



RAPPORT PRÉVENTIF N°1-2017

CNHSCT CONCERNE TOUS LES MÉTIERS

Montreuil, le 02 mars 2017

ÉQUIPEMENT À AGENT SEUL (EAS)

Entreprise concernée : Groupe Public Ferroviaire

Objet :

- ✓ Sûreté et sécurité des agents du GPF ;
- ✓ Conséquences de la circulation des trains en « Equipement Agent Seul » (EAS).

DISTRIBUTION :

- Direction Générale du Travail.
- Ministère des Transports.
- Tous les membres du CN HSCT, des Commissions Fonctionnelles Traction, Voyages, Infra Circulation, Maintenance et Travaux, Fret et Matériel.
- Direction du Groupe Public Ferroviaire.
- Direction de l'EPIC SNCF, l'EPIC Mobilités, l'EPIC Réseau.
- DIRECCTE.
- Médecin chef des médecins du travail.
- Direction Déléguée Relations Sociales.
- Département Prévention et Santé au Travail.
- C.P.R.P. ; C.N.A.M.

OBJET

Depuis la mise en place de l'EAS (Equipement à Agent Seul) en 1975 sur la Région Parisienne, la Direction de la SNCF a étendu, pour des raisons uniquement budgétaires, ce système d'exploitation malgré :

- Des engins moteurs dont la conception n'est pas adaptée aux exigences de sécurité,
- Des textes réglementaires non adaptés voire contradictoires,
- L'obligation de résultat pour l'employeur de préserver la santé et la sécurité du personnel,
- La nécessité d'un service public répondant aux besoins des usagers.

De nombreux conducteurs ont signalé aux CHSCT des problèmes de conception et d'ergonomie des postes de conduite, ainsi que des problèmes d'application de la réglementation dans l'exercice de leur métier en Agent Seul.

L'EAS n'est pas compatible avec la sécurité des circulations, la sécurité du personnel, et a une incidence sur le service public.

Ce rapport alerte la Direction sur l'introduction de risques graves pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire et du personnel par la mise en place de la circulation en service commercial d'engins moteurs conduits par un Agent Seul.

La sécurité ferroviaire

Le transport ferroviaire est un système rigide qui nécessite une articulation de l'ensemble des fonctions. Le transport ferroviaire est strictement encadré.

La sécurité ferroviaire repose sur 3 piliers :

1. La conception et la maintenance du matériel roulant, des infrastructures et de la signalisation.
2. La réglementation.
3. Les hommes et des femmes en condition d'exercer leur métier.

Les enquêtes, réalisées à la suite d'accidents ferroviaires, démontrent que les drames se produisent à la suite d'une chaîne de défaillances. La mise en place de boucles de rattrapage, souvent issues de retours d'expérience, a pour objectif de pallier aux erreurs et dysfonctionnements humains ou techniques. Les femmes et les hommes sont au centre des dispositifs de sécurité. C'est pourquoi, leur formation, leurs connaissances, leurs gestes métier, leur aptitude physique, leur périmètre d'intervention, la communication sont strictement encadrés afin qu'ils appliquent strictement et intelligemment la réglementation.

La documentation encadrant la sécurité des circulations ferroviaires et l'interopérabilité du système ferroviaire est vaste et rédigée à différents niveaux de responsabilité :

- La réglementation de l'Union Européenne, composée de directives (devant être transposées en droit national), les décisions directement opposables, les règlements (opposables à tous) et les recommandations.
- La législation française composée des lois, du Code des transports et du Code de l'environnement, les décrets et arrêtés, avec des instructions, notes et circulaires ministérielles.
- Les textes publiés par SNCF Réseau (ex RFF), dans le cadre de l'application des dispositions de l'article 10 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié, sont composés de la documentation d'exploitation qui fixe les paramètres techniques de l'infrastructure ferroviaire et des règles d'exploitation nécessaires à la circulation des trains. Ils s'imposent à tous les opérateurs ferroviaires.
- Les documents publiés par l'EPSF, qui se présentent sous la forme de documents techniques, de règles de l'art ou de recommandations, composés de textes relatifs à l'exploitation, des spécifications d'autorisation du matériel roulant, des spécifications d'autorisation relatives à des éléments ayant des composantes matériel roulant et infrastructure, des accords de reconnaissance mutuelle d'autorisation de véhicules ferroviaires, des accords de coopération, de guides.

