

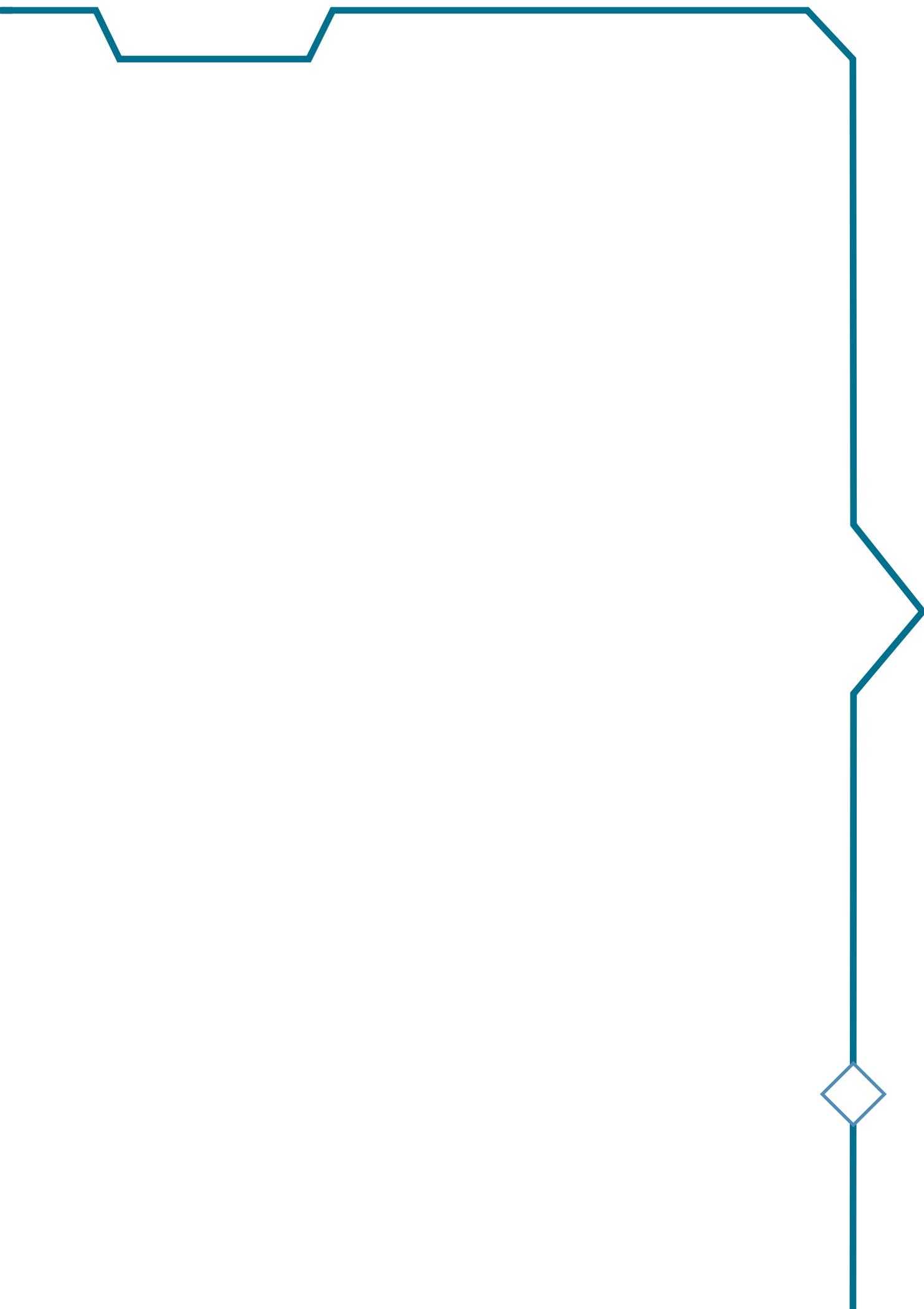
Résumé  
Rapport d'Enquête de Sécurité  
Heurt d'une personne sur les voies  
par un train de voyageurs  
Ruisbroek - 27 février 2021

## **TABLE DES VERSIONS DU RAPPORT**

<u>Numéro de la version</u>	<u>Sujet de révision</u>	<u>Date</u>
1.0	Première version	15/06/2022

