

Programme final (détailé)  
Conférence de lancement TreSPAD  
Mercredi 10 juin 2026  
UIC, Paris



---

**08h00 – 08h45 Accueil des participants / Enregistrement**

**09h00 – 09h15 Ouverture de la conférence**

- **UIC**
- **Dr Ann Mills**, Directrice adjointe Systèmes, Sécurité et Santé au RSSB, Grande-Bretagne ; Présidente du réseau UIC TreSP et Vice-présidente de la Plateforme Sécurité de l'UIC
- **Vidéo TRESPAD**

---

**09h15 – 10h20**

**PRÉVENTION DES INTRUSIONS – SESSION 1 – Table ronde SNCF, France - 65 min**

**PICTH** : « Sur le réseau ferré national, 13 000 intrusions / an sont en moyenne signalées par l'ensemble des salariés des SA SNCF. C'est une source de données précieuse, obtenues grâce à une organisation, des outils et une animation spécifique au sein de la direction de la sûreté. Comment analyser ce grand nombre de données et agir le plus efficacement possible sur le risque ? Comment mieux appréhender ces comportements pour mieux agir ? Tels sont les défis que nous relevons pour réduire le risque que représentent les intrusions et contribuer à une exploitation performante du réseau. »

**Une table ronde animée par Damien Pallant – 55 min**

**Introduction par Damien Pallant, directeur général adjoint sécurité SNCF Réseau**

*Accueil, rappel de la stratégie sécurité de SNCF Réseau, distinction à faire entre suicide et accident en ligne. Des innovations qui limitent les intrusions et donc **réduisent le risque de passage à l'acte suicidaire.***

1. **SIGNALER L'INTRUSION** : Le signalement par tous BDD / CEZAR : organiser la remontée d'information

- **Thierry BOREL, responsable exploitation des données, Direction Sûreté, Groupe SNCF**

## **2. TRAITER ET ANALYSER LA DONNEE INTRUSIONS**

- Méthodologie d'Analyse du risque
- Apport de la géomatique permettant d'identifier les zones, les hotspots, etc.
- Exemple avec la sécurisation des installations lors des Jeux Olympiques de 2024 au bénéfice de la satisfaction client (anticipation, gestion en temps réel et héritage) avec zoom sur l'assouplissement des règles liées à l'alerte radio pour réduire l'effet boule de neige/ réussite et impact positif sur la régularité.

- **Stéphane Lartisan, Référent national intrusions – Direction Générale Sécurité SNCF Réseau**

## **3. PROPOSER DES MESURES ADAPTEES :**

- Comprendre le comportement et innover sur les solutions - Présentation de l'étude en cours visant à identifier de nouvelles solutions et à mieux comprendre les apports des sciences cognitives (retours d'expérience de la phase 1 et lancement de la phase 2).

- **Dr. Elise Grison, Cheffe de projet Cognition humaine, SNCF – Direction Technologies, Innovation et Projets – Groupe SNCF**

- Prévenir : un travail quasi quotidien en matière de lutte contre les intrusions, retour sur plusieurs années d'actions de prévention : enseignements tirés des campagnes depuis « 2h38 », rôle collectif des actions en milieu scolaire et sensibilisation par les pairs, avec le témoignage d'un proche d'une victime décédée après avoir joué sur les emprises ferroviaires.

- **Julie Pla, Responsable du pôle communication sociétale et image de marque, Direction générale communication, SNCF Réseau**

**Questions-réponses (modéré par Ann Mills) : 10 min**

---

**10h20 – 10h50 Pause-café**

**Exposition**

---

10h50 – 12h00

## PRÉVENTION DES INTRUSIONS – SESSION 2 (modéré par Ann Mills) – 70 min

- **Tom Hyatt, Expert principal Facteurs humains, RSSB, Grande-Bretagne**  
*« Définir les exigences en matière de signalisation contre les intrusions » – 20 min*

