

Notice de Sécurité

Accident sur un passage à niveau
Estaimpuis – 21/05/2026

TABLE DES VERSIONS DU RAPPORT

Numéro de la version	Sujet de révision	Date
1.0	Première version	26/06/2026

Pour faciliter la lecture, le masculin est utilisé pour désigner certains rôles, mais ces termes s'appliquent à toutes les personnes.

Toute utilisation de cette notice de sécurité 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.

1. Les faits

Le 21 mai 2026, vers 07 h 03, le conducteur du train E3227 de la SNCB (Ath – Kortrijk) constate la présence d'une voiture sur les voies à hauteur du passage à niveau 11 de la ligne 75A à Estaimpuis.

Il enclenche un freinage d'urgence mais la collision ne peut être évitée. L'occupant du véhicule décède sur le coup.

2. Circonstances de l'événement

2.1. Situation géographique

Lieu : Estaimpuis (Hainaut)



2.2. Conditions météorologiques

La météo est ensoleillée.

3. Infrastructures concernées

3.1. Infrastructure ferroviaire

Le train circulait sur la ligne 75A, une ligne électrifiée à deux voies reliant Mouscron et Froyennes.

La vitesse de référence de ligne est 140km/h, et au droit du passage à niveau 11, la vitesse signalisée pour le train était de 140km/h.

3.2. Passage à niveau

Le passage à niveau 11 de la ligne 75A est équipé d'une signalisation active avec deux demi-barrières.



Illustration : vue sur le passage à niveau 11 depuis la rue de Tournai

A l'approche du train et de façon automatique grâce à un dispositif de détection de l'arrivée du train placé en amont dans la voie :

- les feux blancs s'éteignent ;
- les feux rouges s'allument ;
- un signal sonore commence à retentir pour signaler aux usagers du passage à niveau qui se trouveraient sur le passage à niveau qu'ils doivent le quitter ;
- les barrières s'abaissent ;
- une fois les barrières fermées (position horizontale), le signal sonore s'arrête de retentir.

Une fois le train passé et en l'absence de tout autre trafic ferroviaire approchant du passage à niveau :

- les barrières se lèvent ;
- une fois les barrières relevées (position verticale), les feux rouges s'éteignent ;
- les feux blancs s'allument.

3.3. Infrastructure routière



Source : Google Maps

La rue de la Fournette et la rue de Tournai mènent au passage à niveau.

Le passage à niveau 11 est situé en dehors d'une agglomération, dans un environnement rural.

La vitesse maximale autorisée à cet endroit est de 90 km/h.

Les panneaux de danger A41 signalant le passage à niveau avec barrières sont présents sur la rue de la Fournette et sur la rue de Tournai. La couleur rouge du bord du panneau A41 de la rue de la Fournette est délavée.



Illustration : vue générale de l'approche du passage à niveau 11 par la rue de la Fournette, le long de laquelle est implanté le panneau de danger A41 à une distance d'environ 150 mètres du passage à niveau (visible à l'arrière-plan de la photo, de même que les installations électriques de la ligne ferroviaire)

La voiture provenait de la rue de la Fournette et se dirigeait vers la rue de Tournai. Dans les 50 derniers mètres avant d'arriver au passage à niveau, le soleil était face à l'usager de la route.



Illustration : photo de l'approche du passage à niveau dans des conditions similaires à celles du jour de l'accident (heure, météo, position du soleil). Sur cette photo de reconstitution, le passage à niveau 11 est ouvert.



La photo ci-contre a été prise dans des conditions similaires à celles du jour de l'accident (heure, météo, position du soleil), depuis l'intérieur d'un véhicule arrêté devant le passage à niveau 11 fermé.

4. Train impliqué

Le train E3227 de la SNCB relie Ath (06:29) à Kortrijk (07:22).

Il est composé de six véhicules de type M7.

5. Dégâts et impacts

5.1. Dommages corporels

La victime est décédée.

5.2. Dégâts matériels

Des dégâts apparents ont été constatés sur la voiture M7 75020 (en tête du train E3227), au niveau des composants suivants :

- Accouplement automatique
- Chasse-pierre
- Klaxon
- Spoiler inférieur
- Marche pied face avant (G + D)
- Graisseur boudin
- Carénage avant complet

Au niveau de l'infrastructure, l'accident a nécessité :

- la refixation de la balise, griffée mais en état de marche ;
- la remise en place du compteur d'essieu.

Au niveau des installations du passage à niveau, l'accident a nécessité :

- le remplacement de la barrière du passage à niveau ;
- le remplacement du poteau de repère du passage à niveau (situé à 50 mètres du passage à niveau).

5.3. Impact sur le trafic ferroviaire

Type de train	Annulés	Retardés (minutes)
Trains de voyageurs	37	1 (3)
Trains de marchandises	-	-
Trains internationaux	-	1 (1)

6. Conclusions

Lors de l'inspection qui a suivi l'accident, le bon fonctionnement des installations du passage à niveau 11 de la ligne 75A (sonnerie, feux rouges, barrières) a été confirmé par les équipes d'Infrabel en présence de la police.

Lors de son enquête sur site le lendemain de l'accident, l'enquêteur de l'Organisme d'Enquête a pu constater la présence du panneau de danger A41 annonçant la présence du passage à niveau environ 150 mètres en aval, tant sur la rue de la Fournette que sur la rue de Tournai. Cependant, la couleur rouge du bord du panneau A41 de la rue de la Fournette a presque totalement disparu.

Un passage à niveau constitue un point sensible du réseau routier. L'arrivée d'un train entraîne une interruption du trafic, susceptible de surprendre les usagers de la route.

Un passage à niveau est signalé par un panneau A41 ou A43 : dans le Code de la route, les panneaux de danger sont reconnaissables à leur forme triangulaire à fond blanc, bordure rouge. Ils annoncent un risque ou une situation nécessitant une vigilance particulière.

En cas d'éblouissement dû au soleil, le conducteur est tenu, conformément à l'article 10.1 du Code de la route, d'adapter sa vitesse et son comportement aux conditions de visibilité. Une visibilité réduite impose de ralentir, voire de s'arrêter si la sécurité ne peut être garantie.

7. Points d'attention importants

- Veiller au suivi et au respect strict de l'ensemble de la signalisation, qu'elle soit active ou passive, aux abords de tout passage à niveau.
- Adopter une approche prudente et anticipative, en se tenant prêt à marquer l'arrêt si nécessaire.
- Mettre en œuvre des mesures de prévention contre l'éblouissement, en s'assurant notamment d'une bonne visibilité (pare-brise propre, utilisation adaptée des pare-soleil, vigilance accrue en cas de soleil rasant ou de phares éblouissants).

Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires

www.oeaif.be