*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.*

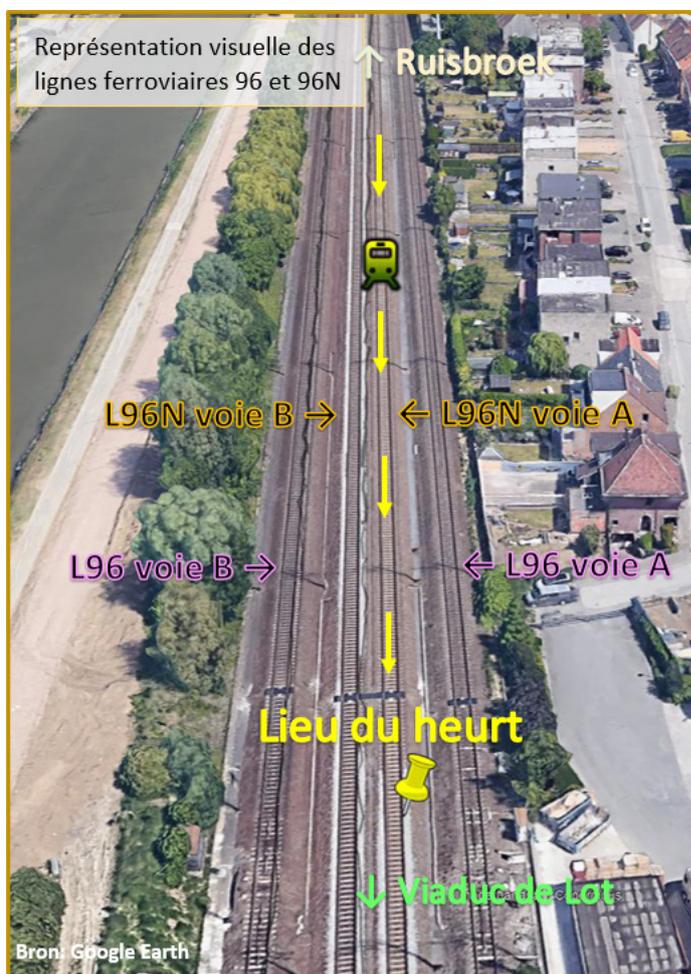
*En cas d'incohérence entre certains mots et termes, la version en néerlandais fait foi.*



