

# les nouveaux chemins

## en Grand Est

---

p.06 **Nos vies, notre priorité - 3 questions à Denis Boddaërt**

p.08 **Sécurité maximale sur les rails**

p.12 **Priorité à l'anticipation pour gérer les aléas climatiques**

p.16 **Surveillance de la LGV Est par hélicoptère**

---



**PARLON'SÉCU**  
est une application  
qui permet de réaliser  
le briefing sécurité, avec  
une validation à chaque  
étape de la procédure.



**Directrice de la publication**

Ève Silberstein

**Équipe projet**

Olivier Génévaux, Lara Cossu

**Rédaction**

Corinne Maix

**Ont contribué à ce numéro**

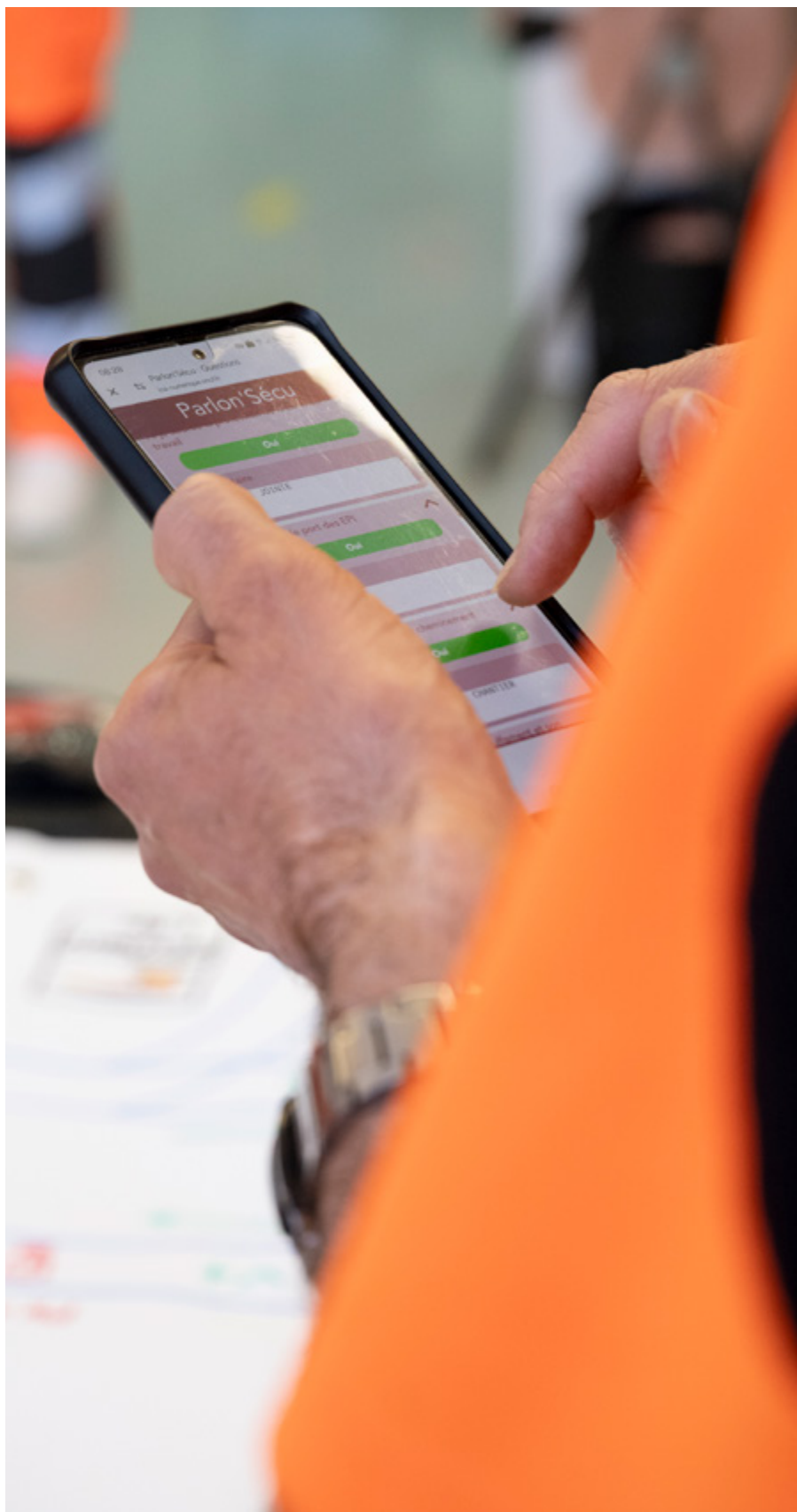
Denis Boddaërt, Julie Cani,  
Bertrand Cussinet,  
Sandra Eustache, Frédéric Ga,  
Élisa Genestier (couverture)  
Corinne Kiefer-Wisselmann,  
Jean-Christophe Lacave,  
Camille Lamboul, Céline Laplanche,  
Éric Martignon, Olivier Meulot,  
Benoît Pannetier

**Réalisation**

CREADS

**Crédits photo**

Frédérique Clément sauf  
p.15-16 : SNCF Réseau,  
p.21 : Altametriz,  
4<sup>ème</sup> de couverture : Agence Australie



## « Tous acteurs, tous responsables de la sécurité et de la sûreté sur le réseau »

### Comment se matérialise cet engagement de SNCF Réseau ?

**ÈVE SILBERSTEIN** : « Sans sécurité, toutes nos ambitions pour le réseau et ses usagers seraient vaines. En tant qu'acteur majeur du ferroviaire en France, nous travaillons sans relâche, avec expertise et détermination, pour réduire le nombre d'incidents et d'accidents sur l'ensemble du réseau. Qu'il s'agisse de sécurité de l'exploitation ferroviaire et des circulations, des risques naturels et technologiques, de la sûreté des biens et des personnes, de la santé et de la sécurité au travail pour nos personnels et ceux de nos partenaires... Derrière un train à l'heure, un chantier sécurisé, une gare paisible, il y a des femmes et des hommes engagés pour garantir un haut niveau de sûreté. J'ai tenu à consacrer ce magazine à la sécurité pour saluer cette vigilance collective, souvent discrète, toujours essentielle. »

### Comment encouragez-vous l'implication de tous à la sécurité ?

« Nos équipes sont à la fois bénéficiaires et actrices de la sécurité : chacun, à son niveau, a un rôle à jouer. C'est dans les gestes quotidiens, les réflexes, les décisions prises sur le terrain que cette culture se construit. Comme

vous le lirez dans ces pages, nous sommes très proactifs pour partager des dispositifs, des retours d'expérience et des indicateurs communs de sécurité. Cette sécurité se construit en continu, c'est une culture partagée, un état d'esprit, une responsabilité commune. »

### Sur les chantiers ferroviaires, avez-vous mis en place des actions spécifiques ?

« La sécurité sur les chantiers est une priorité constante, et les résultats sont là : le taux de fréquence des accidents du travail continue de baisser. À l'automne 2023, une démarche spécifique a été engagée, débouchant sur le programme **"Nos vies, notre priorité"** dont l'objectif est de renforcer le niveau de sécurité des opérations de travaux. Cette démarche engage à la fois SNCF Réseau et son écosystème de prestataires et sous-traitants. Nous travaillons main dans la main – avant, pendant et après les chantiers – pour coordonner nos actions et décupler l'efficacité de la prévention. »

