



**2010**

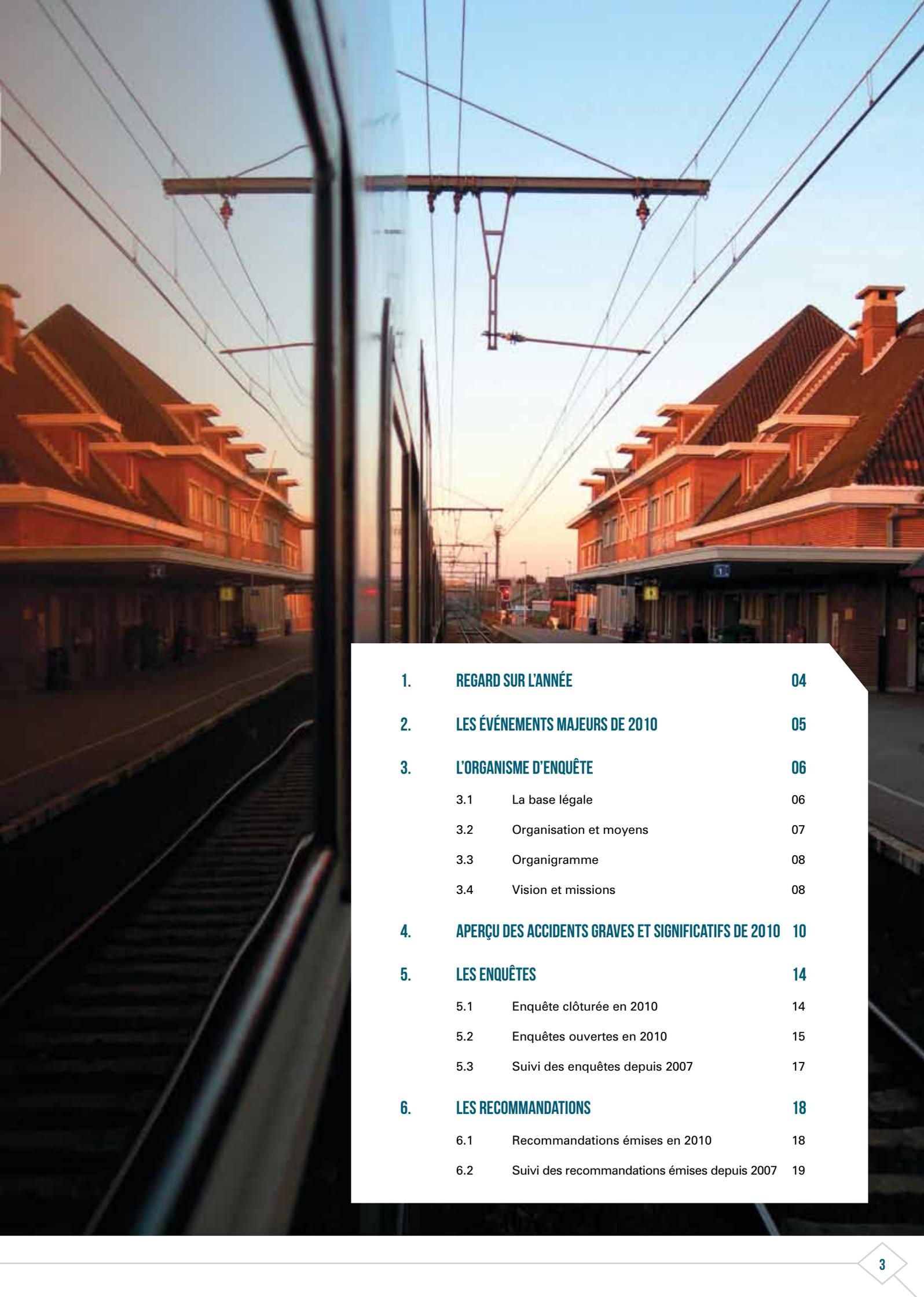
# **RAPPORT ANNUEL**

Organisme d'Enquête pour les  
accidents et incidents ferroviaires  
Belgique



**L'ORGANISME D'ENQUÊTE (OE) EST UN ORGANISME  
INDÉPENDANT CRÉÉ POUR PROMOUVOIR LA  
SÉCURITÉ PAR LA RÉALISATION D'ENQUÊTES SUR LES  
ÉVÉNEMENTS SURVENUS DANS LE DOMAINE DU RAIL.**

Le présent rapport donne un aperçu des activités menées par l'Organisme d'Enquête sur les accidents et incidents ferroviaires entre le 1er janvier 2010 et le 31 décembre 2010, conformément aux exigences de l'article 54 de la loi du 19 décembre 2006.



