

Résumé

Rapport d'Enquête de Sécurité

Heurt d'un agent d'un sous-traitant par un train de voyageurs

Bleret - 27/10/2023

TABLE DES VERSIONS DU RESUME

<u>Numéro de la version</u>	<u>Sujet de révision</u>	<u>Date</u>
1.0	Première version	24/09/2025
1.1	Deuxième version : rectifications	10/12/2025

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.

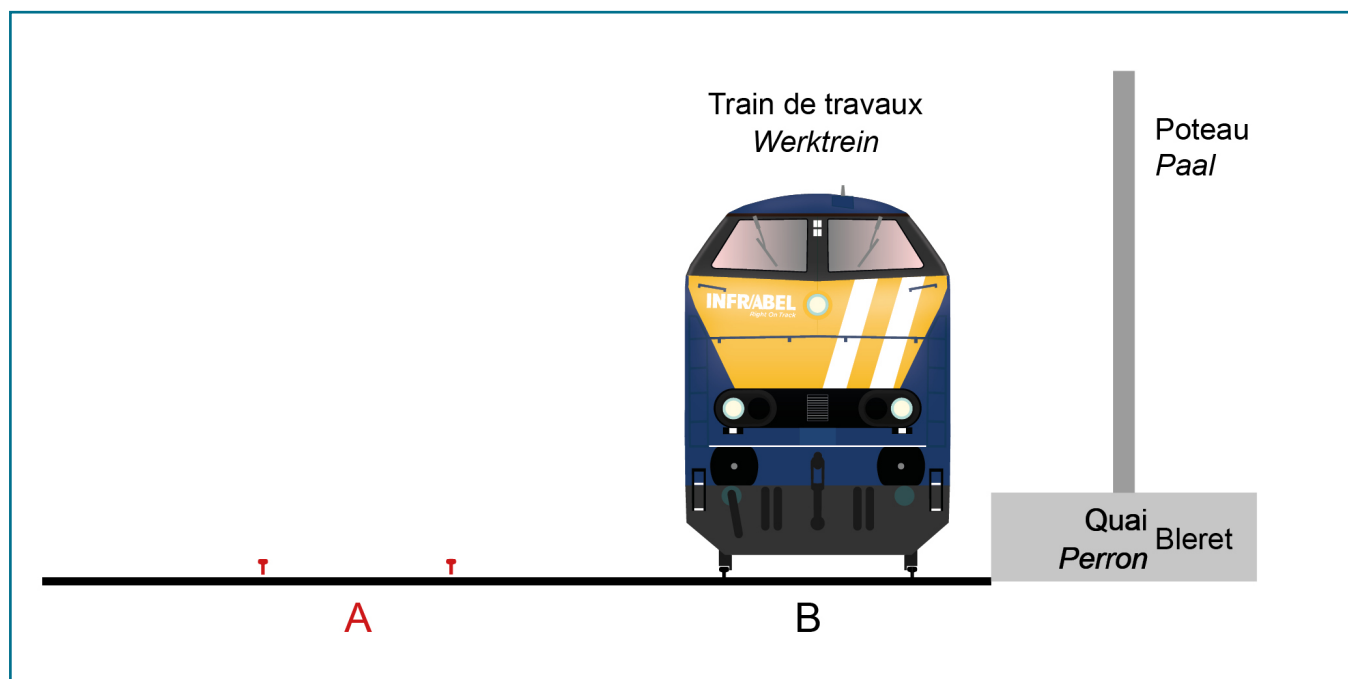
En cas d'incohérence entre certains mots et termes, la version en français fait foi.



RÉSUMÉ

Dans la nuit du jeudi 26 au vendredi 27 octobre 2023, des travaux sont organisés sur la voie B de la ligne 36 à hauteur de Bleret : ces travaux sont menés par le sous-traitant Mobix et consistent à placer des poteaux caténaires à l'extérieur de la voie B, dans des socles préparés lors de phases précédentes.

La voie A n'est pas concernée par ces travaux et le trafic n'y est pas interrompu.



Lors de phases préalables, l'emplacement précis des poteaux à remplacer est déterminé de façon théorique d'abord, et par un géomètre sur le terrain ensuite.

