283. Après accouplement, la cabine de conduite de l'élément de secours se trouvait en aval du signal mais le compteur d'essieux, situé 11 mètres en aval du signal, n'était pas engagé par la première locomotive.



## 3. Recommandations

Dans les deux cas évoqués, le responsable du mouvement et le conducteur ont communiqué sans se comprendre. Le conducteur n'ayant pas le signal dans son champ de vision, pensait que l'agent du mouvement mentionnait un signal plus loin en aval. L'agent du mouvement ne sachant pas que la tête du convoi était en aval du signal, pensait autoriser la remise en marche jusqu'à ce signal.

Aucune sanction n'a été prise étant donné que la responsabilité des agents n'était pas mise en cause. Néanmoins, ces incidents auraient très bien pu entraîner un accident grave.

Dans l'attente de solutions techniques ou règlementaires, et préalablement à la procédure E377 par téléphone, l'agent du mouvement du poste de signalisation sera amené, le cas échéant, à vous demander précisément où se situe la tête du convoi. Nous vous demandons de l'informer le plus précisément possible en lui communiquant l'emplacement précis de la tête du convoi (position par rapport à un signal/repère, une borne hectométrique/kilométrique, un panneau, un quai, ... à proximité).