<b>1.</b>	<b>REGARD SUR L'ANNÉE</b>	<b>04</b>
<b>2.</b>	<b>LES ÉVÉNEMENTS MAJEURS DE 2010</b>	<b>05</b>
<b>3.</b>	<b>L'ORGANISME D'ENQUÊTE</b>	<b>06</b>
3.1	La base légale	06
3.2	Organisation et moyens	07
3.3	Organigramme	08
3.4	Vision et missions	08
<b>4.</b>	<b>APERÇU DES ACCIDENTS GRAVES ET SIGNIFICATIFS DE 2010</b>	<b>10</b>
<b>5.</b>	<b>LES ENQUÊTES</b>	<b>14</b>
5.1	Enquête clôturée en 2010	14
5.2	Enquêtes ouvertes en 2010	15
5.3	Suivi des enquêtes depuis 2007	17
<b>6.</b>	<b>LES RECOMMANDATIONS</b>	<b>18</b>
6.1	Recommandations émises en 2010	18
6.2	Suivi des recommandations émises depuis 2007	19

# 1

## REGARD SUR L'ANNÉE 2010

Il n'est pas possible d'évoquer l'année 2010 sans revenir sur le tragique accident de Buizingen. Cette catastrophe a bouleversé l'ensemble de la population, et il va sans nul doute que l'Organisme d'Enquête a été particulièrement touché. Nous pensons aux victimes et à leur famille. L'enquête ouverte par l'OE<sup>1</sup> est en cours de finalisation.

L'Organisme d'Enquête et son rôle sont encore méconnus, sa position doit encore être reconnue.

Nous nous sommes résolument engagés à faire entendre notre message et à nous assurer qu'il soit bien compris par les organismes de réglementation, l'industrie ferroviaire et les autorités judiciaires.

Pour favoriser la confiance du public à l'égard du processus d'enquête sur les accidents d'exploitation ferroviaire, l'OE se doit d'être objectif, indépendant et libre de tout conflit d'intérêts, mais il doit aussi être perçu comme tel.

Comme l'ont pertinemment souligné «l'assessment» de l'ERA<sup>2</sup> et la Commission Buizingen, l'enquête judiciaire prédomine sur l'enquête de l'OE. Une modification de la loi et de nouvelles procédures seront nécessaires pour renforcer la position de l'OE dans le cadre d'enquêtes, telles que celle qui porte sur l'accident de Buizingen. Il faudra trouver comment partager des faits sans compromettre les devoirs de réserve des uns et des autres. Les analyses et les enquêtes de l'OE et des autorités judiciaires doivent être menées de façon totalement indépendante.

Les enquêtes de l'OE visent uniquement l'amélioration de la sécurité.

Son indépendance assure l'objectivité de ses conclusions et recommandations.

Comme sa crédibilité, elle repose sur sa compétence, sa transparence, son intégrité et l'équité de ses méthodes.

Des changements importants sont intervenus dans la réglementation et ont d'importantes répercussions sur le fonctionnement de l'Organisme d'Enquête. Ils ont été apportés pour éliminer le risque de conflit d'intérêts lié à l'utilisation des compétences opérationnelles et techniques de la SNCB Holding.

L'Organisme d'Enquête existe depuis 2007 mais une nouvelle structure s'organise depuis février 2010. C'est dans ce contexte difficile qu'est intervenu l'accident de Buizingen.

<sup>1</sup> OE : Organisme d'Enquête sur les accidents et incidents ferroviaires

<sup>2</sup> ERA : European Rail Agency : agence ferroviaire européenne

# 2

## LES ÉVÉNEMENTS MAJEURS DE 2010

### JANVIER 2010

Révision de la loi du 19 décembre 2006 depuis janvier 2010 : l'Organisme d'Enquête ne donne plus de mandat à la SNCB Holding pour la réalisation des enquêtes.

### FÉVRIER 2010

Ouverture de l'enquête sur l'accident de Buizingen.  
Commission parlementaire Buizingen.

### MARS 2010

Renforcement de l'OE par l'arrivée d'un agent administratif.

### AVRIL 2010

Audit de la Cour des comptes à la demande de la Commission parlementaire.

### JUIN 2010

«Assessment» de l'Organisme d'Enquête et de l'Autorité de sécurité par l'agence ferroviaire européenne à la demande de la Commission parlementaire.

### JUILLET 2010

Publication du rapport annuel 2008.

### SEPTEMBRE 2010

Ouverture de l'enquête sur la collision d'Arlon.  
Publication du rapport annuel 2009.

