

RENCONTRES SECURITE des ASSOCIATIONS

COMPTE-RENDU

de la REUNION du 11 SEPTEMBRE 2013

Participaient à la réunion :

<u>Représentants des Associations :</u>	(FENVAC),	(FNAUT),
(UNAF),	(FENVAC),	(FNAUT),
(CNAFAL),	(Familles Rurales),	
(FNAUT),	(INDECOSA).	
<u>Absents excusés :</u>	(FNAUT),	(CNL).
	(ORGECO)	(CSCV),
(ADEIC),	(FNAUT),	(FENVAC),
(AFOC)	(CGL).	

Pour SNCF :

M. Eric RADENAC, Directeur des Audits de Sécurité

M. Bertrand CAMUS, Chef du Département Sécurité à la Direction du Matériel

M. Eric CINOTTI, Coordinateur BRETIGNY

La réunion s'est tenue de 10h00 à 16h00.

- Sur proposition de M. Eric RADENAC, l'ensemble des participants a souhaité commencer la réunion par une minute de silence à la mémoire des victimes de l'accident de Brétigny-sur-Orge du 12 juillet 2013.

La matinée s'est déroulée au Technicentre de Paris-Nord et a été consacrée à :

- Une présentation par M. Bertrand CAMUS, Chef du Département Sécurité à la Direction du Matériel, du « Francilien », nouveau matériel automoteur Transilien déjà déployé sur la ligne H (secteur nord-ouest de l'Ile-de-France au départ de Paris-Nord), et en cours de déploiement sur la ligne P (secteur est de l'Ile-de-France, hors RER E) et sur les lignes Transilien au départ de Paris-Saint-Lazare. L'exposé a insisté sur les nouveautés apportées par ce matériel de nouvelle génération en matière de sécurité, en particulier avec le nouveau mode de fonctionnement des portes mettant à profit les enseignements tirés du quasi-accident de Villeneuve-Saint-Georges du 20 septembre 2003.

La présentation faite par M. Bertrand CAMUS est jointe au présent compte-rendu.

- Une visite du site de maintenance, qui aura permis de visualiser sous caisse les organes de roulement, le frein, ..., ainsi que les organes de sécurité embarqués en cabine de conduite. La visite a aussi permis d'apporter de nombreux commentaires et de répondre aux nombreuses questions sur les nouveautés directement profitables aux voyageurs (fonctionnement des portes, vidéosurveillance, système d'information, ...).

- L'après-midi a été consacrée à un large échange sur l'accident ferroviaire survenu le 12 juillet 2013 à Brétigny-sur-Orge. M. Eric CINOTTI, Coordinateur BRETIGNY, a en particulier détaillé l'ensemble des mesures mises en œuvre dès le jour de l'accident

pour la prise en charge des victimes et de leurs familles. Un large point a également été fait sur le déroulé de l'accident et sur l'origine directe du déraillement, identifiée dans les heures qui ont suivi l'accident et dont SNCF a immédiatement fait état publiquement. Il est précisé que, au-delà de l'enquête immédiate conduite par SNCF et dont les conclusions ont été déposées dès le 22 juillet, les enquêtes encore en cours devront permettre de déterminer les causes profondes de l'accident. Les expertises métallurgiques à conduire sur les éléments actuellement sous scellés devraient à cet égard être d'un apport déterminant.

La présentation faite par M. Eric CINOTTI, ainsi qu'une note de synthèse sur l'accident de Brétigny, actualisée au 21 octobre 2013, sont jointes au présent compte-rendu.

La prochaine réunion est confirmée pour le mercredi 11 décembre 2013 de 10h00 à 16h00.

LE FRANCIEN : une conception repensée au service de la sécurité

11 septembre 2011



SOMMAIRE

- ↗ **Présentation du Francilien :**
 - Caractéristiques générales
 - Un train innovant
 - Déploiement

↗ Des innovations en matière de sûreté et sécurité :

- Le REX du quasi-accident de Villeneuve triage (20/09/2003)
- Vidéo embarquée
- Signal d'alarme par interphonie
- Fonctionnel porte
- Surveillance de l'état technique
- Structure « Boa »
- Disposition d'absorption d'énergie

↗ Points divers :

- Accessibilité
- Confort et convivialité
- Information voyageurs



PRESENTATION DU FRANCILIEN

CARACTERISTIQUES GENERALES

➤ Un parc total de 172 automotrices Francilien :

