

RAPPORT ANNUEL

de l'Organisme d'Enquête
sur les Accidents
et Incidents Ferroviaires



.be



TABLE DES MATIÈRES

01

AVANT-PROPOS

02

L'ORGANISME

Statut juridique
Organisation et moyens
L'organigramme de l'OE

03

NOS MISSIONS

Les enquêtes
Les bases de données
La communication

04

AUTRES ACTIVITÉS

National Investigation
Body Network
Séminaires
Formations

05

ENQUÊTES

Processus d'enquête
Cas devant faire
l'objet d'une enquête

06

ENQUÊTES OUVERTES

Noorderkempen – 11 février 2019
Gent-Sint-Pieters – 14 avril 2019
Belsele-Sinaai – 9 mai 2019
Aarschot – 20 juin 2019
Liège-Guillemins – 11 juillet 2019

07

ENQUÊTES CLÔTURÉES

Bruxelles-Nord – 24 avril 2018
Neufvilles – 8 juin 2018
Gent-Sint-Pieters – 14 avril 2019

08

STATISTIQUES

09

RECOMMANDATIONS



AVANT-PROPOS

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations



AVANT- PROPOS

01



AVANT-PROPOS

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations



LE PRÉSENT RAPPORT ANNUEL PORTE SUR LES RÉALISATIONS DE L'ORGANISME D'ENQUÊTE AU COURS DE L'ANNÉE 2019.

Nous avons clôturé trois rapports d'enquête et avons ouvert cinq nouvelles enquêtes dont une sur un accident grave lié au décès d'un utilisateur d'un passage à niveau.

Nous continuons de renforcer l'ensemble de nos activités via une optimisation progressive de nos processus, à la recherche d'une meilleure efficacité. Il est fondamental de donner une continuité à l'effort investi au cours de ces dernières années pour réduire les délais de publication de nos rapports. La collaboration et la contribution des divers acteurs concernés sont nécessaires pour la réalisation des objectifs et défis que nous nous sommes fixés.

Ces dernières années l'OE a dû affronter des épisodes d'instabilité au niveau du personnel. Nous continuons de développer le processus de recrutement et de formation.

Ainsi, une procédure de recrutement d'un enquêteur francophone et d'un enquêteur néerlandophone a été débutée lors du dernier trimestre de 2019 et deux enquêteurs viendront compléter les effectifs de l'OE dans le courant de 2020. Ce recrutement de 2 nouveaux enquêteurs demandera de l'investissement dans leurs formations.

Les efforts poursuivis renforcent le profil positif des projets en cours et permettront d'en mesurer les effets positifs au cours des prochaines années.

Il est également fondamental de donner une continuité à l'effort investi au cours de ces dernières années pour démontrer notre indépendance et notre expertise. Que ce soit par le développement de nouveaux processus, par la création d'un nouveau logo ou par le développement d'un nouveau site web.

Notre nouveau logo a vu le jour en décembre, tout comme le début du développement de notre site internet, dont la mise en ligne est prévue dans le courant du mois de mars 2020.

Concernant les bases de données des accidents et incidents, nous développons de nouvelles applications dont l'objectif est le renforcement de la sécurité au travers, notamment, du partage des résultats de ces applications avec les acteurs concernés. C'est ainsi qu'un projet de développement de tableaux de bord statistiques a été initié et devra se poursuivre dans les années à venir.





[Avant-propos](#)

[L'ORGANISME](#)

[Nos missions](#)

[Autres activités](#)

[Enquêtes](#)

[Enquêtes ouvertes](#)

[Enquêtes clôturées](#)

[Statistiques](#)

[Recommandations](#)



L'ORGANISME D'ENQUÊTE

02



STATUT JURIDIQUE

La création d'un organisme indépendant chargé d'enquêter sur les accidents et incidents ferroviaires, dans le but d'améliorer la sécurité, est prévue par la directive européenne 2004/49. Cette directive a été transposée en droit belge par une loi et deux arrêtés d'exécution.

LOI DU 30 AOÛT 2013 PORTANT LE CODE FERROVIAIRE

Le Code ferroviaire vise à codifier et rassembler, dans un texte unique et cohérent, trois lois relatives aux chemins de fer. Il complète la transposition de certaines directives et apporte à la législation ferroviaire des modifications rendues nécessaires par l'expérience acquise depuis l'adoption des trois lois suivantes :

- la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
- la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire ;
- la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

ARRÊTÉ ROYAL DU 16 JANVIER 2007

L'arrêté royal du 16 janvier 2007 a été modifié par l'arrêté royal du 25 juin 2010, fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents ferroviaires.

ARRÊTÉ ROYAL DU 22 JUIN 2011

L'arrêté royal du 22 juin 2011 désigne l'Organisme d'Enquête (OE) sur les accidents et incidents ferroviaires, et abroge l'arrêté royal du 16 janvier 2007.

Il stipule, en son article 4, que l'enquêteur principal et l'enquêteur principal adjoint de l'OE ne peuvent avoir de lien avec le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), ni avec tout organisme de réglementation des chemins de fer ou toute autre instance dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête.

LOI DU 26 MARS 2014

La loi du 26 mars 2014 règle l'ensemble des prescriptions relatives à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées. Une ligne ferroviaire musée a pour fonction principale le transport de voyageurs-touristes avec du matériel historique, comme des locomotives à vapeur. Il s'agit d'anciennes lignes ferroviaires désaffectées, non démantelées, qui sont généralement exploitées par une association ferroviaire touristique.

Afin d'exploiter une ligne ferroviaire musée, l'exploitant doit disposer d'une autorisation, délivrée par l'Autorité de sécurité (SSICF).

Cette loi stipule que l'exploitant d'une ligne ferroviaire musée doit informer immédiatement l'OE de la survenance d'un accident grave, selon les modalités déterminées par ce dernier. Elle prévoit également que l'OE doit effectuer une enquête après chaque accident grave survenu sur une ligne ferroviaire musée.



Avant-propos

L'ORGANISME

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations



ORGANISATION ET MOYENS

INDÉPENDANCE

Depuis sa création en 2007, le chemin parcouru par l'OE est important.

Les diverses modifications législatives intervenues depuis sa création permettent à l'OE de travailler en toute indépendance. Pour garder la confiance du public, l'OE doit être objectif, indépendant et libre de tout conflit d'intérêts.

L'OE est hiérarchiquement indépendant du Ministre de la Mobilité, du SPF Mobilité et Transports, de l'Autorité de sécurité...

La position hiérarchique de l'OE renforce son indépendance, dans la mesure où il relève directement du Ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, en charge de la politique relative au système ferroviaire et à la régulation du transport ferroviaire et du transport aérien.

Notre indépendance n'est pas seulement liée à la position hiérarchique.

Elle s'exprime dans notre autonomie de décision pour l'ouverture des enquêtes et dans le déroulement des enquêtes mais également la disponibilité de ressources financières.

Le budget annuel est établi par l'Enquêteur Principal en collaboration avec le département Budget et Contrôle de Gestion. Il a le pouvoir d'autoriser des dépenses diverses dans les limites financières mentionnées, de conclure des contrats...

L'arrêté ministériel du 4 octobre 2011 fixe les pouvoirs qui sont délégués à l'Enquêteur Principal en matière financière.

Outre les dépenses générales (personnel, bâtiment, fonctionnement, équipement), le budget prévoit également des dépenses de fonctionnement spécifiques, qui permettent à l'OE de garantir l'exécution de ses tâches : expertises externes ponctuelles et consultance, équipements de sécurité individuels, participation à des formations spécialisées et à des conférences, etc.

Le protocole d'accord conclu avec le SPF Mobilité et Transports permet non seulement d'utiliser les locaux mais également de bénéficier des nombreux services : législatif, procédures liées au personnel...

BUDGET

La création d'un fonds organique budgétaire, par l'article 4 de la loi-programme du 23 décembre 2009, a pour objectif de garantir l'autonomie financière de l'Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires.

Les recettes du fonds se composent de contributions aux coûts de fonctionnement de l'OE, à charge du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

Le Roi détermine, par arrêté, le montant du budget annuel de l'OE, après concertation avec le Conseil des ministres.

EFFECTIF

Au 31 décembre 2019, l'OE est constitué de :

- un Enquêteur Principal ;
- deux enquêteurs permanents ;
- un administratif.

Les enquêtes sont menées par les enquêteurs permanents de l'OE, avec l'appui d'experts choisis en fonction des compétences jugées nécessaires.

Afin d'exécuter ses missions efficacement et avec le niveau de qualité requis, tout en restant indépendant dans ses prises de décisions, l'OE dispose, en interne, d'un niveau approprié d'expertise technique dans le domaine ferroviaire et d'expérience de terrain. Le personnel nouvellement embauché a des compétences d'ingénierie et des connaissances spécialisées dans divers domaines.

L'OE donne aux membres de son personnel l'occasion de suivre régulièrement des formations. L'objectif est de spécialiser les collaborateurs dans différentes disciplines, et de leur faire acquérir et partager des expériences au travers d'une politique de transfert des connaissances au sein du groupe.

LOCALISATION

Les bureaux de l'OE sont situés dans les locaux du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, rue du Progrès, 56 (5^{ème} étage) à Bruxelles, à proximité de la gare du Nord.