### OCTOBRE 2010

Création du site internet.  
Publication sur internet des rapports annuels et des rapports d'enquêtes clôturés.

### NOVEMBRE 2010

Renforcement par l'arrivée d'un nouvel enquêteur.

### DÉCEMBRE 2010

Renforcement des ressources de l'Organisme d'Enquête par l'arrivée de deux ingénieurs contractuels.

# 3

## L'ORGANISME D'ENQUÊTE

### 3.1 LA BASE LÉGALE

La création d'un organisme indépendant chargé d'enquêter sur les accidents et incidents ferroviaires dans le but d'améliorer la sécurité était prévue par la directive européenne 2004/49/CE.

Cette directive a été transposée en droit belge par une loi et deux arrêtés d'exécution :

- la loi du 19 décembre 2006 : loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, modifiée par la loi du 26 janvier 2010 ;
- l'arrêté royal du 16 janvier 2007, portant création d'un Organisme d'Enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires et déterminant sa composition ;
- l'arrêté royal du 16 janvier 2007 modifié par l'arrêté royal du 25 juin 2010 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents ferroviaires.

Cette loi et ces deux arrêtés définissent les pouvoirs et les devoirs de l'OE, ainsi que la portée de son travail et de ses échanges avec d'autres personnes et organisations impliquées dans le traitement des accidents et incidents ferroviaires.

Exemples des pouvoirs de l'Organisme d'Enquête (art. 46 de la loi) :

- accès au site, au contenu des enregistrements des équipements de bord, aux résultats de l'examen du personnel de bord, à toute information ou document pertinent... ;
- possibilité d'interroger le personnel et d'autres témoins, droit d'obtenir copie des déclarations de ces personnes faites à d'autres instances.

#### **Pourquoi une modification de la loi du 19 décembre 2006 et de l'arrêté royal ?**

Il a été considéré qu'il existait un risque de confusion d'intérêts auquel il devait être mis fin. Les changements apportés suppriment diverses missions régaliennes confiées jusque là à la SNCB Holding en matière de sécurité et ne permettent plus à l'OE de mandater la SNCB Holding pour réaliser les enquêtes.

Cette modification ajoute également une mission complémentaire à l'Organisme d'Enquête, à savoir établir une base de données de tous les incidents et accidents liés à la sécurité d'exploitation sur le réseau ferroviaire belge.



## 3.2 ORGANISATION ET MOYENS

Les bureaux de l'OE sont situés à Bruxelles, rue du Progrès, près de la gare du Nord.

### Budget

Les changements intervenus au sein de l'OE depuis sa création en 2007 concernent également les moyens financiers mis à sa disposition. 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 ferroviaires ainsi que de démontrer que les montants versés sont affectés aux coûts de cet organisme.

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

En plus des dépenses générales (personnel, bâtiment, fonctionnement, équipement), des dépenses de fonctionnement spécifiques existent également, dont l'OE doit pouvoir disposer afin de garantir l'exécution de ses tâches : expertise externe ponctuelle et consultance, équipement de sécurité individuel, participation à des formations spécialisées et à des conférences (...).

### Personnel

L'OE a débuté l'année 2010 avec deux personnes et l'a terminée avec 5 personnes. L'objectif final est d'atteindre un minimum de 7 équivalents temps plein. Les budgets nécessaires ont été alloués et le plan de personnel a été approuvé. Les premiers entretiens d'embauche ont été menés.

Il est important de souligner que l'OE peut faire appel à une expertise externe pour effectuer des études et analyses dans le cadre des enquêtes.