### Quels messages souhaitez-vous faire passer ?

« Un message de fierté, d'abord : celui de faire partie d'un collectif qui place la sécurité au plus haut niveau. Un message de confiance aussi parce qu'au bord des voies, aux passages à niveau, dans les unités opérationnelles, dans les gares et dans nos trains, nous sommes prêts, formés, organisés pour faire face aux défis d'aujourd'hui, qu'ils soient techniques, humains ou climatiques. Vous le découvrirez dans ce magazine, la complémentarité et la cohérence de nos actions font progresser sans cesse la prévention du risque.... Parce qu'en matière de sécurité, nous voulons tout le monde à bord ! »

**Ève Silberstein,**  
Directrice territoriale  
SNCF Réseau Grand Est



# SOMMAIRE

## NOS ENGAGEMENTS

- 06** ▶ Nos vies, notre priorité :  
3 questions à Denis Boddaërt
- 07** ▶ Des messages sécurité partout,  
tout le temps
- 08** ▶ Sécurité maximale sur les rails
- 10** ▶ Passages à niveau : sensibiliser  
au respect du Code de la route
- 11** ▶ Porter les messages au plus près  
du terrain
- 12** ▶ Priorité à l'anticipation pour gérer  
les aléas climatiques
- 13** ▶ Stop des circulations ferroviaires



## NOTRE QUOTIDIEN

- 14** ▶ Corinne Kiefer-Wisselmann, Correspondante Sécurité
- 16** ▶ Surveillance de la LGV Est par hélicoptère

## NOS PROJETS

- 18** ▶ Principaux chantiers 2025 en Grand Est

## NOS PARTENARIATS

- 20** ▶ ETF, un partenaire très mobilisé pour la sécurité des chantiers
- 21** ▶ Avec Altametriz, les drones ont le vent en poupe
- 22** ▶ La Sûreté ferroviaire en première ligne



# NOS VIES, NOTRE PRIORITÉ

## 3 QUESTIONS À...

Denis Boddaërt, Directeur adjoint de l'agence projets Grand Est

**« Le sujet sécurité s'est aujourd'hui imposé jusque dans nos bureaux d'étude. "Nos vies, notre priorité" a diffusé une même culture sécurité partout, plus vite et systématiquement. »**

**Denis Boddaërt,**

Directeur adjoint de l'agence projets Grand Est



**SNCF Réseau a fait de la sécurité sa priorité n°1 et, depuis deux ans, cette stratégie porte un nom : « Nos vies, notre priorité ». Qu'apporte-t-elle de plus ?**

**DENIS BODDAËRT :** « La sécurité est une exigence absolue dans tout ce qu'on fait : en phase d'étude, sur nos chantiers ou lors des travaux de développement ou de régénération du réseau... parce qu'elle protège les personnes, les installations ferroviaires et les usagers. Cette démarche nationale a permis d'amplifier le dialogue, de partager des retours d'expérience, et surtout de renforcer un discours commun avec nos partenaires, clair et fort. J'ai dirigé le Pôle Ingénierie de Reims, composé d'agents qui sont peu sur le terrain ; le sujet sécurité s'est aujourd'hui imposé jusque dans nos bureaux d'étude. « Nos vies, notre priorité » a diffusé une même culture sécurité partout, plus vite et systématiquement. »

### **Comment cette démarche se traduit-elle concrètement au quotidien ?**

« Dans l'ensemble des établissements de SNCF Réseau, nous avons instauré des rendez-vous sécurité. Chaque mois et dès qu'il y a un incident, un « instant sécurité » de 15 minutes permet d'aborder en équipe un sujet précis : le briefing au pied d'une opération, les risques de heurts liés aux engins de travaux, les autorisations d'accès... Tous les vendredis, un point national animé par Maryse Guitton, la pilote de la démarche, permet de partager des retours d'expérience de terrain, y compris avec nos partenaires. Et puis, chaque établissement développe en complément ses propres outils, avec des formats très variés pour capter l'attention des participants. »

### **Cette démarche a-t-elle un impact sur les entreprises partenaires de SNCF Réseau ?**

« Chaque mois, les managers opérationnels de SNCF Réseau mènent des tournées terrain avec les partenaires des opérations en cours. Récemment, à Mulhouse, j'ai observé un chantier de nuit. J'ai échangé avec les équipes en place, avec l'entreprise ETF, et nous avons décidé d'organiser un « instant sécurité » sur le bon usage de la pelle mécanique et le respect des exigences liées à son utilisation. Quand le message sécurité est porté ensemble, il a plus de force ! C'est une approche plus collective et collaborative. SNCF Réseau impose davantage de règles de sécurité sur ses chantiers, elle a un rôle moteur, parce que tout accident est un accident de trop ! »

# DES MESSAGES SÉCURITÉ PARTOUT, TOUT LE TEMPS

Les opérateurs de chantier portent en permanence un jeu de cartes mnémotechniques avec les règles de base. Avec le STOP & GO chacun peut, quel que soit son statut, intervenir à tout instant pour arrêter le chantier s'il voit un danger ou s'il a un simple doute !



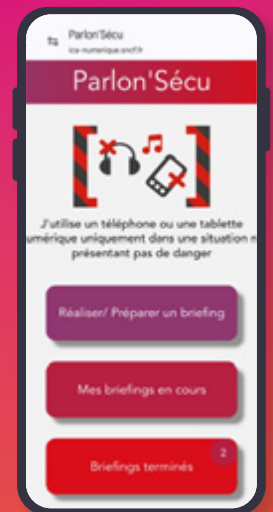
Lors d'une tournée terrain à Mulhouse, le responsable SNCF Réseau et le responsable de l'entreprise ETF expliquent ensemble leur vision de la sécurité sur le chantier. Ils donnent du sens aux messages et actions de sécurité, ils suscitent des échanges avec toute l'équipe.

Animation par Denis Boddaërt d'un « instant sécurité » au Pôle Régional Ingénierie de Reims.



L'Infrapôle Champagne-Ardenne a développé une vidéo illustrant une situation concrète de quasi-heurt sur une voie. Diffusée sur les 50 écrans des salles de pause et lors des « instants sécurité » internes ou avec des partenaires, elle rappelle la distance de visibilité minimale dont doit disposer le piéton sur la voie pour traverser sans être surpris par un train.

## Le focus



Chaque agent de travaux télécharge sur son téléphone l'application « Parlon' Sécu ». Il reçoit le briefing sécurité propre au chantier et le signe avant de commencer sa journée.



Toute personne peu habituée à évoluer sur un chantier (élu, journaliste, nouvel embauché...) est identifiée par un casque bleu pour attirer la vigilance des opérateurs du chantier.



## SÉCURITÉ MAXIMALE SUR LES RAILS

Circulation des trains, risques électriques, engins en mouvement... Sur un chantier ferroviaire, les dangers sont multiples et la sécurité une priorité absolue. Reportage sur un chantier d'incorporation d'un aiguillage au long rail soudé avec Benoît Pannetier, chef de pôle Sécurité à l'Infrapôle Champagne-Ardenne.

**08h00**  
à Épernay

Dans la salle de pause, une quinzaine d'agents SNCF Réseau se retrouvent autour d'un café. L'ambiance est studieuse pendant que Sébastien Coutrel, le responsable de l'opération, présente le chantier, pointe les risques, les mesures de sécurité à appliquer et rappelle le port des équipements de protection. Aujourd'hui, une pelle mécanique circulera à proximité des agents et des opérations de soudure seront réalisées sur les rails. Deux interventions qui exigent une vigilance de tous les instants.



**08h30**  
à Oiry

### BRIEFING SUR LE CHANTIER

Aucun train ne circulera sur la ligne entre 9h et 16h pour permettre aux équipes travaux d'intervenir en toute sécurité. Comme chaque mois, Benoît et les personnels d'encadrement réalisent une tournée sur le terrain pour observer les comportements en matière de sécurité.





