

# **C.N.H.S.C.T**

## **CONCERNE LA FILIÈRE TRACTION**

**RAPPORT N° 1-2009**

**Du 20 juin 2009**

**Entreprise concernée :**

**SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER**

**Type de rapport : RAPPORT PREVENTIF**

**Présenté par : M. Robert LEROY**

**Objet :**

**Sûreté et sécurité des agents de conduite -  
Conséquence de la conduite en "Equipage  
Agent Seul" (EAS).**

### **DISTRIBUTION**

- Direction Générale du Travail
- Tous les membres du C.N.H.S.C.T., tous les membres des commissions fonctionnelles traction et commercial voyageurs ;
- Direction de la SNCF (ou ses représentants) ;
- Direction de la Traction
- Directions des activités France Voyages et Proximités
- M. Le Gref Med
- Direction Déléguée Relations Sociales - Département Prévention & Santé au Travail
- La C.N.A.M.

Ce rapport préventif s'applique à l'ensemble des agents de conduite.

Depuis la mise en place de l'EAS (1975) sur la Région Parisienne, la Direction SNCF a étendu ce système d'exploitation avec des engins moteurs dont la conception n'est pas adéquate (AGC, 73500...) mais surtout avec des textes réglementaires non adaptés.

De nombreux agents de conduite ont signalé aux CHSCT des problèmes de conception et d'ergonomie des postes de conduite. Ces problèmes décrits ci après, impactent la sûreté et la sécurité des agents.

## **PORTE D'ACCES AU POSTE DE CONDUITE**

Il s'avère que la conception de cette porte pose deux problèmes majeurs :

### **Sécurité du personnel :**

Contrairement aux autres matériels roulants, cette porte est la seule issue pour que l'agent de conduite puisse évacuer son poste. Les fenêtres, de petites tailles, ne permettent pas le passage d'un agent. Le poste de conduite est en « cul de sac ». Cette porte donne directement dans l'espace voyageur.

- ➔ En cas d'incendie, l'ADC devra donc remonter une partie de l'EM,
- ➔ Dans le cas d'un nombre important d'usagers dans le train, la porte peut être bloquée par des bagages. L'ADC se trouve alors prisonnier du poste de conduite malgré la poignée « anti panique » (qui donne le réflexe de pousser et non de tirer) et ne peut donc pas évacuer le poste de conduite en urgence (Dans le cas d'un train se dirigeant vers un obstacle, l'agent de conduite, après avoir commandé le freinage du train, n'a qu'un bref instant pour se mettre à l'abri).
- ➔ De plus, l'accès aux agrès de sécurité, situés sous les sièges voyageurs, sont quasi inaccessibles.

### **Sûreté du personnel :**

La porte dispose d'un dispositif de serrure à clé. Malgré cette serrure, le verrouillage de la porte a démontré son inefficacité. En effet, une poussée forte sur le vantail provoque son ouverture.

- ➔ Dans le cas d'une agression, l'agent de conduite ne peut donc pas se mettre à l'abri.
- ➔ La porte donnant accès direct sur l'espace voyageurs (absence de sas), l'agent de conduite peut être victime d'inhalation de gaz de défense (lacrymogène).
- ➔ Si la porte intermédiaire (cabine de conduite – compartiment usagers) est vitrée et permet un regard sur une partie du compartiment, il est impossible d'avoir une vue d'ensemble et cette vision est bannie en UM.

D'ailleurs cette notion de visibilité par l'ADC est à proscrire puisque celui-ci a obligation d'observer la voie, les caténaires, les signaux, son appareillage en cabine, son train. Ajouter l'observation des voyageurs est contraire à la sécurité des circulations et impose une charge mentale supplémentaire insupportable.

## SIEGE CONDUCTEUR

La conception de ce fauteuil pose un problème d'évacuation du poste de conduite en urgence (cas d'un obstacle sur la voie). Malgré la possibilité de pouvoir faire pivoter facilement le siège, l'agent de conduite ne peut tout de même pas se dégager car ses genoux se trouvent coincés par le pupitre.