*Les intrusions sur le réseau principal britannique demeurent un enjeu majeur de sécurité et d'exploitation, avec 19 décès en 2024-2025 contre 10 en 2023-2024. Des enquêtes de coroner menées après deux électrocutions sur rails conducteurs en 2020 ont mis en évidence de graves insuffisances dans la signalisation existante. Des enquêtes antérieures ont également montré un manque de standardisation dans la conception, l'implantation et le message des panneaux. Le groupe de pilotage TreSP, avec le soutien du Passenger Operator Safety Forum, a donc mandaté ce projet afin d'élaborer des recommandations normalisées, fondées sur les usages et les preuves scientifiques. Une approche de conception centrée sur l'utilisateur a permis de développer, tester et affiner des panneaux standards, accompagnés de recommandations pour leur implantation en gare et aux passages à niveau. Depuis la publication du rapport final (février 2026), RSSB accompagne plusieurs entreprises ferroviaires dans leur déploiement.*

- **Pavĺina Skladana, Chercheuse, Centre de Recherche des Transports (CDV), République tchèque : « Collision personne-train et quasi-accidents : le point de vue des conducteurs » – 20 min**

*Cette communication présente les résultats préliminaires du projet **SOS**, visant à décrire la problématique des intrusions et collisions personne-train, notamment leur impact sur la santé mentale et physique des conducteurs. L'objectif principal est d'identifier les stratégies de gestion mises en place par les conducteurs face au phénomène « personne sous le train » et de déterminer les facteurs influençant l'intensité de l'impact psychique et physique. Des entretiens approfondis seront menés auprès de conducteurs ayant vécu un PUT, ainsi que d'un groupe de comparaison exposé uniquement à des quasi-accidents. Un dépistage des symptômes de stress post-traumatique et un questionnaire de personnalité (NEO) seront également utilisés.*

- **Dr Danijela Barić, Professeure, Université de Zagreb, Faculté des sciences du transport et du trafic, Croatie « Regards croisés sur les intrusions ferroviaires » – 20 min**

*Conducteurs, gestionnaires d'infrastructure et intrus. Cette étude analyse la perception des intrusions ferroviaires par les conducteurs, les gestionnaires d'infrastructures et les intrus eux-mêmes, à travers une méthodologie mixte. Les entretiens et enquêtes auprès des conducteurs mettent en lumière leurs*

*expériences et leur perception des risques.*

*Les entretiens d'experts et l'analyse des politiques de sécurité permettent de comprendre les stratégies de planification, de prévention et d'exploitation mises en œuvre par les gestionnaires.*

*Enfin, les enquêtes et observations de terrain sur des sites connus pour les intrusions apportent un éclairage sur les comportements et motivations des piétons. L'intégration de ces points de vue contribue à une compréhension globale du phénomène et au développement de mesures de sécurité plus efficaces.*

### **Questions-réponses : 10 min**

---

**12h00 – 13h10**

#### **PRÉVENTION DES INTRUSIONS – SESSION 3 (modéré par Ann Mills) – 70 min**

- **Louise Mc Nally, Experte principale Prévention suicide et intrusions, Network Rail, Grande-Bretagne : « Approche stratégique intersectorielle de la vidéosurveillance en Grande-Bretagne » – 20 min**

*La nouvelle stratégie nationale de vidéosurveillance vise à définir un système plus connecté et intelligent, apportant des bénéfices tangibles aux voyageurs, au public, au personnel et aux parties prenantes.*

*Face aux systèmes hérités, à une gouvernance fragmentée et à un déploiement hétérogène, cette stratégie propose une trajectoire unifiée, capitalisant sur les progrès existants et alignant l'ensemble du secteur ferroviaire britannique.*

*Elle constitue un cadre de référence commun pour guider les investissements, le choix des technologies, la coopération inter-organisations et la coordination des déploiements, renouvellements et modernisations actuels et futurs.*

- **Ruben Peña Bolívar, Directeur exécutif et le Dr. Katrina Smart, scientifique, ENSCO, USA: « Utilisation des données GPS cellulaires pour la détection des intrusions, points noirs (hotspots)» – 20 min**

*L'intrusion ferroviaire est la première cause de décès liés au rail aux États-Unis. Cette présentation décrit une approche scalable permettant d'identifier les points chauds d'intrusion à partir de données GPS cellulaires anonymisées.*

*ENSCO a analysé plus de 1,1 million de points de localisation issus de plus de 41 000 appareils mobiles afin d'identifier des zones d'activité piétonne inhabituelle à proximité des infrastructures ferroviaires.*