Le briefing au pied du chantier est une étape clé. Chacun visualise sa zone d'intervention, sa mission et le déroulement global de l'opération. À l'aide d'un plan, les points sensibles sont passés en revue : coupure de l'alimentation électrique dans la caténaire (25 000 volts), distances de sécurité autour des soudeurs, circulation des engins...

En signant sur l'application « Parlon' Sécu », chaque agent confirme sa bonne compréhension des consignes.

### RAPPEL DES BONS GESTES

« La présence de personnes extérieures ajoute toujours un risque, une source de distraction. C'est pour cette raison que vous portez ces casques bleus », nous explique Benoît. « Ce briefing obligatoire - y compris quand les chantiers sont assurés par des prestataires extérieurs - permet de rentrer plus sereinement dans l'opération, de prendre conscience des risques avant d'aller sur zone ».

Sébastien, le responsable du briefing, met l'accent sur les dangers d'un geste qui a fait l'objet d'un retour d'expérience national après qu'un agent se soit fait écraser le doigt par un rail. Il s'assure que tout le monde a bien compris ce risque et maîtrise le bon geste.



## 09h00

### LE CHANTIER PEUT COMMENCER

Le ciel est dégagé, mais la météo n'est pas le seul paramètre à prendre en compte. Certaines opérations nécessitent un contrôle précis de la température, et surtout, tout doit être terminé à temps pour que les trains circulent à nouveau à partir de 16h. Les gestes sont sûrs, la concentration est maximale et la coordination parfaite entre les agents. On se parle, chacun est vigilant aux autres.

Les outils sont systématiquement ramassés pour dégager les voies et éviter tout risque de chute. Après avoir vérifié la position de chacun et alerté de la voix, les soudeurs commencent leur intervention en respectant toutes les précautions qui encadrent ce geste millimétré. La pression est là, mais l'ambiance reste calme.



## 12h30

### FIN DE L'OBSERVATION

Benoît, le chef du pôle Sécurité, quitte le chantier, après avoir repéré quelques points de sécurité à améliorer. Il échange avec Sébastien et transmettra dès le lendemain un compte-rendu à toute l'équipe. Parce que la sécurité n'est jamais acquise et mérite chaque jour sa piqûre de rappel.

# PASSAGES À NIVEAU : SENSIBILISER AU RESPECT DU CODE DE LA ROUTE

Les passages à niveau sont des points particuliers du réseau routier et du réseau ferré. Au-delà de la mise en place et de la surveillance des dispositifs techniques de sécurisation, SNCF Réseau collabore étroitement avec les gestionnaires de voirie pour sensibiliser les automobilistes, les cyclistes et les piétons au respect du Code de la route. Et les résultats sont très encourageants !

## 🗨️ Matière à réflexion

En France, la réglementation impose un délai minimum de **22 secondes** entre le début du clignotement des feux rouges et le passage du train.

**800 m**  
c'est la distance parcourue par un train roulant à 90 km/h avant de s'arrêter.

**x 10**  
c'est la distance d'arrêt d'un train par rapport à un véhicule.

## 📞 Les bons réflexes

Le téléphone orange au passage à niveau est la façon la plus rapide d'alerter la SNCF en cas de problème.

Barrières  
brisables :  
bloqué au milieu du passage à niveau ?  
Dégagez votre véhicule en enfonçant les barrières et utilisez le téléphone pour prévenir SNCF Réseau.

En Grand Est, 3 experts SNCF Réseau sont dédiés au sujet des passages à niveau, et s'appuient sur l'ensemble des entités pour veiller au bon fonctionnement des 1 500 passages à niveau dans la région. « Nous agissons pour réduire le nombre de passages à niveau, nous établissons des diagnostics sécurité pour chacun et nous échangeons très régulièrement avec l'État et les gestionnaires de voiries routières », explique Jean-Christophe Lacave, en charge des relations techniques avec les collectivités. Ce lien avec tous les acteurs concernés par les passages à niveau est fondamental car 98 % des accidents sont dus au non-respect du Code de la route.

## LE RESPECT DU CODE DE LA ROUTE EST UN ENJEU MAJEUR

La prévention aux risques liés à la traversée des passages à niveau est un axe clé de la politique de sécurité de SNCF Réseau et de ses partenaires. « Quand le feu rouge clignote, personne ne peut passer, pas même les forces de l'ordre en service », martèlent ses équipes. Pédales de détection de train 800 mètres avant le passage à niveau, feux rouges clignotants, barrières ou semi-barrières... les dispositifs sont nombreux et redondants. « Même avec tous les dispositifs en place, la vigilance de tous les usagers de la route est primordiale », souligne Jean-Christophe.

## TOUS MOBILISÉS

La SNCF met beaucoup d'énergie à favoriser une prise de conscience collective et individuelle du risque. Une réunion annuelle en Préfecture réunit élus, Gendarmerie, Police Nationale, sécurité routière et associations de victimes pour analyser le bilan accidentologie et les actions possibles pour réduire les risques : du simple réaménagement de voirie à la suppression du passage à niveau. « Pour aider à définir l'action adéquate, nous avons récemment mis en place un outil conçu par un collègue pour objectiver la criticité de chaque passage à niveau. Plus de 25 critères – zone de brouillard, éblouissement du soleil, route en courbe... – sont pris en compte », précise Jean-Christophe. Ce référentiel, très fidèle au ressenti de terrain, est un bon outil pour aider à prioriser les actions avec nos partenaires, tous engagés pour renforcer la sécurité aux passages à niveau.



# PORTER LES MESSAGES AU PLUS PRÈS DU TERRAIN

Pour sensibiliser l'ensemble des publics au respect du Code de la route aux abords d'un passage à niveau, les équipes de SNCF Réseau se rendent régulièrement sur place. Le message clé ? Respecter l'arrêt obligatoire au feu rouge clignotant.



**DISTRIBUTION DE FLYERS PAR ÈVE SILBERSTEIN, DIRECTRICE TERRITORIALE SNCF RÉSEAU GRAND EST...**

En octobre 2024, en présence du maire de la commune et d'une élue de la Collectivité européenne d'Alsace, SNCF Réseau a mené, en partenariat avec la Gendarmerie Nationale, une action de sensibilisation auprès des conducteurs de véhicules, des cyclistes et piétons. La ligne Strasbourg-Lauterbourg traverse 23 communes et compte 55 passages à niveau.



**...ET SERGE SCHAEFFER, MAIRE DE HERRLISHEIM**

Le non-respect du Code la route est la première cause d'accident au passage à niveau. « Nous sensibilisons aussi les piétons, souvent avec des écouteurs dans les oreilles, les yeux sur leur téléphone, et donc insuffisamment attentifs à ce qui se passe autour d'eux ». Des agents SNCF interviennent aussi en milieu scolaire pour sensibiliser les élèves aux risques liés à la traversée des voies ferrées.



**LA PRÉSENCE DES GENDARMES EST INDISPENSABLE ET TRÈS UTILE**

Cette opération à Herrlisheim s'est prolongée quelques semaines plus tard par un temps d'échange entre SNCF Réseau Grand Est et la Gendarmerie Nationale du Nord Alsace. En mars 2025, Jean-Christophe Lacave est intervenu lors d'une réunion rassemblant tous les chefs de brigade pour évoquer les actions de sensibilisation menées, leur objectif et rappeler les messages de sensibilisation.

## Une communication choc

« Nos messages sont de plus en plus réalistes pour être impactants » commente Jean-Christophe Lacave. « Au Mondial de l'Auto 2024, nous avons même présenté une carcasse de voiture percutée par un train, qui a marqué les esprits. »



Pour toucher tous les publics, le message est décliné sur les réseaux sociaux, les radios, et même sur des sacs à pain distribués en boulangeries.

