

FICHE « MESSAGES CLÉS »

Le transport ferroviaire est un milieu où cohabitent voyageurs, personnels, machinerie importante, vitesse et électricité ! Si le train est un mode de transport sûr, le milieu ferroviaire n'en comporte pas moins des risques (heurt par un train, électrocution, effet de souffle...). **Une vigilance accrue** aux passages à niveau, aux abords des voies et sur les quais... **permet d'éviter les accidents.**

À bord des trains et dans les gares, **des millions de voyageurs se croisent chaque jour.** Les infrastructures et le matériel mis à leur disposition, ainsi que leur entretien, représentent **un coût élevé.** Dans ce contexte, il est important que **les voyageurs adoptent un comportement respectueux** des autres et de leur environnement.

Découvrez ci-dessous **les messages et les chiffres clés** qui vous permettront de **sensibiliser d'autres jeunes à ces risques** liés à l'univers ferroviaire et aux règles pour bien voyager ensemble !

AU PASSAGE À NIVEAU ET LE LONG DES VOIES

MESSAGES CLÉS :

- Au passage à niveau, la signalisation est là pour protéger les usagers, même s'ils ne voient pas le danger.
- Même si le train est déjà passé, on attend que les barrières se relèvent pour traverser le passage à niveau : un autre train peut arriver dans l'autre sens. D'où le panneau « Un train peut en cacher un autre ! »
- On ne s'engage sur un passage à niveau que si l'on est sûr de pouvoir le traverser intégralement, sans être immobilisé au milieu. Par exemple, on ne traverse un passage à niveau que si la route devant est libre (pas d'embouteillage). Il est interdit de s'approcher des voies ou de les traverser en dehors des passages prévus à cet effet.



DONNÉES ET CHIFFRES CLÉS :

- Le réseau ferré national comprend 30 000 km de lignes. Il compte 15 000 passages à niveau publics ouverts à la circulation des trains, des véhicules, des cyclomoteurs, des vélos et des piétons.
- Chaque jour, les passages à niveau en France sont traversés en moyenne par 16 millions de véhicules et près de 450 000 fermetures ont lieu pour le passage de trains.
- Les Français considèrent à 89% que le danger aux passages à niveau est surtout lié au comportement des usagers. Pour autant, 1 automobiliste sur 10 avoue avoir déjà enfreint les règles en vigueur lors d'un franchissement d'un passage à niveau.
- 30% à 50% des fermetures de passages à niveau voient un usager de la route passer en infraction.
- En 2013, 148 collisions aux passages à niveau ont été recensées, dont 118 entre un véhicule et un train. Cela a entraîné la mort de 29 personnes et 19 blessés graves.
- 1 collision tous les 3 jours est recensée aux passages à niveau.
- Entre 20 et 30 personnes perdent la vie chaque année aux passages à niveau.
- 18% des accidents mortels aux passages à niveau concernent les piétons.

- Une collision entre un train et une voiture est mortelle pour l'automobiliste pratiquement une fois sur deux. En comparaison, 5% des accidents de la route sont mortels.
- Dans 98% des cas, les accidents aux passages à niveau sont dus au non-respect du code de la route (vitesse d'approche excessive, impatience, non-respect de la signalisation, franchissement en chicane, baisse de vigilance, non connaissance de la sanction en cas de non-respect de l'arrêt au passage à niveau...).
- Un train, du fait de sa vitesse, de son poids et du manque d'adhérence, ne peut pas s'arrêter à temps même si le conducteur voit l'obstacle (piéton, voiture, vélo...) :
 - À 100 km/h, un train parcourt 1 km avant de s'arrêter, soit l'équivalent de 10 terrains de foot (en freinage d'urgence). À la même vitesse, une voiture mettra 100 mètres pour s'arrêter.
 - À 300 km/h, un TGV parcourt 3 km avant de s'arrêter, soit l'équivalent de 32 terrains de foot (en freinage d'urgence).
- Les pneus d'une voiture sur le bitume ont une adhérence 5 fois supérieure aux roues en acier d'un train sur les rails. Au moment du freinage, le train glisse sur les rails, alors que la voiture « accroche » à la route par frottement.
- À 120 km/h, un train parcourt 100 mètres en 3 secondes.
- Un train peut arriver à tout moment sans qu'on ne l'entende ou ne le voie : le son se propage perpendiculairement au train, c'est-à-dire sur les côtés et non devant.
- Les Français ont une perception du temps faussée à un passage à niveau : ils considèrent que le temps moyen d'attente quand la barrière est baissée est de plus de 3 minutes, alors qu'en réalité, entre la sonnerie, la descente des barrières et l'arrivée du train, il s'écoule 45 secondes en moyenne.
- 1 Français sur 10 pense que, quand le feu rouge clignote, il faut simplement ralentir, alors qu'il indique un arrêt absolu.
- 1 Français sur 4 ignore qu'il est verbalisable s'il franchit un passage à niveau quand le feu est rouge. Cette infraction est passible d'une amende de 135 € et d'un retrait de 4 points sur le permis de conduire.
- En situation de stress (véhicule qui tombe en panne ou qui cale sur le passage à niveau...), le comportement des usagers est aléatoire et imprévisible, ce qui multiplie le danger.