Certains de ces textes ont valeur de moyen acceptable de conformité, c'est-à-dire que leur application par un exploitant ferroviaire permet de présumer que les exigences réglementaires nationales sont satisfaites.

Néanmoins, tout exploitant ferroviaire peut choisir d'appliquer des dispositions différentes, sous réserve de la vérification, au vu d'analyses de sécurité, du maintien permanent du niveau de sécurité dans des conditions nominales d'exploitation ou dans d'autres conditions raisonnablement prévisibles.

■ Les référentiels du Groupe Public Ferroviaire

Pour conclure, toute circulation ferroviaire répond à des règles claires afin qu'elle se réalise en toute sécurité. Pour cela, il faut un matériel, une infrastructure, une signalisation, des moyens de communication conçus et entretenus selon des référentiels et une réglementation cohérente, claire et non interprétable. Des personnels de chacun des métiers de la chaîne de sécurité formés, maîtrisant leur périmètre d'intervention (compatible avec leurs capacités physiques et mentales), en capacité de communiquer intelligiblement avec leurs interlocuteurs, en bonne santé et entièrement disponibles à l'exercice de leur travail.

Articulation d'une circulation ferroviaire

En situation « classique », un train de voyageurs est composé :

- d'un matériel (locomotive à laquelle sont attelées des voitures voyageurs ; un ou des éléments automoteurs électriques ou diesel type AGC, X73500, TGV, Z2N, ...),
- d'une équipe de conduite composée d'un ou plusieurs conducteurs,
- d'une équipe de bord composée d'un ou plusieurs agents de train.

A chacune des fonctions de sécurité, il doit être affecté du personnel cheminot dont les connaissances professionnelles doivent être couvertes par une formation initiale et une formation continue.

Les capacités à occuper ces fonctions de sécurité sont aujourd'hui sanctionnées pour certaines tâches par une habilitation conditionnée par la réussite à un examen ou un constat.

Une aptitude physique et psychologique est également délivrée pour ces cheminots, conformément au décret 2010-708 du 29 juin 2010 et l'arrêté du 6 août 2010 modifié par l'arrêté du 17 juillet 2015 pour les conducteurs.

Différents documents définissent le rôle et les missions du Conducteur :

Chapitre O de la T00510 :

« Agent qui assure la conduite d'un engin moteur, quelle que soit la nature de cet engin moteur. »

Le RHO263 (Dictionnaire des filières) précise que *« le conducteur est chargé de la conduite en ligne des trains et des opérations y afférentes, à savoir :*

- *Opérations d'entretien courant de faible importance et de contrôle (préparations, visites, ...),*
- *Opérations de dépannage sur les engins moteurs et véhicules du train,*
- *Opérations liées à la conduite en ligne (mises en tête, manœuvres en gare).*
- *Assurer des tâches d'accompagnement à caractère technique et d'accueil en tant que 2ème conducteur dans les TGV empruntant le tunnel Transmanche,*
- *Assurer des tâches d'assistance à l'encadrement sous réserve d'une formation appropriée,*
- *Assurer la conduite de trains interopérables,*
- *Assurer la prise en charge de tâches complémentaires en liaison avec le service du train : écritures du train, lanternes de queue, transmission d'informations à un centre opérationnel, essai de freins de raccordement. »*

Le décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 et 2010-814 du 13 juillet 2010 et l'arrêté du 7 mai 2015 laissent à la charge de la SNCF le soin de définir les conditions d'aptitude physique et psychologique pour les autres fonctions de sécurité dont les Agents d'Accompagnement.

