

Un père et ses 2 enfants décédés dans leur véhicule lors d'une collision à un passage à niveau

Imprudence ? Inattention ? Quelle que soit la cause, un jeune automobiliste et ses 2 enfants ont perdu la vie en se faisant heurter par un train à un passage à niveau. Le système de signalisation fonctionnait pourtant parfaitement.

Ce père et ses enfants étaient fort heureusement des mannequins : « l'accident » a bel et bien eu lieu, mais il s'agissait d'un « crashtest ». Les résultats enregistrés scientifiquement laissent peu de place au doute : personne n'aurait survécu à cet accident qui s'est, pourtant, produit à vitesse réduite.

Un crashtest réaliste, mais réalisé en toute sécurité

Un véhicule arrêté sur le passage à niveau de Frameries, rue de la commanderie, alors qu'un train approche : ce sont là des conditions bien réelles **qui se produisent de façon hebdomadaire!** Mais pour réaliser l'exercice, Infrabel a respecté sa priorité absolue : **Safety First !**

La voie était totalement **hors service**, il n'y a pas de trafic voyageur le week-end, ne générant ainsi aucun inconvénient. Toute la zone était **sécurisée** sur une distance de près de 2 km. Les passages à niveau en amont et en aval (Quais de Frameries et passage à niveau de Genly) étaient **gardés par la Police fédérale des Chemins de fer et par Securail (SNCB)**. La police locale était également présente sur le site du test.

Avant de lancer l'opération, des **drones** ont effectué une reconnaissance afin de s'assurer qu'aucun curieux n'était sur la zone. Il n'y a qu'un seul riverain sur le parcours du train : un collaborateur **Infrabel** y est en poste, tout comme d'autres collaborateurs sont disséminés dans les champs alentours pour prévenir toute « intrusion ».

Vient le moment du « Go ». **Une locomotive bélier, sans conducteur**, est poussée par une autre locomotive. Celle-ci freine, laissant le bélier heurter le véhicule immobilisé sur le passage à niveau à une **vitesse de 75km/h**. Pour freiner la « locomotive-bélier », pas moins de **9 dispositifs de sécurité** différents ont été prévus, testés chacun 5 fois avec succès. Le premier dispositif a rempli son office, et le train s'est arrêté en toute sécurité 200m après la collision.

Dès qu'il y a eu confirmation que la locomotive était à **l'arrêt et ne bougerait plus**, tous les partenaires du crashtest ont pu remplir leurs missions : VIAS a pris des **mesures** sur le véhicule pendant l'accident, les pompiers de Mons ont réalisé la **désincarcération** des « 3 victimes », la Police fédérale des Chemins de Fer a pu **former** de jeunes recrues aux procédures en cas d'accident impliquant un véhicule routier, et **Infrabel a finalisé la remise en état** des lieux.

VIAS

En recourant à des capteurs, l'institut Vias a découvert que c'est surtout durant la première seconde qui suit la collision entre un train et une voiture que l'impact sur la voiture est colossal. La voiture est secouée dans tous les sens et la force exercée sur le corps représente le poids du corps multiplié par un nombre très élevé. Un pic de 60 G est mesuré par les capteurs installés sur la voiture moins d'un quart de seconde après la collision. Cet impact est en partie absorbé par le véhicule. Toutefois, une grande partie de « l'accélération » se fait ressentir sur le corps des occupants, en particulier chez la personne la plus proche de l'impact.

Ceci veut dire qu'une pression comparable à environ 60 fois le poids du corps est exercée sur les occupants de la voiture. Une personne de 70 kilos reçoit dès lors sur elle un impact de plus de 4.200 kilos). A titre de comparaison, un pilote de F16 entraîné peut supporter une force maximale de 9 G, soit 6 à 7 fois moins que l'impact lors d'une collision avec un train.

La voiture ne s'immobilise que 3 à 4 secondes après la collision. La probabilité qu'une personne survive à un tel impact est donc extrêmement faible voire quasi inexistante. En réalité, les trains dépassent souvent les 75 km/h, vitesse qui a été retenue pour ce test.

Votre vie vaut la peine d'attendre : respectez donc toujours le code de la route. En d'autres termes, vous devez toujours vous arrêter à un passage à niveau lorsque le feu rouge clignote, que le signal sonore retentit et que les barrières sont fermées ou en mouvement.

Pleine collaboration de tous les acteurs sur un crashtest : une première mondiale !

En effectuant une recherche sur internet, l'on trouve des images de collisions entre un train et un véhicule. Des collisions involontaires ou réalisées dans le cadre d'un programme télévisé, mais jamais jusqu'à ce jour un « crashtest » n'avait été réalisé à des fins scientifiques et dans le but de permettre à toutes les disciplines concernées de s'entraîner ou de se former. **Cela fait de ce crashtest une première mondiale !**

Chaque discipline dispose ensuite de la matière « filmée », à l'aide d'une dizaine de caméras, pour assurer sa propre campagne de sensibilisation. **Une campagne transversale**, où chaque corps de métier aborde une même thématique sous un angle différent, mais avec la même conclusion : voilà qui rend également cette campagne unique sur le plan de la communication.

Pour la campagne d'Infrabel : www.infrabel.be/fr/crashtest

Pour la campagne de VIAS : www.vias.be/fr/newsroom

Des statistiques inquiétantes!

Malgré la répétition des campagnes et actions de sensibilisation au respect des règles de circulation aux abords des passages à niveau, **le nombre d'accidents ne diminue pas**. En 2017, il y a eu 51 accidents et 9 personnes décédées. L'année précédente, dans les mêmes circonstances, Infrabel avait recensé 45 accidents et 4 décès (mais 8 blessés graves).

... dernier élément faisant du « crashtest » une campagne hors du commun

L'idée de cette campagne est née et a été développée par les équipes d'Infrabel en charge de la gestion de l'infrastructure ferroviaire dans la région de Mons. Elles ont ensuite bénéficié du soutien de VIAS, et de l'aide de la SPC (Police fédérale des Chemins de Fer), de la Police locale, de Securail, des autorités communales de Frameries et Genly, ainsi que de l'entreprise SDC qui a mis gracieusement à disposition les épaves nécessaires au crashtest.

La coordination entre tous les intervenants a été, malgré la complexité d'une telle organisation, exemplaire. Infrabel et VIAS remercient tous les participants d'avoir pu, de façon aussi simple et rapide, mettre un pareil projet sur pied.

Infrabel : Arnaud Reymann 0477 424 324
VIAS : Benoit Godart 0476 24 67 20

Infrabel est la société anonyme de droit public responsable de la gestion, de l'entretien, du renouvellement et du développement du réseau ferroviaire belge. L'entreprise est également responsable de l'octroi des droits de passage aux opérateurs belges et étrangers. La structure particulière de l'actionnariat d'Infrabel garantit sa totale indépendance. Infrabel a été créée au 1er janvier 2005 après la scission des Chemins de fer belges. L'entreprise emploie actuellement quelque 10.300 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1,5 milliard euro (2017).