DE LA GARE AUX QUAIS

MESSAGES CLÉS :

- Pour accéder aux quais, il faut utiliser les passages prévus à cet effet (passerelle, souterrain, traversée de voie piétonne), car le risque de heurt par un train sans arrêt est réel.
- On ne descend pas sur les voies si on n'y a pas été invité par un agent SNCF.
- Dans une gare, les agents SNCF sont là pour orienter les usagers en cas de besoin.
- Les usagers doivent voyager avec un titre de transport validé. Le billet est un contrat entre SNCF et le voyageur. De part et d'autre, il y a des obligations et des droits. Ainsi, le voyageur doit payer son billet et avoir une attitude civique. SNCF doit le transporter en toute sécurité. Le billet, composté s'il est en format papier, constitue ainsi une assurance en cas d'accident.
- La ligne de sécurité sur les quais est là pour nous protéger de l'effet de souffle. En effet, de par sa vitesse, un train déplace un grand volume d'air autour de lui. Cet air déplacé cherche à retrouver sa place, ce qui crée un mouvement d'aspiration entre le quai et le train. Il faut rester derrière la ligne jaune ou la bande podotactile blanche pour ne pas être happé par un train passant à pleine vitesse.

- En cas de chahut sur les quais, on risque de tomber sur la voie ou de faire tomber quelqu'un.
- On doit se déplacer à pied dans une gare ou sur un quai. Les vélos, skateboards, rollers ou trottinettes sont tolérés mais tenus à la main.
- On ne porte pas de vêtements trop amples, ni de sacs à dos/en bandoulière encombrants près du bord du quai, car on risque d'être « accrochés » par le train lors de son passage et de se faire traîner sur le quai.
- On évite d'être distrait par une conversation téléphonique ou par de la musique avec un casque ou des écouteurs, et on reste attentif aux annonces sonores et à la signalétique.
- On regarde où l'on met les pieds, et on reste vigilant lors de la montée et de la descente du train pour ne pas tomber.
- On ne gêne pas la descente des voyageurs et on les laisse descendre avant de monter dans le train : cela évite les bousculades et rend la montée plus rapide et facile.
- On ne monte plus dans le train quand la sonnerie retentit : on risque alors de se retrouver coincé entre les portes et d'être traîné par le train.



DONNÉES ET CHIFFRES CLÉS :

