

Résumé  
Rapport d'Enquête de Sécurité  
Heurt d'une personne dans les voies  
Oostende - 21 septembre 2017

## **TABLE DES VERSIONS DU DOCUMENT**

<u>Numéro de la version</u>	<u>Sujet de révision</u>	<u>Date</u>
1.0	Première version	10/12/2018

*Toute utilisation de ce rapport dans une perspective différente de celle de la prévention des accidents - par exemple celle de définir des responsabilités, et a fortiori des culpabilités individuelles ou collectives - serait effectuée en distorsion totale avec les objectifs de ce rapport, les méthodes utilisées pour le bâtir, la sélection des faits recueillis, la nature des questions posées, et les concepts qu'il mobilise, auxquels la notion de responsabilité est étrangère. Les conclusions qui pourraient alors en être déduites seraient donc abusives au sens littéral du terme. En cas d'incohérence entre certains mots et termes, la version en néerlandais fait foi.*

## 1. RÉSUMÉ

Le jeudi 21 septembre 2017, vers 7 heures du matin, deux employés d'une entreprise spécialisée dans les travaux ferroviaires effectuent des travaux préparatoires le long d'une ligne ferroviaire en service à Ostende. Ces travaux ont lieu en dehors des heures de travail, ce qui fait que les mesures de protection prévues à cet effet ne sont pas encore d'application à ce moment-là.

À 07h08, le train de voyageurs E1807 (Oostende / Antwerpen-Centraal) part de la voie VI de la gare d'Ostende. Ce train franchit des aiguillages qui le font passer de la voie VI vers une voie donnant accès à la voie normale B de la ligne 50A.

Lors du départ, le conducteur de train porte son attention sur le signal K6-K.7 à la fin du quai et sur la position des aiguillages se trouvant devant lui. Au loin, il perçoit également un « signal rouge » qu'il identifie comme un signal rouge mobile et dont la signification est « passage interdit ». Compte tenu de la position des aiguillages, il doit se concentrer sur ce « signal rouge » pour déterminer si ce signal lui est destiné.

Dès que le train dépasse le signal K6-K.7, il laisse le quai éclairé derrière lui.

En aval du signal K6-K.7, le train franchit une courbe en S, formée par des aiguillages consécutifs. En aval de cette courbe en S, le conducteur interrompt la traction<sup>1</sup>.

Le conducteur voit la présence d'une personne qui est accroupie en aval des aiguillages, dans la zone dangereuse des voies. Le conducteur active un freinage, mais la collision ne peut être évitée. La personne se trouvant dans la zone dangereuse des voies est heurtée et tuée sur le coup.

La **cause directe** de l'accident est l'exécution (en dehors des heures prévues) de travaux par le personnel de l'entrepreneur sur une voie en service, sans autorisation préalable et avant que les mesures de sécurité prévues à cet effet ne soient d'application.

La victime est un chef de chantier adjoint en formation. Le travail et la circulation en sécurité dans un environnement ferroviaire font l'objet d'une formation, d'abord théorique puis pratique. Le chef de chantier adjoint a d'abord bénéficié d'une formation théorique en sécurité, et il est accompagné sur le chantier par un chef de chantier, un responsable ayant une fonction de sécurité qui, le jour de l'accident, lui explique des aspects techniques de la fonction. Ce responsable, de par sa fonction de sécurité, doit veiller à ce que les principes de sécurité applicables soient connus et correctement appliqués.

Le jour de l'accident, le chef de chantier accompagne le chef de chantier adjoint mais n'applique pas les principes de sécurité adéquats.

Selon l'hypothèse retenue, le **facteur indirect** de l'accident est la sous-estimation, par le chef de chantier, du danger de ne pas voir ni entendre à temps un train qui arrive et de ne pas être vu à temps par le conducteur d'un train qui arrive.

<sup>1</sup> 100 m après le signal K6-K.7 ou 10 s après franchissement du signal K6-K.7. Il s'agit d'une distance de 163 m avant le lieu de l'accident (environ 23 secondes avant l'accident à une vitesse de 25 km/h).

## CONSTATATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Le danger de ne pas voir ni entendre à temps un train qui arrive et de ne pas être vu à temps par le conducteur du train qui arrive sont abordés dans la brochure d'accueil, la formation et le « toolbox meeting » du sous-traitant. Mais le jour de l'accident, cela ne s'est pas avéré suffisant pour sensibiliser les travailleurs concernés aux risques du travail dans la zone dangereuse d'une voie en service lorsque les mesures de sécurité ne sont pas prises.

Il est illusoire et dangereux de croire que l'arrivée d'un train peut être perçue d'office à temps par des personnes occupées à réaliser des travaux. Il en est de même pour l'hypothèse selon laquelle les conducteurs de train peuvent en toutes circonstances arrêter leur train à temps.

L'Organisme d'Enquête recommande au sous-traitant de poursuivre ses efforts pour sensibiliser son personnel au danger que représentent les trains en mouvement et de réfléchir à la façon de s'assurer du respect sans condition des mesures de sécurité par l'ensemble du personnel.

La brochure d'accueil du sous-traitant prévoit qu'une LMRA doit être tenue avant le début des travaux. Le sous-traitant décrit la LMRA comme un check-up présenté sous la forme d'un moment de réflexion. Toutefois, la procédure LMRA du sous-traitant ne prévoit aucune confirmation écrite, ce qui ne la rend pas traçable.

L'exécution correcte de la « réflexion LMRA », telle que prévue par le sous-traitant dans la procédure d'accueil, aurait dû mener sans ambages à la conclusion que les travaux, en l'absence de sécurité, ne pouvaient pas être réalisés en ce 21 septembre.

L'Organisme d'Enquête conseille à l'entrepreneur de sensibiliser davantage son personnel à l'importance de la LMRA et de réfléchir à la manière de s'assurer du respect de cette LMRA par l'ensemble de son personnel.

Compte tenu de la gravité et de la fréquence des accidents du travail<sup>2</sup> impliquant des ouvriers dans un environnement ferroviaire, l'Organisme d'Enquête entend attirer l'attention du secteur ferroviaire et de tous les entrepreneurs sur cette problématique. La Confédération de la construction est également consciente de ce problème. Elle organise notamment des campagnes de sensibilisation sur les dangers inhérents aux travaux dans le domaine ferroviaire.

L'Organisme d'Enquête souhaite partager ses conclusions et ses recommandations avec le public le plus large possible. C'est pourquoi l'Organisme d'Enquête organise, en étroite collaboration avec la Confédération de la construction, le secteur ferroviaire et les entrepreneurs chargés de la réalisation de travaux ferroviaires, un séminaire<sup>3</sup> sur le thème de la sécurité du travail dans le secteur ferroviaire.

<sup>2</sup> Melsele, Engis, Neufvilles, Duffel, ...

<sup>3</sup> À la suite d'un séminaire précédemment organisé sur l'accident à un passage à niveau « Pittem Lessons Learned ».

Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires  
<http://www.mobilit.belgium.be>