Il faut donc un recul longitudinal du siège pour permettre un espace de dégagement suffisant. Or, le levier de déverrouillage longitudinal situé sous le fauteuil n'est pas d'accès facile et n'est pas commode à manœuvrer dans l'urgence.

Alors que les agressions contre le personnel SNCF sont en forte augmentation en 2008, + 6% en province et + 10% en Ile de France (source SNCF), la conception de la porte d'accès au poste de conduite de ce type d'EM ne garantit pas la sûreté des agents.

### **CIRCONSTANCES OU LES TEXTES REGLEMENTAIRES SONT INAPPLICABLES :**

Si l'on se réfère au référentiel traction TT0515 (article E.25-06), comme d'ailleurs à l'IN1671, il est bien stipulé que l'ADC doit pouvoir assurer la protection d'obstacles **ET** la sécurité des voyageurs, cela est rendu impossible particulièrement en double voie.

Aujourd'hui, au vu des textes, l'ADC peut être sujet à condamnation (accident de Chelles du 13 octobre 2003).

En effet, en cas de choc à un PN, avec un véhicule routier par exemple, l'absence de porte d'accès extérieure en cabine contraint l'ADC à sortir obligatoirement par une porte accessible aux usagers qui pourraient être enclins à descendre (quasi accident de Villeneuve-Triage du 20/09/2003). A ce titre, la Direction devait réécrire le mémento en y ajoutant une page 502, à ce jour ce n'est pas fait).

De même, enfermer ces mêmes voyageurs dans les automoteurs comprendrait des risques majeurs pour ces derniers en cas d'incendie.

D'autres situations dégradées sont envisageables et non solubles avec les textes en vigueur.

De même, une consigne spécifique aux ASCT (TRVO144 : prévention du risque de chute des voyageurs depuis un train) précise les tâches d'un agent d'accompagnement en cas de VUT inopinée ou de parcours sur IPCS pour l'information aux voyageurs et leur mise en sécurité.

Cette consigne n'est évidemment pas connue des agents de conduite.

Il en va de même pour la prise en charge des PMR, des groupes..., source également de stress supplémentaire (gestion du temps, des arrêts...) et les ADC n'ont pas de formation. De plus, la manipulation inconsidérée d'une PMR peut avoir des conséquences judiciaires pour un agent sans formation, victime de sa bonne volonté.

## **EN CONCLUSION :**

Conformément aux articles L4121-1, L4121-2, L4121-3 du code du travail, il faut que la S.N.C.F. assume ses responsabilités en assurant la sécurité de son personnel en service.

Les CHSCT demandent donc à la SNCF d'équiper l'ensemble des trains d'au moins un agent d'accompagnement (particularité Région Parisienne) qui, en lien avec ses missions spécifiques, s'assurera que la porte d'accès soit dégagée d'une part, et qui portera assistance à l'ADC en cas de conflit avec des voyageurs d'autre part. De même, cet agent d'accompagnement pourra intervenir en cas d'incident (accident) dans la limite de ses prérogatives, permettant ainsi à l'ADC d'assumer les siennes.

Les gares doivent elles aussi être ré humanisée afin de permettre un contrôle lors de la montée et descente des voyageurs.

S'il survenait un accident ou un incident lié aux problèmes décrits dans ce rapport, la faute inexcusable de l'employeur, donc de la Direction S.N.C.F., serait facilement démontrable parce qu'elle a connaissance des situations décrites et n'a pas prise toutes les mesures de prévention.

Les membres du C.N.H.S.C.T., les membres des commissions fonctionnelles traction et commercial voyageurs, se réservent le droit d'apporter un complément d'information au présent rapport en fonction des nouveaux éléments qui pourraient être portés à leur connaissance.

A Paris le 20 juin 2008