➤ 1ère rame livrée en décembre 2009

➤ Dernière rame livrée en décembre 2015

➤ 2 Types de rames :

➤ 117 rames dites « longues » de 8 voitures



Longueurs : 112,5 m

Capacité totale : 922 (472 places assises et 450 places debout)

➤ 55 rames dites « courtes » de 7 voitures

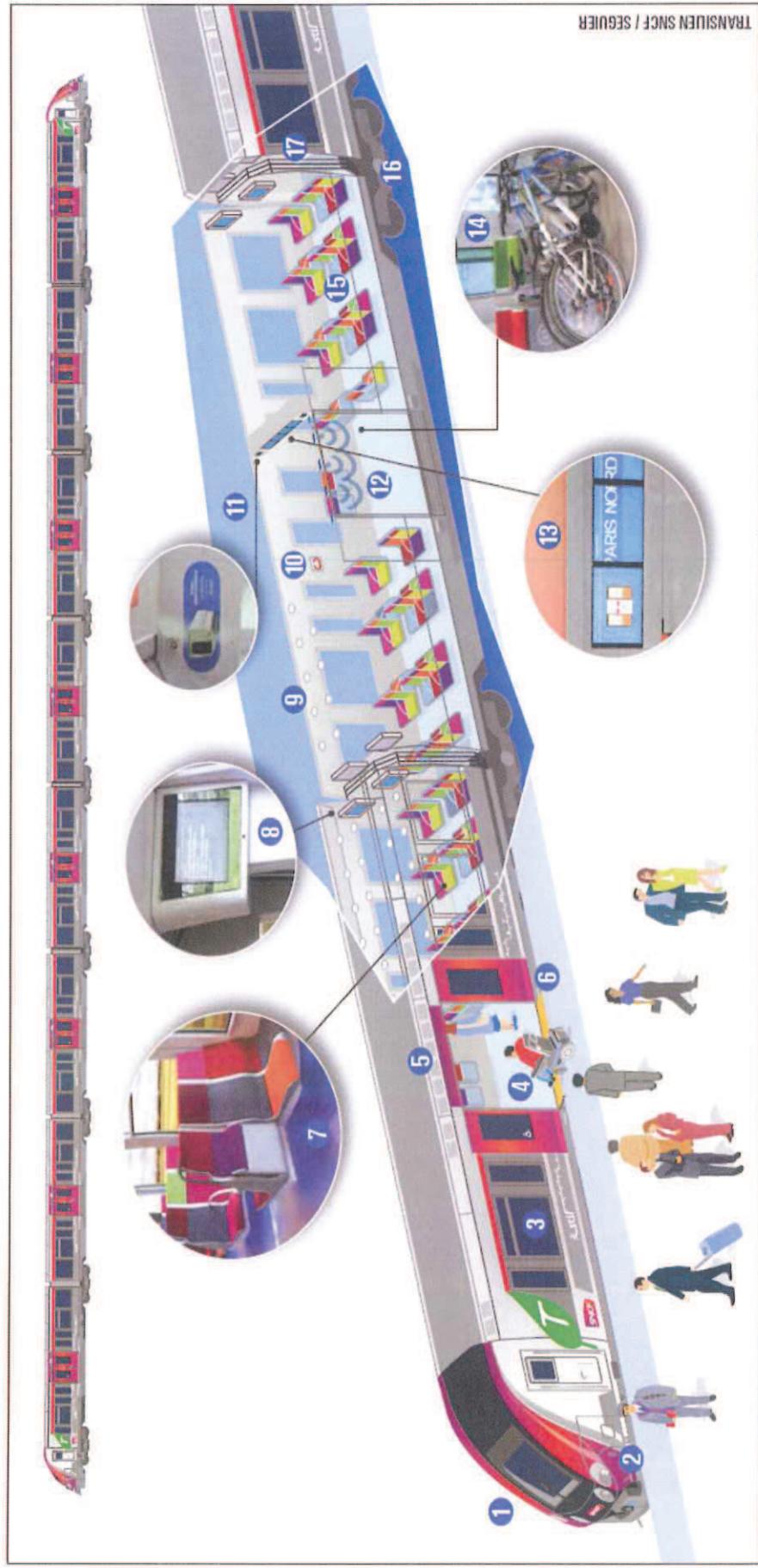


Longueurs : 94,3 m

Capacité totale : 760 (380 places assises et 380 places debout)