Un stand de sensibilisation aux risques ferroviaires sera installé lors de la Foire de Châlons-en-Champagne en août 2025, comme les années précédentes. En un week-end, ce sont 1 000 personnes qui sont sensibilisées au respect des règles du Code de la route lors de la traversée des passages à niveau.

# PRIORITÉ À L'ANTICIPATION POUR GÉRER LES ALÉAS CLIMATIQUES

Quand la météo s'emballe, SNCF Réseau s'organise. Éric Martignon, Dirigeant Territorial Opérationnel pour le territoire Lorraine-Champagne-Ardenne, fait partie de ceux qui peuvent décider d'un arrêt des circulations ou du ralentissement des trains. Pour garantir l'essentiel : la sécurité des voyageurs, des agents et des matériels.

## Les chiffres clés

5 000 km  
de voies  
principales et

400 km  
de voies  
à grande vitesse  
en Grand Est

**En 2024,  
sur la Lorraine-  
Champagne-  
Ardenne :**

31  
situations météo  
à risque

3  
arrêts des circulations  
sur des périmètres  
ciblés

## Bon à savoir



Composez le  
**3117**  
pour alerter  
de tout incident  
sur une voie



Au sein de la salle de crise, le partage d'informations est permanent.

### J-1 : L'ANTICIPATION AVANT TOUT

Chaque jour, plusieurs bulletins de Météo-France sont scrutés avec attention pour repérer d'éventuels risques climatiques. « D'octobre à mars, nous surveillons de près les coups de vents et les tempêtes. À J-1, nous analysons la trajectoire, la violence, les horaires prévisibles et les zones concernées pour définir une stratégie », explique Éric Martignon. Certaines zones sensibles sont bien identifiées : végétation dense, arbres à risque, terrains humides... Pour limiter les dangers, des travaux préventifs sont menés aux abords des voies, par les équipes de SNCF Réseau.

Si la tempête se confirme, une équipe de crise de 5 à 6 personnes peut décider d'une limitation de vitesse des trains (pour diminuer le temps de freinage en cas d'obstacle sur la voie) ou d'un arrêt temporaire de la circulation, toujours validé au niveau national. « L'anticipation vise à arrêter et à reprendre la circulation "proprement", en évitant que des voyageurs se retrouvent bloqués, sans solutions pour rentrer chez eux », précise Éric. En cas d'arrêt provisoire, en lien avec les préfetures, tous les canaux d'information sont activés pour informer les voyageurs.

### JOUR J : AGIR VITE, MAIS JAMAIS DANS LA PRÉCIPITATION

Un arrêt de la circulation désorganise fortement les roulements de trains, de matériel, de personnel... ainsi, pendant le passage de la tempête, le collectif de crise et les équipes sur le terrain, recensent les dégâts et organisent la remise en état des installations en priorisant les travaux.

La cellule de crise mobilise tous les moyens sur le terrain pour débayer rapidement les voies, réparer les installations (voies, caténaies...) vérifier chaque section du réseau en faisant circuler un train de reconnaissance. « Dans plus de 80 % des cas, nous respectons l'heure de reprise annoncée : une belle preuve du professionnalisme des équipes et de la pertinence des décisions », se félicite le Dirigeant Territorial Opérationnel. Vient ensuite le temps de l'analyse a posteriori des événements et de l'ajustement des scénarios de crise qui participent tous au même but : assurer la sécurité de tous.

# STOP DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES

AVANT



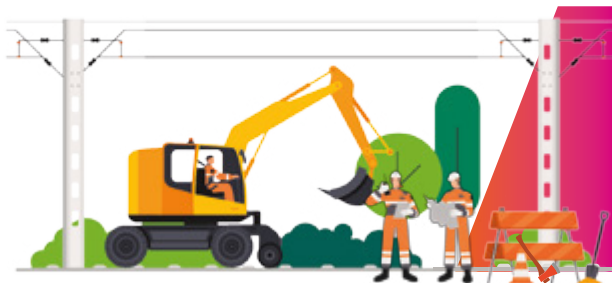
**1** Les équipes SNCF Réseau reçoivent une alerte de Météo-France qui signale l'arrivée prochaine d'une intempérie.

**2** En lien direct avec les prévisionnistes de Météo-France et les services de l'État, les équipes SNCF Réseau évaluent les risques en tenant compte de la force du vent et des rafales, de la pluviométrie des derniers jours (des sols détrempés fragilisent l'enracinement des arbres), de la configuration de la ligne...

Selon cette analyse, la circulation des trains peut être suspendue pendant l'intempérie, afin de prévenir un risque d'accident et d'éviter que des voyageurs ne soient bloqués en pleine ligne et en pleine tempête par des chutes d'arbres sur les voies ou les caténaires.

**3** Dès qu'un « stop circulation » est décidé, les équipes SNCF Réseau préparent la reprise des circulations.

**4** Des bûcherons et des spécialistes des infrastructures sont repositionnés au plus près des zones à risque, prêts à dégager les voies et réparer si nécessaire.



PENDANT



**5** Dès la fin de l'intempérie, des trains de reconnaissance, et parfois des hélicoptères et des drones, sillonnent chaque section du réseau.

**6** À bord des trains : les bûcherons pour dégager la voie et les agents de maintenance caténaire et voie, pour réparer le plus vite possible.

**7** Chaque train est en lien constant avec le centre de gestion opérationnelle, qui pilote la reprise de la circulation.

LA REPRISE

**8** Une fois les parcours de reconnaissance terminés et les réparations effectuées, les trains peuvent de nouveau circuler en toute sécurité.



# CORINNE KIEFER-WISSELMANN, CORRESPONDANTE SÉCURITÉ

Rendez-vous à l'Établissement Infra Circulation Alsace (EIC) qui assure la gestion opérationnelle des circulations et leur régulation. La Correspondante Sécurité (COSEC) y gère la politique de prévention des risques et la santé sécurité au travail pour éviter les accidents et améliorer les conditions de travail. Elle veille également à la sécurité incendie dans une cinquantaine de postes d'aiguillage.

## UN PARCOURS ANCRÉ DANS LE TERRAIN ET LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Embauchée en 1998 en tant que technicienne ferroviaire de la circulation, Corinne suit durant deux ans une formation métier centrée sur les fondamentaux de la sécurité ferroviaire. D'abord agent circulation en Sud Alsace, elle poursuit son parcours comme régulatrice, avant de rejoindre le pôle Qualité Sécurité Métier de la Direction Régionale Infrastructure, où elle gère les aspects réglementaires. Un passage côté SNCF Voyageurs enrichit son parcours avant un retour à l'EIC en 2015 dans le domaine de la formation et du suivi des nouveaux embauchés. Aujourd'hui COSEC et COSI (Sécurité Incendie), elle s'appuie sur son expertise de terrain pour piloter la politique de sécurité des agents et la sécurité incendie des locaux. Corinne siège au comité de direction de son établissement.



08h49

### DÉPART POUR SAVERNE

Corinne part à la rencontre du Dirigeant de l'Unité Opérationnelle circulation de Saverne, victime récemment d'un accident de la route en service. Chaque accident ou quasi-accident de travail fait l'objet d'un signalement et d'un traitement dans la plateforme sécurité au travail.

### 09h30 | ENQUÊTE ACCIDENT

À l'aide de plans, Nicolas Wittmann décrit les circonstances du heurt avec une moto, alors qu'il rentrait sur le parking SNCF. Corinne analyse les causes de l'accident pour éviter qu'il ne se reproduise et s'assure de l'absence de séquelles, physiques et psychologiques, pour l'agent.