Différents documents définissent le rôle et les missions de l'Agent d'accompagnement :

Chapitre O de la T00510 : *« Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé dans un train, tant en marche que lors des arrêts, de certaines attributions concernant la sécurité qui lui sont dévolues par les règlements. »*

Le RHO263 (Dictionnaire des filières) précise que l'agent de train est un *« agent qualifié effectuant des tâches relatives au contrôle, à l'accueil et à l'accompagnement des voyageurs y compris celles dévolues à l'agent d'accompagnement par le règlement général de sécurité, et les aides à l'exploitation.*

Ces tâches nécessitent un niveau de connaissances techniques de base et la capacité de les mettre en œuvre. »

VO250 : l'agent d'accompagnement, appelé Agent Commercial Train, a pour missions de sécurité :

- *Arrêter, immobiliser le train et renseigner un Agent Sédentaire en cas de défaillance du Conducteur, si l'engin moteur n'est pas équipé de la veille automatique ou si celle-ci est en dérangement,*
- *Signaler au Conducteur les anomalies affectant la sécurité des circulations ou des personnes,*
- *Provoquer l'arrêt du train quand il circule dans des conditions dangereuses ou quand la sécurité des personnes est en jeu, faire arrêter un autre train quand il circule dans des conditions dangereuses,*
- *Assurer, le cas échéant en se mettant à la disposition du Conducteur, la protection d'un obstacle inopiné, la protection arrière du train, la vérification du matériel ou de la voie,*
- *Assurer la sécurité des personnes lors de l'évacuation d'un train vis-à-vis des autres circulations,*
- *Lutter contre l'incendie,*
- *Ordonner au Régulateur sous-stations une coupure d'urgence lorsque les circonstances l'imposent,*
- *Mettre en place, retirer, ou vérifier la signalisation arrière de l'engin moteur ou du train,*
- *Donner l'indication « service achevé » à l'agent chargé de donner l'autorisation de départ,*
- *Participer à l'essai des freins du train avant le départ,*
- *Donner ou transmettre l'autorisation de départ,*
- *Fermer les portes sur les trains de voyageurs,*
- *Intervenir lorsqu'un signal d'alarme est actionné.*

L'aptitude à la fonction d'accompagnement est reconnue par la délivrance d'un titre d'habilitation et fait l'objet d'évaluations périodiques et de formations.

L'Agent Commercial Train a pour missions dites commerciales :

- *L'accueil des voyageurs à quai et à bord*
- *La sauvegarde des recettes*
- *La prise en charge des voyageurs (malades, sureté,...)*
- *La gestion des PMR*
- *D'assurer le confort des voyageurs*
- *D'assurer le service d'information et de renseignement aux usagers*
- *D'assurer la prise en charge des voyageurs se retrouvant en rupture de correspondance sur la suite de leur parcours en faisant le relais auprès des permanents voyageurs.*

L'Agent Commercial Train a pour missions sur le périmètre sureté :

- *Prévenir et, le cas échéant, sanctionner les infractions (contraventions, délits) au Code des Transports commises à bord*
- *Mettre en œuvre les procédures utiles afin de garantir un niveau de sûreté optimal pour les usagers (Vigipirate, comportements dangereux pour les voyageurs)*
- *Assurer un rôle pédagogique dans la prévention des incivilités*

Devant la persistance de la Direction de la SNCF à réduire l'emploi, des trains sont mis en circulation sans agent d'accompagnement et donc avec le seul conducteur.

Pour ce faire, la Direction de la SNCF a modifié ses textes réglementaires.

Le matériel est également équipé en conséquence. On dit que le matériel est équipé EAS.

La suppression de l'agent d'accompagnement implique la répartition sur d'autres agents de ses missions commerciales et de sécurité. Ainsi, la majeure partie de la charge de travail est transférée vers le conducteur. Les autres charges sont réparties sur les personnels d'Escale et d'Accueil et de la SUGE.

Cette nouvelle répartition génère des risques pour la santé et la sécurité au travail de ces personnels, mais également pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Risque 1 : La perturbation de l'agent de conduite

Sans autre agent à bord du train, les voyageurs n'auront pas d'autre possibilité que de venir frapper à la porte d'accès à la cabine pour solliciter un renseignement de la part du conducteur sur d'éventuelles correspondances, acheter un billet ou régulariser leur situation,

Le conducteur ne pourra pas se concentrer correctement sur sa mission de conduite.

Cette situation peut notamment devenir dangereuse lors d'une séquence sur signaux fermés, transition de vitesse, mise en action d'un système de sécurité (répétition des signaux, son VA (Veille Automatique), Bip d'attention KVB (contrôle de vitesse par balises), ...), sur un arrêt en gare, ...