Avant-propos

L'ORGANISME

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations



Avant-propos

L'ORGANISME

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

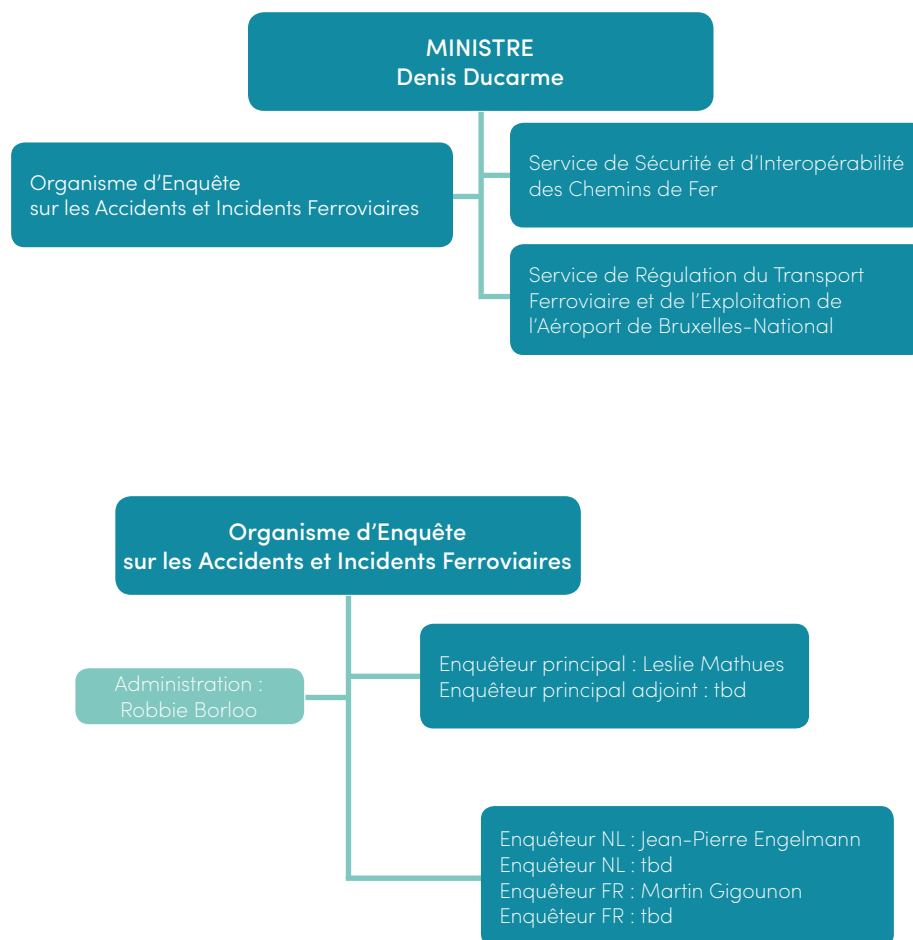
Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations

L'ORGANIGRAMME DE L'OE





Avant-propos

L'organisme

NOS MISSIONS

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations





LES ENQUÊTES

LA MISSION PRINCIPALE DE L'ORGANISME D'ENQUÊTE (OE) EST D'EFFECTUER DES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS D'EXPLOITATION DITS GRAVES, SURVENANT SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE BELGE.

En plus des accidents dits graves, l'OE est habilitée à enquêter sur d'autres accidents et incidents ayant des conséquences sur la sécurité ferroviaire.

Les enquêtes de sécurité visent à déterminer les circonstances et les causes d'un événement, et non les responsabilités.

Elles sont distinctes de l'enquête judiciaire, qui se déroule en parallèle.

Elles portent sur de multiples aspects : l'infrastructure, l'exploitation, le matériel roulant, la formation du personnel, la réglementation, etc.

Les résultats des investigations sont analysés, évalués et résumés dans le rapport d'enquête.

Le rapport d'enquête ne constitue pas une décision formelle. Il peut contenir des recommandations de sécurité à l'attention des autorités, des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure ou d'autres publics.

Le but de ces recommandations est de réduire le risque de voir se reproduire des accidents similaires à l'avenir, mais aussi d'en réduire les conséquences.

Les enquêtes ouvertes et clôturées au cours de l'année 2019 sont décrites brièvement aux chapitres 6 et 7.

LES BASES DE DONNÉES

Tous les accidents et incidents signalés par le gestionnaire d'infrastructure et par les entreprises ferroviaires sont introduits quotidiennement dans la base de données de l'OE.

Cette base de données répertorie les événements en fonction des éléments fournis par les entreprises ferroviaires et par le gestionnaire d'infrastructure.

L'information contenue dans les bases de données est essentielle à sa capacité à analyser les tendances générales de sécurité ainsi que dans le cadre des enquêtes.

Les données sont soit transférées automatiquement, soit introduites directement dans la base de données via un formulaire électronique automatisé par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure.

Les accès sont gérés par l'OE.

Nous recevons chaque année :

- environ 9000 relations succinctes (incluant agression des accompagnateurs de train, panne du matériel roulant, panne de signalisation...);
- environ 5000 comptes rendus.

La base de données est mise à la disposition de l'Autorité de sécurité et permet de disposer d'indicateurs communs de sécurité, tels que prévus par les directives européennes.

Le service sécurité, sûreté et environnement de la Direction Générale Politique de Mobilité Durable et Ferroviaire du SPF Mobilité et Transports a également accès à la base de données «comptes-rendus» pour les accidents et incidents survenus aux passages à niveau.

Des automatismes d'alerte ont été mis en place par l'OE afin d'attirer l'attention des enquêteurs de l'OE sur certains types d'événements : décès, déraillement, collision...

Depuis 2017, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure ont la possibilité de consulter la base de données de l'OE lorsqu'ils sont impliqués dans un événement.

En 2019, l'Organisme d'Enquête a initié un projet de développement de tableaux de bord de statistiques.

En plus d'y inclure les statistiques des CSI, ces tableaux de bord ont de multiples buts, comprenant principalement :

- l'établissement des tendances pour d'autres événements que ceux repris dans les CSI ;
- la mise en lumière de précurseurs d'accidents ;
- la recherche d'éventuels liens atypiques entre divers facteurs contributifs.

Ce projet devra se poursuivre durant l'année 2020. Il inclura le partage des tableaux de bords avec l'Autorité Nationale de Sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires au travers de rapports périodiques.

Avant-propos

L'organisme

NOS MISSIONS

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations





LA COMMUNICATION

Les rapports d'enquête sont rendus publics et ont pour but d'informer les parties concernées, l'industrie, les organismes de réglementation, mais également la population en général. C'est pourquoi l'OE publie, d'une part le rapport en deux langues (français et néerlandais) et d'autre part, un résumé en 4 langues (français, néerlandais, allemand et anglais) afin de prendre connaissance des éléments principaux d'une enquête. Le rapport détaille, quant à lui, les éléments qui ont permis de tirer les conclusions.

Les rapports et les résumés de l'OE sont disponibles via le site internet de l'OE à l'adresse suivante :

<https://www.rail-investigation.be/les-enquetes>

Les contacts avec la presse s'effectuent via les porte-paroles du SPF Mobilité et Transports, conformément au protocole d'accord établi entre le SPF et l'OE.

Pour plus de transparence, lorsque l'OE décide d'ouvrir une enquête, le site internet est modifié.

Après avoir rassemblé les premiers éléments, l'OE publie sur ce site un bulletin d'informations générales reprenant les informations d'ordre factuel ; ce n'est pas l'analyse qui sera publiée dans le rapport d'enquête.



Avant-propos

L'organisme

NOS MISSIONS

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations





[Avant-propos](#)

[L'organisme](#)

[Nos missions](#)

AUTRES ACTIVITÉS

[Enquêtes](#)

[Enquêtes ouvertes](#)

[Enquêtes clôturées](#)

[Statistiques](#)

[Recommandations](#)



AUTRES ACTIVITÉS DE L'OE

04

NATIONAL INVESTIGATION BODY NETWORK

L'OE participe aux activités du réseau d'organismes d'enquêtes nationaux, qui ont lieu sous l'égide de l'Agence ferroviaire européenne (ERA). L'objectif de ce réseau est de permettre l'échange d'expériences et de collaborer à l'harmonisation européenne de la réglementation et des procédures d'enquête. Cette plateforme internationale assure un échange de bonnes pratiques entre pays membres, ainsi que le développement de guides afin d'avoir une vision et une interprétation communes sur l'application pratique des directives européennes. Le nombre de réunions est de maximum 3 par an dont la durée est de maximum deux jours.

L'OE participe également aux réunions du « german speaking group ».

Notre participation est active, que ce soit lors de présentations des éléments disponibles des enquêtes, sur le déroulement d'une enquête ou lors du partage des résultats des enquêtes facteurs humains et organisationnels réalisées à l'aide d'experts externes.

Suite à la publication des nouvelles directives européennes, nous participons avec d'autres NIB et l'ERA à organiser et améliorer la gestion des réunions plénières.

SÉMINAIRES

BRUXELLES 19.03.2019 JOURNÉE SÉCURITÉ DANS LE MONDE FERROVIAIRE

Vu l'augmentation des accidents impliquant le personnel des entrepreneurs en 2017, l'OE a initié un séminaire, réalisé en étroite collaboration avec l'UETF (Union des Entreprises des Travaux Ferroviaires), Infrabel et Tuc Rail.

Le fil conducteur était la culture de sécurité lors de travaux ferroviaires et les principes de base qui consistent à « entendre, voir et être vu » lors de travaux réalisés dans les voies et à leurs abords.

Cette première journée (19/03/2019) fut un franc succès et a attiré un grand nombre de participants.

Les présentations de la journée sont disponibles sur le site de via le lien :

<https://www.rail-investigation.be/journee-securite-dans-le-monde-ferroviaire>

11TH EDITION OF (INTERNATIONAL LEVEL CROSSING AWARENESS DAY) ILCAD JUNE 6, 2019 LAUNCH CONFERENCE, AMERSFOORT, NL

Lors de cette conférence, l'OE a effectué une présentation sur les leçons tirées des accidents aux passages à niveaux de Pittem et de Morlanwelz.

FORMATIONS

VALENCIENNES 27-29.11.2019 - PILOT TRAINING COURSE «INVESTIGATION INTO HUMAN AND ORGANISATIONAL FACTORS»

Cette formation, développée en collaboration avec plusieurs NIB, propose un mélange de théorie et de pratique. L'OE participe au cours-pilote afin de proposer des améliorations et commentaires.

Cette formation est une introduction à l'intégration des facteurs humains et organisationnels dans les enquêtes sur les accidents.