### 09h45 | VÉRIFICATION DES AFFICHAGES

Corinne profite de son passage dans les locaux pour vérifier l'affichage : règles de sécurité du personnel, fiches Info Santé Sécurité au Travail... Les messages doivent être courts, répétés et relayés sur le terrain par des animations régulières.



## TOUJOURS DE NOUVELLES CONSIGNES

À la suite d'un retour d'expérience, Corinne rédige une nouvelle consigne : port de gants en nitrile obligatoire lors de la manipulation de batterie. Tout accident ou quasi-accident appelle une réponse concrète pour supprimer tout nouveau risque.



## 10h30 | CONTRÔLE AU POSTE D'AIGUILLAGE

Le contrôle de 30 points sécurité nécessite environ 2 heures. Tout est passé au crible : la révision des extincteurs et de la climatisation, le fonctionnement du détecteur de fumée, le registre incendie, le contenu de la trousse de secours...



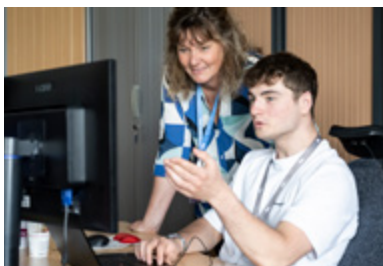
## UN MÉTIER D'ÉCOUTE ET DE RIGUEUR

« Je ne suis pas là pour sanctionner, mais pour faire progresser. La prévention passe aussi par l'écoute et le dialogue... et par une rigueur constante », souligne Corinne, engagée au service du collectif.



## 14h00 | PRÉPARATION D'UNE ANIMATION SÉCURITÉ

Corinne, aidée de Matthias Forget, son alternant, prépare chaque année deux forums Santé et Sécurité au Travail. Lors de cette journée d'ateliers pratiques, les agents de l'EIC participent à quatre ateliers de prévention.



## INNOVER POUR PASSER LES MESSAGES

« Pour marquer les esprits, il faut innover. Comme avec ce casque de réalité virtuelle, qui plonge l'agent en situation réelle. Varier les supports permet de capter l'attention pour passer nos messages de sensibilisation et de prévention. »



## 14h45 | TEST DES NOUVEAUX KITS SÉCURITÉ

Suite à une recrudescence d'accidents lors des trajets domicile-travail, l'EIC a distribué à ses agents des kits visibilité à vélo et trottinette.



## 15h00 | TRAVAIL DE FOND

Le document unique d'évaluation des risques professionnels est révisé annuellement. Il répertorie, pour chaque entité de l'EIC, les risques professionnels (chimiques, chutes, déplacements...), les actions préventives et les mesures prises pour les éviter.



## 16h45 | ÉCHANGE AVEC UN PRESTATAIRE TRAVAUX

Un chantier important a démarré ce matin au poste d'aiguillage de Hausbergen (retrait des dalles vinyles amiantées, remplacement de fenêtres...). Corinne commente à l'entreprise prestataire le plan de prévention, obligatoire en situation de coactivité sur un même site.



## 17h00 | PRÉSERVER LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Sur ce site occupé 24h/24, les travaux doivent être coordonnés pour limiter les nuisances. Nicolas Schott, responsable travaux, y veillera. Corinne répond aux questions des agents pour apaiser leurs inquiétudes en termes de santé, de sécurité et de conditions de travail.



# SURVEILLANCE DE LA LGV EST PAR HÉLICOPTÈRE : LA SÉCURITÉ SUR TOUTE LA LIGNE

Faire circuler des trains à 320 km/h exige une vigilance permanente sur l'état de l'infrastructure. Voies, talus, ouvrages d'art ou hydrauliques peuvent subir des dommages avec le temps ou les intempéries. Depuis un hélicoptère, des surveillants travaux scrutent la moindre évolution du terrain.



**Frédéric Ga, surveillant travaux à l'Infrapôle de Pagny-sur-Moselle, embarque chaque trimestre à bord d'un hélicoptère pour une tournée de contrôle peu ordinaire.**

Du kilomètre 207,5 à Meuse TGV jusqu'au kilomètre 301 à Baudrecourt, il inspecte durant quelques heures la LGV Est Européenne qui relie Paris à Strasbourg. Réalisée à basse altitude, cette observation permet de détecter l'apparition éventuelle de désordres occasionnés par des pluies persistantes, des alternances de gel/dégel ou des périodes de sécheresse.

**UN CEIL EXPERT DEPUIS LE CIEL**

Depuis quatre ans, les survols effectués en alternance avec un collègue lui ont permis d'identifier une dizaine de points sensibles. « *L'exercice demande un bon sens de l'observation et une conscience aigüe des risques. Mieux vaut signaler un désordre minime, dont la réalité sera vérifiée par une tournée à pied, que de passer à côté de simples trous de blaireaux qui peuvent créer des affaissements de sol quand ils creusent leurs galeries. C'est la sécurité des circulations qui est en jeu* », rappelle-t-il.

## UN MAILLON CLÉ DE LA CHAÎNE DE SÉCURITÉ

En cas de suspicion, une surveillance renforcée est engagée. « On commence par poser des piquets témoins pour suivre l'évolution de façon hebdomadaire. Le Pôle Régional Ingénierie à Metz analyse la zone, la nature et les causes du désordre, et s'il le faut, le référent patrimoine et le conducteur de travaux peuvent enclencher des travaux. » Au-delà des survols réguliers, certains événements – comme le dépassement de seuils de pluviométrie – peuvent déclencher des tournées exceptionnelles, pour vérifier tout changement dans l'environnement de la ligne à grande vitesse. À 320 km/h, chaque détail compte.

## Son parcours

Entré à la SNCF en 1997 comme agent voie à Paris, il rejoint sa région natale en 2008, à la mise en service de la LGV Est Européenne pour intégrer l'Infrapôle de Pagny-sur-Moselle. Grâce à son expérience terrain et à sa rigueur, il devient surveillant travaux en 2021 après une formation spécifique en travaux publics et le passage des habilitations nécessaires pour travailler sur les ouvrages d'art et les ouvrages en terre. Au quotidien, il peut être amené à réaliser lui-même certains travaux et contrôler les prestations des entreprises extérieures.



Dans le cockpit de l'hélicoptère, le surveillant occupe la position côté voie. Il n'hésite pas à demander un vol stationnaire ou une repasse sur la zone pour prendre des photos plus précises.



