



PASSAGE
INTERDIT
AUX POIDS
LOURDS

MESURES PRISES À LA SUITE DE L'ACCIDENT DU 16 OCTOBRE 2019

Paris, le 12 octobre 2020

EN QUELQUES MOTS...

Le 16 octobre 2019, le train TER n° 840808 de type AGC (Autorail à Grande capacité) entrainé en collision avec le tracteur d'un convoi routier exceptionnel immobilisé au PN 70 à proximité de BOULZICOURT, commune des Ardennes en région Grand-Est. L'agent de conduite seul à bord (EAS) avait été blessé. Le SAR n'ayant pas fonctionné, il avait dû partir seul à la couverture de l'obstacle. Une vague de droits de retraits des ADC et ASCT avait eu lieu dès le lendemain...

LE SUJET

Dans le prolongement de cet événement, l'Entreprise avait déclenché une Table Ronde avec les Organisations Syndicales Représentatives, le 25 octobre 2019. Cette Table Ronde avait pour objectif de présenter les préconisations émises dans le cadre de l'enquête réalisée par la Direction des Audits Sécurité (DAS) et commanditée par le Directeur Général Sécurité du GPF, à la demande des Présidents de SNCF Mobili-

tés et de SNCF Réseau. Le rapport d'enquête avait révélé la non émission du Signal d'Alerte Radio (SAR) enclenché par l'agent de conduite.

LES 5 PISTES DES TRAVAIL QUI AVAIENT ÉTÉ ENVISAGÉES PAR L'ENTREPRISE

1. Renforcement des dispositifs de protection des systèmes d'alerte

Le rapport de la DAS avait rapporté que, bien que le mode de secours radio soit resté opérationnel malgré la collision, la perte de l'alimentation nominale

72 VOLTS pouvait avoir provoqué un court-circuit lors du choc sur l'attelage automatique, et que même si cela n'avait pas d'influence directe sur le circuit d'alimentation électrique du mode secours, cela avait eu pour conséquence finale l'inefficacité de l'alerte radio.

Des travaux d'évolution et de protection du matériel ont déjà été mis en œuvre et se termineront fin février 2022 :

- Application d'une peinture anti-flash et renforcement du capot de coupleur effectués sur l'ensemble des Régio2N et Régiolis.
- Protection de l'alimentation 72V par ajout d'un relais en cabine pour séparer l'alimentation en 72V des autres alimentations. Le SAR serait donc connecté en direct avec les batteries de l'engin.
 - ✓ 699 AGC seront modifiés à terme.
 - ✓ Régio2N : l'étude Bombardier/Sncf est terminée.
Pour les rames restant à livrer, la modification sera intégrée dans la production en usine. Pour celles déjà livrées, elles seront revues, qu'elles soient sous garantie ou pas.
 - ✓ Régiolis : finalisation de l'étude en cours avec Alstom. Le déploiement de la modification aura lieu à partir d'octobre 2020 pour celles livrées et celles à livrer.

Le planning est conforme pour une fin de modification en octobre 2022.



2. « Passage au crible » des mesures applicables par le conducteur en cas d'accident :

- Réflexion sur l'intégration d'un système qui lors de la détection d'un choc enverra une alerte radio automatiquement au régulateur sans intervention de l'Agent de Conduite. Il s'agira d'une application sur smartphone ou tablette utilisant la fonction accéléromètre. Le sujet d'un support fixe en cabine est à l'étude.
- Évolution de la fonction « Arrêt d'urgence » des téléphones portables des lignes équipées GSM-GFU (non équipées RST) avec mise en conformité de la réglementation conducteur associée (E31.02 du RCL TT 00515).
- Étude sur la mise en place d'un geste réflexe - gestuelle d'urgence en cas de risque de collision
Fin novembre 2019, une note de cadrage a été rédigée pour la mise en œuvre de cette étude.
La gestuelle retenue est la suivante : BP-URG (bouton poussoir d'urgence), SAR (Signal d'alerte radio), SAL (signal d'alerte lumineux) dès perception du risque de collision, complété par sifflet et/ou « Baisser Panto » en fonction de la situation.

En clair, la Direction de la Traction remet en cause la hiérarchisation des gestes d'urgence à mettre en œuvre par les agents de conduite en plaçant l'action de siffler en dernière action à prioriser.

L'UNSA-Ferroviaire s'est vivement opposée à cette solution car il faut laisser l'initiative aux ADC de mettre en œuvre les actions en fonction de la situation. Ainsi, sur un accident impliquant un véhicule et des personnes, l'Agent de Conduite privilégiera certainement le sifflet à toutes autres mesures d'urgence. La vie des personnes reste

prioritaire. De plus, la non émission de l'alerte radio provient d'un problème matériel identifié et ne remet pas en cause l'action du conducteur qui, pour rappel, n'a eu que six secondes pour réagir entre l'apparition de la situation et l'impact. De plus, pourquoi remettre en cause un process qui fonctionne dans la quasi-totalité des situations ?