Avant-propos

L'organisme

Nos missions

AUTRES ACTIVITÉS

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations



[Avant-propos](#)

[L'organisme](#)

[Nos missions](#)

[Autres activités](#)

[ENQUÊTES](#)

[Enquêtes ouvertes](#)

[Enquêtes clôturées](#)

[Statistiques](#)

[Recommandations](#)



LES ENQUÊTES

05



PROCESSUS D'ENQUÊTE

LE PROCESSUS EST SUBDIVISÉ EN 5 PHASES DISTINCTES :

COLLECTE DES DONNÉES

101010
011010



1

COLLECTE DES DONNÉES

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire communique immédiatement, par téléphone, à l'enquêteur de garde, les accidents et incidents graves ainsi que toutes les collisions et déraillements en voie principale. Les formalités pratiques sont envoyées par courrier au gestionnaire d'infrastructure. L'Organisme d'Enquête (OE) est joignable 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. La décision de l'OE d'ouvrir une enquête est communiquée à l'Agence ferroviaire européenne, au Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer, à l'entreprise ferroviaire et au gestionnaire d'infrastructure concernés. Les acteurs concernés sont consultés dès le départ de l'enquête.

La première phase de l'enquête consiste en une collecte des données factuelles par les enquêteurs, sur le lieu de l'accident ou de l'incident. Il s'agit de rechercher et recueillir tous les éléments, tant descriptifs qu'explicatifs, susceptibles de clarifier les causes d'un événement d'insécurité. Toutes les informations, preuves et déclarations, disponibles et reliées aux éléments d'une situation qui ont mené à l'accident ou l'incident, sont évaluées, afin de contrôler ce qui peut être considéré comme preuve ou non. Le scénario le plus probable est ensuite établi.

ANALYSE



2

ANALYSE

L'analyse attentive d'un système de gestion de la sécurité à trois dimensions (composante technique, humaine et organisationnelle) permet de mettre en évidence les éventuelles défaillances et/ou inadéquations. Et ce à différents niveaux du système, comme notamment dans la gestion des risques et dans le but de prévenir les accidents.

RECOMMANDATIONS



3

RECOMMANDATIONS

Les recommandations en matière de sécurité sont des propositions que l'OE formule afin d'améliorer la sécurité sur le système ferroviaire. Les recommandations sont axées sur la prévention des accidents. Leur rôle est de minimiser le nombre d'accidents potentiels, limiter les conséquences d'un accident ou d'affaiblir la gravité des dommages engendrés. L'OE adresse, de façon formelle, à l'Autorité nationale de sécurité les recommandations résultant de son enquête sur l'accident. Si cela s'avère nécessaire en raison du caractère des recommandations, l'OE les adresse également à d'autres autorités belges ou à d'autres États membres de l'Union européenne.

Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

ENQUÊTES

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations



PROCESSUS D'ENQUÊTE

LE PROCESSUS EST SUBDIVISÉ EN 5 PHASES DISTINCTES :

LES RAPPORTS D'ENQUÊTE



4

LES RAPPORTS D'ENQUÊTE

Les rapports d'enquête jouent à la fois un rôle de mémoire et d'archives, mais ils permettent également de valoriser les enseignements tirés d'accidents et/ou d'incidents. Leur objectif est de favoriser la diffusion des connaissances acquises lors des diverses analyses.

Les projets de rapports sont envoyés, généralement à deux reprises, aux acteurs concernés, afin de leur permettre de prendre connaissance des analyses et d'émettre leurs commentaires. Le but n'est pas de modifier le contenu des rapports mais d'y apporter les éventuelles précisions nécessaires. Les conclusions et recommandations font parties des projets de rapports finaux envoyés aux acteurs concernés. Les modifications acceptées par l'OE sont ensuite intégrées aux rapports. Des compléments d'enquête sont parfois nécessaires, afin de lever d'éventuelles ambiguïtés ou de vérifier de nouveaux éléments mis à la disposition de l'OE.

SUIVI DES RECOMMANDATIONS



5

SUIVI DES RECOMMANDATIONS

La loi précise que les destinataires des recommandations font connaître à l'OE, au moins une fois par an, les suites qui y sont données. Le contrôle des suites opérationnelles données aux recommandations émises ne fait pas partie des missions de l'OE. Ce suivi appartient à l'Autorité nationale de sécurité des chemins de fer, conformément à la directive 2004/49/CE.

Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

ENQUÊTES

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations



CAS DEVANT FAIRE L'OBJET D'UNE ENQUÊTE

L'accident est défini comme un événement indésirable, non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables.

Selon l'article 111 de la loi du 30 août 2013, l'Organisme d'Enquête (OE) effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire. L'accident grave est défini comme toute collision de trains ou tout déraillement faisant au moins un mort ou au moins cinq blessés graves, ou causant d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, ainsi que tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire. On entend par «importants dommages» des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros.

En plus des accidents graves, l'OE peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel.

L'OE reçoit de la part du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires :

- les **comptes-rendus**, dans les 24 heures, de tous les incidents et accidents survenus sur le réseau ferroviaire belge ;
- les **rapports succincts**, dans les 72 heures, des incidents et accidents d'exploitation.

Ils sont introduits dans deux bases de données distinctes : une avec les comptes-rendus et l'autre avec les rapports succincts.

Les événements sont répertoriés dans la base de données, en fonction des éléments fournis par l'entreprise ferroviaire et par le gestionnaire d'infrastructure, selon trois niveaux de gravité : graves, significatifs et autres.

¹ Article 19 (1) de la directive 2004/49

ACCIDENT / INCIDENT NIVEAU 1 « GRAVE »¹

Tout type d'accident/incident ayant pour conséquence :

- au moins un mort **ou**
- au moins cinq blessés graves **ou**
- causant d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement ; on entend par «importants dommages» des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros.

ACCIDENT / INCIDENT NIVEAU 2 « SIGNIFICATIF »

Tout type d'accident/incident ayant pour conséquence :

- au moins un blessé grave **ou**
- causant des dommages estimés à un total d'au moins 150.000 euros **ou**
- une interruption du trafic ferroviaire pendant une période de plus de 6 heures.

ACCIDENT/ INCIDENT NIVEAU 3 « AUTRE »

Les accidents et incidents ne répondant à aucune des deux autres classifications. La décision de procéder à l'enquête est prise par l'OE de manière autonome sur base de ces informations, éventuellement complétées par une enquête préliminaire.

Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

ENQUÊTES

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations





[Avant-propos](#)

[L'organisme](#)

[Nos missions](#)

[Autres activités](#)

[Enquêtes](#)

ENQUÊTES OUVERTES

[Enquêtes clôturées](#)

[Statistiques](#)

[Recommandations](#)



ACCIDENT SIGNIFICATIF

Niveau 2

NOORDERKEMPEN

11 FÉVRIER 2019

TALONNAGE D'UN AIGUILLAGE

Le 11 février 2019 à 05h45, le train de voyageurs vide E15214 part depuis le faisceau F d'Antwerpen-Schijnpoort-Carwash à destination de Noorderkempen. Le train part avec 8 minutes d'avance sur l'horaire prévu et circule via la L.12, puis la L.4 sur la voie A en direction des Pays-Bas.

Alors que le train E15214 circulant à vide sur la L.4 approche la gare de Noorderkempen, le train de voyageurs E7226, Noorderkempen-Puurs, départ prévu à 05h55, est en attente au quai 1 de la gare de Noorderkempen. L'itinéraire du train E7226 passe du quai 1 à la voie A et de la voie A à la voie B, via l'aiguillage 02W, et prend ensuite la direction d'Anvers. Comme l'itinéraire du train E15214 a été défini en premier, le signal de départ reste fermé pour le train E7226.

Lorsque l'agent du mouvement remarque ce conflit, il prend des mesures pour fermer le signal pour le train en approche et ouvre ensuite le signal de départ pour le train E7226. Il prend contact avec le conducteur du train E15214 et lui demande s'il peut fermer le signal en aval du train. Le conducteur du train donne son accord.

L'agent du mouvement ferme le signal C-W.12, annule l'itinéraire du train 15214 en aval du signal C-W.12 et ouvre le signal de départ pour le train E7226 à 05h58:02. Le train E7226 part en direction de la voie B, ligne 4, vers Anvers.

Le 11 février 2019 vers 05h58:20, le train E15214 dépasse le signal fermé C-W.12. Le conducteur du train reçoit un « TRIP » (le mode TRIP consiste en une intervention de freinage que le conducteur du train ne peut pas interrompre) et voit son train s'immobiliser sur l'aiguillage 02W consécutivement à un freinage d'urgence. L'aiguillage est talonné et est endommagé à cette occasion.

Le signal de sortie du quai 1 est fermé automatiquement à 05h58:35. Le conducteur du train E7226 s'aperçoit que le signal de sortie se referme et parvient à immobiliser son train à temps.



Le bulletin d'informations générales est disponible sur le site internet de l'OE



Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

ENQUÊTES OUVERTES

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations



AUTRE ACCIDENT

Niveau 3

GENT-SINT-PIETERS

14 AVRIL 2019

COLLISION LATÉRALE D'UN TRAIN DE MARCHANDISES PAR UNE BOURREUSE ÉCHAPPÉE

Des travaux d'infrastructure sont réalisés à Landegem. La bourreuse Unimat 7 de l'entreprise Strukton est utilisée à cet effet. Cette bourreuse a un poste de conduite et un frein à main à chaque extrémité. La porte du poste de conduite 1 à l'extrémité 1 est fermée. Il n'y a pas de plateforme à l'extrémité 1 et le frein à main 1 se trouve dans le poste de conduite 1. La porte du poste de conduite 2 à l'extrémité 2 est ouverte. Il y a une plateforme à l'extrémité 2 et le frein à main 2 se trouve sur la plateforme.

Le 13 avril 2019 à 22h27, le train Infrabel Z97900 part d'Audenarde avec la bourreuse concernée. Il est réceptionné au quai 2 de Gent-Sint-Pieters à 22h58. Le train se compose d'une locomotive, à laquelle est accouplée la bourreuse (côté «extrémité 1»).

Le 13 avril 2019 à 22h26, le train TUC RAIL LZ96021 part de Schaerbeek et est réceptionné au quai 2 à 23h26. Le train se compose d'une locomotive dans laquelle un accompagnateur de TUC RAIL est présent.