# PRINCIPAUX CHANTIERS 2025 EN GRAND EST

## AIGUILLAGE

- 1 Remplacement d'aiguillages en gare d'Altkirch  
Du 06/08/2025 au 26/09/2025 - 4M€
- 2 Remplacement d'aiguillages en gare de Belleville  
Du 07/07/2025 au 08/08/2025 - 4M€
- 3 Remplacement d'aiguillages en gare de Châlons-en-Champagne  
Du 17/03/2025 au 30/05/2025 - 4M€
- 4 Remplacement d'aiguillages en gare de Champigneulle  
Du 14/04/2025 au 13/06/2025 - 3M€
- 5 Remplacement d'aiguillages en gare de Conflans  
Du 15/09/2025 au 07/11/2025 - 9M€
- 6 Remplacement d'aiguillages en gare de Hochfelden  
Du 20/09/2025 au 08/11/2025 - 8M€
- 7 Remplacement d'aiguillages en gare de Lérrouville  
Du 27/01/2025 au 10/10/2025 - 6M€
- 8 Remplacement d'aiguillages en gare de Lumes  
Du 05/05/2025 au 18/07/2025 - 4M€
- 9 Remplacement d'aiguillages en gare de Metz-Sablon  
Du 10/03/2025 au 09/04/2025 - 7M€
- 10 Remplacement d'aiguillages en gare de Soilly et Dormans  
Du 28/04/2025 au 23/05/2025 - 4M€

## CATÉNAIRE / ALIMENTATION ÉLECTRIQUE / SOUS-STATIONS ÉLECTRIQUES

- 11 Electrification de la ligne entre Nogent-sur-Seine et Troyes  
Du 01/01/2025 au 12/12/2025 - chantier cofinancé
- 12 Régénération des équipements électriques à Ebersheim  
Du 24/06/2025 au 26/07/2025 - 1M€
- 13 Régénération Poste de Traction Electrique à Vitry-le-François  
Du 14/04/2025 au 16/05/2025 - 1M€
- 14 Remplacement des armements caténaires entre Bourmont et Merrey  
Du 20/10/2025 au 12/12/2025 - 6M€
- 15 Remplacement des armements caténaires entre Thionville et Bouzonville  
Du 11/08/2025 au 31/10/2025 - 7M€

## DÉVELOPPEMENT

- 16 Modernisation ferroviaire du nœud de Mulhouse  
Du 01/01/2025 au 12/12/2025 - 114M€

## OUVRAGES D'ART ET EN TERRE

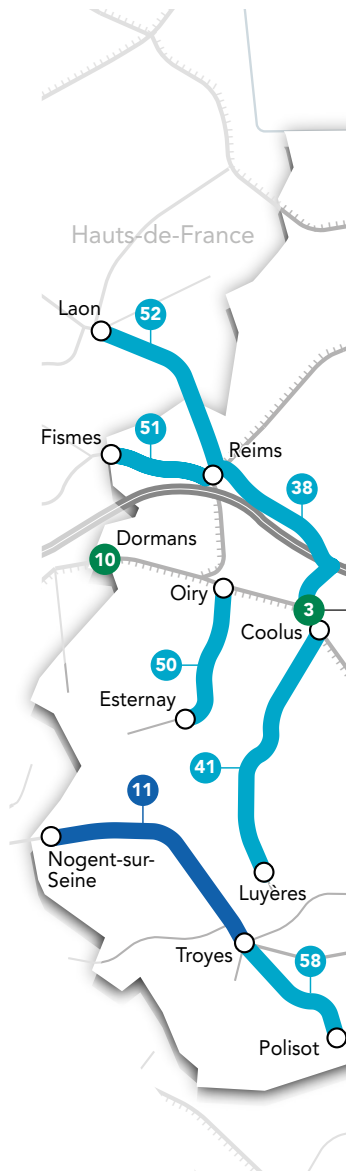
- 17 Création d'un passage sous voie pour modes doux à Metz  
Du 22/09/2025 au 12/12/2025 - chantier cofinancé - 3M€
- 18 Création d'un pont-rail à Saint-Louis  
Du 17/03/2025 au 06/09/2025 - chantier cofinancé - 15M€
- 19 Régénération d'un pont-rail à Terville  
Du 31/03/2025 au 25/04/2025 - 3M€
- 20 Régénération du pont-rail de Metz-Amphithéâtre  
Du 07/07/2025 au 29/08/2025 - 7M€
- 21 Régénération du tunnel de Téterchen  
Du 19/05/2025 au 07/11/2025 - 7M€

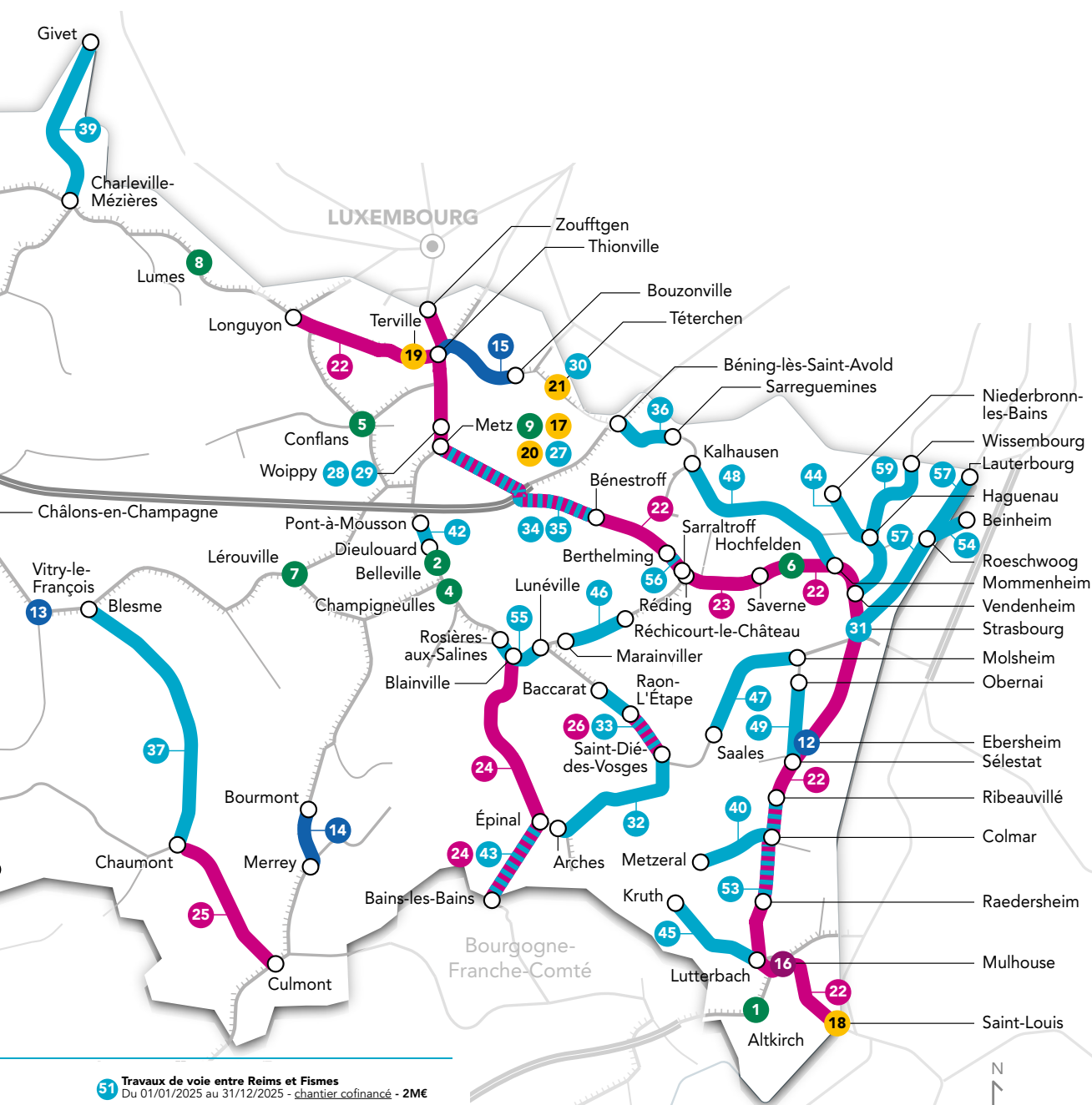
## SIGNALISATION ET TÉLÉCOMMUNICATION FERROVIAIRE

- 22 Corridor européen ETCS niveau 1, Corridor 2 : Axe Longuyon-Bettembourg-Bâle  
Du 01/01/2025 au 31/12/2025 - chantier cofinancé - 210M€
- 23 Modernisation / simplification entre Réding et Saverne  
Du 01/01/2025 au 31/12/2025 - 64M€
- 24 Plan fibre Blainville à Arches  
Du 06/01/2025 au 31/10/2025 - 6M€
- 25 Plan fibre Chaumont à Culmont  
Du 24/03/2025 au 07/11/2025 - 4M€
- 26 Plan fibre Raon l'Etape à Saint-Dié  
Du 13/01/2025 au 27/06/2025 - 2M€