*La méthode combine géorepérage et techniques d'apprentissage automatique pour détecter des schémas de déplacement atypiques. Une approche spatiale par grille et une analyse temporelle permettent de signaler des lieux et périodes à risque, tout en intégrant des données d'occupation du sol pour réduire les faux positifs.*

*Les résultats démontrent la capacité du système à mettre en évidence des activités*

*récurrentes et fortement irrégulières, soutenant ainsi des actions de sécurité ciblées et le suivi à long terme.*

- **Jodi Godfrey, Senior Research Associate, Center for Urban Transportation Research, Université de Floride du Sud, USA: « *Au-delà de la voie : une approche systémique de la prévention des intrusions et du suicide à l'ère de l'IA et de la connectivité* » – 20 min**

*S'appuyant sur un rapport publié dans le cadre du programme de normalisation de la Federal Transit Administration américaine, cette présentation synthétise les pratiques issues de 11 études de cas de réseaux de transport ferroviaire urbain aux États-Unis. Elle analyse les facteurs de risque et motivations associés aux intrusions et aux suicides, et met en lumière des stratégies éprouvées pour réduire blessures et décès.*

*L'exposé abordera le rôle de la coopération intersectorielle, ainsi que l'apport croissant des technologies avancées : analyse vidéo basée sur l'IA, caméras et capteurs connectés, systèmes de détection d'obstacles et outils de communication V2X. Les participants repartiront avec des enseignements opérationnels et une approche systémique et évolutive, combinant conception centrée sur l'humain et technologies de nouvelle génération, pour améliorer la sécurité ferroviaire.*

**Questions-réponses : 10 min**

---

**13h10 – 14h20 Déjeuner**

**Exposition**

---

**14h20 – 15h20**

**PRÉVENTION DU SUICIDE – SESSION 1 - TABLE RONDE – 60 min**

- **Dr. Ann Mills, Président du groupe TresSP-Network de l'UIC fera une brève introduction des sessions de l'après-midi sur la prévention du suicide**

**Table ronde modérée par Caroline Chantrel – 45 minutes :**

*Cette table ronde propose une approche transdisciplinaire combinant expertise psychiatrique et vécu personnel. Modérée par Papageno, elle vise à favoriser une meilleure compréhension des crises suicidaires et des enjeux associés.*

*L'objectif est d'aider l'auditoire à mieux comprendre pourquoi et comment agir en prévention*

- **Caroline Chantrel, Consultante – Prévention du suicide dans l'espace public ; Représentante de PAPAGENO, France « Du risque à la prévention : deux regards sur la crise suicidaire »**

- **Dr Liova Yon, Psychiatre, Médecin coordonnateur du 3114 Paris : qu'est-ce que le suicide, la crise suicidaire, etc. (angle médical) et Olivier Hugé, Survivant d'une tentative de suicide – pilote d'hélicoptère – a vécu une crise suicidaire et un passage à l'acte (angle humain).**
- **Igor Thonnellier, Responsable national Accidents, Situations d'urgence et Attentats, et officier de liaison COD/Ministère, SNCF Réseau.**

*Accidents de personnes, chiffres et impacts sur la production SNCF. Focus sur la prévention des accidents de personne et la façon dont SNCF Réseau met tout en œuvre pour éviter la résurgence d'un acte / prévention et collaboration avec les partenaires externes et les acteurs de la santé publique :*

- Un établissement de santé mentale en Isère avec un partenariat qui se concrétisera en septembre entre la Direction Régionale Auvergne Rhône-Alpes et l'Établissement de santé à l'occasion de la journée internationale de prévention du suicide
- France Victimes pour empêcher la résurgence de l'acte (présentation du partenariat et de l'assistance psychologique)
- Les Cellule d'urgence médico-psychologique (CUMP) (rôle dans le cadre d'accident collectif – prise en charge immédiate et opérationnelle)
- La Cellule coopération opérationnelles (CCOOP) /les forces de l'ordre