PRESENTATION DU FRANCILIEN

UN TRAIN INNOVANT

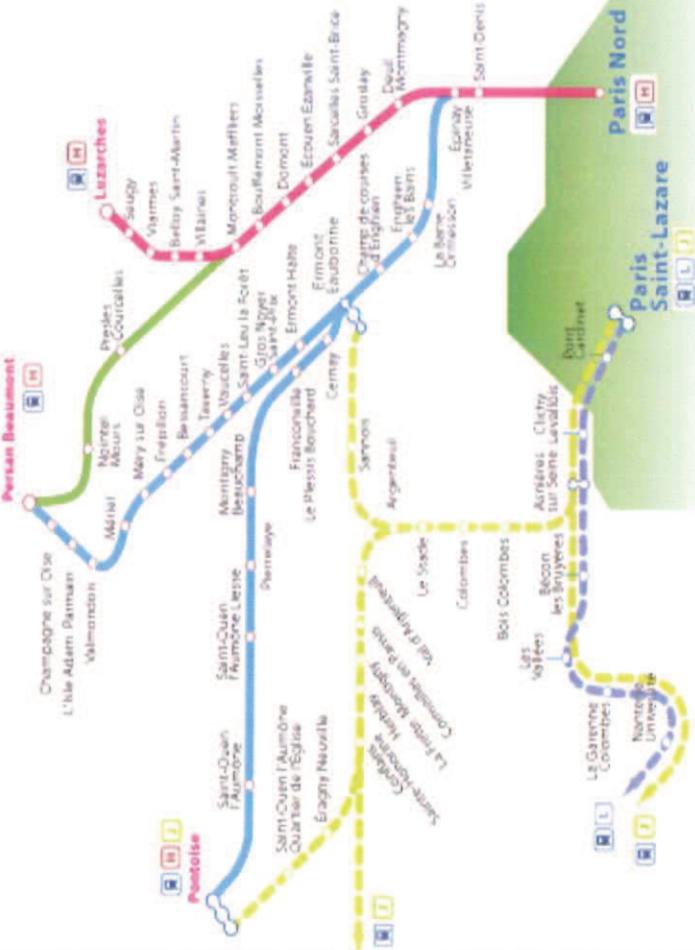


- 1 Zone de déformation progressive
2 Nouveau : DéTECTeur de hauteur de quai
3 Nouveau : Baies vitrées panoramiques
4 Nouveau : Plancher plat intégral et chauffant
5 Nouveau : Portes extra-larges
6 Nouveau : Comble-lacune "intelligent" pour l'accès des handicapés
7 Sièges anti-lacération
8 Nouveau : Écrans vidéo
9 Nouveau : Plafond de lumière à LED et à couleurs variables
10 Nouveau : Signal d'alarme réarmable depuis la cabine de conduite
11 Caméras de vidéoprotection
12 Nouveau : Cellules de comptage commandant automatiquement la climatisation et le chauffage
13 Nouveau : Bandeau vidéo d'information trafic
14 Espace vélos
15 Nouveau : Sièges et couloir plus larges
16 Motorisation répartie économie en énergie
17 Nouveau : Pas de séparation - forme "boa"

TRANSILIEN SNCF / SÉGUEIR

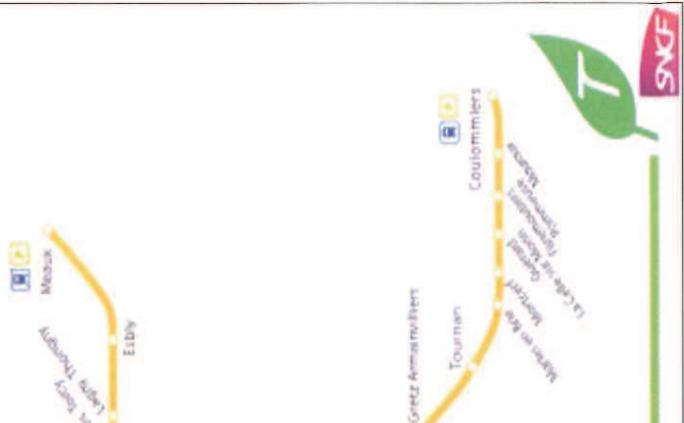
PRÉSENTATION DU FRANCILIEN

DEPLOIEMENT



Déploiement sur les réseaux :

- ↗ Paris Nord (ligne H) : 82 rames de décembre 2009 à fin 2012
- ↗ Paris Est (ligne P) : 35 rames début 2013 à fin 2014
- ↗ Paris St Lazare (lignes J et L) : rames 55 de mi 2013 à fin 2015



LEGENDE

	82 rames :
	de fin 2009 à mi 2010, de mi 2010 à début 2011, de début 2011 à mi 2012
	35 rames :
	de 2013 à 2014*

* 20 rames de fin 2017 à fin 2012
et 15 rames de fin 2018 à mi 2019

* Les rames de la ligne J et la desserte de la gare de Nanterre-Université sont en cours de déploiement.

