news tank mobilités

L'abonnement à News Tank Mobilités est payant, merci de respecter la propriété intellectuelle et de ne pas transférer cet article sans autorisation préalable de News Tank Mobilités.

# Ferroviaire : « Le Cerib nous apportera la compétence du béton » (Franck Poisson, Eurailtest)

News Tank Mobilités -
Paris - Interview n°259376 - Publié le 22/07/2022 à 15:00

Franck Poisson - © D.R.

« L'objet du partenariat avec le Cerib (Centre d'études et de recherches de l'industrie du béton) est de compléter les essais de réaction du LEM (Laboratoire essais et mesures de la RATP) par des moyens d'essais de résistance. Par ailleurs, nous ne disposions pas de laboratoire compétent sur la réaction et la résistance au feu des matériaux, dont le béton. Or il était important de disposer de cette expertise, car de nombreux ouvrages ferroviaires sont construits en béton, notamment les ponts mais surtout les tunnels où le feu constitue un risque majeur. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes associés au Cerib qui nous apportera cette compétence », déclare Franck Poisson, administrateur d'Eurailtest, à News Tank le 22/07/2022.

« Nous nous situons surtout en amont avec des essais de mise au point sur de nouveaux produits ou équipement jusqu'à des essais d'homologation de trains. Nous pouvons éventuellement être amenés à faire des essais pour tester le changement d'une règle de maintenance au cours de la vie du train. En phase de démantèlement, nous menons aussi des essais pour détecter la présence d'amiante dans les locomotives. Nous couvrons donc un large spectre. Notre particularité est de proposer un guichet unique. »

Franck Poisson détaille à News Tank l'activité d'Eurailtest et le partenariat avec le Cerib, signé le 30/06/2022, destiné à mettre en place un guichet unique pour proposer des expertises incendie dans le ferroviaire.

## En quoi consiste l'activité d'Eurailtest ?

Eurailtest est un GIE (Groupement d'intérêt économique) créé par SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et la RATP. Son objectif est de commercialiser les prestations d'essais de ces trois acteurs. La RATP et la SNCF ont toujours disposé de moyens et de centres d'essais importants. Au début des années 2000, ils se sont demandés comment rentabiliser ces moyens d'essais internes afin de les proposer aux entreprises extérieures aux groupes. Il s'agit notamment de constructeurs ferroviaires, de fournisseurs d'équipements… c'est-à-dire toutes les entreprises qui ont besoin d'essais ferroviaires. En revanche, Eurailtest ne propose pas de prestations de maintenance.

## Quels types d'essais réalisez-vous ?

Nous nous situons surtout en amont avec des essais de mise au point sur de nouveaux produits ou équipement jusqu'à des essais d'homologation de trains. Nous

« Notre particularité est de proposer un guichet unique »

pouvons éventuellement être amenés à faire des essais pour tester le changement d'une règle de maintenance au cours de la vie du train. En phase de démantèlement, nous menons aussi des essais pour détecter la présence d'amiante dans les locomotives. Nous couvrons donc un large spectre. Notre particularité est de proposer un guichet unique. Nous coordonnons les différents essais commandés par nos clients. Ces derniers ont des besoins très spécifiques.

## L'objet de votre partenariat avec le Cerib est de mettre en place un guichet unique pour proposer des expertises incendie dans le ferroviaire. Pouvez-vous détailler ce partenariat ?

Pour les essais incendie, nous orientons nos clients vers le Laboratoire essais et mesures (LEM) de la RATP. Il y a quelques années, les moyens d'essais feu étaient répartis entre l'Agence d'essai ferroviaire (AEF), SNCF Voyageurs et le LEM. Pour des raisons d'optimisation, tous les moyens ont été concentrés au LEM. Ce dernier réalise des essais de réaction au feu. Dans un train, tout doit résister au feu selon des normes bien précises. Un fournisseur de câbles électriques à l'intérieur des trains, par exemple, s'adressera à Eurailtest afin que le LEM certifie les câbles et s'assure de leur conformité à la réglementation.

Une fois que le train est construit, d'autres risques se présentent : proximité des éléments, présence d'oxygène favorisant le feu… Durant la vie du train, au-delà de la réaction au feu, il faut tester la résistance au feu. Par exemple combien de temps le tissu des sièges résiste au feu.