- Les trains peuvent traverser une gare à 200 km/h.
- À 120 km/h, un train parcourt 100 mètres en 3 secondes.
- Un train, du fait de sa vitesse, de son poids et du manque d'adhérence, n'a pas le temps de s'arrêter à temps même si le conducteur voit l'obstacle (piéton, voiture, vélo...) :
 - À 100 km/h, un train parcourt 1 km avant de s'arrêter, soit l'équivalent de 10 terrains de foot (en freinage d'urgence). À la même vitesse, une voiture mettra 100 mètres pour s'arrêter.
 - À 300 km/h, un TGV parcourt 3 km avant de s'arrêter, soit l'équivalent de 32 terrains de foot (en freinage d'urgence).
- Les pneus d'une voiture sur le bitume ont une adhérence 5 fois supérieure aux roues en acier d'un train sur les rails. Au moment du freinage, le train glisse sur les rails, alors que la voiture « accroche » à la route par frottement.
- La fraude, c'est 350 millions d'euros perdus chaque année, soit l'équivalent de plus de :
 - 10 TGV nouvelle génération à deux étages ou
 - 40 rames Transilien nouvelle génération à deux étages ou
 - 40 trains TER nouvelle génération ou
 - 100 tram-trains nouvelle génération.
- Il y a plus de 900 traversées de voies piétonnes sur les 3 100 gares de France : environ 1 gare sur 3 en est équipée. Les autres gares disposent de passerelles ou de souterrains.
- Aux traversées de voies piétonnes, 50% des accidents de personne sont causés par l'inattention (casques et écouteurs, conversation téléphonique, effet d'entraînement...) et 60% des personnes accidentées sont des jeunes.
- 65% accidents de personne aux traversées de voies piétonnes sont liés au passage d'un train en sens inverse (tandis que la signalétique piétonne n'a pas été respectée).

LE RISQUE ÉLECTRIQUE

MESSAGES CLÉS :

- On ne doit en aucun cas s'approcher de la caténaire (câble métallique suspendu au-dessus des voies de chemin de fer et servant à alimenter en électricité les motrices des trains) car la mort par électrocution est inévitable.
- Un arc électrique peut se former entre une personne et la caténaire : pas besoin de toucher la caténaire pour être électrocuté.



DONNÉES ET CHIFFRES CLÉS :

- Dans la caténaire circule une tension électrique de 25 000 volts, ce courant est présent 24h/24h et 365 jours par an.
- 25 000 volts, c'est 114 fois plus que pour le courant domestique.
- Un arc électrique peut se former à plusieurs mètres de la caténaire.
- Chaque année, près de 10 personnes meurent parce qu'elles se sont approchées trop près d'une caténaire. La majorité à moins de 20 ans.
- La majorité des électrocutions a lieu dans des zones de triage ou de garage ferroviaires, qui sont des lieux interdits au public. En plus du danger de mort, la pénétration dans ces lieux interdits est passible de 6 mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende.

LE JET OU DÉPÔT D'OBJET SUR LES VOIES

MESSAGES CLÉS :

- Jeter un projectile sur un train ou déposer un objet sur les rails est très dangereux : les personnes à l'intérieur du train peuvent être gravement blessées. C'est un délit.
- Déposer un objet sur les voies peut endommager, voire faire dérailler le train, et blesser des personnes. Sans compter la mise en danger de la personne qui dépose l'objet sur les voies.



DONNÉES ET CHIFFRES CLÉS :

- Une petite pierre de 200 g lancée sur un train roulant à 160 km/h aura le même impact qu'un projectile de 5 kg, soit l'équivalent d'une boule de bowling.
- Jeté sur un train qui circule à 300 km/h, un caillou peut avoir l'effet d'une balle de revolver.
- Toutes les réparations de matériel ont un coût et nécessitent l'immobilisation du train. Pour le remplacement d'une vitre, il faut compter un jour de travail et 1 000 €. Pendant ce temps, le train ne transporte plus de voyageurs : cela impacte donc la circulation et certains trains peuvent être alors supprimés.
- Chaque année, on compte environ 1 500 jets de projectile sur des trains. Du lancer de cailloux au tir par arme à feu, cela fait environ 4 jets de projectile par jour contre les biens et les personnes circulant dans les emprises ferroviaires.
- 1 jet de projectile sur 4 provoque des retards de circulation d'au moins 2 heures.
- Sur le 1er semestre 2014, 22 jets de projectile ont blessé 27 personnes.

LE SIGNAL D'ALARME

MESSAGES CLÉS :

- Le signal d'alarme ne doit être utilisé qu'en cas d'urgence. Il sert à alerter en cas de situation de danger potentiel pour les voyageurs. Dans les autres cas, on peut se rapprocher du contrôleur ou du conducteur (présence d'un téléphone interne dans la rame de train).
- Tirer le signal d'alarme de façon abusive entraîne des retards et des annulations de trains, et peut avoir des conséquences graves pour les autres voyageurs (licenciement, retard à un examen...).
- On ne descend pas sur les voies si on n'y a pas été invité par un agent SNCF.