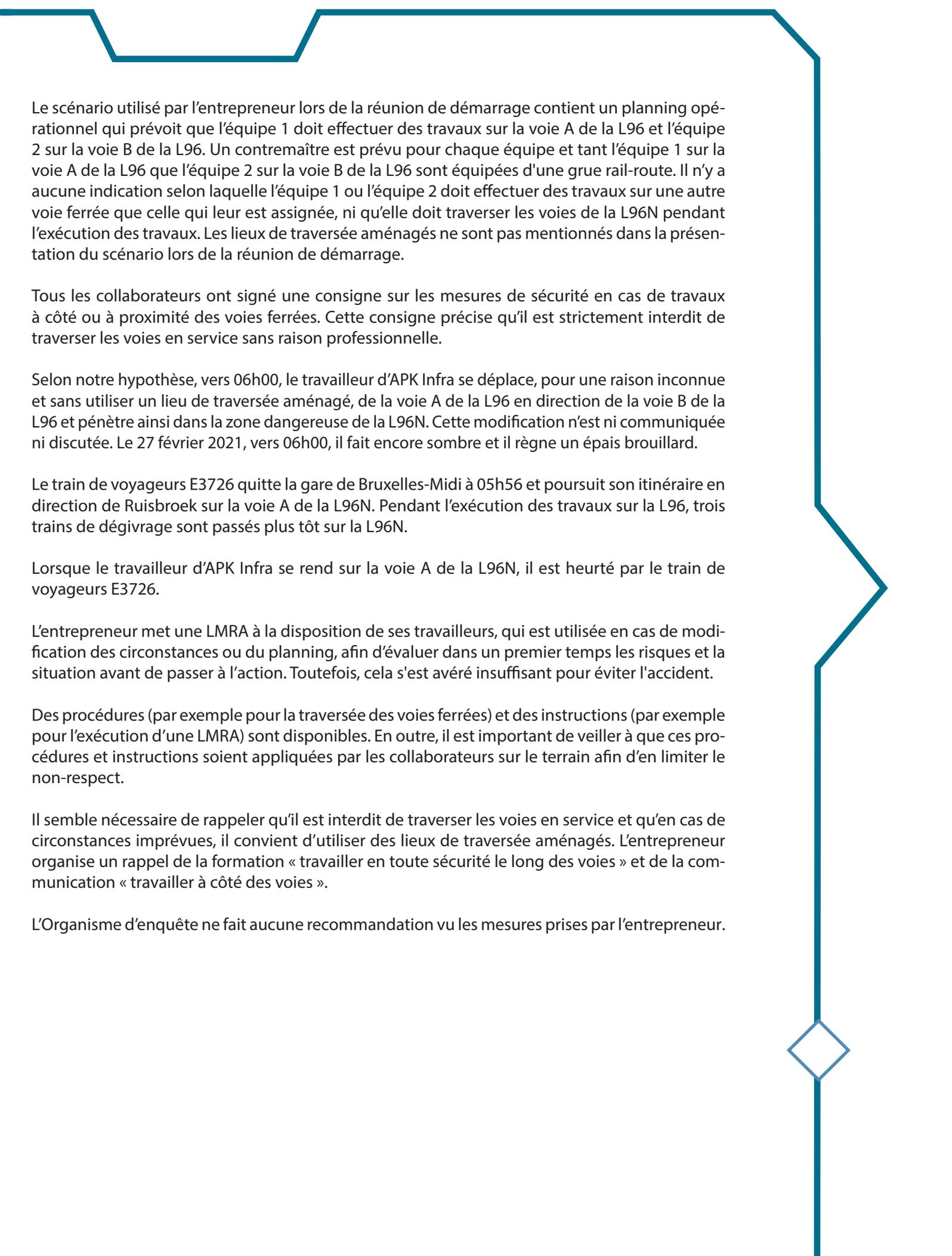
# RÉSUMÉ

Dans la nuit du 26 au 27 février 2021, des travaux de signalisation et de câblage sont en cours sur les voies A et B de la L96 et sur la L96E. Ces travaux relèvent d'une mission du gestionnaire de l'infrastructure Infrabel dans le cadre de laquelle TUC RAIL est maître d'œuvre. La société APK Infra est l'entrepreneur qui exécute le marché à la suite d'une procédure d'adjudication.

Les travaux débutent à Buizingen et se poursuivent au-delà de Lot en direction de Ruisbroek. Jusqu'à la gare de Lot, la L96 et la L96N sont parallèles. Après la gare de Lot, les deux voies de la L96 continuent au même niveau tandis que les deux voies de la L96N traversent un viaduc. Après le viaduc de Lot, les deux voies de la L96N passent entre les voies A et B de la L96.



La largeur de l'entrevoie entre la voie A de la L96 et la voie A de la L96N et celle entre la voie B de la L96 et la voie B de la L96N est supérieure à 4,50 mètres. Selon la réglementation du gestionnaire de l'infrastructure et le plan de sécurité et de santé du maître d'œuvre, aucune mesure de sécurité additionnelle ne doit être appliquée dans cette situation. L'entrepreneur examine la possibilité et la nécessité d'indiquer la limite si la distance dépasse 4,5 mètres et contrôle l'analyse des risques en rapport avec l'activité ferroviaire et l'analyse générale des risques en tenant compte des circonstances de l'accident.



Le scénario utilisé par l'entrepreneur lors de la réunion de démarrage contient un planning opérationnel qui prévoit que l'équipe 1 doit effectuer des travaux sur la voie A de la L96 et l'équipe 2 sur la voie B de la L96. Un contremaître est prévu pour chaque équipe et tant l'équipe 1 sur la voie A de la L96 que l'équipe 2 sur la voie B de la L96 sont équipées d'une grue rail-route. Il n'y a aucune indication selon laquelle l'équipe 1 ou l'équipe 2 doit effectuer des travaux sur une autre voie ferrée que celle qui leur est assignée, ni qu'elle doit traverser les voies de la L96N pendant l'exécution des travaux. Les lieux de traversée aménagés ne sont pas mentionnés dans la présentation du scénario lors de la réunion de démarrage.

Tous les collaborateurs ont signé une consigne sur les mesures de sécurité en cas de travaux à côté ou à proximité des voies ferrées. Cette consigne précise qu'il est strictement interdit de traverser les voies en service sans raison professionnelle.

Selon notre hypothèse, vers 06h00, le travailleur d'APK Infra se déplace, pour une raison inconnue et sans utiliser un lieu de traversée aménagé, de la voie A de la L96 en direction de la voie B de la L96 et pénètre ainsi dans la zone dangereuse de la L96N. Cette modification n'est ni communiquée ni discutée. Le 27 février 2021, vers 06h00, il fait encore sombre et il règne un épais brouillard.

Le train de voyageurs E3726 quitte la gare de Bruxelles-Midi à 05h56 et poursuit son itinéraire en direction de Ruisbroek sur la voie A de la L96N. Pendant l'exécution des travaux sur la L96, trois trains de dégivrage sont passés plus tôt sur la L96N.

Lorsque le travailleur d'APK Infra se rend sur la voie A de la L96N, il est heurté par le train de voyageurs E3726.

L'entrepreneur met une LMRA à la disposition de ses travailleurs, qui est utilisée en cas de modification des circonstances ou du planning, afin d'évaluer dans un premier temps les risques et la situation avant de passer à l'action. Toutefois, cela s'est avéré insuffisant pour éviter l'accident.

Des procédures (par exemple pour la traversée des voies ferrées) et des instructions (par exemple pour l'exécution d'une LMRA) sont disponibles. En outre, il est important de veiller à que ces procédures et instructions soient appliquées par les collaborateurs sur le terrain afin d'en limiter le non-respect.

Il semble nécessaire de rappeler qu'il est interdit de traverser les voies en service et qu'en cas de circonstances imprévues, il convient d'utiliser des lieux de traversée aménagés. L'entrepreneur organise un rappel de la formation « travailler en toute sécurité le long des voies » et de la communication « travailler à côté des voies ».

L'Organisme d'enquête ne fait aucune recommandation vu les mesures prises par l'entrepreneur.

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

