

Monsieur Jean-Damien PONCET
Directeur du BEA-TT
Ministère de la Transition écologique et solidaire,
chargé des Transports
Grande Arche – Paroi Sud
92055 La Défense cedex

Saint-Denis, le 25 novembre 2024

Nos Réf. : D/2024/345372
Affaire suivie par : Philippe COYEZ

Monsieur le directeur,

Votre courrier du 02 août 2024 par lequel vous nous avez communiqué le rapport d'enquête technique publié par vos services à la suite du heurt d'un poids lourd par un train express régional survenu le 24 février 2022 sur le passage à niveau n°22 à Hochfelden (67), a retenu toute notre attention.

Ce rapport adresse à SNCF Réseau deux recommandations pour lesquelles nous avons déjà eu l'occasion d'échanger et d'exprimer notre position à l'occasion de la consultation sur sa version projet.

Sur la recommandation R2 adressée à SNCF Réseau (et susceptible de concerner d'autres GI) :
Étudier la faisabilité technique et économique de l'installation sur des PN à SAL 4 de capteurs de fermeture sur les barrières de sortie qui permettraient la détection d'un véhicule immobilisé au droit des barrières et la transmission de cette information aux conducteurs de train par la signalisation ferroviaire existante.

SNCF Réseau a déjà formulé dans son courrier référencé D/2024/338749 du 08 juillet 2024 ses réticences quant à la pertinence technique et financière d'un tel équipement pour les raisons reprises ci-après.

L'installation de capteurs de fermeture sur les barrières de sortie de PN à SAL4 reliée à une information transmise aux conducteurs de train par la signalisation ferroviaire existante engendrerait des modifications de principes et études importantes de nos installations avec une mise en œuvre complexe à réaliser sur une installation en service.

La fermeture des barrières de sortie d'un PN survenant quelques secondes avant le passage du train, la détection de fermeture des barrières de sortie risque de s'avérer également trop tardive pour garantir l'arrêt du train.

La mise en place du contrôle de fermeture des barrières de sorties agissant sur la signalisation existante réduirait la capacité de la ligne (donc le débit) avec un risque sur le geste métier des conducteurs à l'approche des panneaux lumineux équipés de ce système.

Par ailleurs, un tel équipement ne permettrait pas pour autant la détection d'un véhicule, fixe ou mobile, localisé sur le platelage du PN et enfermé entre les barrières d'entrée et de sortie du PN.

SNCF Réseau étudie actuellement une solution de détecteurs d'obstacles au passage à niveau (dispositif DOPN en cours d'homologation) permettant de détecter un obstacle sur le platelage du PN en amont de l'annonce et d'allumer un signal spécifique afin d'obtenir l'arrêt du train avant la collision.

Dans le cas d'une détection pendant l'annonce, la vitesse du train serait réduite avant l'impact.

Cette solution ne remet pas en cause les principes de fonctionnement des PN du RFN qui donnent la priorité au train vis-à-vis des circulations routières

Une politique de déploiement sur 15 premiers PN dont le PN22 d'Hochfelden a déjà été programmée.

Les services de SNCF Réseau se tiennent tout naturellement à la disposition du BEATT et de l'EPSF pour vous présenter l'avancement de ce projet qui se substituerait en conséquence à la recommandation n°2.

Recommandation R3 adressée à SNCF Réseau (et susceptible de concerner d'autres GI) :

Étudier, en fonction des emprises disponibles et des sens des circulations ferroviaires, les conditions d'éloignement latéral des poteaux supports de la caténaire les plus proches du platelage d'un PN, dans le but d'éviter qu'un véhicule routier ou que son chargement ne vienne se coincer après un choc entre ces poteaux et le train. Le cas échéant en cas d'impossibilité, étudier un éloignement longitudinal des poteaux caténaires les plus proches du platelage.

En réponse à cette recommandation, SNCF Réseau propose, pour toute étude d'infrastructure nouvelle, de modifier le plan de principe applicable à toutes les collections caténaires.

Cette modification consisterait en une implantation des supports caténaires encadrants à 3m41 minimum, si les emprises ferroviaires le permettent. Les caténaires équipant le PN seraient alors maintenues par deux consoles 2 voies de part et d'autre du PN selon une implantation tenant compte du sens des circulations.

Cette solution est transposable aux installations existantes, mais est économiquement très coûteuse, liée à l'espace disponible et à la configuration de la zone.

Elle nécessitera donc une analyse de sa pertinence au cas par cas.

De même, en cas d'impossibilité d'implantation latérale, l'étude d'un éloignement longitudinal des poteaux caténaires les plus proches du platelage, tel qu'il avait été soumis dans la version projet, ne pourra être réalisée et envisagée qu'au cas par cas suivant la configuration des lieux (portée maximale tributaire du tracé, impact de la flèche au point milieu).

Je vous prie de recevoir, Monsieur le directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Damien PALLANT



Directeur Général Adjoint Sécurité