# RENCONTRE SECURITE DES ASSOCIATIONS COMPTE-RENDU

#### DE LA REUNION DU 20 MAI 2015

# Participaient à la réunion :

# Représentants des Associations :

ADEIC	M. Régis BERGOUNHOU
AFOC	M. Serge MOURADIAN
CNAFAL	M. Mario PELLE
FAMILLES RURALES	M. Yann LAVAUX
FENVAC	Mme Michèle BUISSON
	M. Roland BRESSON
	M. Jacques BRESSON
FNAUT	M. Jean-Louis CAMUS
INDECOSA	M. Patrice MOREAU
SOURIRE DES ANGES	Mme Janik PRALONG
	M. Tristan HOUDEBERT
UNAF	Mme Hélène MARCHAL

### Absents excusés :

ADEIC	M. Bernard GOYENETCHE
CGL	M. Pierre PERIO
CNL	Melle Corinne RINALDO
FENVAC	M. Stéphane GICQUEL
FNAUT	Mme Simone BIGORGNE
·	M. Jean-Claude OESINGER

## Pour SNCF:

Directeur des Audits de Sécurité	M. Eric RADENAC
Chef du Pôle Equipements de Sécurité et	M. Franck MARTIN
Freins (ESF) au Centre d'Ingénierie de la	
Direction du Matériel de SNCF Mobilités	
Responsable de l'Unité Politique	M. Fabrice HAMEL
Transverses et Sécurité à la Direction de la	
Sécurité, de la Sûreté et des Risques de	
SNCF Réseau	

# La réunion s'est déroulée de 10h00 à 16h00 dans les locaux de la Direction des Audits de Sécurité – 20 rue de Rome – 75008 PARIS :

La première partie de la matinée a été consacrée à une présentation par Monsieur Franck MARTIN, Chef du Pôle Equipements de Sécurité et Freins (ESF) au Centre d'Ingénierie de la Direction du Matériel de SNCF Mobilités, sur « Les grands principes du système de freinage ferroviaire ». Cette présentation a donné lieu à de très nombreux échanges avec l'ensemble des participants.

Cet exposé très large a permis de retracer les grands principes mis en œuvre pour le freinage ferroviaire depuis son origine jusqu'à maintenant pour des types de trains très divers (trains de marchandises lourds, trains de voyageurs de vitesse très variée, ...).

En particulier, l'accent a été mis sur la spécificité du contact rail/roue, de très faible adhérence, qui présente l'avantage d'une très faible résistance à l'avancement et donc d'une consommation amoindrie d'énergie de traction, mais aussi l'inconvénient d'une importante difficulté à obtenir une force de freinage efficace. Dans tous les cas, les distances d'arrêt ne peuvent que rester importantes au regard des distances d'arrêt du mode routier. Cette situation a ainsi conduit à développer des systèmes de freinage de plus en plus évolués et toujours conçus en sécurité intrinsèque.

La seconde partie de la matinée a été consacrée à un point très complet fait par Monsieur Fabrice HAMEL, Responsable Unité Politique Transverses et Sécurité à la Direction de la Sécurité, de la Sûreté et des Risques de SNCF Réseau, sur « Le bilan des actions engagées sur les passages à niveau ».

Le point sur l'accidentologie met en évidence un nombre toujours trop important d'incidents et d'accidents, mais faible et en constante diminution depuis de nombreuses années.

Les opérations d'investissement (suppression de PN, automatisation de PN à croix de Saint-André, amélioration de la sécurité aux PN) conduites par SNCF Réseau restent importantes, et s'inscrivent dans les orientations du plan de sécurisation national piloté par le ministère.

Un point, qui a donné lieu à de très nombreux échanges et questions, a également été fait sur les expérimentations en cours (détecteurs d'obstacle par radar, lampes à diode pour les feux routiers, feux sur barrières, lamelles souples et portillons spéciaux visant à dissuader ou empêcher les piétons de franchir un PN fermé, ...).

Un large point a également été fait sur les actions de prévention et de communication développées par SNCF Réseau, de sa propre initiative ou en partenariat.

- L'après-midi a été consacrée à de nombreux échanges autour d'un point sur des sujets d'actualité. Ont en particulier été abordés :
  - La réforme du système ferroviaire qui va trouver le 1<sup>er</sup> juillet 2015 un point d'orgue dans sa mise en place. En particulier, à cette date, SNCF Réseau, Gérant d'Infrastructure de plein exercice, et SNCF Mobilités en tant qu'Entreprise Ferroviaire, vont opérer leurs activités sous le nouvel Agrément et le nouveau Certificat de Sécurité, en cours d'instruction à l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) et dont l'attribution est attendue pour cette date.
  - Les résultats Sécurité mensuels de SNCF.

- Les tout premiers enseignements à tirer de l'accident survenu le 21 avril à Nangis (77) avec un Transport Exceptionnel routier immobilisé sur un passage à niveau et qui a été heurté par un train de voyageurs Intercités circulant sur la ligne de Belfort à Paris. On déplore trois blessés graves dans le train, dont un était encore hospitalisé quelques jours après l'accident, plusieurs autres blessés légers et des dégâts matériels très lourds, tant pour ce qui concerne l'infrastructure que le matériel roulant.

La prochaine réunion est confirmée pour le mercredi 16 septembre 2015 de 10h00 à 16h00.