

Résumé

Rapport d'Enquête de Sécurité

Collision d'une locomotive avec
un train de voyageurs vide et garé
Schaerbeek Faisceau R - 13/05/2024

TABLE DES VERSIONS DU RAPPORT

| Numéro de la version | Sujet de révision | Date |
|----------------------|-------------------|------------|
| 1.0 | Première version | 15/07/2025 |

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 néerlandais fait foi.

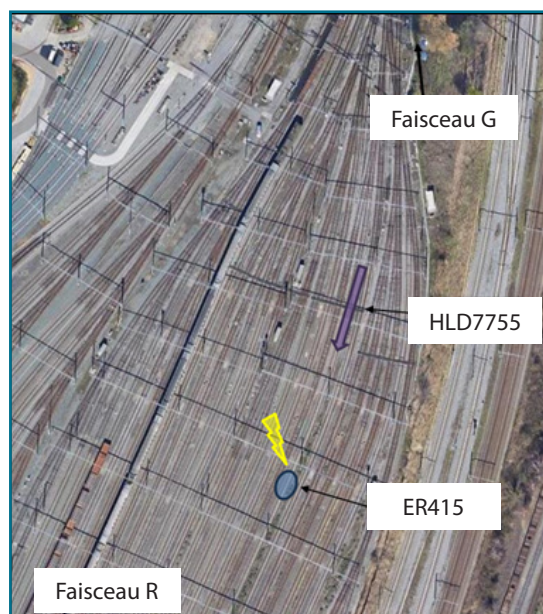
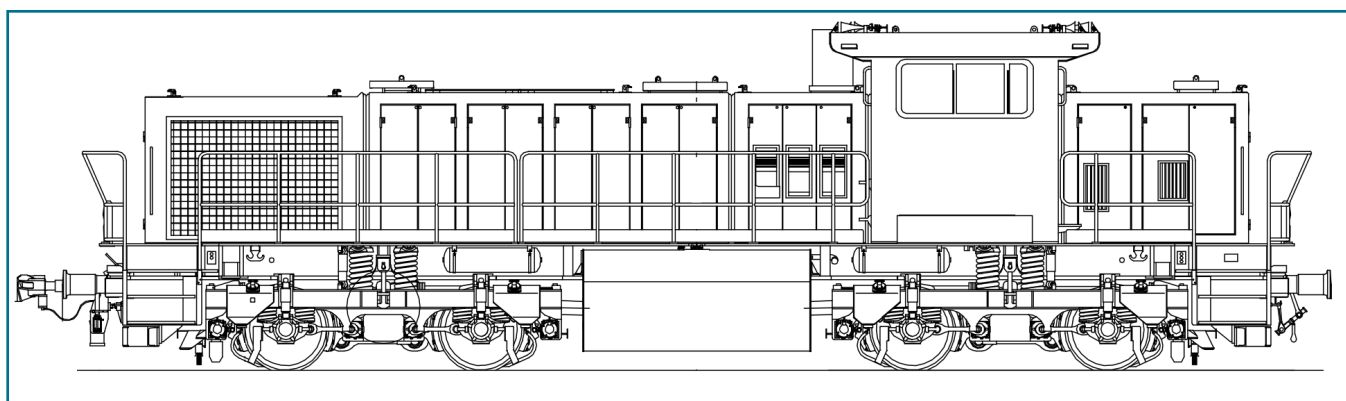


RÉSUMÉ

Le lundi 13 mai 2024, le conducteur de train commence son service à 5 h 05 et effectue différentes tâches dans les faisceaux de Schaerbeek pendant toute la durée de son service, avec l'Assistant Opérations principal-responsable et l'Assistant Opérations principal-assistant.

Entre 8 h 30 et 9 h, un autre conducteur de train, qui est en étude de ligne, rejoint le conducteur de train et les Assistants Opérations Principaux. Pour son étude de ligne, il passe la journée dans le poste de conduite à côté du conducteur du train.

Pendant son service, le conducteur effectue plusieurs manœuvres avec la locomotive de manœuvre HLD 7755, tant dans le sens de la marche avec le nez court que dans le sens de la marche avec le nez long. Lors de ces manœuvres, les Assistants Opérations Principaux offrent leur assistance lors des mouvements.



En fin de matinée, l'Assistant Opérations principal-responsable reçoit par radio l'ordre du sous-chef de gare d'atteler la locomotive de manœuvre HLD 7755, garée sur la voie 720 du faisceau G, au train de voyageurs vide ER415 de la SNCB, garé sur la voie 727 du faisceau R. Ce train de voyageurs devra ensuite être amené au carwash. L'Assistant Opérations principal-responsable transmet le message « bac garé » oralement au conducteur de la locomotive de manœuvre et l'informe que celle-ci sera ensuite utilisée par un autre conducteur de train pour le service de manœuvre « bac-carwash ».

