

Le Président

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

La Plaine Saint Denis, le 15 juillet 2019

Monsieur le Directeur,

Votre courrier du 29 avril dernier nous communiquant le rapport d'enquête technique, publié par vos services sur le heurt d'un piéton par un train sur un passage planchéié le 22 février 2018 en gare d'Écommoy (72), a retenu toute notre attention.

SNCF Réseau vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous les suites qu'il entend y donner.

**Recommandation R1 adressée à SNCF Réseau :**

Étudier les conditions techniques dans lesquelles les signalisations lumineuses des traversées de voies à niveau par le public, peuvent être dotées de moyens d'enregistrement de leur preuve de fonctionnement.

Définir un plan de modernisation permettant, dans un terme à préciser, de les équiper de cet enregistrement.

SNCF Réseau s'engage à étudier les conditions techniques dans lesquelles les signalisations lumineuses des TVP peuvent être dotées de moyens d'enregistrement de leur preuve de fonctionnement, dans un délai de 2 ans.

Le terme relatif au programme de déploiement sera précisé à l'issue de la définition et de la conception du dispositif.

**Recommandation R2 adressée à SNCF Réseau :**

Mettre en œuvre le déplacement du passage planchéié d'Écommoy afin de garantir, pour les traversées de piéton lors d'un arrêt de train en gare, la visibilité sur les pictogrammes et dans une certaine mesure, sur les trains croiseurs.

Recenser sur l'ensemble du réseau les situations similaires de masquage des pictogrammes lors de l'arrêt d'un train et intégrer ce critère lors de la priorisation des investissements d'amélioration des traversées.

SNCF Réseau s'engage à déplacer la TVP côté Tours d'ici fin 2020, conformément au projet décidé en septembre 2018, dont le BEATT a eu connaissance (Cf. schéma joint au présent courrier).

Ce déplacement permettra d'améliorer, lors de l'arrêt des trains en gare, la visibilité des pictogrammes d'une part, et d'autre part la visibilité sur les trains croiseurs pour un sens de traversée (voie 1 avec un train desservant arrêté en amont de la traversée).

SNCF Réseau s'engage à recenser sur l'ensemble du réseau ferré national les situations similaires de masquage des pictogrammes, lors de l'arrêt d'un train d'ici la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2020.

Concernant l'intégration du critère de masquage des pictogrammes lumineux des TVP lors de l'arrêt d'un train en gare dans la priorisation des investissements d'amélioration des traversées, SNCF Réseau souhaite indiquer que ce critère pourrait permettre de compléter la définition des investissements d'amélioration des traversées mais il ne pourrait pas à lui seul emporter le caractère prioritaire dans le traitement des TVP existantes. En effet, les investissements d'amélioration de la sécurité des TVP sont conditionnés par une appréciation des risques qui repose sur des critères (liés à la vitesse des trains, à la fréquentation du point d'arrêt etc.) et sur une analyse locale.

Ainsi, l'amélioration de la situation de masquage des pictogrammes lumineux des TVP lors de l'arrêt d'un train en gare, qui peut générer des nouveaux risques (ex : traversées sauvages dans les voies du fait de l'allongement du temps de parcours) ou être impossible pour des raisons d'ordre technique, ne peut donc pas être considérée comme une solution d'amélioration absolue sans analyse locale préalable.

SNCF Réseau s'engage à intégrer l'amélioration des situations de masquage des pictogrammes lumineux des TVP, lorsqu'elle sera possible, dans son programme d'investissement.

**Recommandation R3 adressée à SNCF Réseau :**

Finaliser les tests d'amélioration de la signalétique de mise en garde aux traversées de voies par le renforcement du marquage au sol matérialisant la zone de danger, par l'amélioration de l'ergonomie de la signalétique et par l'adjonction d'un second mode de perception autre que visuel.

À l'issue, élaborer un plan de déploiement des améliorations.

SNCF Réseau s'engage à expérimenter et définir une signalétique fixe de mise en garde aux traversées de voies en gare (panneaux et marquage au sol) améliorée dans son ergonomie d'ici fin 2020.

Le terme relatif au programme de déploiement des nouvelles signalétiques fixes sera précisé à l'issue de leur définition.

Concernant l'adjonction d'un second mode de perception autre que visuel, la réponse de SNCF Réseau sur cette demande est intégrée dans sa réponse à la recommandation 5.

Recommandation R4 adressée à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités :

Étudier et déployer, pour les voyageurs amenés à emprunter des traversées de voies, de nouvelles solutions de sensibilisation visant à élever leur conscience des risques et à les amener à adopter de réels comportements préventifs de ces risques.

SNCF Réseau s'engage à élaborer une campagne nationale sécurité sur les risques ferroviaires en gare, dont font partie les risques sur les TVP, avec la recherche de solutions innovantes de prévention (supports et mode de diffusion) d'ici fin 2019.

SNCF Réseau s'engage également à mettre à disposition des différentes entreprises ferroviaires transportant des voyageurs les supports ainsi créés, afin de les associer au déploiement de la campagne.

Recommandation R5 adressée à SNCF Réseau :

Tirer les enseignements de l'étude de risque réalisée par SNCF Réseau sur les traversées à niveau des voies par les piétons, en expérimentant des défenses contre le risque de heurt par un train en gare en cas de déficit d'attention à la signalisation lumineuse, par exemple la présentation d'un obstacle physique. Ces solutions, une fois validées, pourront être proposées dans les projets de sécurisation des traversées.

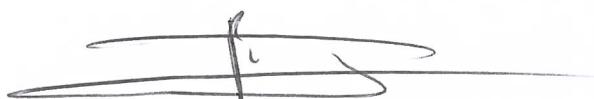
SNCF Réseau s'engage à étudier les recommandations de l'étude réalisée sur la sécurité des piétons aux TVP et à définir un projet de recherche d'ici fin 2019 (choix et cadrage des types de défenses contre le risque de heurt sur TVP à investiguer). Ce projet de recherche permettra d'objectiver l'ensemble des facteurs en jeu et de construire la stratégie d'amélioration des TVP.

Parmi les types de défense contre le risque de heurt par un train en gare figurera l'adjonction d'un second mode de perception autre que visuel (recommandation 3).

SNCF Réseau s'engage à expérimenter les dispositifs sélectionnés d'ici fin 2024 (comprend une phase d'analyse de l'intégration système de ces dispositifs).

SNCF Réseau s'engage à intégrer les dispositifs retenus, le cas échéant, dans la politique de sécurité relative à la prévention du risque de heurt en gare sur les TVP et à définir le programme / plan d'action de sécurisation des traversées correspondant.

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



Patrick JEANTET

Km 312,260