## VOIE

- 27 Raccordement à l'atelier de Metz  
Du 10/02/2025 au 14/11/2025 - chantier cofinancé - 6M€
- 28 Travaux de remplacement des freins de voie au triage de Woippy - Du 21/07/2025 au 14/08/2025 - 5M€
- 29 Travaux de voie au triage de Woippy  
Du 30/06/2025 au 18/07/2025 - 4M€
- 30 Travaux de voie dans le tunnel de Téterchen  
Du 19/05/2025 au 08/11/2025 - 7M€
- 31 Travaux de voie du Port de Strasbourg  
Du 12/08/2025 au 09/11/2025 - chantier cofinancé - 4M€
- 32 Travaux de voie entre Arches et Saint-Dié  
Du 04/08/2025 au 12/12/2025 - chantier cofinancé - 3M€
- 33 Travaux de voie entre Baccarat et Saint-Dié  
Du 03/02/2025 au 04/07/2025 - 9M€
- 34 Travaux de voie entre Bénestroff et Metz  
Du 10/11/2025 au 13/12/2025 - 9M€
- 35 Travaux de voie entre Bénestroff et Metz  
Du 27/01/2025 au 28/03/2025 - 5M€
- 36 Travaux de voie entre Bénéty et Sarreguemines  
Du 29/09/2025 au 28/11/2025 - 8M€
- 37 Travaux de voie entre Blesme et Chaumont  
Du 10/03/2025 au 28/11/2025 - 3M€
- 38 Travaux de voie entre Châlons-en-Champagne et Reims  
Du 03/03/2025 au 11/07/2025 - 19M€
- 39 Travaux de voie entre Charleville et Givet  
Du 26/05/2025 au 29/06/2025 - chantier cofinancé - 7M€
- 40 Travaux de voie entre Colmar et Metzeral  
Du 01/01/2025 au 31/12/2025 - chantier cofinancé - 3M€
- 41 Travaux de voie entre Coolus et Luyères  
Du 17/02/2025 au 27/07/2025 - chantier cofinancé
- 42 Travaux de voie entre Dieulouard et Pont-à-Mousson  
Du 23/06/2025 au 22/08/2025 - 3M€
- 43 Travaux de voie entre Epinal et Bains-les-Bains  
Du 02/06/2025 au 12/09/2025 - chantier cofinancé - 9M€
- 44 Travaux de voie entre Haguenaucourt et Niederbronn-les-Bains  
Du 01/01/2025 au 31/12/2025 - chantier cofinancé - 1M€
- 45 Travaux de voie entre Lutterbach et Kruth  
Du 01/01/2025 au 31/12/2025 - chantier cofinancé - 1M€
- 46 Travaux de voie entre Marainviller et Réchicourt-le-Château  
Du 28/04/2025 au 27/06/2025 - 10,5M€
- 47 Travaux de voie entre Molsheim et Saales  
Du 15/07/2025 au 08/08/2025 - chantier cofinancé - 6M€
- 48 Travaux de voie entre Mommenheim et Kalhausen  
Du 01/01/2025 au 31/12/2025 - chantier cofinancé - 5M€
- 49 Travaux de voie entre Obernai et Sélestat  
Du 01/01/2025 au 31/12/2025 - chantier cofinancé - 2M€
- 50 Travaux de voie entre Oiry et Esternay  
Du 17/02/2025 au 27/07/2025 - chantier cofinancé - 30M€





- 51 Travaux de voie entre Reims et Fismes**  
Du 01/01/2025 au 31/12/2025 - chantier cofinancé - 2M€
- 52 Travaux de voie entre Reims et Laon**  
Du 06/01/2025 au 30/08/2025 - 72M€
- 53 Travaux de voie entre Ribeauvillé et Raedersheim**  
Du 16/06/2025 au 02/08/2025 - 11M€
- 54 Travaux de voie entre Roeschwoog et Beinheim**  
Du 06/01/2025 au 31/01/2025 - chantier cofinancé - 3M€
- 55 Travaux de voie entre Rosières-aux-Salines et Lunéville**  
Du 30/06/2025 au 05/09/2025 - 6M€
- 56 Travaux de voie entre Sarraltroff et Berthelming**  
Du 22/09/2025 au 12/12/2025 - 4M€
- 57 Travaux de voie entre Strasbourg et Lauterbourg**  
Du 10/02/2025 au 29/06/2025 - chantier cofinancé - 12M€
- 58 Travaux de voie**  
Du 01/07/2025 à :
- 59 Travaux de voie**  
Du 01/01/2025 à :

document non contractuel  
réalisation : latitude-cartagène  
**SITUATION JANVIER 2025**



# ETF, UN PARTENAIRE TRÈS MOBILISÉ POUR LA SÉCURITÉ DES CHANTIERS

SNCF Réseau confie à ETF, filiale de Vinci Construction, de nombreux travaux de voies, de caténaires, de génie civil, de signalisation... Très attentives à la sécurité, l'entreprise et SNCF Réseau partagent le même niveau d'exigence, tout en y apportant leurs propres méthodes.

## ETF en bref

Plus de  
**3 000**  
collaborateurs  
dans 7 pays

**130**  
salariés  
en Grand Est  
sur 2 sites (57 et 67)

➔ ETF Grand Est réalise tous types de travaux ferroviaires pour SNCF Réseau, des industriels, les ports alsaciens et lorrains et les tramways des grandes métropoles de l'Est de la France...

➔ ETF dispose de trains-usines pour les opérations de suite rapide en France



**Rodée aux travaux de nuit dans des délais contraints, l'agence ETF Grand Est mise sur une préparation et une coordination fines.** Olivier Meulot, son chef d'agence, prône une préparation commune, la plus en amont possible des chantiers : « *Il est essentiel d'ajuster les capacités aux travaux à réaliser pour assurer la qualité en toute sécurité.* »

Toute modification d'organisation ou de planification fait l'objet d'un nouveau briefing avant le redémarrage : « *la pédagogie est la clé* », souligne-t-il. En plus de SECUFER, une formation « maison » de deux jours, dispensée par ETF Academy, est également obligatoire, y compris pour les intérimaires, avant toute intervention en zone ferroviaire.

## UN ENRICHISSEMENT MUTUEL

Chaque entreprise développe ses propres outils, mais toutes les bonnes idées nourrissent une culture commune de la prévention. « *Nous avons adopté le no go\* et les casques bleus\* sur l'ensemble de nos chantiers* », se réjouit Olivier. Même chose pour leur support de briefing en pied de chantier, modifié suite aux directives de SNCF Réseau. Au sein d'ETF, l'amélioration continue passe aussi par des pratiques issues d'autres régions ou divisions : échauffement musculaire en début de poste, meilleure prise en compte du quotidien des salariés. « *Bien dormir, bien manger, être logé à moins de 30 minutes du chantier, cela réduit la fatigue et c'est aussi de la prévention* », insiste le responsable.

SNCF Réseau multiplie les échanges avec ses partenaires travaux : quart d'heure sécurité hebdomadaire, journée annuelle des partenaires, tournées terrain communes, tournages conjoints

de vidéos de sensibilisation... Autant d'occasions de faire progresser la consigne « *vigilants ensemble* », imprimée sur les tenues de chantier !