En raison de diverses circonstances sur place, il s'avère nécessaire de réaliser plusieurs manœuvres d'accouplement et de désaccouplement du convoi avec une autre locomotive. La dernière manœuvre est réalisée alors que la locomotive d'Infrabel est déjà désaccouplée et partie. Lors de cette manœuvre, l'accompagnateur désaccouple l'extrémité 2 de la bourreuse de la locomotive TUC RAIL sans que le frein à main ne soit serré. Pendant que l'accompagnateur et le conducteur de train de la locomotive de TUC RAIL s'éloignent de la bourreuse, celle-ci se met en mouvement intempestivement.

La bourreuse échappée atteint l'aiguillage AW61BK au passage du train de marchandises Z65902 et entre en collision latérale avec ce dernier. Un wagon et la bourreuse déraillent. La collision n'entraîne pas de victimes, mais il y a des dommages matériels à l'infrastructure, à 5 wagons et à la bourreuse.



Notice de sécurité sur le site internet de l'OE



[Avant-propos](#)

[L'organisme](#)

[Nos missions](#)

[Autres activités](#)

[Enquêtes](#)

ENQUÊTES OUVERTES

[Enquêtes clôturées](#)

[Statistiques](#)

[Recommandations](#)





ACCIDENT SIGNIFICATIF

Niveau 2

BELSELE-SINAAI

9 MAI 2019

DÉRAILLEMENT D'UN WAGON D'UN TRAIN DE MARCHANDISES

Le jeudi 9 mai 2019, le train de marchandises E52903 de l'entreprise ferroviaire LINEAS effectue un trajet entre Antwerpen-Noord et Gent-Zeehaven : il est composé d'une locomotive électrique et de 18 wagons. Vers 8h43, sur la ligne 59, à hauteur de la commune de Belsele, le premier axe du premier bogie du 9^{ème} wagon se brise.

Le conducteur ne ressent ni ne s'aperçoit de ce bris : le train poursuit son trajet.

Suite à ce bris, des pièces du wagon (éléments du bogie et du système de freinage) sont traînées et divers éléments de l'infrastructure subissent des dégâts (traverses, passages à niveau, éléments de la signalisation).

Du ballast est également projeté et occasionne des dégâts à des biens de tiers.

À hauteur des quais de Sinaai, le 9^{ème} wagon – qui évolue en crabe – racle des éléments de la structure des quais, causant d'importants dégâts.

Vers 8h45, dans sa cabine de conduite, le conducteur sent que l'évolution de son train n'est pas habituelle. Il active alors les caméras de la locomotive vers l'arrière du train et voit les images du wagon déraillé. Il arrête immédiatement son train (soit environ 3.5 km plus loin que l'endroit des premières traces dans la voie) et lance une alarme GSM-R.



**Le bulletin d'informations
générales est disponible
sur le site internet de l'OE**



Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

ENQUÊTES OUVERTES

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations





ACCIDENT GRAVE

Niveau 1

AARSCHOT

20 JUIN 2019

HEURT D'UN VÉHICULE ROUTIER PAR UN TRAIN DE MARCHANDISES SUR UN PASSAGE À NIVEAU

Un train de marchandises circule en direction d'Aarschot sur la voie B de la ligne 35. Vers 20h41, aux environs de Langdorp, le train de marchandises rencontre des problèmes de traction. Le conducteur de train ne parvient pas à résoudre les problèmes.

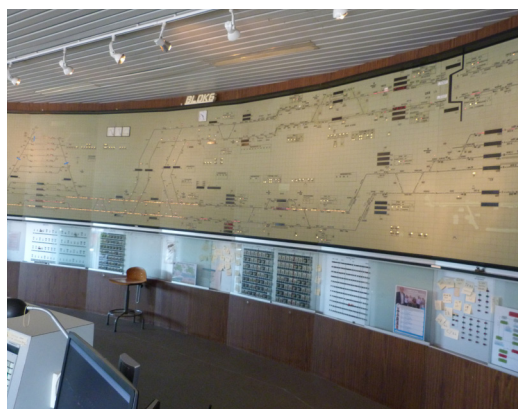
Un élément de secours est envoyé d'un commun accord entre le poste de block, Traffic Control et le conducteur de train. L'élément de secours vient de Hasselt et circule sur la voie B de la ligne 35, en vue d'être attelé à la queue du train de marchandises.

Une fois que l'attelage avec l'élément de secours est effectué et que le train est prêt à partir, une autorisation de remise en marche est délivrée par le poste de block d'Aarschot pour un mouvement d'évacuation en amont. La communication est établie par écrit au moyen du formulaire E377.

Le train démarre et au moment où il franchit le troisième passage à niveau (passage à niveau 99), il heurte une voiture.

Le conducteur de train effectue un freinage d'urgence et le train s'immobilise à hauteur de la BK 86.700. Le conducteur de train envoie une alarme GSM-R.

Un occupant du véhicule routier impliqué décède, deux occupants sont légèrement blessés.



Le bulletin d'informations générales est disponible sur le site internet de l'OE



Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

ENQUÊTES OUVERTES

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations





ACCIDENT SIGNIFICATIF

Niveau 2

LIÈGE-GUILLEMINS

11 JUILLET 2019

DÉRAILEMENT D'UN TRAIN SNCB À VIDE

Le jeudi 11 juillet 2019, suite à un problème technique au train de voyageurs E7400 de l'entreprise ferroviaire SNCB, le train est à l'arrêt en gare de Waremme et le débarquement des voyageurs est organisé. Après avoir tenté en vain de dépanner son train, le conducteur le déclare en détresse.

Une locomotive de type 18 est envoyée comme élément de secours afin de remorquer le train en panne à la gare de Liège-Guillemins.

Vers 9h48, alors que le train arrive en gare de Liège-Guillemins, les premières voitures du train déraillent sur des aiguillages à l'entrée du grill de la gare. Suite à la rupture de la conduite d'alimentation du système de freins, le train s'immobilise.

Depuis les quais de la gare, un conducteur d'un train à l'arrêt voit le déraillement et lance une alarme GSM-R.



Le bulletin d'informations
générales est disponible
sur le site internet de l'OE



Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

ENQUÊTES OUVERTES

Enquêtes clôturées

Statistiques

Recommandations





[Avant-propos](#)

[L'organisme](#)

[Nos missions](#)

[Autres activités](#)

[Enquêtes](#)

[Enquêtes ouvertes](#)

ENQUÊTES CLÔTURÉES

[Statistiques](#)

[Recommandations](#)



LES ENQUÊTES CLÔTURÉES

07

AUTRE ACCIDENT

Niveau 3

BRUXELLES-NORD

24 AVRIL 2018

DÉRIVE D'UN TRAIN

Le mardi 24 avril 2018 vers 8h01, au point d'arrêt non gardé (PANG) de Essene-Lombeek, le train E2178, composé de deux automotrices AM08 Desiro (08118 + 08564), est à l'arrêt suite à un problème au pantographe de l'AM08564 qui empêche que cette automotrice soit alimentée en électricité.

Le train E2178 est déclaré en détresse à 8h46. Le train de voyageurs E2057, composé de 3 automotrices AM08 Desiro (08210 + 08051 + 08083), arrive à Ternat à 8h41. Il est envoyé depuis la gare de Ternat vers le PANG de Essene-Lombeek pour remorquer les rames avariées à 9h03.

Vers 10h14, le train composé des 5 automotrices démarre vers la gare de Bruxelles-Nord, où le train arrive vers 10h59.

Un conducteur est dépêché sur le quai de Bruxelles-Nord pour désaccoupler les 3 premières automotrices (08210 + 08051 + 08083) et les conduire à Alost. Les 2 automotrices avariées (08118 + 08564) doivent être conduites vers les ateliers de Schaerbeek par le conducteur du train E2178. Le conducteur dépêché sur le quai de Bruxelles-Nord entreprend le désaccouplement depuis la queue du train remorqueur. Une fois désaccouplées, les 2 automotrices de queue (08118 + 08564) partent à la dérive sans que le

conducteur ni les autres membres du personnel d'Infrabel et de la SNCB présents sur place ne puissent intervenir pour les arrêter.

Le personnel d'Infrabel présent sur le quai avertit le poste de signalisation et une alarme GSM-R est lancée.

Les automotrices talonnent un aiguillage et poursuivent leur échappement. Elles prennent légèrement en écharpe le train 17907 (train technique sans voyageurs) occasionnant des dégâts limités.

Suite à l'intervention du conducteur du train E2232, les automotrices échappées s'immobilisent à environ 800 mètres des quais de Bruxelles-Nord où le désaccouplement a été opéré.

Cause directe

Alors que le conducteur initie le désaccouplement depuis la cabine de conduite, les rames devant être conduites à Schaerbeek s'échappent et dérivent dans le faisceau de Bruxelles-Nord en direction de Schaerbeek.

L'absence de frein de parking enclenché sur ces automotrices constitue la cause directe de l'échappement des deux automotrices.

Facteurs indirects

TRAIN EN DÉTRESSE

Après diverses tentatives de dépannage, le conducteur du train E2178 déclare son train en détresse en accord avec le Traffic Control. Le train est à l'arrêt à hauteur du PANG de Essene-Lombeek.

En conséquence, deux autres trains circulant sur la ligne 50 entre Denderleeuw et Essene-Lombeek - le train E7954 (Kortrijk - Bruxelles-Midi) et le train E7016 (Aalst - Bruxelles-Midi) - se retrouvent immobilisés.

Seule la rame 08564 (en tête) est défectueuse mais il n'est pas possible de changer de front (placer la rame 08118 en tête) ou de rebrousser vers Denderleeuw (avec la rame 08118 en tête) vu les 2 trains E7954 et E7016 immobilisés sur la ligne 50.

Le Traffic Control, en accord avec la CTC, décide alors d'envoyer un autre train pour évacuer les deux rames vers la gare de Bruxelles-Nord, d'où elles pourront être amenées par leurs propres moyens (la rame 08118 remorquant la rame 08564 en mode «véhicule») vers Schaerbeek.



Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

ENQUÊTES CLÔTURÉES

Statistiques

Recommandations



Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

ENQUÊTES CLÔTURÉES

Statistiques

Recommandations

C'est le train E2057 qui est envoyé pour l'évacuation : il est composé de 3 rames automotrices du même type AM08 permettant un accouplement aisé via les coupleurs automatiques GF équipant les automotrices AM08.

Le train est cependant en service : il est décidé d'annuler le train et de débarquer les passagers en gare de Ternat. Le train est envoyé vers le PANG de Essene-Lombeek.

À Essene-Lombeek, le personnel de bord demande aux passagers de descendre sur le quai pour réaliser l'accouplement.

ACCOUPEMENT DES TRAINS

À l'arrivée du train E2057, l'accouplement est réalisé avec le train E2178.

Les deux automotrices sont en mode «véhicule» ce qui signifie que :

- les accouplements mécaniques et pneumatiques (conduite de frein automatique (CFA)) sont réalisés ;
- mais les coupleurs électriques ne sont pas connectés entre les 2 trains.

Les conséquences sont, entre autres, les suivantes :

- en absence de connexions électriques entre les 2 trains, le frein de service n'est pas fonctionnel sur les 2 rames 08564 et 08118 ;
- la continuité de la conduite de frein automatique (CFA) entraîne que le frein automatique est fonctionnel : il s'applique en cas de freinage d'urgence ou en cas de désaccouplement intempestif (rupture d'attelage) ;

- les performances de freinage de l'ensemble de la rame sont diminuées et, conformément aux règles prévues dans la réglementation des conducteurs (HLT), la vitesse du convoi est limitée à 80 km/h.

Les 2 rames avariées sont alors remorquées par les 3 rames jusqu'en gare de Bruxelles-Nord.

PERSONNEL POUR DÉSACCOUPEMENT

Un conducteur est dépêché par la CTC sur les quais de Bruxelles Nord afin de procéder au désaccouplement des deux trains.

Il s'agit donc d'un conducteur différent de :

- celui qui conduisait le train E2178 lorsqu'il a été déclaré en détresse à Essene-Lombeek

et

- de celui qui a amené l'ensemble des 5 rames jusqu'à la gare de Bruxelles-Nord.

Selon les informations recueillies par l'OE, ce conducteur envoyé à Bruxelles-Nord n'a pas été informé de la situation, c'est-à-dire que 2 des 5 automotrices étaient en mode «véhicule».

Par rapport à la réglementation HLT :

- deux conducteurs sont présents sur les quais de Bruxelles-Nord pour réaliser le désaccouplement : le conducteur envoyé par la CTC et le conducteur ayant amené les 5 rames à Bruxelles-Nord ;
- les deux conducteurs ne se concertent pas tel que prévu dans le HTL V 08-2 (Annexe II) ;
- lors d'une procédure de désaccouplement les freins de parking auraient dû être

appliqués sur l'ensemble de la rame lors de l'arrivée du train composé des 5 rames au quai de Bruxelles-Nord. L'application des freins de parking n'a pas été contrôlée avant d'effectuer le désaccouplement.

La procédure de désaccouplement stipulée dans la réglementation de l'entreprise ferroviaire SNCB (HLT) n'a pas été correctement appliquée.

ERGONOMIE POUR LE DÉSACCOUPEMENT

Pour réaliser le désaccouplement, le conducteur envoyé à Bruxelles-Nord tente d'entrer dans la première des automotrices remorquées : il appuie sur le bouton de la porte mais en l'absence d'alimentation électrique sur ces rames, les portes ne s'ouvrent pas.

Ceci n'attire pas son attention.

Il ne remarque pas non plus que les indicateurs de frein de parking sur le flanc de l'automotrice affichant le vert : les freins de parking ne sont pas serrés.

Le conducteur se dirige alors vers la dernière porte de la dernière automotrice du train ayant remorqué et entre dans la cabine de conduite.

Sur l'écran TDD dans la cabine de conduite :

- le blanc représente l'automotrice dans laquelle se trouve le conducteur ;
- les pointillés schématisent qu'une ou des automotrices sont accouplées en mode «véhicule».

Cet affichage caractéristique n'attire pas suffisamment l'attention du conducteur sur le mode «véhicule» des 2 rames remorquées.

Sur le pupitre de commande, un témoin lumineux de freins de parking est allumé, mais en l'absence de connexions électriques entre les rames remorqueuses et les rames remorquées, ce témoin ne renseigne que sur l'état des freins de parking des 3 rames remorqueuses.

Ce dernier élément n'a pas aidé le conducteur à se rendre compte que les rames devant être amenées à Schaerbeek ne sont pas freinées.

Le conducteur initie alors le désaccouplement.

DÉRIVE

Une fois le désaccouplement initié, les 2 automotrices dérivent en direction de Schaerbeek.

L'absence d'alimentation électrique sur les deux rames 08118 et 08564 a entraîné la désactivation du système ETCS, dont dépend le système antidérive.

Aucun des deux types de sécurité, amené tant par le frein de parking que par le freinage automatique généré par le système antidérive, n'était opérationnel au moment du désaccouplement et n'a pu enrayer la dérive.

MITIGATION - SUIVI DE L'ALARME GSM-R

L'agent du GI présent sur le quai signale immédiatement l'incident au poste de signalisation de Bruxelles-Nord. Le poste de signalisation de Bruxelles-Nord lance une alarme via le système GSM-R, avec un message vocal dans les 2 langues «Alarm alarm, stop alle verkeer Brussel-Noord ; alarme alarme, stoppez toutes les circulations à Bruxelles-Nord».

Tous les trains se trouvant dans ces zones reçoivent bien l'alarme. Juste après avoir reçu l'alarme, le signal devant le train E17907 s'ouvre.

Le conducteur n'aperçoit aucun obstacle ni devant son train ni sur les voies adjacentes : il démarre son train en marche à vue. D'autres conducteurs de trains dans la zone ont adopté la même démarche.

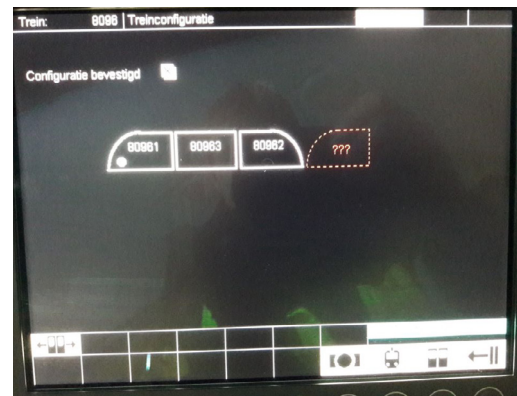
Durant son parcours, le train E17907 est légèrement pris en écharpe par les rames échappées, sans conséquences graves (légers dégâts au matériel roulant).

Selon le HLT, un appel alarme reçu par le conducteur prescrit, selon la nature du danger, soit l'arrêt, soit la marche à vue.

Le message vocal émis lors de l'alarme GSM-R ordonnait l'arrêt de toutes les circulations à Bruxelles-Nord.

Dans ce cas, aucune marge d'interprétation ne devrait être laissée aux conducteurs.

Suite aux mesures prises par la SNCB, l'OE n'émet pas de recommandations.



**Le rapport complet
est disponible
sur le site internet
de l'OE**



Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

ENQUÊTES CLÔTURÉES

Statistiques

Recommandations



ACCIDENT SIGNIFICATIF

Niveau 2

NEUFVILLES

8 JUIN 2018

DÉRAILLEMENT D'UN TRAIN DE VOYAGEURS À VIDE DE LA SNCB

Vers 10h20 le vendredi 8 juin 2018, le train E15809 de l'entreprise ferroviaire SNCB, un train à vide de voyageurs, composé de 2 rames automotrices AM 08 «Desiro», quitte la gare de Braine-le-Comte vers le faisceau de garage de Mons-Aviation sur la ligne 96.

À hauteur de Neufvilles-Garage, l'itinéraire du train E15809 passe par la voie accessoire, empruntant les aiguillages 08AE et 09AE. La vitesse maximale pour emprunter les aiguillages est de 40 km/h.

Vers 10h27, le train déraile sur la voie de garage, causant d'importants dégâts à l'infrastructure et au matériel roulant. Le conducteur du train est légèrement blessé.

Cause directe

La cause directe du déraillement du train E15809 est la survitesse du train à hauteur des aiguillages amenant le train de la voie principale à la voie accessoire de Neufvilles.

Facteurs indirects

MANQUE D'ATTENTION DU CONDUCTEUR

Lorsque le train passe le signal (A378) présentant l'aspect Vert Jaune Horizontal, le conducteur vigile correctement mais ne poursuit pas les gestes-métier attendus, à savoir freiner pour réduire la vitesse du train jusqu'à la vitesse de 40 km/h imposée par le signal suivant. Le train aborde les aiguillages à une vitesse de 128 km/h.

Le déficit d'attention est, selon notre scénario le plus probable, un facteur indirect.

Le déficit d'attention des conducteurs a déjà fait l'objet de diverses enquêtes et diverses recommandations. En conséquence, l'OE n'émet pas de recommandation supplémentaire.

ABSENCE DE SYSTÈME DE RÉCUPÉRATION EFFICACE (SYSTÈMES TBL1+ ET ETCS)

Le matériel roulant était équipé du système ETCS de niveau 1 : en absence de système ETCS sur cette portion de ligne (équipée en TBL1+), le train roulait en mode TBL1+.

Le système d'aide à la conduite TBL1+ enclenche l'allumage de la lampe de mémorisation

jaune sur le pupitre de commande dans la cabine de conduite lors du franchissement d'un signal présentant le VJH. Mais n'étant pas conçu pour contrôler la vitesse des trains lors du franchissement d'un signal présentant cet aspect, le système TBL1+ n'a déclenché aucun freinage et aucune prise en charge du train.

Si le système ETCS avait été actif, le système à bord du train aurait reçu le profil de la courbe de vitesse de l'équipement dans la voie. En l'absence de freinage de la part du conducteur, le système aurait pris en charge le train et averti le conducteur ; en l'absence de réaction du conducteur, le système aurait provoqué un freinage permettant ainsi d'éviter l'accident. L'absence d'un système de récupération efficace est un facteur indirect.