En l'absence d'agent d'accompagnement, les usagers se retourneront également vers les agents présents sur les quais des gares. Les agents d'Escale et d'Accueil vont donc subir une augmentation de sollicitations de la part des voyageurs, pour les mêmes sujets que sont les correspondances, les billets de trains,

Risque 2 : L'Injonction Contradictoire

(Extrait A.62.03 de la T00511)

« Lors d'un incident en ligne dans le cas d'une circulation EAS, après réalisation des gestes d'urgence si nécessaire, le conducteur doit effectuer :

- Une annonce pour informer les voyageurs,
- S'assurer de la fermeture effective de toutes les portes de la rame,
- Maintenir le blocage des portes côté entrevoie. »

Or, si le conducteur est amené à quitter la cabine de conduite pour répondre aux exigences réglementaires (utilisation du téléphone de voie, application du guide de dépannage, effectuer une Demande De Secours, assurer la protection des obstacles, ...), il se retrouve dans une situation complexe.

En effet, il doit en même temps gérer les voyageurs et gérer les instructions ou incidents en ligne dont certains sont de nature urgente.

De plus, il peut, dans certaines circonstances, être amené à débloquer ou déverrouiller et ouvrir une porte d'accès voyageurs pour sortir de la rame.

En cas de protection d'un obstacle sur la voie (voiture bloquée sur un passage à niveau, présence de personne à proximité de la zone dangereuse, franchissement d'un signal fermé, rail cassé, caténaire arrachée, déraillement...), le conducteur doit prendre des mesures d'urgence pour tenter d'arrêter les autres circulations arrivant en sens inverse ou qui le doublent, avant qu'elles n'atteignent le point dangereux (article F.44.01 de la T00516).

Avant cela, comme imposé par l'article A.62.03 du référentiel T00511, il doit prendre le temps d'effectuer une annonce aux voyageurs, notamment du fait qu'il abandonne la cabine de conduite, et doit attendre la fermeture des portes.

Il doit effectuer une annonce demandant aux voyageurs de ne pas tenter d'ouvrir les portes ni de descendre sur la voie.

Il s'agit là d'une injonction contradictoire !

Le conducteur est face à une double contrainte dans laquelle il est acculé à une situation impossible mais d'où en sortir est également impossible. (Etudes de G. Bateson en 1956).

Le conducteur n'a pas les capacités matérielles et réglementaires d'assurer et garantir la sécurité des voyageurs et assurer et garantir la sécurité des circulations.

Psychologiquement et humainement, c'est insoutenable.

Les réponses managériales consistant à demander au conducteur d'attendre la fermeture temporisée des portes d'accès, d'effectuer une annonce, de gérer les voyageurs alors qu'il se trouve dans une situation d'urgence dont il connaît les conséquences dangereuses pour les circulations et pour les voyageurs, sont inacceptables.

L'article D.23.02 de la T00514 prévoit que le conducteur renouvelle le message ou l'information aux voyageurs toutes les 10 minutes en cas de situation perturbée et d'arrêt en pleine voie.

« Les annonces doivent ensuite être répétées environ toutes les 10 minutes tant que les causes et les conséquences ne sont pas connues. Ceci contribue à limiter les risques de descente des voyageurs hors quai dans les voies en fournissant des informations utiles à la poursuite de leur voyage. »

Comme le précise l'article A.62.02 de la T00511, « L'information des voyageurs en situation d'incident, constitue un des volets prioritaires de la qualité de service et participe à la sécurité ».

Dès lors, appliquer le GD, faire une protection d'obstacle tout en renouvelant les annonces toutes les 10 minutes imposent une gestion des priorités non cadrée, perturbante et source de risques.

Risque 3 : La dégradation de la vision lors de la fermeture des portes

Dans les cas de transfert de l'autorisation de départ vers le conducteur, c'est une charge de travail et une responsabilité qui sont reportées sur le conducteur.

Dans les gares en courbe, de nuit, par temps de brouillard, de forte pluie etc., le conducteur doit assurer seul la procédure de départ du train, sans pour cela avoir à sa disposition les moyens nécessaires pour la réaliser dans des conditions optimales de sécurité pour les usagers.