Une fois l'emplacement du poteau déterminé, Mobix entame le travail de préparation : le socle est préparé (cavité creusée et bétonnée) et la localisation précise de l'axe des futurs poteaux est marquée, en dessinant un trait sur le rail de l'autre voie, à hauteur de l'emplacement déterminé.

Lors du creusage de la cavité du poteau 77/33N, un problème est détecté par Mobix : un massif en béton est présent dans le sol, ce qui rend le creusage de la fondation pour le poteau impossible à l'endroit prévu. Suite à divers échanges entre Mobix et Infrabel, il est décidé de déplacer le poteau de 160 centimètres : le socle est préparé mais le trait de localisation de l'axe du poteau n'est pas tracé.

Le jeudi 26 octobre, avant le début des travaux, les règles de sécurité mises en place sur le chantier sont rappelées par Mobix à ses agents. La voie A en service fait partie des risques rappelés et les agents de Mobix et de son sous-traitant signent la fiche reprenant les risques énumérés.

Au cours des travaux, un peu avant 1h27, un membre de l'équipe au travail traverse les voies afin d'aller marquer, sur la voie A, le trait de la localisation précise de l'axe du poteau 77/33N.

Vers 1h27, le train de voyageurs E522 de la SNCB circule sur la voie A de la ligne 36. S'approchant de la zone des travaux, le conducteur du train E522 klaxonne. Quelques secondes plus tard, le conducteur aperçoit le membre de l'équipe dans le gabarit de la voie parcourue par son train : il enclenche le freinage d'urgence mais ne peut éviter le heurt. Le conducteur lance une alarme GSM-R et les services de secours sont prévenus : grièvement blessé, l'agent du sous-traitant est emmené par les services de secours à l'hôpital.

L'enquêteur de garde de l'Organisme d'Enquête (OE) a été prévenu par le Central Dispatching du gestionnaire de l'infrastructure Infrabel et s'est rendu sur les lieux de l'accident pour procéder aux premières constatations et prise d'informations et de mesures.

Afin de déterminer les facteurs contributifs, organisationnels et systémiques ayant entraîné l'accident, l'OE a décidé d'ouvrir une enquête de sécurité.

La cause directe du heurt de l'agent par le train est la présence de l'agent dans le gabarit de la voie en service où circule le train.

Durant l'exécution des travaux la nuit de l'accident, l'équipe doit placer un poteau caténaire dont la localisation a été changée quelques jours auparavant. Lors du creusement du sol à l'endroit initialement prévu, un massif en béton avait été détecté dans le sol, ce qui empêchait le placement du poteau. Une nouvelle cavité avait été creusée un peu plus loin, mais par manque d'une planification efficace des tâches à effectuer, le trait pour cette nouvelle localisation précise de l'axe du poteau n'avait pas été tracé.

Le facteur contributif est que le trait de la localisation précise de l'axe du poteau n'a pas été tracé sur la voie préalablement aux travaux de placement des poteaux.

C'est pour tracer ce trait d'alignement manquant sur la voie que l'agent propose de se rendre sur la voie A en service.

Le facteur systémique est l'absence d'une analyse de risques de dernière minute (LMRA) lorsque l'équipe au travail a remarqué que le trait d'alignement n'avait pas été tracé.

Par son analyse de risque rédigée dans le cadre du chantier, l'entreprise montre qu'elle prend la mesure des dangers encourus par ses équipes sur le chantier et met en place des mesures pour gérer ces risques.

Parmi ces mesures, la Last Minute Risk Analysis (LMRA - analyse de risque de dernière minute) est mise en place par Mobix.

La LMRA est réalisée lors des réunions en début de travail afin de rappeler à l'équipe les dangers présents sur le chantier ; la LMRA est également prônée auprès du personnel, l'incitant à la réflexion en cours de travail.

Les éléments analysés indiquent que la dynamique des travaux et la modification de la situation (en particulier l'absence du trait de localisation prévu) n'ont pas entraîné la réalisation d'une analyse de risques de dernière minute.

L'OE recommande à l'entreprise Mobix de veiller à ce que l'ensemble de son personnel soit formé à l'importance d'une analyse de risques de dernière minute (LMRA) et que des rappels soient organisés, afin de limiter les risques dynamiques lors de l'exécution d'un chantier.

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