### Formation

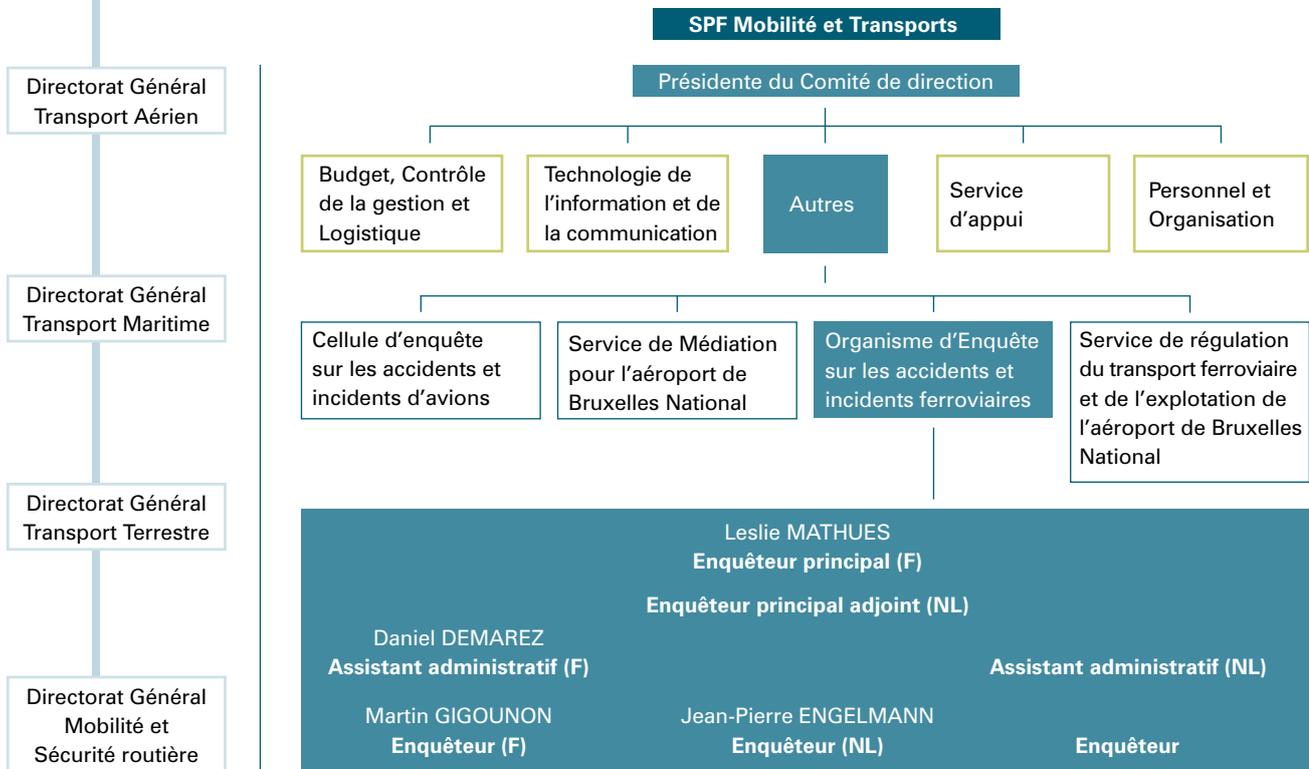
Il est difficile de recruter du personnel disposant d'une expérience en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires. Nous avons privilégié des personnes indépendantes du milieu ferroviaire, mais possédant les compétences comportementales requises et une expérience acquise en audit technique, en gestion de projets...

Un programme de formation intensif a été établi pour le personnel de l'Organisme d'Enquête.

### Priorité à la formation et au développement du personnel

De nombreuses journées de formation, des séminaires, des conférences... sont également prévus en 2011.

## 3.3 ORGANIGRAMME



## 3.4 VISION ET MISSIONS

### Vision

1. Participer à l'amélioration de la sécurité au travers de nos enquêtes et de nos recommandations.
2. Développer sans relâche notre expertise (crédibilité).
3. Enrichir la palette des compétences.
4. Améliorer les procédures internes pour qu'elles soient reproductibles et de qualité.

### Missions

#### 1. Les enquêtes

La mission principale de l'Organisme d'Enquête est d'effectuer des enquêtes sur les accidents d'exploitation dits «graves<sup>3</sup>» survenant sur le réseau ferroviaire belge.

En plus des accidents graves, l'OE est habilité à enquêter sur d'autres accidents et incidents ayant des conséquences sur la sécurité ferroviaire. Il n'est pas nécessaire d'enquêter lorsque les dispositifs de sécurité ont pu empêcher une collision éventuelle.

La décision d'enquêter est prise par l'Organisme d'Enquête sur la base des premiers renseignements, en tenant compte de la gravité et, éventuellement, de l'imprécision des circonstances dans lesquelles les événements se sont déroulés.

Les enquêtes de sécurité menées visent à déterminer les circonstances et les causes de l'événement et non les responsabilités.

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

Lorsqu'un accident se produit, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure impliqués sont tenus de le notifier à l'OE. Sur la base des premiers éléments obtenus par téléphone, les enquêteurs décident de se rendre sur place pour évaluer la situation et rassembler les éléments nécessaires.

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

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'intention des autorités, des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure...

Le but des recommandations est de minimiser le risque que des accidents similaires se reproduisent à l'avenir, mais aussi de réduire leurs conséquences.

## 2. La base de données

Les organisations ferroviaires (gestionnaire d'infrastructure, entreprises ferroviaires, ateliers...) notifient à l'Organisme d'Enquête les événements survenus lors de l'exploitation ferroviaire.