DES INNOVATIONS SÛRETÉ ET SÉCURITÉ :

LE REX DU QUASI-ACCIDENT DE VILLENEUVE TRIAGE (20/09/2003)

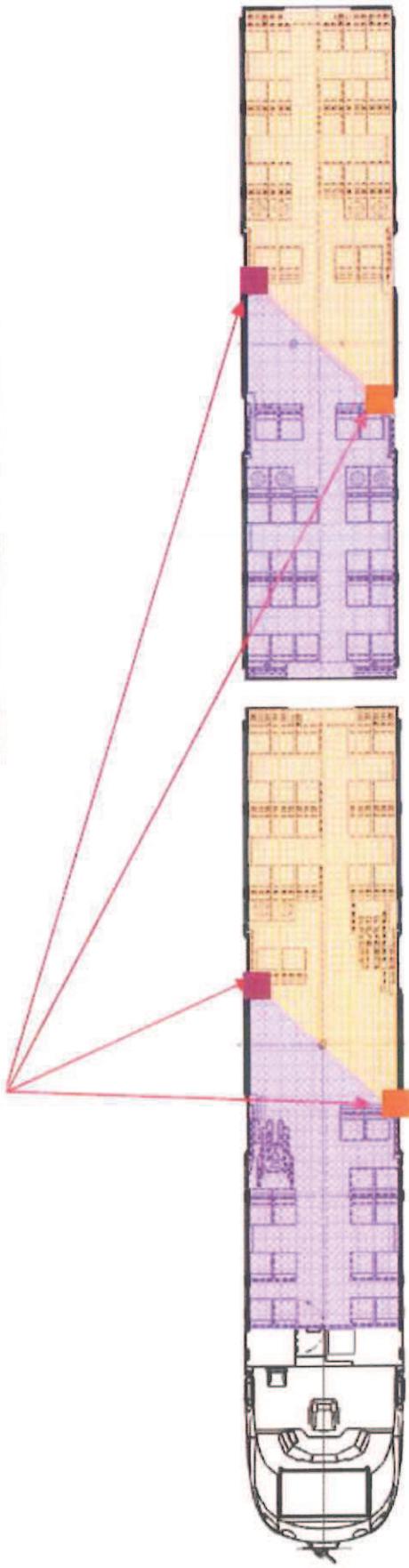
- Quasi-accident de Villeneuve : le 20 septembre 2003, une centaines de voyageurs descendant sur les voies de circulation depuis un RER D arrêté accidentellement en pleine voie pendant qu'une autre train circulait à plus de 100 Km/h sur la voie contiguë.
- La conception du Francilien s'est faite avec comme fil rouge le REX du quasi-accident de Villeneuve Triage
- Un produit de sortie avec des fonctionnalités nouvelles :
 - S'opposer à la descente des voyageurs :
 - En circulation
 - En pleine voie
 - En gare du côté entrevoie
- Réarmement à distance du signal d'alarme
- L'introduction de la vidéo surveillance dans un processus « sécurité »

DES INNOVATIONS SÛRETÉ ET SÉCURITÉ:

VIDEOSURVEILLANCE

- L'objectif est de limiter les faits d'incivilités et les actes de malveillance et diminuer le sentiment d'insécurité. Également faciliter la reconnaissance des éventuels fauteurs de troubles

