

Le Président

Monsieur Jean PANHALEUX  
Directeur du Bureau d'Enquêtes sur les  
Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT)  
Ministère de la Transition Ecologique et  
Solidaire  
Ministère chargé des Transports  
Grande Arche – Paroi Sud  
92055 La Défense Cedex

Saint Denis, le 26 juillet 2019

Monsieur le Directeur,

Nous faisons suite à votre courrier du 17 mai 2019 nous communiquant le rapport d'enquête technique, établi par vos services, relatif à la dramatique collision survenue le 14 décembre 2017 entre un train express régional et un autocar scolaire sur le passage à niveau n°25 situé sur la commune de Millas, dans les Pyrénées-Orientales.

Comme vous le soulignez, l'enquête du BEA-TT, de nature technique différente de l'enquête judiciaire, a pour seul objet de prévenir de futurs accidents, en déterminant les circonstances et les causes de l'événement analysé et en établissant les recommandations de sécurité utiles. Elle ne vise pas à déterminer des responsabilités.

Je vous assure que SNCF Réseau est déterminé à ce que toutes les mesures pertinentes pouvant prévenir le renouvellement de ce type d'accident soient identifiées et mises en œuvre.

Outre quelques observations sur le rapport figurant en annexe, SNCF Réseau vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les suites qu'il entend donner aux recommandations de votre rapport d'enquête.

#### RECOMMANDATION R2 ADRESSEE A SNCF RESEAU

Étudier des équipements permettant la diffusion d'un signal sonore d'alerte continu, depuis l'abaissement des barrières jusqu'à leur relèvement, à destination de tous les usagers empruntant les passages à niveau.

Dans le cadre des évolutions des véhicules connectés, étudier la faisabilité d'un report d'alerte de fermeture d'un passage à niveau à l'intérieur des véhicules couplé avec le système GPS et la cartographie embarquée.

Réponse :

SNCF Réseau lancera une étude sur des équipements permettant la diffusion d'un signal sonore d'alerte continu. Cette étude s'appuiera sur les passages à niveau de pays européens ayant adopté cette disposition. Elle intégrera un volet comportemental, un volet technologique et évaluera les impacts potentiels vis à vis des différentes catégories d'utilisateurs : piétons, cyclistes, conducteurs de véhicule. Une approche coût/efficacité complémentaire permettra de déterminer un domaine d'emploi pertinent comparativement à d'autres dispositifs visant à améliorer la sécurité aux passages à niveau.

Cette étude pourrait être présentée lors de la réunion de l'instance nationale Passage à Niveau du 2<sup>ème</sup> semestre 2020.

En ce qui concerne la faisabilité du report d'alerte d'un PN actif dans un véhicule connecté, SNCF y travaille depuis 2017 dans le cadre d'un projet de recherche dénommé « *Carrefour Intelligent* ». L'objectif de ce projet est d'étudier la fonctionnalité carrefour communicant d'un passage à niveau avec les véhicules connectés ou autonomes.

Une première démonstration de faisabilité a été réalisée avec succès en novembre 2018 avec un véhicule connecté de l'équipementier Valeo sur une traversée à niveau privée de SNCF Réseau en Occitanie. Ce test a été réalisé dans le respect des standards et normes ETSI et ISO en termes de messages et de protocole de communication.

Par ailleurs, SNCF est partenaire du projet C Roads France piloté par la Direction générale des Infrastructures, des transports et de la mer du Ministère des Transports. Ce projet est la déclinaison française de la plateforme C Roads au niveau européen. Au travers de ce projet, SNCF échange avec les autres partenaires européens sur les cas d'usages passages à niveau afin d'aboutir à une normalisation et standardisation européenne dans le catalogue des cas d'usages ETSI.

Ainsi le groupe SNCF étudie une solution en cohérence et en respect des exigences de l'acte délégué en cours de validation au niveau de la Commission Européenne.

Il faut noter que la fiabilité de l'information dynamique délivrée à bord d'un véhicule routier doit être d'un niveau de sécurité équivalent à celle des dispositifs au sol, afin d'éviter toute discordance pouvant perturber les conducteurs routiers.

Cet objectif impliquant de nombreux partenaires comme les équipementiers et constructeurs automobiles et les éditeurs de cartographie, SNCF Réseau propose de faire part régulièrement à l'Instance nationale Passages à Niveau des avancées de ces études.

#### RECOMMANDATION R5 ADRESSEE A SNCF RESEAU

Étudier la faisabilité et installer un équipement de caméras vidéo au moins sur certains passages à niveau, permettant l'enregistrement des évènements lors du passage des trains dans un objectif d'amélioration de la sécurité.

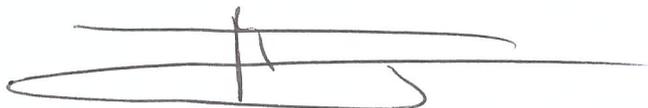
Réponse :

Cette proposition s'inscrit dans une des mesures du plan d'action ministériel pour améliorer la sécurisation des passages à niveau, lancé le 3 mai 2019. Elle sera donc menée dans le cadre de ce plan d'action qui prévoit la réalisation d'une étude de faisabilité d'ici la fin de l'année 2019.

Enfin j'attire votre attention sur la recommandation adressée à SNCF Mobilités en vue d'une étude sur l'intérêt de caméras frontales en tête de rame. Le déploiement éventuel de tels dispositifs devrait concerner toutes les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bonne nuit,



Patrick JEANTET