L'Organisme d'Enquête rassemble les éléments recueillis dans une base de données unique.

Cet outil intégré facilite la mise en évidence des tendances de même que des analyses plus poussées.

La base de données permet également de disposer des indicateurs de sécurité communs prévus par les directives européennes transposées en droit belge.

## 3. La concertation européenne

L'Organisme d'Enquête participe aux activités du réseau d'organismes d'enquête nationaux (NIB<sup>4</sup>), qui ont lieu sous l'égide de l'Agence ferroviaire européenne, dans le but de tirer profit de l'expérience des autres organismes d'enquête et de collaborer à l'harmonisation européenne de la réglementation et des procédures d'enquête.

## 4. La communication

Un site internet a été créé pour permettre aux organisations ferroviaires, mais aussi au public d'accéder aux rapports publiés, qui reprennent notamment les recommandations formulées.

Pour favoriser la confiance du public à l'égard du processus d'enquête sur les accidents d'exploitation ferroviaire, l'Organisme d'Enquête se doit d'être objectif, indépendant et libre de tout conflit d'intérêts, mais il doit aussi être perçu comme tel.

Son indépendance assure l'objectivité de ses conclusions et recommandations.

Comme sa crédibilité, elle repose sur sa compétence, sa transparence, son intégrité et l'équité de ses méthodes.

Un manuel de procédures est en cours de rédaction :

- pour établir les critères de sélection des incidents et accidents sur lequel l'OE se doit d'enquêter ;
- pour systématiser l'échange d'opinions et d'avis ;
- pour formaliser les investigations menées.

<sup>3</sup>Un accident grave est une collision, un déraillement... ayant pour conséquence :

- au moins un mort ;
- au moins cinq personnes grièvement blessées ;
- des dommages importants causés à l'infrastructure, au matériel roulant ou à l'environnement (total d'au moins deux millions d'euros).

<sup>4</sup> NIB : National Investigation Bodies

### Transparence et ouverture

Intégration d'une rubrique sur le site internet du SPF Mobilité et Transports  
[www.mobilite.fgov.be](http://www.mobilite.fgov.be)  
> rail > Organisme d'Enquête

# 4

## APERÇU DES ACCIDENTS GRAVES ET SIGNIFICATIFS EN 2010

Il n'y a pas d'obligation légale d'ouvrir une enquête sur les accidents significatifs<sup>5</sup> contrairement aux accidents graves. Cependant ceux-ci sont repris dans les statistiques des indicateurs communs de sécurité; c'est à ce titre que certains sont listés dans ce rapport.

### 15 FÉVRIER 2010 : BUIZINGEN, COLLISION ENTRE DEUX TRAINS DE VOYAGEURS

Le train de voyageurs en provenance de Louvain et à destination de Braine-le-Comte est un train omnibus qui quitte le quai de Buizingen et évolue sur la voie A de la ligne 96, en direction de Hal. Au même instant, le train Inter City en provenance de Quiévrain et à destination de Liège circule sur la voie B de la ligne 96, en direction de Buizingen. Le conducteur du train omnibus se rend compte que le train Inter City cisaille son parcours et enclenche le freinage d'urgence. Les deux trains entrent en collision latérale le lundi 15 février 2010 à 8h28 entre Hal et Buizingen, au niveau de l'aiguillage 46A. L'Organisme d'Enquête s'est rendu sur place et a ouvert une enquête.

**Accident grave :**

- 19 décès ;
- 171 blessés et contusionnés ;
- importants dégâts à l'infrastructure et au matériel roulant ;
- interruption importante du trafic ferroviaire.





## 4 MARS 2010 : GLONS, COLLISION ENTRE DEUX TRAINS DE MARCHANDISES



Le jeudi 4 mars à 21h49, le train de marchandises Z96301 (Montzen - Genk Goederen) percute le train E44538 (Montzen - Antwerpen-Noord) immobilisé devant un signal fermé à Glons, en voie B de la ligne 24. Plusieurs wagons sont déraillés et les chargements sont déplacés. De plus, deux wagons-citernes vides mais non nettoyés ayant transporté des matières dangereuses font partie du train percuté et l'un d'eux est déraillé. Il n'y a pas de fuite de matière dangereuse mais un dégazage des wagons est nécessaire. L'Organisme d'Enquête s'est rendu sur les lieux mais n'a pas ouvert d'enquête officielle.

- Accident significatif :**
- interruption importante du trafic ferroviaire ;
  - dégâts matériels ;
  - marchandises dangereuses ;
  - pas de blessé, pas de décès.