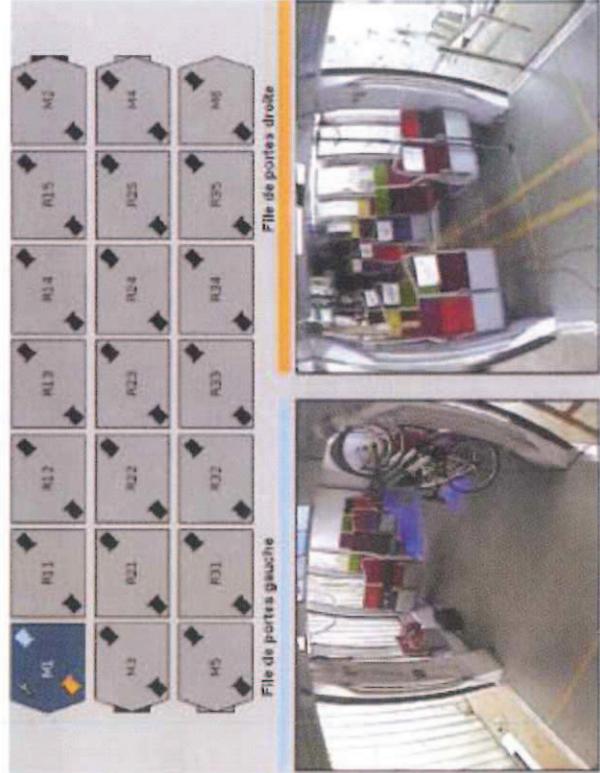
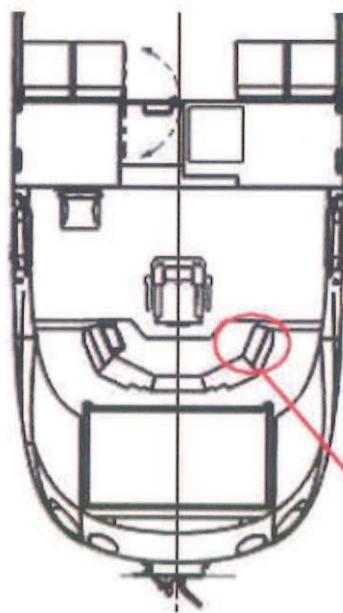
- Prise de vue intérieure avec son à bord de chacune des voitures



DES INNOVATIONS SÛRETÉ ET SÉCURITÉ:

VIDEOSURVEILLANCE

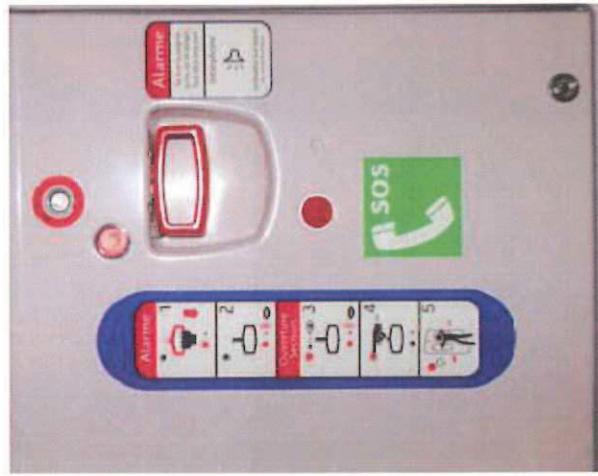
➤ Possibilité pour le conducteur de visualiser ce qui se passe sur l'intérieur du train



DES INNOVATIONS SÛRETÉ ET SÉCURITÉ:

SIGNAL D'ALARME PAR INTERPHONIE (SAI)

- Le SAI permet d'alerter le conducteur sans délai en cas de danger et de commander l'ouverture de secours des portes cas d'urgence



➤ Fonctionnement du SAI :

- Lors de l'actionnement d'un SAI, le conducteur en est informé
- Il entre en communication avec la plateforme d'où a été actionné le SAI (via le combiné interphonie)
- Il recherche le motif de l'actionnement SAI et met en œuvre les mesures appropriées

- Si le motif est inconnu, le conducteur peut faire usage de la vidéosurveillance pour visualiser la séquence (avant/après) actionnement du SAI.
- **« C'est la levée de doute »** (Voir vidéo « [Gestion signa alarme en gare.flv](#) »)

- Le réarmement du SAI actionné se fait à distance et en automatique au raccroché du combiné d'interphonie. Le conducteur reste donc en cabine et n'a pas à se déplacer sur place. (Voir vidéo « [Rearmement signal alarme a distance.flv](#) »)

DES INNOVATIONS SÛRETÉ ET SÉCURITÉ:

FONCTIONNEL PORTE

➤ Commande d'ouverture de secours :

➤ L'autorisation de sortie est placée sous l'initiative du conducteur (lié au motif du SAI)

➤ En cas de non réponse du conducteur, déclenchement d'une temporisation :