Peu après 11 h 10, la locomotive de manœuvre part de la voie 720. Quatre personnes se trouvent à son bord à ce moment-là : le conducteur de la locomotive de manœuvre, un conducteur de train en étude de ligne et les deux Assistants Opérations Principaux.

Vers 11 h 12, la locomotive de manœuvre entre en collision avec la tête du train de voyageurs vide, garé sur la voie 727. Les deux Assistants Opérations Principaux et le conducteur du train sont blessés. Le train de voyageurs est endommagé : les tampons de la locomotive sont totalement comprimés.

Après les premières constatations sur place et une réunion d'échange avec les parties concernées, l'OEAIF a décidé d'ouvrir une enquête de sécurité sur cet accident.



La cause directe de l'accident est que la locomotive de manœuvre n'a pas pu freiner à temps pour éviter la collision avec le train de voyageurs vide et garé.

Un facteur contributif est la visibilité réduite sur les voies du faisceau depuis les locomotives de type 77 lorsqu'elles circulent avec le long nez à l'avant.

La visibilité réduite a été confirmée lors d'un trajet de reconstitution.

Un facteur contributif est l'absence de procédures complètes et normalisées pour la commande orale des mouvements de manœuvre, qu'elle se passe par radio ou non.

Les procédures existantes pour la commande des mouvements de manœuvre sont incomplètes. Ainsi, il n'est pas obligatoire de mentionner explicitement si une voie est libre ou occupée.

En outre, il n'existe pas de procédure standardisée pour la commande verbale des mouvements de manœuvre sans radio, contrairement à la communication des mouvements de manœuvre par radio. L'absence d'une telle procédure laisse place à l'interprétation et pourrait être source de malentendus quant au mouvement de manœuvre.

L'analyse actuelle de l'entreprise ferroviaire ne tient pas suffisamment compte de la nécessité de mentionner explicitement le statut de la voie lors de la commande d'un mouvement de manœuvre, ainsi que des risques spécifiques liés à la commande verbale non structurée de mouvements de manœuvre.

L'OEAIIF recommande au SSICF de veiller à ce que l'étude prévue par la SNCB sur la standardisation de la communication pour la réalisation d'une manœuvre soit basée sur une analyse de risque approfondie, tenant compte à la fois du contenu et du mode de communication afin de réduire les risques de divergences dans la compréhension et l'interprétation.

Un facteur systémique est que le contrôle et/ou l'audit de la communication des mouvements de manœuvre sont insuffisants pour identifier les défaillances.

Le fait que la mention de l'état de la voie lors de la commande de mouvements de manœuvre par radio n'est pas obligatoire, et qu'elle n'est donc pas toujours effectuée, est passé inaperçu ou n'a pas été pris en compte. En outre, il n'a pas été noté que l'ordre verbal des mouvements de manœuvre manque de standardisation et laisse place à l'emploi de termes utilisés localement mais non définis officiellement.

L'OEAIIF recommande au SSICF de veiller à ce que l'évaluation approfondie des activités de manœuvre, en ce compris la communication, soit incluse dans les contrôles et/ou audits de l'entreprise ferroviaire, afin d'identifier et de traiter les risques de défaillances et d'anomalies diverses.

Un facteur systémique est que le risque de collision en raison d'un manque de visibilité dans le cas de locomotives conduites dans le sens de la marche avec un long nez à l'avant n'a pas été suffisamment identifié.

La réglementation existante en matière de marche à vue prévoit que le mouvement doit être exécuté à une vitesse telle qu'elle permet au conducteur de s'arrêter avec certitude devant tout obstacle visible. Toutefois, cela laisse une marge d'interprétation dans les situations où la visibilité est très limitée. Sur les locomotives telles que la locomotive de manœuvre HLD 7755, qui offrent une vision limitée de la voie dans le sens de la marche avec le long nez à l'avant, un obstacle n'est visible que très tardivement, voire pas du tout. Il semble que l'analyse de l'entreprise ferroviaire n'ait pas suffisamment pris en compte cet aspect : pour de tels cas, il n'existe pas de réglementation ou de directive complémentaire prescrivant, par exemple, une vitesse maximale adaptée ou des instructions spécifiques.

L'OEAIIF recommande au SSICF de veiller à ce que la SNCB réalise une étude visant à déterminer comment la sécurité d'un mouvement de manœuvre avec des locomotives de type 77 dans le sens de la marche avec le long nez à l'avant peut être améliorée en fonction de la visibilité structurellement limitée.



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

