

Monsieur Jean-Damien PONCET  
Directeur du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de  
Transport Terrestre  
Grande ARCHE-Paroi Sud  
92055 LA DEFENSE Cedex

La Plaine St Denis, le 14 février 2022

N/Réf. : Chrono n°55

**Objet :** Rapport d'enquête technique sur la collision entre un train express régional et un ensemble routier surbaissé survenue le 16 octobre 2019 sur le passage à niveau n°70 à Boulzicourt (08)

Monsieur le Directeur,

A l'issue de l'enquête que vous avez réalisée dans le cadre de la collision entre un train express régional et un ensemble routier surbaissé survenue le 16 octobre 2019 sur le passage à niveau n°70 à Boulzicourt (08), vous avez formulé la recommandation suivante :

**Recommandation R2 adressée à SNCF Voyageurs :**

Étudier l'implantation dans les trains d'un système autonome en énergie et automatique de déclenchement et d'émission d'une alerte à destination des trains environnants à la suite d'un choc.

Consciente de l'enjeu sécuritaire d'une telle situation, la SA SNCF Voyageurs a entamé des démarches en ce sens. Nos services d'ingénierie du Matériel ont été sollicités afin de proposer une barrière préventive, voire d'atténuation dans ce type de scénario : « Effacement de l'attelage suite au choc, provoquant la perte de l'alimentation 72 V, rendant impossible la réalisation de l'alerte radio (SAR) et de l'alerte lumineuse (SAL) ».

En réponse à cette commande, l'ingénierie du Matériel a conçu un projet reposant sur le paramétrage des smartphones GSM-GFU des conducteurs. En cas de choc, ce dispositif transmet automatiquement une alerte au régulateur situé au Centre Opérationnel de Gestion de la Circulation, sans intervention du conducteur.

Une fois la technologie testée et validée, la mesure présente l'avantage de permettre un déploiement rapide et d'être indépendante de la conception des matériels roulant.

Ce système d'alerte est en cours de développement. Il est composé de 2 phases :

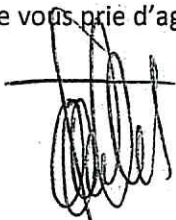
- la partie embarquée, que nous avons développée, qui permet la détection du choc ainsi que la transmission de l'alerte avec le numéro du train et le numéro de téléphone du conducteur ;
- la partie « traitement du message » qui à partir de la donnée transmise et des coordonnées GPS identifie le COGC compétent et lui transmet l'alerte.

Les aspects techniques quant au format de l'alerte et la définition de l'ensemble de la chaîne de prise en compte des informations relèvent de la compétence de la SA Réseau.

L'ensemble du projet, porté par les SA SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, est piloté dans le cadre des travaux du programme Sécurité Système Performance Exploitation.

En complément, je précise que cette action repose sur notre initiative et ne concerne donc à date que nos circulations. Pour être pleinement efficace, cette solution nécessiterait d'être appréhendée par les gestionnaires d'infrastructures, ainsi que l'ensemble des Entreprises Ferroviaires sur le Système Ferroviaire National.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.



Damien PALLANT  
Directeur Sécurité SNCF Voyageurs

Copie à :

- Monsieur Laurent Cebulski – Directeur de l'EPSF
- Monsieur Jean-Claude Larrieu – Directeur Risque Audits Sécurité Sûreté de SNCF
- Monsieur Benoît Renoux – Directeur par intérim de la Direction Sécurité Sûreté et Risques de SNCF Réseau