

Résumé - Rapport d'enquête

Collision d'un bus De Lijn par un train SNCB sur un passage à niveau à Pittem - 25 novembre 2015

RÉSUMÉ

SOMMAIRE

Le 25 novembre 2015 vers 13h25, un bus de la société De Lijn se trouve à l'arrêt sur les voies à un passage à niveau situé à Pittem. A la sortie d'une courbe, le conducteur d'un train de voyageurs de la SNCB aperçoit un autobus, qui bloque le passage à niveau, et il enclenche le freinage d'urgence. Malgré le freinage d'urgence, la collision ne peut être évitée. Elle provoque le décès du conducteur du bus.

ENQUÊTE

L'Article 111, § 1er de la Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire stipule que l'Organisme d'enquête effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire. L'incident du 25 novembre répond à la définition d'accident grave.

CAUSES

Cause directe : la présence d'un autobus immobilisé sur un passage à niveau au moment du passage du train.

En raison d'une évaluation erronée de la situation, le bus s'engage en tournant sur le passage à niveau - avant l'annonce de l'arrivée du train - et se retrouve bloqué par la signalisation du passage à niveau.

Facteurs qui contribuent au fait que l'autobus soit bloqué sur le passage à niveau :

- la configuration des routes et du passage à niveau, plus particulièrement l'angle de 135° combiné à l'étroitesse de la route;
- la configuration du bus, entre autres la longueur du véhicule articulé.

L'autobus satisfait aux spécifications légales (rayon de braquage) mais des simulations démontrent que le virage vers le passage à niveau ne peut être négocié qu'au départ d'un nombre très restreint de positions.

Cause indirecte 1 : le manque de communication entre le conducteur du bus et le Dispatching.

Cause indirecte 2 : le non-respect, par le conducteur du bus, de l'itinéraire prévu.

Cause sous-jacente – 1 : Les conducteurs de bus et leurs employeurs n'ont pas suffisamment conscience des risques liés au fait de s'écarter de l'itinéraire prévu.

Cause sous-jacente – 2 : Les conducteurs de bus et leurs employeurs n'ont pas suffisamment conscience des risques liés aux passages à niveau.

RECOMMANDATIONS

L'Organisme d'Enquête ne formule pas de recommandations lorsque les parties impliquées ont déjà pris des mesures, reprises au chapitre 12 du rapport.

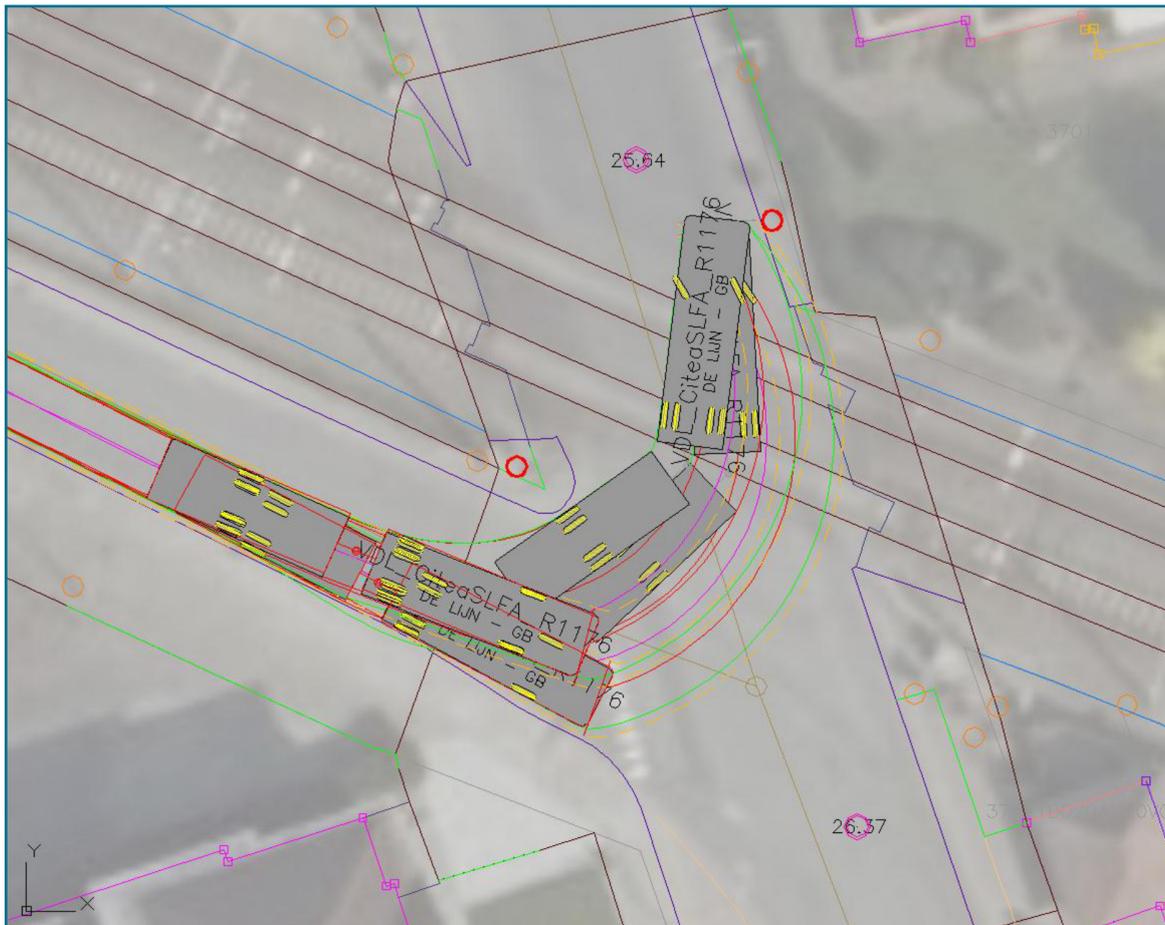


Figure : simulation avec AutoRUN de la rotation d'un autobus articulé

ROUGE = mouvement externe des roues
 VERT = mouvement externe de la cabine de l'autobus
 ORANGE = mouvement externe des rétroviseurs
 MAGENTA = mouvement externe des roues avant

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