**Questions-réponses (modéré par Ann Mills) : 10 min**

---

**15h20 – 15h50 Pause-café**

**Exposition**

---

**15h50 – 17h20**

**PRÉVENTION DU SUICIDE – SESSION 2 (modéré par Ann Mills) – 90 min**

- **Johan Fredin-Knutzén, psychologue, Karolinska Institutet, National Centre for Suicide Research and Prevention (NASP) = Centre national de recherche et de prévention du suicide (NASP), laboratoire sur le suicide et la santé mentale, et Dr. Helena Radbo, conseillère principale en sécurité ferroviaire, Trafikverket, Suède : « *Concevoir des chemins de fer plus sûrs : comment les infrastructures et la technologie contribuent à réduire le nombre de suicides en Suède* » 20 min**

*Les suicides ferroviaires font souvent l'objet de mythes tenaces, tels que l'idée qu'il n'y a rien à faire si une personne est déterminée, que les mesures techniques sont inutiles car*

*les gens trouveront simplement un autre moyen, que les suicides surviennent de manière aléatoire et ne peuvent être anticipés, que la responsabilité incombe uniquement au secteur de la santé, ou encore que les mesures préventives sont trop coûteuses pour se justifier. Ces hypothèses ne correspondent ni aux connaissances modernes ni à notre expérience pratique.*

*Les crises suicidaires sont souvent brèves, marquées par une profonde ambivalence, évoluent rapidement et se caractérisent par des délais de décision très courts. Une prévention efficace du suicide nécessite donc une approche de sécurité systémique couvrant l'ensemble de l'environnement ferroviaire, plutôt que de s'en remettre à un seul acteur – par exemple, les services de santé – ou d'espérer une « solution miracle ». Restreindre l'accès aux moyens hautement létaux est un moyen éprouvé de sauver des vies en protégeant les personnes dans leurs moments les plus vulnérables. Les infrastructures jouent un rôle crucial dans une stratégie nationale. Elle a un effet préventif en soi et renforce les autres mesures de sécurité et de soutien mises en place dans la société.*

*L'expérience internationale montre qu'il est possible de réduire le nombre de suicides ferroviaires. Les Pays-Bas et la Suède ont obtenu des baisses durables grâce à un travail coordonné dans les domaines des infrastructures, de la technologie et de l'exploitation, démontrant ainsi que la prévention est à la fois possible et efficace. Cette présentation partage les enseignements pratiques tirés de l'expérience suédoise, notamment les résultats d'études sur les clôtures au milieu des voies, les clôtures longitudinales et la détection par vidéosurveillance assistée par l'IA.*

*Ces mesures restreignent l'accès, allongent le délai avant une tentative et améliorent la détection et l'intervention. Ensemble, elles contribuent à créer un système ferroviaire plus sûr sans affecter les performances opérationnelles ni générer de coûts disproportionnés.*

*Enfin, l'exposé relie ces mesures à l'engagement plus large de l'Administration suédoise des transports : la prévention du suicide est un élément central de la Vision Zéro de la Suède. D'ici 2030, la Suède vise à réduire de moitié le nombre de décès et de suicides sur le réseau ferroviaire. Atteindre cet objectif nécessitera de l'ingénierie, de la collaboration, de la recherche et une approche pragmatique axée sur ce qui fonctionne réellement.*

- **Danielle Berglund, Doctorante, National Centre for Suicide Research and Prevention (NASP) = Centre national de recherche et de prévention du suicide (NASP), Karolinska Institutet, Suède : « Effets de l'éclairage artificiel bleu et son rôle dans la prévention du suicide » – 20 min**

*Les suicides ferroviaires constituent un enjeu mondial aux répercussions sociales et économiques importantes. Bien que les façades de quais soient très efficaces, leur déploiement est souvent limité par des contraintes de coût et de faisabilité, d'où la nécessité de solutions alternatives.*

*Les luminaires à LED bleue (B-LED) ont été associés à une baisse des suicides ferroviaires, mais les preuves scientifiques restent limitées et les mécanismes sous-jacents mal compris. L'intérêt pour leur mise en œuvre pratique croît néanmoins.*

*Pour répondre à cette problématique, trois études sont menées en laboratoire et en conditions réelles afin d'analyser les effets psychologiques, émotionnels et comportementaux des B-LED et d'identifier les mécanismes potentiels de réduction du risque suicidaire. La présentation portera sur le projet et ses premiers résultats.*