Dans ces conditions climatiques dégradées, la visibilité n'est plus correctement assurée qui plus est lorsque le contrôle visuel est réalisé par l'intermédiaire d'écrans de télévision, de rétroviseurs ou de miroirs. La présence à bord d'un agent d'accompagnement permet la commande de fermeture des portes et la transmission de l'autorisation de départ depuis un point en proximité d'un éventuel incident ou d'une difficulté d'embarquement.

L'art. A 62.01 de la TT0511 précise que :

« *Le conducteur qui assure seul le service du train dans un établissement doit :*

- *S'assurer le moment venu, compte tenu de l'heure de départ que le service du train est achevé.*
 - *Cette assurance est obtenue en observant les écrans, les rétroviseurs ou les miroirs.*
- [...]*

Dans les cas d'incident et notamment si le conducteur constate l'absence totale des indications fournies par les écrans, les rétroviseurs ou les miroirs :

- *Dans les cas des autres types d'équipements EAS, le conducteur doit observer directement le train :*
 - *Au besoin, se faire aider par tout autre agent qui serait présent (agent commercial train, agent sédentaire, ...)*
 - *Procéder à la fermeture des portes dans les conditions habituelles*
 - *Attendre 5 secondes après le contrôle de la fermeture des portes pour se remettre en marche.*

Risque 4 : La descente de voyageurs hors quai

Dans les cas d'arrêt en gare avec des voitures hors quai (VHQ), le risque est la « Descente de Voyageurs Hors Quai » par défaut d'informations.

« A l'arrivée dans un établissement où une ou plusieurs voitures doivent stationner hors quai, l'agent d'accompagnement se tient à proximité immédiate de ces voitures.

Il assiste les voyageurs qui, malgré les préconisations reprises ci-dessus, descendraient des voitures se trouvant hors quai.

Il les achemine jusqu'au quai.

La vigilance doit être accrue en ce qui concerne la descente possible de voyageurs du côté de l'entrevoie. » (VO250)

Sans cela, les usagers non informés ou pas habitués seront mis devant une situation à risques et donc une situation d'incident potentiel à gérer pour le conducteur et/ou par les agents d'Escale et d'Accueil.

Outre la chute lors de la descente, le voyageur hors quai se retrouve dans la zone dangereuse (risque de heurt avec les circulations).

En cas de descente de voyageurs hors quai, pour les agents circulation, cela implique l'application de procédures lourdes « présence de personne dans les voies ». Conformément à la DC1503, les personnes doivent être protégées comme un obstacle. La Fiche 10.2 ordonne les « *mesures de protection sur toutes les voies de la plateforme* ».

Ces situations risquent d'augmenter fortement le nombre de signaux d'alarme actionnés. Cela impactera la gestion des circulations dans les postes avec des retards de trains, des ruptures de correspondance ...

Une étude de l'ANDESE (Association Nationale des Docteurs ès Sciences Economiques et en Sciences de Gestion) porte d'ailleurs sur l'analyse du comportement des voyageurs dans le ferroviaire, suite à l'incident de Villeneuve-triage.

Cette analyse est à prendre en compte dans la gestion du risque ferroviaire comme le préconise le rapport de l'ANDESE.

Des incidents ont permis d'analyser le comportement des voyageurs :

En 2003 à Santheuil le Perchay, à Poissy, sur le RER D, sur Paris Montparnasse et Paris Est, l'analyse des faits, lors de ces accidents, montre que les voyageurs n'hésitent pas à descendre du train pour rejoindre la gare et poursuivre leur voyage.

On recense :

Trois incidents sur Paris Montparnasse en 2002 ; un incident sur Paris Est, un sur Paris Montparnasse et un sur le RER C en 2001 ; deux incidents sur Paris St Lazare en 2000.

Avec une circulation EAS, c'est sur le conducteur que se reporte toute la responsabilité des conséquences éventuelles pour les usagers.

Risque 5 : Le cas de malaise du conducteur

Le conducteur peut lui aussi être victime d'un malaise.

En situation normale dans sa cabine de conduite, qui s'inquiétera de son état de santé et au bout de quel délai ?

L'ADC n'est pas en situation de **travail isolé** dans la mesure où il peut communiquer durant l'exercice de sa mission avec d'autres travailleurs.

Il est bien évidemment entendu que cette approche ne vaut que dans le cas où les technologies de communication fonctionnent correctement et que l'ADC dispose de toutes ses facultés pour les utiliser.

