SNCF VOYAGEURS
Direction Sécurité Voyageurs
1-7, place aux Etoiles
93212 LA PLAINE ST DENIS CEDEX

SNCF VOYAGEURS

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 Saint Denis, le 22 juillet 2024.

Objet : Rapport d'enquête technique sur heurt de trois agents de maintenance de l'infrastructure par un TER à Schiltigheim (67) le 18 mars 2020.

Monsieur le Directeur,

Pour donner suite à la recommandation exprimée par le BEA-TT dans son rapport préconisant d'« ***Étudier les moyens raisonnablement envisageables pour permettre à l'avertisseur sonore d'un train de se déclencher automatiquement lorsqu'un conducteur actionne le frein d'urgence du train en mouvement.*** », nous vous avions fait part dans notre lettre Réf. :2024-037 du 12 mars 2024 de notre position défavorable sur une modification technique au regard de l'ampleur des travaux, du coût et du fait de l'existence d'un geste métier « conduite ».

En complément, je vous communique l'analyse de risque de la Direction Traction concernant l'évolution potentielle de ce geste métier.

L'expertise transmise par ce service indique que de multiples situations métier imposent au conducteur de freiner en urgence :
- déclenchement d'un automatisme (5 cas possibles),,
- informations fournies par la signalisation d'arrêt (3 cas possibles)
- cab-signal (5 cas possibles),
- installations de traction électrique (4 cas possibles),
- informations perçues au démarrage d'un établissement (5 cas possibles),
- résistance anormale à l'avancement,
- actes de malveillance entrainant un risque pour la circulation,
- perception de dispositifs d'arrêt d'urgence (5 cas possibles),
- obstacle sur la voie voisine ou sur sa propre voie (3 cas possibles).

Une seule de ces 32 situations impose de siffler (présence de personnes en zone dangereuse). Pour la majorité des autres situations, siffler est inutile et peut être source de nuisance pour les clients, les personnels et les riverains.

Lors du démarrage d'un établissement (donc encore à quai), siffler pourrait même poser des problèmes, en particulier dans les cas de configurations souterraines ou couvertes, compte tenu de la puissance sonore des trompes (120 dB).

En conclusion, l'asservissement du déclenchement de l'avertisseur sonore à celui du freinage d'urgence (par appui du BPURG ou utilisation de la position équivalente de certains manipulateurs de frein) **n'apparait pas opportun et pourrait même s'avérer contre-productif dans certaines situations.**

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

Patrick AUVRÈLE
Directeur

Copie : CAVAILLE Christophe, SAGEOT Benoît, CAMUS Bertrand, SUKROCA Aurélie