## 9 MARS 2010 : MONS, DÉRAILLEMENT D'UN TRAIN DE VOYAGEURS



Le 9 mars à 4h53, lors du départ du train de voyageurs de Mons en direction de Saint-Ghislain, la dernière voiture déraile sur l'aiguillage 43B, dans le gril à la sortie de Mons, endommageant plusieurs aiguillages. L'Organisme d'Enquête s'est rendu sur les lieux mais n'a pas ouvert d'enquête officielle.

- Accident significatif :**
- dégâts à l'infrastructure ;
  - dégâts au matériel roulant ;
  - interruption importante du trafic ferroviaire.

---

<sup>5</sup> Accident significatif

Toute collision de train ou tout déraillement de train ayant pour conséquence :

- au moins un mort ou une personne gravement blessée ;
- ou des dommages significatifs (> 150 000 euros) au matériel, à la voie, à l'environnement ;
- des interruptions importantes de circulation (> 6h).

## 10 AVRIL 2010 : DEINZE, DÉRAILLEMENT D'UN TRAIN DE MARCHANDISES

Le 10 avril 2010, un train de marchandises est dévié en gare de Deinze de la voie 2 à la voie 7. Durant le passage du train de marchandises, les 8 premiers wagons dérailent. Le huitième wagon est vide mais a transporté des matières dangereuses et n'a pas été nettoyé. Il n'y a pas de fuite de matière dangereuse mais un dégazage du wagon est nécessaire.

L'Organisme d'Enquête ne s'est pas rendu sur les lieux et n'a pas ouvert d'enquête.

- Accident significatif :**
- interruption importante du trafic ferroviaire ;
  - dégâts au matériel roulant ;
  - pas de blessé, pas de décès.

## 15 JUILLET 2010 : COURCELLES, HEURT D'UN ARBRE

A 16h23, une machine à vide heurte un arbre couché au travers des voies A et B de la ligne 124A.

L'Organisme d'Enquête ne s'est pas rendu sur les lieux et n'a pas ouvert d'enquête.

- Accident significatif :**
- interruption importante du trafic ferroviaire ;
  - pas de décès, pas de blessé grave ;
  - dégâts au matériel roulant.

## 15 SEPTEMBRE 2010 : ARLON, COLLISION ENTRE DEUX TRAINS DE VOYAGEURS

Le 15 septembre 2010 vers 18h, le train de voyageurs (Arlon - Luxembourg) qui démarre de la voie 3 entre en collision latérale avec le train de voyageurs (Luxembourg - Libramont) qui entre en gare à la voie 4.

L'Organisme d'Enquête s'est rendu sur les lieux et a ouvert une enquête.

- Accident significatif :**
- pas de décès, pas de blessé grave mais 22 personnes contusionnées ;
  - interruption du trafic ferroviaire ;
  - dégâts au matériel roulant.



### 20 DÉCEMBRE 2010 : PEPINSTER, HEURT D'UN ARBRE

Le lundi 20 décembre à 00h41, à la sortie du tunnel du Louheau, le train E521 qui circule à contre-voie (la voie A étant hors service) heurte un arbre se trouvant sur la voie B de la ligne 37. La voiture pilote passe au-dessus de l'arbre et retombe sur les rails. Dans sa chute, l'arbre a entraîné d'autres arbres et des rochers qui obstruent la voie, avec pour conséquence l'interruption de la circulation ferroviaire.

L'Organisme d'Enquête ne s'est pas rendu sur place et n'a pas ouvert d'enquête.

**Accident significatif :**

- interruption importante du trafic ferroviaire ;
- pas de décès, pas de blessé grave ;
- faibles dégâts au matériel roulant.

### 3 DÉCEMBRE 2010 : LEMBEEK, DÉRAILLEMENT D'UN TRAIN DE VOYAGEURS

La circulation se déroulait à vitesse réduite à la suite de l'accumulation de neige et de boue sur la voie B de la ligne 96. La boue gelée qui recouvrait la voie B a provoqué le déraillement du train Saint-Ghislain - Liège.

L'Organisme d'Enquête s'est rendu sur place mais n'a pas ouvert d'enquête. Pas de dégâts à l'infrastructure, pas de conséquence humaine, retard à déplorer.

Il ne s'agit ni d'un accident grave, ni d'un accident significatif.

# 5

## LES ENQUÊTES

### 5.1 ENQUÊTE CLÔTURÉE EN 2010

Les membres actuels de l'Organisme d'Enquête n'ont participé ni aux investigations et analyses, ni à l'élaboration du rapport de l'accident de Gembloux. Cependant, par égard pour le travail réalisé par nos prédécesseurs, nous avons pris la décision de publier le rapport.