- **Bart Hoogcarspel, spécialiste des données, service Sécurité – Politiques et données, PRORAIL, Pays-Bas : « *Modèle global expliquant le nombre d'événements suicidaires à chaque passage à niveau du réseau ferroviaire néerlandais* » – 20 min**

*Cette présentation expose les travaux visant à identifier les principaux facteurs influençant le nombre de suicides aux passages à niveau.*

*Les facteurs locaux augmentant la « pression suicidaire » identifiés sont : taille de la population locale, taux régional de suicide, nombre de trains circulants, taille et distance des établissements de santé mentale. Les facteurs de réduction du risque abordés sont : visibilité des personnes (éclairage, suppression des zones de dissimulation, caméras) et restriction de l'accès (clôtures, dispositifs anti-intrusion, suppression du passage à niveau). La connaissance locale d'un site utilisé pour des suicides ou la médiatisation d'un événement suicidaire ne font pas encore partie de l'évaluation.*

*Ce modèle vise à identifier les évolutions du risque suicidaire par site afin de permettre la mise en œuvre de mesures préventives renforcées.*

- **Leonie Bosselaar, Conseillère en prévention du suicide, et Danielle van der Ziel, Conseillère en communication ; Nederlandse Spoorwegen, Chemins de fer Néerlandais : NS, et Marjolein SNEL, Responsable de programme et conseillère en matière de prévention du suicide, pôle Sécurité à ProRail, Pays-Bas : « *Influencer la société par des campagnes de communication* » – 20 min**

*Cette présentation décrit deux campagnes publiques distinctes menées aux Pays-Bas, chacune contribuant différemment à la prévention du suicide.*

*La campagne **Stel je Voor** est une initiative nationale de sensibilisation à la solitude, incitant à veiller les uns sur les autres, avec une forte visibilité en gare afin de promouvoir le lien social et la détection précoce de la détresse.*

*La seconde campagne, prévue pour octobre 2026, traite de l'impact des suicides ferroviaires sur le personnel et est développée en partenariat avec la ligne nationale de prévention du suicide **113**. Elle s'appuie sur des témoignages personnels d'agents ferroviaires et de jeunes adultes ayant une expérience vécue, et respecte les lignes directrices relatives aux médias responsables.*

*La campagne combine un film central, des contenus en ligne et des plateformes orientées jeunesse comme **TikTok** afin d'en accroître la portée et l'engagement. Ces deux approches complémentaires illustrent comment des stratégies de communication ciblées peuvent soutenir les publics vulnérables et s'inscrire dans une approche globale et multicouche de prévention du suicide.*

Questions-réponses : 10 min

---

17h20 -17h40

- Conclusions par Dr. Ann Mills
- 

17h40 -17h50

- Informations pratiques (dîner, visites techniques) : Isabelle Fonverne, UIC

18:00      Fin de la journée TreSPAD

18:20      Promenade ensemble vers la Seine

19:00      Balade sur la Seine

19:30      Dîner officiel (buffet) près de la Seine et de l'UIC

Dress code : chic décontracté, chaussures confortables, un parapluie au cas où...

Parallèlement à la conférence, nous organiserons une expo réunissant des leaders du secteur, tels que le Groupe SNCF (France), Wavetrain (Norvège), Imotion Analytics (Espagne), Hitachi (France), IDS (Italie), Schweizer Electronic (France), Zöllner GmbH (Allemagne), Gmundener Fertigteile-Bodan (Autriche), East Japan Railway Company (Japon, bureau de Paris), IHI Corporation (Japon), Sankosha Co. Ltd (Japon) et Universal Signalling (Royaume-Uni). Ces entreprises soutiennent généreusement les événements et présenteront leurs solutions innovantes sur place pendant les conférences.

Gold



France



Norway



WE ARE EXPERTS IN ARTIFICIAL VISION

Spain

Silver



Germany

HITACHI

France



INGEGNERIA DEI SISTEMI

Italy

SCHWEIZER ELECTRONIC

France

Bronze



LEVEL • CROSSING • SYSTEMS

Austria



United Kingdom



Japan

IHI

Japan



Japan