DONNÉES ET CHIFFRES CLÉS :

- 95% des signaux d'alarme sont tirés sans raison valable.
- Plus de 9 600 signaux d'alarme sont tirés abusivement chaque année, dont près de 90% en Île-de-France.
- Plus de 19 000 trains subissent chaque année cet usage abusif, provoquant 2 600 heures de retard, soit l'équivalent de 108 jours de retard.
- 1 signal d'alarme tiré peut perturber le trajet de 15 000 voyageurs (l'impact se répercute sur les autres trains qui circulent sur la même voie ferrée).

BIEN VOYAGER ENSEMBLE

MESSAGES CLÉS :

- Dans le train, on partage un espace avec les autres voyageurs : notre liberté s'arrête là où commence celle des autres.
 - On utilise des écouteurs ou un casque pour écouter de la musique, jouer aux jeux vidéo ou regarder un film, à un niveau sonore raisonnable,
 - On attend d'être sorti du train pour avoir une conversation téléphonique ou on utilise les plateformes prévues à cet effet,
 - On ne met pas ses pieds sur les sièges,
 - On a le droit de manger dans le train à condition de le faire proprement,
 - On jette dans les poubelles (du train ou de la gare) tous ses détritiques (chewing-gum, emballages, journaux...),
 - On ne fume pas dans un train, c'est strictement interdit,
 - On laisse descendre les voyageurs avant de monter dans le train,
 - En cas de forte affluence, on laisse sa place aux personnes à mobilité réduite (personne âgée, femme enceinte, personne handicapée...),
 - On ne chahute pas dans un train (on risque en plus de se faire mal),
 - On peut discuter avec ses voisins, mais en toute discrétion,
 - On prend soin du train dans lequel on voyage (on ne grave pas les vitres, on ne taggue pas le matériel, on ne lacère pas les housses de sièges...).

➤ Dans le train, on respecte les autres et le matériel qui sert à tous les voyageurs. Endommager le matériel d'un train, c'est détériorer son propre confort.

➤ Quand on voyage, le mot clé est « Respect » : respect des règles, respect des autres et respect du matériel.



DONNÉES ET CHIFFRES CLÉS :

➤ En 2012, il y a eu plus de 8 300 graffitis/tags sur du matériel ou des installations ferroviaires.

➤ En cas de non-respect du matériel ferroviaire, les peines d'amende peuvent atteindre des montants très importants et des peines de prison ferme peuvent être prononcées. Pour les dommages importants, la destruction, la dégradation ou la détérioration d'un bien appartenant à autrui est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende. Dans certaines circonstances aggravantes, l'infraction est punie de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende.

➤ Toutes les réparations de matériel ont un coût et nécessitent l'immobilisation du train. Pour une housse de siège, il faut compter une heure de travail et 300 €. Pendant ce temps, le train ne transporte plus de voyageurs : cela impacte donc la circulation de trains et certains trains peuvent être supprimés.

➤ Les dégradations du matériel coûtent environ 30 millions d'euros chaque année (pour la remise en état du matériel). Cette somme aurait potentiellement permis d'acheter chaque année :

- 1 TGV à deux étages nouvelle génération ou
- 4 rames Transilien nouvelle génération ou
- 4 trains TER à deux étages nouvelle génération ou
- 10 tram-trains nouvelle génération.

➤ Fumer dans un train est un comportement passible d'une amende de 68 € (174 € en cas de dégradation du matériel).

➤ Chaque année, SNCF dépense 5 millions d'euros pour ramasser les mégots et les paquets de cigarettes vides dans les gares et sur les voies.

➤ Sur les 20 incivilités les plus fréquemment rencontrées dans les transports d'Île-de-France, le tabagisme arrive en 4^{ème} position.

➤ Plus de 3 personnes sur 4 se disent gênées par la fumée des autres.