#### **Gembloux : heurt d'un utilisateur de Passage à Niveau (PN)**

Le lundi 3 mars 2008, à 17h03, une personne est heurtée par un train au passage à niveau numéro 2, situé à proximité du point d'arrêt de Chapelle-Dieu, sur la ligne ferroviaire 144 : Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre. Le train E8691 circulait sur la voie A en direction de Jemeppe.

La victime est projetée sur la voie B et est grièvement blessée.

L'enquête mène à la conclusion que la cause directe de l'accident est l'annulation des zones d'annonce à distance du passage à niveau numéro 2, due à une confusion dans la succession des travaux à réaliser sur les voies A et B.

Le 3 mars 2008, des travaux d'entretien de la voie B étaient programmés en vue de vérifier et de garantir la qualité de la voie avant une circulation intense (à simple voie) à partir du lendemain.

Les travaux d'entretien ont été reportés et remplacés par des travaux d'assainissement des zones boueuses.

La voie B a dû être mise hors service de 8h20 à 16h00, tandis que la voie A a dû être mise hors service de 9h30 à 13h50, de façon à assurer la sécurité des travailleurs occupés sur la voie B.

Ni les travaux d'entretien, ni les travaux d'assainissement ne nécessitaient l'annulation des zones d'annonce des passages à niveau de la voie A.

Le 4 mars, des travaux importants et de longue durée (10 jours) étaient programmés (ouvrage d'art, voie, caténaire) sur la voie A.

Ils nécessitaient la neutralisation des zones d'annonce à distance des passages à niveau numéros 2 et 9 en vue de l'occupation par des engins de travaux qui occasionneraient la fermeture prolongée des passages à niveau.

L'annulation des zones d'annonce doit s'accompagner de mesures préalables, sécurisant l'utilisation des passages à niveau, notamment la pose de drapeaux et de pétards sur la voie ; ces mesures n'ont pas été appliquées.

Les causes de l'accident sont d'une part l'annulation des zones d'annonce, effectuée le 3 mars et non le 4 mars, et d'autre part, le manque de dispositifs de sécurité requis.

En conséquence, la signalisation routière du passage à niveau n'a commencé à fonctionner que tardivement, en fait très peu de temps avant que le train aborde le passage à niveau.



## 5.2 ENQUÊTES OUVERTES EN 2010

### Enquête de Buizingen

Dans un premier temps, les enquêteurs ont procédé au recueil des données, des informations, des premiers témoignages.

Par la suite, l'analyse des éléments disponibles a permis d'établir le scénario le plus probable de l'accident.

Suite à l'établissement de ce scénario, une analyse des facteurs humains et organisationnels a été commandée à une société spécialisée en la matière. Elle est totalement indépendante du système ferroviaire belge et possède une expertise dans diverses industries à haut degré de fiabilité (nucléaire, aviation, ...)

L'analyse d'un accident du point de vue des facteurs humains et organisationnels consiste à expliciter le modèle de sécurité associé à l'événement initiateur c'est-à-dire à reconstituer les principes de sécurité qui étaient censés empêcher sa survenue, permettre sa récupération avant l'accident et atténuer les conséquences.

L'enquête s'intéresse aux «écarts» entre les comportements constatés et les comportements attendus comme conditions de sécurité.

Enfin une dernière analyse s'intéresse au fonctionnement du Système de Gestion de la Sécurité.

Une gestion structurée donne aux entreprises une valeur ajoutée pour améliorer ses performances globales. Cette gestion permet de déterminer les dangers potentiels et d'établir une gestion continue des risques liés aux activités de l'entreprise en vue de prévenir les accidents.

L'enquête est cependant rendue difficile par les éléments suivants :

- l'avocat du conducteur du train a conseillé à son client de refuser l'entretien avec nos experts ;
- le non accès à certains documents saisis par la justice.

En date d'aujourd'hui, l'enquête est pratiquement clôturée. Le rapport est en cours de rédaction et devrait être publié en fin d'année 2011.

### Enquête Arlon

L'enquête n'est pas encore clôturée.

Les enquêteurs ont recueilli diverses données, informations, de premiers témoignages,...

L'analyse des éléments disponibles a permis d'établir un premier scénario de l'accident à compléter par d'autres éléments.