Le sujet a déjà été traité dans d'autres rapports d'enquête, c'est pourquoi l'Organisme d'Enquête n'émet pas de recommandation.

De plus, l'installation de l'ETCS a été planifiée au sein d'un Masterplan que se sont engagés à suivre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire : ce plan déploiement est en cours et jusqu'en 2022.

Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

ENQUÊTES CLÔTURÉES

Statistiques

Recommandations





Facteur systémique

SUIVI DES SURVITESSES

La SNCB investit d'importants efforts pour contrôler les données enregistrées à bord des trains. L'analyse de l'ensemble des cas de survitesse après le passage d'un signal VJH devrait aider l'entreprise ferroviaire dans l'identification de leurs causes (manque d'acquisition systématique des automatismes de conduite, tendance au manque d'attention de certains conducteurs...), autant de signes précurseurs d'un accident. Mais, actuellement, le travail d'analyse des données enregistrées à bord des trains porte sur un échantillonnage de ces données, ce qui amène un biais dans l'analyse.

Ceci ne permet pas à l'entreprise ferroviaire d'estimer l'ampleur réelle de certaines catégories d'incidents dont font partie les cas de survitesse ou les cas de courbe de vitesse non conforme après un signal présentant l'aspect VJH.

Nous renvoyons aux divers constats effectués durant les enquêtes suite aux accidents survenus à Buizingen en 2015 et à Leuven en 2017.

Avec comme objectifs, entre autres, d'accroître la sécurité et d'améliorer le processus d'analyse des événements de conduite par coups de sonde représentatif, la SNCB a lancé un projet d'automatisation de l'analyse des données enregistrées à bord des trains (cf. 3.2.2.4).

L'aboutissement de ce projet nommé « AMELIE » est prévu dans le courant de l'année 2020.

L'Organisme d'Enquête n'émet pas de recommandations supplémentaires et renvoie aux recommandations déjà formulées dans les deux rapports susmentionnés.



Le rapport complet
est disponible
sur le site internet
de l'OE



[Avant-propos](#)

[L'organisme](#)

[Nos missions](#)

[Autres activités](#)

[Enquêtes](#)

[Enquêtes ouvertes](#)

ENQUÊTES CLÔTURÉES

[Statistiques](#)

[Recommandations](#)



[Avant-propos](#)[L'organisme](#)[Nos missions](#)[Autres activités](#)[Enquêtes](#)[Enquêtes ouvertes](#)[ENQUÊTES CLÔTURÉES](#)[Statistiques](#)[Recommandations](#)

AUTRE ACCIDENT

Niveau 3

GENT-SINT-PIETERS

14 AVRIL 2019

COLLISION LATÉRALE D'UN TRAIN DE MARCHANDISES PAR UNE BOURREUSE ÉCHAPPÉE

Des travaux d'infrastructure sont réalisés à Landegem. La bourreuse Unimat 7 de l'entreprise Strukton est utilisée à cet effet. Cette bourreuse a un poste de conduite et un frein à main à chaque extrémité. La porte du poste de conduite 1 à l'extrémité 1 est fermée. Il n'y a pas de plateforme à l'extrémité 1 et le frein à main 1 se trouve dans le poste de conduite 1. La porte du poste de conduite 2 à l'extrémité 2 est ouverte. Il y a une plateforme à l'extrémité 2 et le frein à main 2 se trouve sur la plateforme.

Le 13 avril 2019 à 22h27, le train Infrabel Z97900 part d'Audenarde avec la bourreuse concernée. Il est réceptionné au quai 2 de Gent-Sint-Pieters à 22h58. Le train se compose d'une locomotive, à laquelle est accouplée la bourreuse (côté «extrémité 1»).

Le 13 avril 2019 à 22h26, le train TUC RAIL LZ96021 part de Schaerbeek et est réceptionné au quai 2 à 23h26. Le train se compose d'une locomotive dans laquelle un accompagnateur de TUC RAIL est présent.

En raison de diverses circonstances sur place, il s'avère nécessaire de réaliser plusieurs manœuvres d'accouplement et de désaccouplement du convoi avec une autre locomotive. La dernière manœuvre est réalisée alors que la locomotive d'Infrabel est déjà désaccouplée et partie. Lors de cette manœuvre, l'accompagnateur désaccouple l'extrémité 2 de la bourreuse de la locomotive TUC RAIL sans que le frein à main ne soit serré. Pendant que l'accompagnateur et le conducteur de train de la locomotive de TUC RAIL s'éloignent de la bourreuse, celle-ci se met en mouvement intempestivement.

La bourreuse échappée atteint l'aiguillage AW61BK au passage du train de marchandises Z65902 et entre en collision latérale avec ce dernier. Un wagon et la bourreuse déraillent. La collision n'entraîne pas de victimes, mais il y a des dommages matériels à l'infrastructure, à 5 wagons et à la bourreuse.

Analyse et conclusions

Le système de freinage de la bourreuse a fait l'objet d'une inspection visuelle quelques heures après l'accident : un réservoir d'air comprimé a été arraché lors de la collision, si bien qu'un contrôle du fonctionnement du système de freinage automatique sur place n'a pas été possible. Les freins à main dans les postes de conduite 1 et 2 fonctionnaient normalement, mais la bourreuse n'était pas immobilisée. L'inspection visuelle a révélé que le robinet de frein à l'arrière était ouvert.

Après l'inspection, le réservoir d'air comprimé a été contrôlé et testé en atelier : le réservoir ne présentait aucune fuite. Le système de freinage a également été contrôlé et testé en atelier : si on ne tient pas compte des dommages consécutifs au déraillement et à la collision, le système de freinage de la bourreuse fonctionnait normalement.



Il n'y a pas d'images de l'accident et les données de trajet, limitées et sans enregistrement d'ordre de traction, ne fournissent aucune information utilisable.

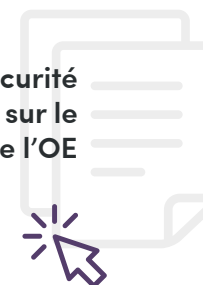
Une première constatation est que la bourreuse est accompagnée par du personnel de TUC RAIL qui n'a pas été formé par Strukton à l'utilisation de la bourreuse et qui n'est donc pas familiarisé avec le fonctionnement de la bourreuse de l'entrepreneur. La présence d'un opérateur de l'entreprise formé à l'attelage et à l'immobilisation était prévue dans le contrat d'entreprise. Il a été décidé d'un commun accord de déroger à cette clause.

Une deuxième constatation est que le frein à main (ou d'autres équipements) destiné à immobiliser la bourreuse n'a pas été utilisé pendant l'accouplement/désaccouplement de la bourreuse, alors qu'une telle utilisation est prévue dans le RGE (annexe 1). Pourtant, les principes généraux de fonctionnement du système de freinage d'une bourreuse ne s'écartent pas des principes de fonctionnement pour des wagons de marchandises classiques.

La bourreuse est équipée de 2 freins à main : le premier se trouve dans le poste de conduite 1, qui est fermé, et n'est donc pas accessible. Le deuxième frein à main est clairement visible à l'extrémité 2 de la bourreuse et est accessible via une plateforme.

[Avant-propos](#)[L'organisme](#)[Nos missions](#)[Autres activités](#)[Enquêtes](#)[Enquêtes ouvertes](#)[ENQUÊTES CLÔTURÉES](#)[Statistiques](#)[Recommandations](#)

La notice de sécurité
est disponible sur le
site internet de l'OE





[Avant-propos](#)

[L'organisme](#)

[Nos missions](#)

[Autres activités](#)

[Enquêtes](#)

[Enquêtes ouvertes](#)

[Enquêtes clôturées](#)

[STATISTIQUES](#)

[Recommandations](#)



LES STATISTIQUES

08



NOMBRE D'ENQUÊTES AU COURS DE L'ANNÉE

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre d'enquêtes ouvertes	6	4	3	2	3	5	3	3	3	4	6	4	5
Nombre d'enquêtes clôturées	1	3	4	1	0	1	8	3	5	6	4	7	3

BILAN DES ENQUÊTES OUVERTES ET CLOTURÉES

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ouvertes en	6	4	3	2	3	5	3	3	3	4	6	4	5
Clôturées de	6	4	3	2	3	5	3	3	3	3	6	3	1

NOMBRE D'ENQUÊTES TRAIN TOURISTIQUES

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre d'enquêtes ouvertes										1	0	0	0
Nombre d'enquêtes clôturées										0	1	0	0

NOMBRE D'ENQUÊTES CLÔTURÉES PAR ANNÉE

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre d'enquêtes clôturées	6	4	3	2	3	5	3	3	3	3	3	7	3

Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

STATISTIQUES

Recommandations





TYPES D'ENQUÊTES OUVERTES PAR L'OE

Accidents graves niveau 1	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	total
Collision	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	6
Déraillement	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	4
Accident au passage à niveau	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2
Accident de personne causé par du matériel	3	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	8
Incendie dans le matériel roulant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	4	2	2	1	0	2	1	0	1	1	4	0	2	20

Accidents significatifs niveau 2	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	total
Collision	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	7
Déraillement	1	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	1	2	8
Accident au passage à niveau	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Accident de personne causé par du matériel	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Incendie dans le matériel roulant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	2	2	1	0	1	3	2	1	1	2	0	1	3	19

[Avant-propos](#)

[L'organisme](#)

[Nos missions](#)

[Autres activités](#)

[Enquêtes](#)

[Enquêtes ouvertes](#)

[Enquêtes clôturées](#)

[STATISTIQUES](#)

[Recommandations](#)





TYPES D'ENQUÊTES OUVERTES PAR L'OE

Autres accidents/incidents niveau 3	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	total
Collision	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Déraillement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Accident au passage à niveau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accident de personne causé par du matériel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
Incendie dans le matériel roulant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
SPAD	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	4
Incident signalisation	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2
	0	0	0	0	1	0	0	2	1	1	2	3	1	11

Trains touristiques / Autres	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	total
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1

Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

STATISTIQUES

Recommandations





TYPES D'ENQUÊTES OUVERTES PAR ANNÉE



Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

STATISTIQUES

Recommandations





[Avant-propos](#)

[L'organisme](#)

[Nos missions](#)

[Autres activités](#)

[Enquêtes](#)

[Enquêtes ouvertes](#)

[Enquêtes clôturées](#)

[Statistiques](#)

RECOMMANDATIONS



LES RECOMMANDATIONS

09



ORPANNI 2021

LE PROCESSUS DE RÉDACTION D'UNE RECOMMANDATION EST BASÉ SUR LE GUIDE DE L'ERA « ORIENTATIONS SUR LES RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AU SENS DE L'ARTICLE 25 DE LA DIRECTIVE 2004/49/CE ».