En effet, en cas de défaillance physique de l'ADC (malaise – perte de connaissance – arrêt cardiaque etc...), conjuguée à l'absence de l'ASCT sur la rame, la situation est tout autre.

Dans ce cas, l'ADC est en posture de **travailleur isolé** dans la mesure où il ne peut être secouru immédiatement.

L'absence de secours rapides, dans certains cas, devient alors un facteur aggravant face à l'urgence vitale.

L'accès en cabine de conduite est subordonné à l'utilisation, selon le matériel, d'une clef Denis ou d'une clef de Berne.

De fait, la présence de l'ASCT sur la rame est primordiale et incontournable afin d'avoir accès dans les plus brefs délais à la cabine de conduite.

De plus, la présence de l'ASCT, dans la rame, permet éventuellement de faire appel à des voyageurs potentiellement aptes à prodiguer les premiers secours à la victime.

En situation perturbée dans laquelle le conducteur est susceptible de se trouver à l'extérieur de la rame, qui s'inquiétera de son état de santé et dans quel délai ?

Dans ces cas, les voyageurs restent livrés à eux-mêmes et certains peuvent être amenés à descendre du train.

La sécurité des circulations n'est dès lors plus assurée et personne ne peut assurer la protection des voyageurs et éviter le sur-accident.

Les voyageurs devront prévenir les secours et porter les premiers secours si besoin au conducteur.

Risque 6 : Le cas de malaise voyageur

En cas d'agression ou malaise d'un voyageur, le conducteur s'il est avisé, devra gérer l'arrêt de son train, l'appel des secours et de la police, informer les autres voyageurs, rechercher un docteur à bord du train, porter secours si besoin, ...

La prise en charge des voyageurs ne sera pas immédiate.

Risque 7 : La prise en charge des voyageurs en situation de handicap

Concernant les Personnes en Situation de Handicap (PSH) (EFO5002 ; V000532 ; V000819 ; V000928), celles-ci sont normalement renseignées dans un logiciel Accès + de la SNCF, et sont prises en charge lors de la montée et la descente par des agents Escalé.

Une personne peut ne pas se signaler par Accès +, mais avoir une diminution physique.

La mise aux normes des gares pour l'accessibilité lors de la montée ou descente des voyageurs, a vu la réfection des quais mais sans automatiquement la présence d'agents dans ces gares.

Dans les gares où les agents d'Escalé ne sont pas présents, l'agent d'accompagnement est le seul à pouvoir aider et éviter tout incident, pour les personnes non signalées dans Accès +.

Dans les cas de circulation EAS, au-delà de la responsabilité en cas d'incident ou d'accident avec un voyageur, c'est sur le conducteur que sera reportée cette charge de travail.

Sur les nouveaux matériels comme le Régio2N ou Régiolis, des boutons d'appel « SOS » situés dans la voiture UFR (Utilisateur de Fauteuil Roulant) ainsi que dans les toilettes, permettent de solliciter une intervention auprès du conducteur. La gestion du bouton « SOS » est la même que le SAI (article F.44.15 de la T00516). Le conducteur doit attendre, s'il est informé, la montée ou la descente d'une PSH par un agent de la gare.

En ligne, si un incident survient, le conducteur est amené à prendre ou faire prendre les mesures nécessitées par les circonstances. En cas de transbordement, le conducteur doit toujours se considérer dans un cas complexe (article F.70.01 de la T00516). **Dans le cas d'une circulation EAS, il est tout seul pour gérer la situation.**

Risque 8 : La vérification du signal d'alarme par interphonie

Extrait art A.62.01 de la T00511 :

- *« Les trains assurés avec du matériel du parc spécialisé et munis d'équipements spécifiques peuvent être équipés du seul conducteur ou avec un agent d'accompagnement ne disposant pas de dispositif de correspondance. Pour les trains équipés du seul conducteur, celui-ci dispose d'équipements lui permettant :
 - De surveiller l'exécution du service du train,
 - De commander la fermeture des portes des voitures,
 - De communiquer par radio avec le régulateur sur les lignes à double voie,
 - De communiquer par interphonie avec un voyageur ayant actionné un signal d'alarme,
 - De diffuser des messages par un système de sonorisation.*
- *Des conditions particulières concernant certains automoteurs (AGC, X73500...) sont reprises sur les LI-LI (Livrets de Ligne) ou RT (Renseignements Techniques), dans lesquels il est fait mention de la lettre « D » qui doit apparaître au droit du nom de la gare d'arrêt sur la fiche train. Dans ces gares, le conducteur est dès lors autorisé à partir de lui-même si rien ne s'y oppose et après s'être assuré que le service est achevé et après avoir fermé les portes. »*