- Identifier et évaluer la criticité des situations à risque dans la conduite des trains Régionaux (TER).
Cette piste proposait la mise en place d'une étude sur les risques liés à l'EAS en zone extra urbaine.

Nous avons appris que cette analyse n'avait pas encore commencé à ce jour et qu'elle débiterait en octobre de cette année pour une durée de deux mois.

Cette étude portera sur l'analyse par un expert international de REX similaires à l'accident de Boulzicourt. Elle sera suivie de tournées terrains avec des agents des domaines Traction et Circulation des régions TER Bretagne, BFC, Grand-Est. Elle se focalisera sur les points suivants : la complexité des situations, le contexte opérationnel, la charge mentale, l'éloignement des secours, etc...

L'UNSA-Ferroviaire a fait remarquer que le nombre et la diversité des régions retenues ne constituent pas un panel suffisant des situations complexes.

Tout en étant bien conscients de l'impact de la situation sanitaire, nous déplorons également que cette étude ne débute qu'un an après l'accident. L'étude des REX était possible même en période de confinement !

Par ailleurs, l'UNSA-Ferroviaire a souligné que la présence d'un ASCT à bord du train aurait permis au conducteur de se focaliser sur la sécurité des circulations. Ce dernier a, en effet, dû intervenir seul afin d'assurer la sécurité des circulations et des voyageurs.

L'UNSA-Ferroviaire a également confirmé que le matériel AGC, comme d'autres, n'aurait jamais dû être validé comme un engin compatible EAS par l'EPSF. En effet, sur ce type de rames, lors d'une collision, l'agent de conduite est obligé de sortir

de sa cabine par l'espace voyageurs pour descendre sur les voies et accomplir sa protection d'obstacle. Cela implique un risque de descente de voyageurs sur les voies et une perte de temps pouvant être déterminante pour éviter un sur-accident.

En conséquence, l'UNSA-Ferroviaire a demandé l'arrêt immédiat de tous les projets de mise en EAS en zone extra-urbaine.

3. Arbitrage sur le report de 3 à 6 mois de la mise en œuvre de la nouvelle procédure de départ des trains prévue au 15 décembre 2019

Cette piste n'a pas été retenue en raison de deux difficultés principales, selon la Direction de l'Entreprise, pouvant avoir un impact sur la sécurité des circulations.

cf. Temps réel 109 2019 : "en conséquence, le scénario alternatif étudié n'a pas pu être raisonnablement retenu et ne sera pas mis en œuvre."

Depuis, une table ronde sur le REX de cette mesure était prévue le 8 avril 2020. Celle-ci a été annulée sans autre proposition de date.

Sans autre explication, l'UNSA-Ferroviaire a réclamé d'urgence la reprogrammation de cette Table Ronde.

4. Emploi en lien avec la sûreté

Une accélération des recrutements avait été engagée pour les fonctions contribuant à la sûreté des trains et des gares. 200 embauches devaient être avancées.

Sur ce sujet, l'Entreprise ne nous a pas franchement répondu. Elle a invité les Organisations syndicales à se rapprocher des activités concernées

5. Travail sur la compréhension et l'accompagnement des évolutions métiers des Agents de Conduite et étude approfondie de la dimension humaine du métier de conducteur

- Un diagnostic sera réalisé sur le métier de conduite et sur son environnement sécurité et sera partagé avec les partenaires sociaux.
- Les éléments qui en ressortiront seront mis à la disposition des salariés dans une totale transparence.

À la suite de cet accident, la Direction de la Traction, accompagnée des différentes activités, a lancé un vaste chantier pour faire de « la conduite des trains un atout de performance et une fierté d'entreprise ».

Cinq chantiers sont en réflexion sur trois à cinq ans :

- ✓ Sécurité
- ✓ QVT
- ✓ Exercice du métier
- ✓ Performance et qualité de service
- ✓ Management

Une première bilatérale de présentation a eu lieu le 9 juillet dernier pour l'UNSA.

Le premier GT aura lieu le 22 octobre prochain.

L'UNSA-Ferroviaire attend beaucoup de ce vaste chantier et vous tiendra informés des évolutions

CONTACTS

Olivier BROSSE	brosse.o@unsa-ferroviaire.org
Philippe DUMÉ	dume.p@unsa-ferroviaire.org
Saïd NEKI	neki.s@unsa-ferroviaire.org



J'adhère à l'UNSA !

CONTRACTUELS **Efficace** Service public
EXPERTISE **Savoir-faire** Carrières
Hot-Line Juridique **Autonome**
METIERS Filières **STATUT** Responsable
Syndicat de services

A l'UNSA-Ferroviaire, moi, j'adhère !

Nom:

Prénom:

Direction:

Adresse Pro:

.....

Collège:

Tél:

Mail:

Fédération UNSA-Ferroviaire

56, rue du Faubourg Montmartre . 75009 PARIS

Tél: 01 53 21 81 80 . federation@unsa-ferroviaire.org

...à L'UNSA
on s'occupe
de moi...