



Résumé

Rapport d'Enquête de Sécurité

Dévoisement d'un train vers une voie occupée

Zeebrugge Faisceau Pelikaan - 20/08/2024

TABLE DES VERSIONS DU RAPPORT

Numéro de la version	Sujet de révision	Date
1.0	Première version	10/02/2026

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 jeudi 20 août 2024, à 13h58, le train de marchandises E47576 arrive à la voie 869 dans le faisceau Pelikaan à Zeebrugge. Le conducteur du train remarque plusieurs wagons sur cette voie et effectue un freinage, évitant ainsi une collision. Afin de libérer le passage à niveau 6 occupé par la queue de son train, le conducteur du train reprend son trajet au pas sur la voie 869 et s'arrête 5 mètres en amont des wagons concernés. Il n'y a pas de victimes. Il n'y a aucun dégât à l'infrastructure et au matériel roulant. Aucun trafic ferroviaire n'est possible vers et depuis le faisceau Pelikaan jusqu'à environ 15h30.



Vue générale du faisceau Pelikaan à Zeebrugge

L'Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents ferroviaires (OEAIF) a décidé d'ouvrir une enquête sur l'incident, et sur les processus sous-jacents du principe RMI (Responsable Manœuvre Interlocuteur) en général.

Principe RMI : le faisceau Pelikaan est exploité selon le principe RMI. Ce principe a vu le jour à la suite de la scission de la SNCB en 2005, qui a vu la création d'Infrabel en tant que gestionnaire de l'infrastructure. La fonction de sous-chef de gare a alors été scindée : les sous-chefs de gare sur les quais sont entrés au service de la SNCB, ceux actifs dans les postes de signalisation au service d'Infrabel et ceux actifs dans les faisceaux marchandises au service de B-Cargo. À la suite de cette restructuration, Infrabel s'est retrouvé sans personnel propre dans les faisceaux marchandises et a développé le principe RMI afin de pouvoir continuer à exécuter certaines tâches dans ces faisceaux. Ainsi, les sous-chefs de gare qui avaient été mutés chez B-Cargo ont pu poursuivre leurs activités dans les faisceaux marchandises sur la base d'un protocole local signé entre une entreprise ferroviaire et Infrabel. L'application du principe RMI dans un faisceau implique un transfert de tâches et de compétences du gestionnaire de l'infrastructure vers l'entreprise ferroviaire qui est active à ce moment-là dans ledit faisceau.

La cause directe de l'incident est l'attribution d'une voie occupée à un train de marchandises sur la base d'informations incorrectes à propos des voies.

Une fois la manœuvre RMI terminée, une voie a été signalée comme étant libre par l'utilisateur de l'infrastructure alors qu'elle est en réalité occupée.

Un facteur contributif est le fait que le transfert RMI a lieu manuellement par télégramme, sans validation ou contrôle obligatoire.

Ni le gestionnaire de l'infrastructure ni le nouveau responsable RMI ne remarquent que le statut de la voie est incorrect.

La procédure RMI repose sur une confiance administrative entre les responsables RMI successifs et ne prévoit pas à cet égard de validation ou double contrôle du statut des voies en cas de transfert ou d'attribution. L'absence de vérification lors du transfert RMI permet la transmission d'informations erronées sans que celles-ci ne soient détectées.

Un facteur systémique est l'absence de dispositifs techniques de détection dans les faisceaux RMI, mettant ainsi le gestionnaire de l'infrastructure dans l'impossibilité de vérifier l'occupation des voies.

Le faisceau RMI Pelikaan est partiellement signalisé : la partie gérée selon le principe du RMI est dépourvue de dispositifs techniques de détection permettant de déterminer l'occupation réelle des voies.

L'OEAIF recommande au SSICF de veiller à ce que le gestionnaire de l'infrastructure évalue si des mesures transitoires sont nécessaires avant la suppression progressive du processus RMI dans les faisceaux concernés, afin de garantir un suivi sûr et vérifiable de l'occupation des voies.

Un facteur systémique est l'intégration insuffisante du principe RMI dans le système de gestion de la sécurité (analyses de risques, monitoring, ...) des entreprises ferroviaires concernées.

Des inspections révèlent que le principe RMI est historiquement insuffisamment intégré dans le système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires, si bien que les risques liés aux activités opérationnelles locales ne sont pas toujours identifiés et maîtrisés en temps utile.

L'OEAIF recommande au SSICF de veiller à ce que les entreprises ferroviaires ancrent structurellement le principe RMI dans leur système de gestion de la sécurité et prennent en compte les facteurs humains et organisationnels dans l'analyse, en particulier lorsque les tâches RMI sont combinées avec des tâches critiques de sécurité.

Un facteur systémique est le fait que l'identification et la maîtrise en commun des risques liés aux tâches font actuellement défaut dans la gestion du principe RMI.

L'absence de monitoring commun entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, et d'une analyse de risques explicite fait que la concurrence entre les tâches et la charge cognitive demeurent peu visibles, ce qui peut réduire la capacité à maîtriser les tâches critiques de sécurité en combinaison avec le principe RMI.

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