Un agent d'accompagnement est également exigé dans les cas suivants :

- Si le train circule sur une ligne à plusieurs voies sans radio sol-train (Extrait E.25.06 de la T00515),
- Si le train circule sur une ligne désignée à forte pente (Extrait E.25.06 de la T00515),
- Si le train circule sur une ligne à protection arrière (Extrait F.44.05 de la T00516).

Il est à noter que tous les équipements à disposition du conducteur ne sont pas vérifiés avant le départ de chaque train prévu de circuler en EAS.

En effet, lors de la PC (Préparation Courante), donc une fois par 24h seulement, ne sont vérifiées que la commande de fermeture des portes, l'exécution du service train et la diffusion des annonces conformément aux manuels de conduite.

Il n'y a donc pas de vérification du bon fonctionnement du signal d'alarme ou du signal d'alarme par interphonie.

Risque 9 : La non-conformité du Matériel Roulant

Pour circuler en EAS sur le RFN, selon l'OP9916, la fonction « *permettre au conducteur de sortir du train pour une intervention extérieure sans remettre en cause le maintien à l'intérieur du train les voyageurs en dehors des arrêts pour les dessertes voyageurs* » doit être assurée.

Dans ce dispositif technique, il doit donc y avoir une porte dédiée ou un dispositif réservé au conducteur.

Ce système existe sur certains engins moteurs comme les AGC mais **pas sur d'autres comme les X73500**.

Si l'une des conditions ci-dessus n'est pas réalisée dans une gare d'origine, le conducteur n'est pas en mesure d'assurer et de garantir la sécurité des voyageurs et des circulations sur la totalité du parcours et dans toutes les situations.

Dans ce cas, l'Entreprise Ferroviaire doit assurer la présence d'un agent d'accompagnement.

A défaut d'agent d'accompagnement dans une gare d'origine, le train ne doit pas partir.

Risque 10 : La vérification de la vision en Région Parisienne

Le SAI (Système Alarme par Interphonie) se compose du signal d'alarme et de l'interphonie.

La rétro vision des AGC (Automoteurs Grande Capacité) comprend les caméras d'embarquement et les écrans de télévision en cabine.

Sur les matériels MI2N, Z2N et NAT, l'équipement embarqué est composé d'écrans TV à transmission d'images et d'appareillage d'interphonie (sonorisation de la rame, communication entre interphone et signal d'alarme).

Ces équipements sont vérifiés en MIT 10, ITM 40104 pour les Z20500 ; en MIF 72, MST 32 et MST 63, ITM 40003 sur 22500 (MI2N).

Il existe une incohérence dans une trame de maintenance qui se veut pourtant préventive : c'est le conducteur qui signale quand l'équipement tombe en panne ce qui déclenche l'intervention.

De fait, l'organisation mise en place par la SNCF attend que le matériel tombe en panne pour intervenir.

Risque 11 : La prise en charge suite à accident de personne

Extrait de l'article F.71.03 de la T00516 :

« Lorsque le conducteur constate la présence sur la voie ou à ses abords de personnes accidentées ou est confronté à un accident, il doit garantir la sécurité des victimes et leur porter secours en fonction de ses moyens, de ses compétences et sans s'exposer.

Les autres agents du train participent à ces opérations. »

« Après avoir alerté le régulateur, pris les mesures de protection vis-à-vis des personnes accidentées et après leur avoir porté secours, il est nécessaire de recueillir des témoignages sur les circonstances de l'accident. Ces mesures permettent de prouver que la SNCF et son personnel ont satisfait à leurs obligations. »

« Lorsque le conducteur est impliqué dans un accident corporel ou dans un accident de PN, les représentants de la justice ou de la police réclament généralement la bande graphique de l'enregistreur de vitesse (ou de l'enregistrement ATESS).