« Le rôle des organismes d'enquête nationaux est d'enquêter sur les accidents et les incidents et de décider, par l'analyse, si les enseignements tirés d'un événement nécessitent une recommandation susceptible d'améliorer la sécurité. Le rôle des organismes d'enquête nationaux se limite aux aspects de sécurité. En ce qui concerne les recommandations en matière de sécurité formulées par les organismes d'enquête nationaux, le rôle des autorités de sécurité nationales est de veiller à ce que les recommandations des organismes d'enquête soient dûment prises en considération et, le cas échéant, fassent l'objet de mesures appropriées. »

« Les parties étant responsables de la sécurité aux termes de la Directive 2004/49/CE, elles proposent des solutions à l'autorité de sécurité nationale à laquelle il appartient d'accepter les propositions faites ou de prescrire d'autres mesures ».

Il arrive qu'aucune recommandation ne soit reprise dans un rapport d'enquête.

« Souvent, l'acteur responsable dans le secteur ferroviaire prend, en consultation avec l'autorité de sécurité nationale et l'organisme d'enquête national, des mesures appropriées avant la fin de l'enquête, et des documents attestent de leur mise en œuvre. Dans de tels cas, il convient de considérer soigneusement si une recommandation en matière de sécurité est

nécessaire ou pas. Les acteurs ne doivent pas attendre qu'une recommandation soit prise pour prendre des mesures destinées à améliorer la sécurité suite à un accident ou incident. »

En pratique, les acteurs concernés sont informés de toute déficience constatée lors d'une enquête au travers des diverses réunions tenues et des drafts de rapports envoyés.

Les résultats de l'enquête sont connus par les différentes parties prenantes bien avant la publication du rapport d'enquête.

Les mesures prises par les acteurs concernés et les recommandations sont incluses dans le draft de rapport d'enquête.

« Lorsque la personne à qui est adressée la recommandation en matière de sécurité ne fait pas partie des acteurs placés sous la tutelle de l'autorité de sécurité nationale, l'organisme d'enquête national peut adresser ses recommandations directement aux autres organismes ou autorités dans l'État membre, qui ne font généralement pas partie du secteur ferroviaire, mais sont habilités à mettre en œuvre les mesures recommandées ».

Il est parfois difficile d'adresser une recommandation à l'ensemble des acteurs concernés. Ce fut le cas dans le cadre du heurt d'agent aux abords des voies ferrées.

C'est pourquoi nous avons pris l'initiative avec l'UETF (Union des Entreprises des Travaux Ferroviaires et Infrabel d'organiser un séminaire afin d'attirer l'attention des entrepreneurs travaillant aux abords des voies sur l'importance de la sécurité et des mesures préventives.

Le suivi des recommandations adressées aux gestionnaire d'infrastructure et entreprises ferroviaires est réalisé par l'Autorité Nationale de Sécurité, le SSICF. Selon les procédures définies par le SSICF, les acteurs concernés ont la responsabilité de fournir un plan d'actions après la publication du rapport d'enquête de l'OE.

Chaque année, l'OE devrait recevoir un suivi des recommandations pour le 30 juin par le SSICF ou par les entreprises à qui les recommandations sont adressées.

Selon les procédures du SSICF, les rapports publiés lors du second semestre de l'année ne sont pas repris dans le suivi annuel.

C'est pourquoi le suivi repris en annexe concerne les recommandations des rapports d'enquête clôturés lors du second semestre 2018 et du premier semestre 2019, ainsi que les recommandations non clôturées.



Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

RECOMMANDATIONS



LIEU DE L'ÉVÉNEMENT : ANTWERPEN

DATE DE PUBLICATION DU RAPPORT : 11/2016

N° RECOMMANDATION : 1

TYPE : CAUSE DIRECTE-INDIRECTE

ADRESSÉE À : SSICF/DVIS

EXÉCUTION PAR : EFs / SO's

CONSTAT - ANALYSE

RECOMMANDATION

Le SSICF devrait s'assurer que les entreprises ferroviaires prennent bien en compte le risque identifié lié à l'absorption, avant la conduite, de médicaments non considérés comme peu sûrs mais qui, vu que leur effet est limité dans le temps, peuvent néanmoins avoir des effets secondaires néfastes sur la conduite.

Le SSICF devrait s'assurer que les entreprises ferroviaires sensibilisent leurs conducteurs au fait que l'effet d'un médicament est limité dans le temps et risque de leur donner une fausse impression d'aptitude au service.

COMMENTAIRES & ACTION DU SSICF

Début 2017 un plan d'action a été établi.

À ce jour, la SNCB n'a pas encore présenté de plan concret de mise en œuvre et ce, malgré l'insistance du SSICF.

ACTION DE L'EF

Début 2017 un plan d'action a été établi.

La SNCB et HR-Rail travaillent sur une nouvelle réglementation ayant trait à la prévention, aux procédures de détection de la consommation d'alcool et de drogues, aux sanctions et aux mesures administratives.

Fin 2019, il n'existe toujours pas de plan concret pour la mise en œuvre de mesures correctives.

Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

RECOMMANDATIONS





Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

RECOMMANDATIONS

LIEU DE L'ÉVÉNEMENT : HERMALLE-SOUS-HUY

DATE DE PUBLICATION DU RAPPORT : 12/2017

N° RECOMMANDATION : 3

TYPE : AUTRES

ADRESSÉE À : SSICF/DVIS

EXÉCUTION PAR : GI / IB

CONSTAT - ANALYSE

Durant l'enquête, le carnet S427 du technicien «signalisation» n'a pas été retrouvé : les procédures de conservation des carnets S427 ne semblent pas claires. Le registre des déplombages S425 et le carnet de bloc E934 n'avaient pas été complétés des inscriptions tel que prévu par les procédures internes d'Infrabel.

RECOMMANDATION

L'OE recommande au SSICF de veiller à ce que le gestionnaire d'infrastructure sensibilise les membres du personnel sur le suivi correct des procédures internes.

ACTION DU GI

Compte tenu de la date de publication de la recommandation (voir ci-dessus), Infrabel analysera cette recommandation et présentera ses conclusions au SSICF en 2018.

Il a été rappelé au personnel qu'il est tenu de respecter les procédures. Note interne du 11/07/2017 à tous les postes de signalisation.

En outre, le regroupement des cabines de signalisation et leur intégration dans le système PLP mettront définitivement un terme à l'utilisation de ces procédures avec livrets papier d'ici fin 2022 dans les zones concernées.

Les intégrations encore prévues dans le système PLP d'ici à juin 2020 sont les suivantes :

- block 6 Aarschot
- block 2 et block 6 Anvers « Dokken »
- block 1 Bruxelles-Midi (grill côté Bruxelles-Nord)





Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

RECOMMANDATIONS

LIEU DE L'ÉVÉNEMENT : LEUVEN

DATE DE PUBLICATION DU RAPPORT : 09/2018

N° RECOMMANDATION : 1

TYPE : CAUSE DIRECTE-INDIRECTE

ADRESSÉE À : DVIS-SSICF

EXÉCUTION PAR : GI - EF / IB - SO

CONSTAT - ANALYSE

Selon l'hypothèse retenue, le premier facteur indirect est le traitement incorrect des informations (commandes) données par la signalisation concernant les limitations de vitesse à respecter, ayant permis une représentation mentale erronée (biais d'ordre cognitif).

Le jour de l'accident, une combinaison de différents facteurs a occasionné chez le conducteur une représentation mentale erronée, qui s'est maintenue par la suite :

- un environnement complexe sans marques d'identification claires ;
- le caractère ambigu du panneau de fin de zone « 9 », qui permet une augmentation de la vitesse alors que le signal en amont du panneau de fin de zone impose une limitation de la vitesse à 40 km/h au pied du signal en aval du panneau de fin de zone (règlement HLT) ;
- le caractère ambigu des panneaux de ligne de la L.36, placés en aval de la voie 7 ;
- la définition incomplète dans le HLT du panneau de ligne de la L.36 ;
- la combinaison – pour le conducteur de train – de la connaissance passive de la ligne pour le départ de la voie 7 et du développement insuffisant des habitudes de conduite fixes, d'une part, et de la quantité d'informations à traiter pendant et peu après le départ de la voie 7, d'autre part.

Ces facteurs occasionnent chez le conducteur une représentation mentale pouvant laisser croire au conducteur qu'il roule en voie normale sur la L.36 alors qu'il est dirigé vers la L.36 en contrevoie.

RECOMMANDATION

L'Organisme d'Enquête recommande au gestionnaire d'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire de vérifier si des constatations similaires peuvent avoir une influence sur leur fonctionnement à d'autres endroits et, si c'était le cas, d'établir des plans d'action appropriés à cet effet.

ACTION DU GI

Compte tenu de la date de publication de la recommandation (voir ci-dessus), Infrabel analysera cette recommandation et présentera ses conclusions au SSICF en 2019.

Infrabel effectue une analyse de risques par rapport à d'autres situations similaires. Les résultats seront disponibles au début de 2020.

ACTION DE L'EF

Compte tenu de la date de publication de la recommandation (voir ci-dessus), la SNCB analysera cette recommandation et présentera ses conclusions au SSICF en 2019.