- Train à l'arrêt et SAI actionné
- A l'expiration de la durée de 20 s, l'autorisation de sortie est présente

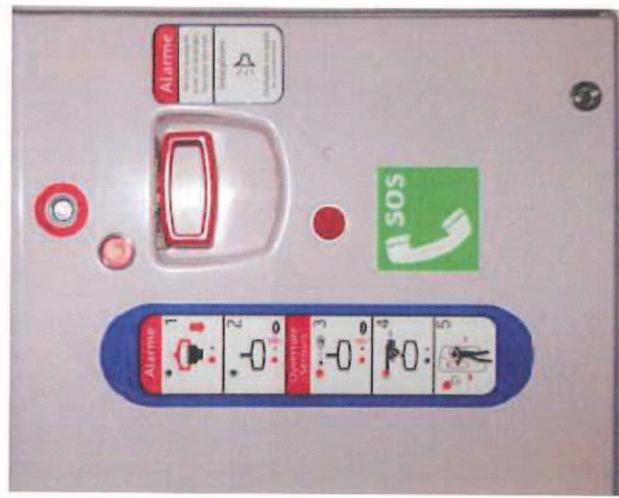
- Zone de balise (gare) : côté quai

- En pleine voie : des 2 côtés

➤ Interrrompue au décroché du combiné d'interphonie par le conducteur

➤ Remise à l'état nominal de la temporisation au raccroché

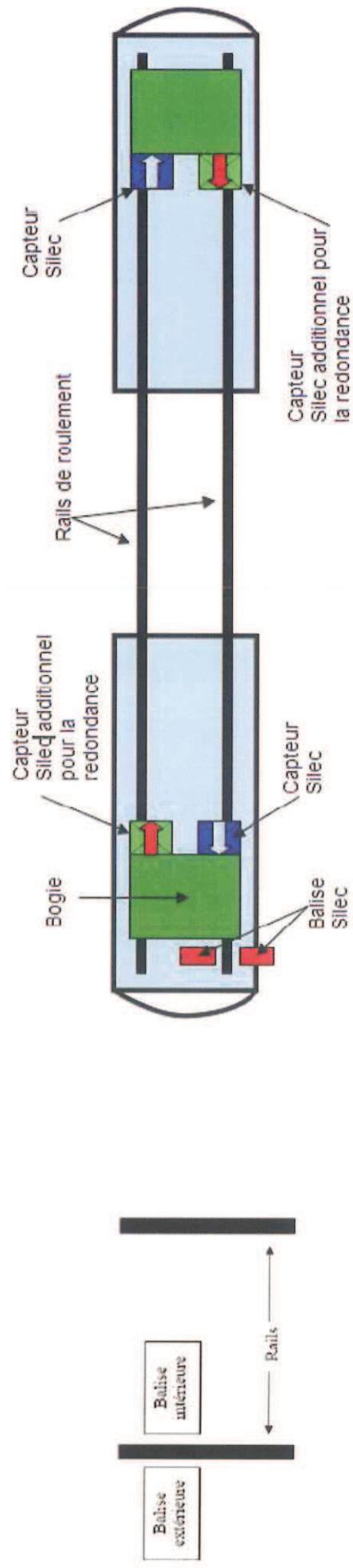
(Voir vidéo « **Gestion signal alarme après dégagement de fumée.flv** »)



DES INNOVATIONS SÛRETÉ ET SÉCURITÉ:

FONCTIONNEL PORTE

➤ Détection automatique du côté et de la hauteur de quai



➤ Détection d'obstacle à l'ouverture et la fermeture des portes, des marches mobiles et des combles lacunes

➤ Contrôle de verrouillage

DES INNOVATIONS SÛRETÉ ET SÉCURITÉ:

SURVEILLANCE ETAT TECHNIQUE

➤ Outils de télédiagnostic permettant de suivre à distance et en temps réel l'état des équipements, d'anticiper leur réparation pour optimiser le temps de passage en maintenance et d'éviter les pannes avant même qu'elles n'arrivent.