« Monter en compétence et proposer de nouvelles prestations »

L'objet du partenariat est de compléter les essais de réaction du LEM par des moyens d'essais de résistance. Par ailleurs, nous ne disposions pas de laboratoire compétent sur la réaction et la résistance au feu des matériaux, dont le béton. Or il était important de disposer de cette expertise, car de nombreux ouvrages ferroviaires sont construits en béton, notamment les ponts mais surtout les tunnels où le feu constitue un risque majeur. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes associés au Cerib qui nous apportera cette compétence : incendies dans les tunnels, exercices d'évacuation, cheminement des fumées… Le Cerib a également la capacité de passer de la simulation aux essais grandeur nature en générant par exemple de la fumée dans un tunnel pour observer ce qu'il se passe. Nous pourrons ainsi monter en compétence et proposer de nouvelles prestations.

## Le métier a-t-il évolué ces dernières années, notamment dans le contexte de la régénération et de la modernisation du réseau ferroviaire ?

La réglementation sur la partie feu évolue régulièrement, environ tous les quatre à cinq ans. Pendant longtemps, dans les essais de réaction au feu, nous avons testé les produits seuls. Par exemple, nous testions les pelliculages avant qu'ils ne soient appliqués sur les trains. Désormais, la réglementation impose de tester les pelliculages en les apposant sur une plaque comparable à la structure du train. De même, nous devons tester des ensembles complets (parois murales, assises de siège…). Ces évolutions ont eu des impacts importants pour les fournisseurs qui ont dû communiquer entre eux sur leurs produits.

Nous constatons également une professionnalisation dans le domaine de l'incendie. Jusqu'à présent, les spécialistes du feu étaient souvent d'anciens pompiers formés à la défense contre les incendies. Nous observons de plus en plus l'arrivée d'ingénieurs spécialisés qui travaillent davantage sur la réaction et la résistance au feu en amont. Ils ont une approche matériaux, équipements, conception en amont, permettant de prévenir les incendies.

## Le développement de trains à hydrogène, élément hautement inflammable, a-t-il un impact sur l'évolution de vos métiers ?

Nous travaillons déjà sur l'hydrogène. Il s'agit de comprendre comment l'hydrogène peut s'enflammer, à proximité de quel autre équipement… Mais il n'y a pas que le sujet du feu. On retrouve aussi des conséquences mécaniques comme par exemple le comportement dynamique des trains équipés de nombreux réservoirs en toiture. Nous y répondons par des essais mécaniques et de la simulation.

Franck POISSON

Administrateur @ Eurailtest

### Parcours

| | |
|---|---|
| Depuis mars 2020 | Eurailtest<br>Administrateur |
| Octobre 2016 - mars 2020 | SNCF Voyageurs<br>Directeur technique de l'Agence d'essai ferroviaire |
| 1999 - 2016 | SNCF<br>Expert acoustique et expert de la sécurité des systèmes ferroviaires au sein de SNCF Innovation & Recherche |

### Établissement & diplôme

| | |
|---|---|
| - | **Université du Maine**<br>Doctorat en acoustique traitement du signal |

Fiche n° 46865, créée le 21/07/2022 à 17:44 - MàJ le 21/07/2022 à 17:53

## Eurailtest

• **Groupement d'intérêt économique spécialisé en essais et ingénierie ferroviaire**
• **Création** : en 1999 par la SNCF et la RATP
• **Mission** : Eurailtest commercialise les prestations d'essais des laboratoires SNCF Mobilités, SNCF Réseau et RATP aux principaux acteurs du secteur ferroviaire, en France et à l'international
• **Siège social** : Paris
• **Effectifs** : 12 salariés
• **Directeur et administrateur** : Franck Poisson
• **Contact :** Ingrid Adélaïde-Beaubrun, responsable marketing & communication
• **Tél. :** 01 44 61 93 20

**Catégorie :** Gare & Rail

Fiche n° 13787, créée le 10/07/2022 à 00:04 - MàJ le 21/07/2022 à 18:10

© News Tank Mobilités - 2022 - **Code de la propriété intellectuelle :** « La contrefaçon (...) est punie de trois ans d'emprisonnement et de 300 000 euros d'amende. Est (...) un délit de contrefaçon toute reproduction, représentation ou diffusion, par quelque moyen que ce soit, d'une oeuvre de l'esprit en violation des droits de l'auteur. »