La SNCB a fait une analyse de trajets identiques (E3636) et d'autres situations où l'aspect VJH a été montré. Il en est résulté 11 infractions en 2018 et 16 infractions en 2019. Toutes les infractions étaient liées à un excès de vitesse relativement faible.





Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

RECOMMANDATIONS

LIEU DE L'ÉVÉNEMENT : LEUVEN

DATE DE PUBLICATION DU RAPPORT : 09/2018

N° RECOMMANDATION : 2

TYPE : CAUSE DIRECTE-INDIRECTE

ADRESSÉE À : DVIS-SSICF

EXÉCUTION PAR : GI - EF / IB - SO

CONSTAT - ANALYSE

Deux passages spécifiques de la réglementation interne de l'entreprise ferroviaire peuvent mener au développement des gestes-métier arbitraires ou à une mauvaise interprétation.

Le choix "d'accélérer ou non au panneau de fin de zone après le passage à un signal VJH" est laissé à l'appréciation des conducteurs de train. On rappelle à juste titre aux conducteurs le danger que représente l'oubli d'une limitation de vitesse, mais aucune mesure efficace n'est mise en place pour réduire ce risque d'oubli.

La définition incomplète du panneau de ligne dans le HLT peut donner lieu à des interprétations erronées. A Louvain, cela mène à l'interprétation incorrecte : "conduite sur la L.36" au lieu de "conduite vers la L.36".

RECOMMANDATION

L'Organisme d'Enquête recommande au gestionnaire d'infrastructure et à l'entreprise ferroviaire de vérifier que le secteur évalue la réglementation relative à l'accélération aux panneaux de fin de zone et relative à la définition des panneaux de ligne.

ACTION DU GI

Compte tenu de la date de publication de la recommandation (voir ci-dessus), Infrabel analysera cette recommandation et présentera ses conclusions au SSICF en 2019.

Infrabel mène une étude sur les différentes réglementations et discutera des résultats avec les entreprises ferroviaires.

ACTION DE L'EF

Compte tenu de la date de publication de la recommandation (voir ci-dessus), la SNCB analysera cette recommandation et présentera ses conclusions au SSICF en 2019.

L'analyse des différentes réglementations est en cours et sera discutée plus en détail avec le GI et les autres EF en 2020.





Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

RECOMMANDATIONS

LIEU DE L'ÉVÉNEMENT : MORLANWELZ / BRACQUEGNIES

DATE DE PUBLICATION DU RAPPORT : 11/2018

N° RECOMMANDATION : 1

TYPE : CAUSE DIRECTE-INDIRECTE

ADRESSÉE À : DVIS-SSICF

EXÉCUTION PAR : SO / EF

CONSTAT - ANALYSE

Dans le passé, la SNCB avait identifié un problème sur le système de désaccouplement manuel des AM96 : des dégâts avaient été détectés à la gaine du câble reliant le levier du coupleur à la manivelle. L'analyse alors réalisée par la SNCB avait conclu à juste titre que les dégâts apparaissaient lorsque les conducteurs utilisent le pied pour exercer une force plus importante sur la manivelle.

Le risque d'une mauvaise utilisation de la manivelle avait été identifié par l'entreprise ferroviaire, et des mesures avaient été prises en atelier lors des entretiens du matériel roulant, mais il semble que les mesures prises par la SNCB n'aient pas été suffisantes pour amener le personnel de la conduite à utiliser la manivelle selon les procédures :

- la formation des conducteurs n'intègre pas d'exercice pratique de la procédure manuelle de désaccouplement des AM96;
- l'autocollant disposé à côté de la manivelle dans la cabine de conduite rappelle que la manivelle doit être utilisée à la main mais ne mentionne pas la manœuvre simultanée dans les deux cabines de conduite;
- la documentation de la SNCB n'a pas permis d'attirer efficacement l'attention du personnel de la conduite sur la problématique.

RECOMMANDATION

L'OE recommande à la SNCB, au vu de ces éléments, d'analyser la procédure de formations afin de sensibiliser l'ensemble du personnel concerné aux risques identifiés

ACTION DE L'EF

Compte tenu de la date de publication de la recommandation (voir ci-dessus), la SNCB analysera cette recommandation et présentera ses conclusions au SSICF en 2019.

Les formations destinées au personnel du train de relevage ont été adaptées. Le personnel concerné bénéficiera d'une reconversion intégrant les nouvelles règles.

Une plate-forme REX sera mise en place pour la communication des bonnes pratiques entre les ateliers et l'administration centrale.

On examine d'améliorer les compétences du personnel (spécialisation et centralisation).





Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

RECOMMANDATIONS

LIEU DE L'ÉVÉNEMENT : MORLANWELZ / BRACQUEGNIES

DATE DE PUBLICATION DU RAPPORT : 11/2018

N° RECOMMANDATION : 2

TYPE : CAUSE DIRECTE-INDIRECTE

ADRESSÉE À : DVIS-SSICF

EXÉCUTION PAR : GI - EF / IB - SO

CONSTAT - ANALYSE

Divers cas de figures d'échappement de véhicule ferroviaire sont en cours d'analyse ou ont déjà fait l'objet d'une enquête clôturée par l'OE. Les circonstances sont à chaque fois différentes et les analyses de ces différents cas permettent de déceler que les causes relèvent à la fois d'aspects techniques et d'aspects opérationnels, voire organisationnels. Les risques d'échappement de véhicule ferroviaire ont été analysés depuis de nombreuses années/décennies par le secteur ferroviaire, mais il semble que les mesures prises par ce secteur ne soient pas ou plus adaptées à la situation actuelle.

La géographie ferroviaire, l'organisation du secteur, les nombreux travaux d'aménagement et de modernisation et l'évolution du matériel roulant ont entraîné des changements importants par rapport aux analyses du passé, et il semble justifié de revoir ces analyses de risque, notamment au regard des éléments mis en lumière dans le cadre de la présente enquête :

- le mouvement d'un train avec un véhicule non freiné en queue de convoi est autorisé jusqu'à la gare la plus proche, alors qu'il n'existe pas de mesure d'urgence pouvant enrayer de façon certaine l'échappement s'il survient.
- certaines mesures prises pour protéger le personnel au travail sur les voies (fermeture des signaux) ne protègent pas contre le risque d'être heurté par un véhicule ferroviaire échappé, que ce véhicule soit échappé d'un "train technique" (train de relevage, train de travaux) évoluant réglementairement sur la voie obstruée, ou qu'il soit échappé d'un train se trouvant aux abords des signaux donnant accès au tronçon obstrué. En cas de tels échappements, le maintien à l'arrêt des signaux desservis donnant accès à la section ou au tronçon de voie obstrué n'apporte aucune protection au personnel (personnel du GI et/ou personnel du train de relevage) se trouvant sur la voie.

RECOMMANDATION

L'OE recommande que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure vérifient conjointement les analyses de risques et les mesures techniques, réglementaires et procédurales afin d'apporter une réponse adéquate au risque d'échappement de véhicules.

ACTION DU GI

Compte tenu de la date de publication de la recommandation (voir ci-dessus), Infrabel analysera cette recommandation et présentera ses conclusions au SSICF en 2019.

L'analyse de risques concernant le relevage d'un train est prête. Le management n'a pas encore pris de décision concernant le scénario à suivre.

Une concertation bilatérale avec la SNCB a été lancée et de nouveaux accords seront conclus à court terme avec la SNCB concernant la période transitoire pour les activités de relevage de trains.

ACTION DE L'EF

Durant la période précédant la publication de ces recommandations, la SNCB a pris des mesures de protection :

- Dans le cas où un convoi est évacué après avoir été déclaré en détresse, tout mouvement incontrôlé du convoi ou d'une partie du convoi doit être empêché.
- Si la procédure d'attelage ou de dételage échoue, le conducteur doit déclarer le train en détresse et faire appel à un dépanneur.

Compte tenu de la date de publication de la recommandation (voir ci-dessus), la SNCB analysera cette recommandation et présentera ses conclusions au SSICF en 2019.





LIEU DE L'ÉVÉNEMENT : MORLANWELZ / BRACQUEGNIES

DATE DE PUBLICATION DU RAPPORT : 11/2018

N° RECOMMANDATION : 2

TYPE : CAUSE DIRECTE-INDIRECTE

ADRESSÉE À : DVIS-SSICF

EXÉCUTION PAR : GI - EF / IB - SO

Une interdiction a été imposée sur la circulation des véhicules endommagés non freinés sans la présence d'un expert pour l'équipement concerné.

En outre, l'annexe 4 de l'accord relatif au train de relevage contient une analyse de risques à réaliser pour chaque intervention. Cette analyse doit être complétée et signée par toutes les parties concernées par le train de relevage.

La réglementation sur le freinage des véhicules endommagés sera adaptée et entrera en vigueur en juin 2020. Ces règlements comprennent désormais des dispositions relatives à (la détection de) l'attelage et dételage corrects.

La SNCB souhaite un cadre juridique clair pour l'évacuation des véhicules après un accident, afin que la responsabilité de chacun soit clairement établie.

La SNCB négocie avec le GI sur le statut et la nature du mouvement, qui est considéré à l'heure actuelle comme celui d'un train de marchandises, alors que ce n'est pas le cas. Le terme « train de marchandises » est utilisé en l'absence d'une dénomination appropriée, alors qu'il s'agit d'un mouvement de matériel roulant endommagé à la suite d'un accident/incident et qui n'est plus en état de marche.

Par conséquent, les règlements relatifs aux trains de marchandises sont également appliqués. Une application stricte de ces règles empêcherait ces véhicules de pouvoir encore se déplacer. Une réglementation adaptée est donc nécessaire.

Cela concerne le dételage intempestif des véhicules endommagés et non le décrochage de véhicules.

En outre, une analyse est effectuée sur le dételage manuel des rames par le conducteur et la vérification de l'attelage en cas de perte d'alimentation électrique.

Avant-propos

L'organisme

Nos missions

Autres activités

Enquêtes

Enquêtes ouvertes

Enquêtes clôturées

Statistiques

RECOMMANDATIONS





Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires

Rue du Progrès 56 (5^{ème} étage)
1210 Bruxelles
www.oeaif.be



.be