Etat du parc		Résultats (rapport liste entières)																					
Filtres	1. Etat des matériels	2. Etat des matériels																					
4 STF matériel	4 STF matériel	1. Etat des matériels	2. Etat des matériels	3. Etat des matériels	4. Etat des matériels	5. Etat des matériels	6. Etat des matériels	7. Etat des matériels	8. Etat des matériels	9. Etat des matériels	10. Etat des matériels	11. Etat des matériels	12. Etat des matériels	13. Etat des matériels	14. Etat des matériels	15. Etat des matériels	16. Etat des matériels	17. Etat des matériels	18. Etat des matériels	19. Etat des matériels	20. Etat des matériels	21. Etat des matériels	22. Etat des matériels
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44		
45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66		
67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88		
89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110		
111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132		
133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154		
155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172						

Vue de l'état technique
de la flotte

DES INNOVATIONS SÛRETÉ ET SÉCURITÉ:

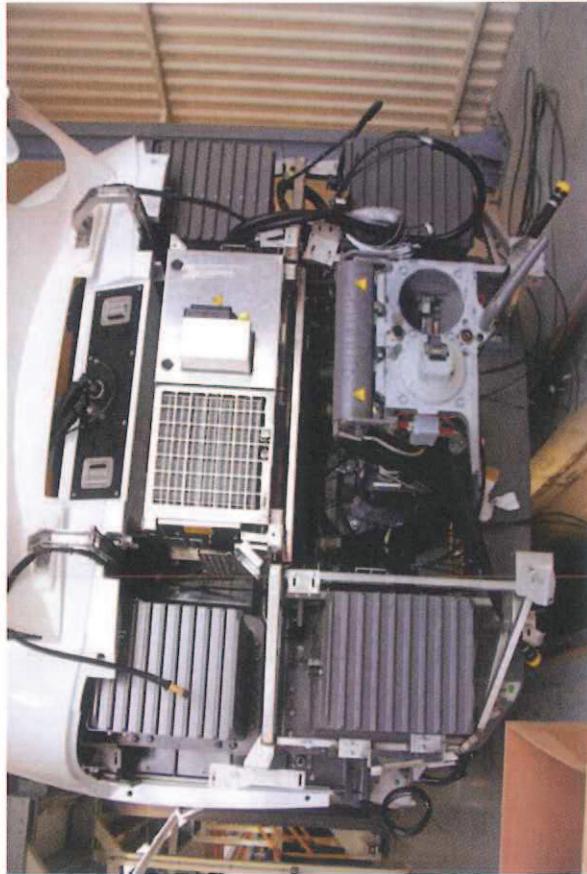
Une nouvelle conception « BOA » de plain-pied



DES INNOVATIONS SÛRETÉ ET SÉCURITÉ:

DISPOSITION D'ABSORPTION D'ENERGIE (SÉCURITÉ PASSIVE)

➤ Le Francilien est équipé de dispositifs d'absorption d'énergie implantés à l'avant de la cabine de conduite et aux inter caisses.



➤ Vidéo du crash-test du Francilien (Voir vidéo « [Crash test Francilien.flv](#) »)

POINTS DIVERS

ACCESSIBILITÉ



Accès de plain pied aux quais de 920 mm, avec un **comble lacune** pour les **portes UFR** (Utilisateur en Fauteuil Roulant) situées dans les voitures d'extrémités

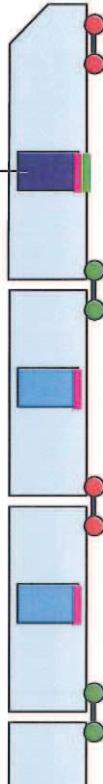


Comble lacune horizontale



Marche mobile coulissante pour accéder aux quais à 550 mm

Temps moyen pour la montée ou la descente d'une personne = 2,05 s



Emmarchement mobile

POINTS DIVERS

CONFORT ET CONVIVIALITÉ



- Plancher plat intégral (pente maxi de 4%)
- Hauteur des salles = 2,15 à 2,31 m
- Intercirculation large (2,3 m), Couloir (550 mm avec 5 sièges de front, 1030mm avec 4)
- Présence d'un espace vélos
- Pas des sièges de 1650 mm
- Largeur des sièges : 450 mm (assise), 490 (dossier)
- Climatisation
- Plancher chauffant
- Faible niveau sonore intérieur

POINTS DIVERS

INFORMATION VOYAGEURS



Diffusion de vidéos

Diffusion d'informations sur le voyage

Correspondances bus ou train en temps réel

Possibilité d'émettre à bord des messages conjoncturels sonores ou visuels par le COT

Aide à l'exploitation : Comptage automatique de voyageurs

FRANCILIEN : « TRAIN COMMUNICANT »

MERCI DE VOTRE ATTENTION !