Lorsque ces enregistrements sont demandés sur les lieux de l'accident, ils ne peuvent être remis que par un dirigeant de la SNCF (...). En attendant l'arrivée de ce dirigeant, le conducteur doit assurer la garde de l'appareil. »

« Après avoir pris les mesures de première urgence, le conducteur doit :

- Si leur état n'est pas jugé grave, conduire ou faire conduire ou transporter ou faire transporter les blessés dans les locaux SNCF ou, à défaut, dans une habitation voisine du lieu de l'accident après avoir demandé l'autorisation à leurs habitants.*
- Si leur état est jugé grave, laisser les blessés sur place, dans la mesure du possible à l'abri du soleil, de la pluie ou du froid.*
- Assurer ou faire assurer leur garde jusqu'à l'arrivée des secours. »*

De plus, en attendant l'arrivée du cadre d'astreinte, le conducteur doit assurer la garde de l'enregistreur de vitesse. Il doit également gérer les voyageurs.

Dans une telle situation de choc psychologique potentiel, un conducteur ne peut correctement gérer seul une telle situation. Le risque de sur-accident est important au regard du comportement de voyageurs en situation perturbée.

Risque 12 : La conduite avec les éléments de sécurité isolés

Dans les cas de non fonctionnement de la VA (article F.51.09 de la T00516) et de la radio sol-train (article F.51.10 de la T00516), le conducteur doit, pour reprendre sa marche, être assisté d'un agent d'accompagnement en cabine ou dans le train. En cours de route, dans les cas d'absence d'agent dans le train, le régulateur désigne soit la mise en place d'un agent d'accompagnement, soit le remplacement de l'engin moteur.

Si une de ces 2 solutions n'est pas envisagée, l'impact régularité sera conséquent puisque la reprise de marche ne peut se faire qu'à vitesse limitée (70 km/h).

CONCLUSION

La circulation des trains en EAS est incompatible avec les obligations de l'employeur quant à la santé et la sécurité au travail des salariés et pour lesquelles il a une obligation de résultat.

La circulation des trains en EAS est incompatible avec le maintien d'une sécurité ferroviaire de haut niveau pour laquelle l'entreprise publique de service public a une obligation de moyens.

La circulation des trains en EAS ne correspond pas à la réponse aux besoins des usagers dans une notion de service public.

Les risques générés par la conduite en Agent Seul, et dont la liste n'est pas exhaustive, ne permettent pas au conducteur de garantir la sécurité des voyageurs et la sécurité des circulations dont il est responsable comme le lui impose l'article 67 de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le Réseau Ferré National.

Du fait du lien de subordination qui lie un salarié à son employeur, le fait de ne pas lui donner volontairement les moyens d'assurer sa charge de travail et de le rendre responsable en cas d'incident ou d'accident, constitue une faute de la part de l'employeur.

Cela constitue également « *une violation avec intention de nuire* » conformément à la démarche « *juste et équitable* » mise en place par la Direction au sein du GPF.

Conformément aux dispositions du code du travail et notamment les articles L.4121-1, L.4121-2, L.4121-3, la S.N.C.F. doit assumer ses responsabilités en garantissant la sécurité de son personnel en service, partie intégrante de la sécurité des circulations.

Les CHSCT demandent, en conséquence, d'équiper l'ensemble des trains d'au moins un agent d'accompagnement qui, en lien avec ses missions spécifiques, s'assure de la sécurité des usagers, de l'assistance du conducteur en cas de besoin, de l'information des voyageurs, de l'assistance des voyageurs en cas d'aléa. L'agent de train apporte également assistance au conducteur en cas de conflit avec des voyageurs.

De même, cet agent peut intervenir en cas d'incident et d'accident dans la limite de ses prérogatives, permettant ainsi au conducteur d'assumer les siennes.

Les gares doivent elles aussi être ré humanisées afin de permettre une assistance lors des montées descentes du train, l'assistance aux voyageurs en situation de handicap, un contrôle et la sécurité des voyageurs à bord.

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 du GPF, serait démontrable parce qu'elle a connaissance des situations décrites et n'a pas pris toutes les mesures afin que ces accidents ou incidents ne surviennent.

Les membres du C.N.H.S.C.T., les membres des Commissions Fonctionnelles HSCT ainsi que les mandatés CHSCT 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.