## 5.3 SUIVI DES ENQUÊTES DEPUIS 2007

Le tableau ci-après donne un aperçu des enquêtes clôturées et ouvertes depuis 2007.

année	nombre	date	type	décès	statut	date
2007	1	26/04	collision	0	clôturé	02/09/08
	2	19/06	collision	1	clôturé	23/07/08
	3	02/09	déraillement	0	clôturé	08/10/08
	4	29/11	heurt personnel	2	clôturé	01/04/09
	5	14/12	heurt personne	1	clôturé	27/04/09
	6	17/12	heurt personne	1	clôturé	26/05/08
2008	1	03/03	heurt utilisateur PN	0	clôturé	02/2010
	2	03/07	collision	1	clôturé	02/10/09
	3	25/10	heurt personne	1	clôturé	02/10/09
	4	14/11	collision	0	ouverte	
2009	1	23/05	incident embarquement	0	ouverte	
	2	15/11	heurt personnel	1	ouverte	
	3	19/11	déraillement	1	ouverte	
2010	1	15/02	collision	19	ouverte	
	2	15/09	collision	0	ouverte	

Comme déjà mentionné précédemment, l'Organisme d'Enquête existe depuis 2007 mais une nouvelle structure s'organise depuis février 2010.

Concernant les quatres enquêtes ouvertes avant 2010, les enquêteurs de l'OE prennent connaissance des dossiers : des éléments disponibles, des investigations et analyses réalisées par la SNCB Holding.

Il est fort probable que certains éléments soient manquants et difficilement récupérables, ce qui ne facilite pas le travail.

Le retard accumulé demandera du temps pour le résorber.

L'OE a décidé de concentrer ses efforts :

- sur la mise en place du service (création d'une base de données, formations des enquêteurs, ...)
- sur l'enquête de Buizingen.

# 6

## LES RECOMMANDATIONS

### 6.1 RECOMMANDATIONS ÉMISES EN 2010

Gembloux 03/03/2008 : heurt d'utilisateur PN

**L'Organisme d'Enquête recommande à Infrabel de prendre les mesures :**

**Actions entreprises par Infrabel**

1. D'une part, pour une application stricte et rigoureuse des procédures concernant la mise hors service d'une ligne ferroviaire en cas de travaux et, d'autre part, pour l'amélioration des modalités de rédaction des documents utilisés.

Audits internes et rappels répétés.

2. Travaux et modifications des installations de sécurité : respect strict des procédures (notification écrite des modifications de travaux et approbation de celles-ci par le responsable).

Sensibilisation au respect des procédures.

Sur site, les travaux sont dorénavant précédés d'une séance préparatoire avec production d'une fiche de travail par le responsable du travail. Cette fiche décrit le travail à exécuter et les mesures de sécurité à appliquer.

3. Mise en service d'un système matérialisé pour la suppression temporaire des zones d'annonce (drapeaux, pétards...).

Budget nécessaire prévu pour le déploiement progressif d'un nouveau dispositif permettant d'inhiber les éléments d'annonce du PN, à l'exception du circuit de voie de traversée (fermeture des barrières).

4. Mise en application d'un système de gestion de la sécurité : le changement de fonction du personnel doit faire l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne son accompagnement et l'évaluation de sa capacité à bien comprendre sa nouvelle mission.

Renforcement de l'effectivité et de la traçabilité de la formation permanente des agents et du contrôle de la ligne hiérarchique.

Toutes les recommandations émises en 2010 ont été acceptées.



## 6.2 SUIVI DES RECOMMANDATIONS ÉMISES DEPUIS 2007

Plus de 80 % des recommandations ont été acceptées par l'entreprise ferroviaire concernée et/ou par le gestionnaire d'infrastructure.

	nombre	acceptées	refusées	sans réponse
Izegem	5	5		
Genk-Goederen	4	4		
Genvai	4	4		
Ede	2		2 <sup>a</sup>	
La Hulpe	13	13		
Berchem Mortsels	4		4 <sup>b</sup>	
Hermalle-sous-Huy	3	2	1 <sup>c</sup>	
Walcourt	3	3		
Gembloux	4	4		
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>35</b>	<b>7</b>	

a. Les recommandations concernaient la suppression des poignées extérieures près des portes et les actions à mener pour éviter la problématique du «train surfing».

b. Les 4 recommandations concernaient des modifications à apporter au matériel roulant en raison de la possibilité d'ouvrir les portes d'urgence lorsque le train est en mouvement.

c. La recommandation portait sur la mise en place d'un dispositif technique vérifiant l'alimentation électrique de secours avant la commutation vers celle-ci.



SPF Mobilité et Transports | rue du Progrès 56 | 1210 Bruxelles  
[www.mobilite.fgov.be](http://www.mobilite.fgov.be)

Lay out: de facto image building