\* *No go : interdiction temporaire d'intervention en cas de doute sur la sécurité. Le casque bleu équipe les personnes peu habituées aux chantiers.*



# AVEC ALTAMETRIS LES DRONES ONT LE VENT EN POUPE

Pour la surveillance de l'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau s'appuie également sur des inspections par drones et sur des télépilotes formés par sa filiale Altametriss.



## PIONNIERS DES DRONES EN MILIEU INDUSTRIEL

« Le pôle Drone a été créé en 2014 au sein de la Direction de l'Ingénierie de SNCF Réseau pour inspecter des zones inaccessibles ou dangereuses, en complément des inspections à pied », explique Bertrand Cussinet, responsable du pôle Drone chez Altametriss. Pionnier dans l'utilisation civile du drone à des fins de maintenance industrielle, ce pôle est devenu Altametriss, filiale à 100% de SNCF Réseau. Depuis, l'entreprise a développé une expertise sur toute la chaîne de traitement de la donnée (captation, traitement, exploitation et valorisation) pour tous les gestionnaires d'infrastructures. L'entreprise est aussi organisme de formation agréé : « Nous avons formé 250 agents SNCF au télépilotage de drones : des experts métiers, issus de l'ingénierie travaux ou de l'immobilier, de la maintenance des caténaires, des voies ou de la signalisation... Nous les formons dans leur milieu industriel quotidien et assurons leur maintien en compétences dans la durée. Parce qu'un drone de 249 grammes n'est pas un jouet : son utilisation est strictement encadrée pour garantir la sécurité. »

Altametriss met à leur disposition une flotte de drones sur tout le territoire, mais surtout gère toutes les démarches administratives d'autorisation de vol.

## DES YEUX VOLANTS

Chez SNCF Réseau, chaque région dispose désormais de ses propres appareils et de télépilotes prêts à inspecter les installations avant une campagne de maintenance ou après un glissement de terrain, une inondation... « Le drone donne une vision d'ensemble immédiate, un diagnostic pour lancer les travaux au plus vite et rétablir la circulation des trains en cas d'intempérie », explique Bertrand. Complémentaire aux inspections traditionnelles par cheminement d'agents le long des voies, cet outil fournit des données précieuses en toute sécurité. « Un survol de caténaire par drone évite la location d'une machine élévatrice, l'arrêt de la circulation et le travail en hauteur d'un agent. En une image, le problème peut être identifié, grâce à des angles de vue souvent inaccessibles à l'œil nu. » Avec ces yeux volants, la maintenance corrective et saisonnière gagnent aussi en productivité et en sécurité.

## Une compétence qui décolle

**135**  
télépilotes de drones en activité chez SNCF, dont 18 en Grand Est

**105**  
drones en service, dont 20 en Grand Est

**1300**  
demandes de vols en 2024, contre 600 en 2022

## 5 atouts de haut vol



**Maîtrise des risques**



**Sécurité des agents**



**Performance et rapidité des inspections**



**Gain de temps de travaux**



**Régularité du trafic**

# LA SÛRETÉ FERROVIAIRE EN PREMIÈRE LIGNE

Présents dans les gares, les trains et sur le réseau ferré national, les agents de la Sûreté ferroviaire veillent, 24h/24 et 7j/7, à la sécurité de millions de voyageurs, des personnels et des installations. Sandra Eustache, de la Direction Zone Sûreté Est, détaille des missions indispensables entre prévention, protection et intervention.

**Dans le Grand Est et en Bourgogne-Franche Comté, 210 agents répartis sur 14 sites assurent un maillage resserré du territoire.**

Leurs missions : garantir la tranquillité des voyageurs, mais aussi intervenir face aux actes de malveillance, dont le spectre va de l'incivilité jusqu'à la menace terroriste. Assermentés et armés, les agents privilégient le dialogue et la désescalade, avec une bonne dose de pédagogie. « *Quand on porte la tenue et la visibilité de la Sûreté ferroviaire, on incarne une certaine relation client* », souligne Sandra. « *Notre ligne de conduite : du discernement et pas de stigmatisation. Depuis que nous sommes équipés de caméras piétons, les tensions retombent plus vite* », se réjouit-elle.

## UNE VIGILANCE DE TOUS LES INSTANTS

Reliés en temps réel aux flux d'alertes, de signalements, de crises et au PC National Sûreté qui recueille les appels internes et externes (le 3117), les agents se déploient pour assurer la tranquillité et procéder, si nécessaire, à des interpellations et des verbalisations. Ils sont aussi chargés de protéger des chantiers de nuit, d'éviter des vols de câbles électriques ou des dégradations d'installations ferroviaires. « *En mars, 3 vols de câbles entre Mulhouse et Colmar ont mobilisé nos équipes opérationnelles et télépilotes de drones durant 10 jours. Un seul mètre de câble arraché suffit à désorganiser la signalisation et perturber le trafic* », alerte Sandra. Même chose avec les bagages délaissés. « *À Strasbourg, l'agent et son chien interviennent en moins de 15 minutes, mais l'appel à un démineur prend en moyenne 55 minutes pour lever le doute.* »

## ANTICIPER LES ÉVÉNEMENTS « PERTURBATEURS »

Une part significative de l'activité de la Sûreté ferroviaire repose sur l'anticipation des événements connus ou prévisibles. En Grand Est, les marchés de Noël, les festivals, mais aussi une étape du Tour de France près de voies requièrent des déploiements supplémentaires. « *Avant les JO, les passages de la flamme sur des ponts ferroviaires nous a largement mobilisés. Les grands départs en vacances sont également anticipés, pour orienter les flux de voyageurs et assurer leur sécurité.* » Pour garantir le continuum de sécurité, une coordination forte avec les préfetures, la Gendarmerie, la Police, les Douanes est indispensable et orchestrée lors de réunions régulières.

Une expertise unique, qui combine les compétences de professionnels de la Sûreté et la connaissance fine du milieu ferroviaire. Pour la sécurité de tous.

**La Sûreté ferroviaire, engagée auprès des clients du réseau ferroviaire et déployée sur l'ensemble du territoire français.**

Sur le périmètre Grand Est, la Direction de la Zone Sûreté Est est assurée par Nathalie Darmendrail, interlocutrice des forces régaliennes (Préfet délégué Zone Défense, Directeurs Zonaux de la Police Nationale, de la Gendarmerie et des CRS). Elle assure une relation très régulière avec les forces de sécurité intérieure, en anticipation des événements sûreté susceptibles de perturber les circulations ferroviaires et mobilise des forces opérationnelles pour intervenir en toute sécurité. Partenariat, écoute clients et agilité opérationnelle au service du ferroviaire.

## Chiffres clés Zone Défense Est

210 agents  
assermentés  
et armés dont  
12% de femmes

5 télépilotes  
de drones





**Travaux sur les voies : une fois que le courant est coupé, l'agent installe des équipements de sécurité pour éviter tout risque électrique pendant les travaux.**



**AU PASSAGE À NIVEAU,  
QUAND LE FEU ROUGE  
CLIGNOTE, S'ARRÊTER  
C'EST FAIRE QUE  
LA VIE CONTINUE.**

Chaque semaine en France, un accident mortel a pour origine un comportement à risque. Informations et conseils sur [prevention-ferroviaire.fr](http://prevention-ferroviaire.fr)

**#RestonsVigilants**

SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE **VIVRE,  
ENSEMBLE**



Direction territoriale  
SNCF Réseau  
Grand Est  
15 rue des Fracs-Bourgeois  
67000 STRASBOURG