



SNCF
VOYAGEURS

RAPPORT D'ENQUÊTE BEA-TT

SÉCURITÉ FERROVIAIRE : UN DROIT, PAS UN PRIVILÈGE !

Ce 9 décembre 2024, le BEA-TT a rendu son rapport d'enquête technique sur la collision entre un TER et un véhicule électrique qui s'est déroulée le 26 décembre 2022 sur le PN n°13 à Ayse.



L'ACCIDENT SURVENU SUR UN PASSAGE À NIVEAU NOUS RAPPELLE L'IMPORTANCE DE RESTER VIGILANTS FACE AUX RISQUES INHÉRENTS À NOTRE MÉTIER. MALGRÉ L'ÉQUIPEMENT DU PASSAGE À NIVEAU EN SIGNALISATION AUTOMATIQUE, L'IMMOBILISATION D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE SUR LES VOIES A ENTRAÎNÉ UNE COLLISION AVEC UN TER. CELA MET EN LUMIÈRE, UNE FOIS DE PLUS, LES CONDITIONS DE TRAVAIL COMPLEXES ET LES MANQUEMENTS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AUXQUELS NOUS, CHEMINOTS, SOMMES CONFRONTÉS AU QUOTIDIEN.

L'enquête du BEA-TT

a mis en évidence plusieurs points clés

- **Connaissances des procédures** : les conducteurs doivent maîtriser parfaitement les procédures d'urgence, notamment en cas d'incident sur les voies. Une remise à niveau des formations semble nécessaire pour renforcer leurs réflexes et leurs connaissances.
- **Gestion des incidents** : la gestion des incidents, qu'il s'agisse d'un feu à bord du train ou d'une interaction avec les secours, doit faire l'objet d'une attention particulière. Les procédures existantes doivent être régulièrement revues et adaptées si nécessaire.
- **Interaction avec les autres acteurs** : une meilleure coordination avec les autres acteurs impliqués (pompiers, gendarmerie, etc.) est indispensable pour garantir une réponse efficace en cas d'accident.



Le BEA-TT émet des recommandations à l'attention de SNCF Voyageurs et, plus largement, à l'ensemble des entreprises ferroviaires :

- Insister au moment des formations initiales et continues des ADC, et lors des accompagnements en ligne, sur la priorité absolue à porter son attention sur la signalisation ferroviaire et l'environnement immédiat extérieur ;
La présence de trop nombreux écrans et voyants/indicateurs dans le poste de conduite et l'utilisation de SIRIUS NEXT engendrent un risque de distraction. "L'observation de la signalisation ferroviaire et de l'environnement constitue la principale fondation de la sécurité des circulations ferroviaires confiée aux conducteurs de trains." ;
- Offrir du premier au dernier train circulant la possibilité pour l'ADC de bénéficier d'une assistance technique sur les questions de dépannage du matériel roulant.
Actuellement, les PAC (Pôles d'appui conducteurs) ne peuvent pas répondre à toutes les situations et à toutes les sollicitations des ADC ;
- Compléter le référentiel de conduite pour clarifier les règles d'évacuation d'urgence ;
- Assurer aux ADC de trains de voyageurs et aux ASCT une séquence pédagogique sur le maniement pratique des équipements nécessaires à l'ouverture de secours des portes de l'espace voyageurs, systématiquement pour tous les engins moteurs qu'ils sont amenés à utiliser, et étudier l'opportunité d'ajouter dans les trains un mode d'emploi (étiquette, schéma, texte, etc.) du dispositif d'ouverture de secours des portes ;
- Rappeler auprès des cheminots les règles et les précautions d'intervention dans le cas d'un incendie.

>>>

**LE BEA-TT INVITE L'EPSF À
DIFFUSER CES RECOMMANDATIONS
ET À PARTAGER CES ÉLÉMENTS
AUPRÈS DE L'ENSEMBLE DES
ENTREPRISES FERROVIAIRES.**



LES PUBLICATIONS DU BEA-TT :

Recommandations



Rapport d'enquête technique



POUR MOI,
C'EST L'UNSA !

EN RÉSUMÉ

CES RECOMMANDATIONS VISENT À RÉDUIRE LES RISQUES LIÉS À L'ERREUR HUMAINE EN AMÉLIORANT LA FORMATION, LA CLARTÉ DES PROCÉDURES ET LA COMMUNICATION. L'OBJECTIF FINAL EST D'ASSURER UNE SÉCURITÉ OPTIMALE POUR LES VOYAGEURS ET LES CHEMINOTS.

AU-DELÀ DE CET ACCIDENT, L'UNSA-FERROVIAIRE DÉNONCE :

- **Une surcharge de travail chronique** : les conducteurs, déjà soumis à une pression constante pour respecter les horaires, sont de moins en moins en mesure de réagir de manière optimale face aux situations d'urgence ;
- **Des moyens matériels insuffisants** : le vieillissement du matériel roulant et des infrastructures, ainsi que des investissements publics insuffisants, contribuent à augmenter les risques d'accidents ;
- **Une formation initiale ADC au rabais et inadaptée** : les formations "terrain" ne sont pas suffisantes ni adaptées aux évolutions

technologiques et aux nouveaux risques, et les gestes d'urgence ne sont plus assez répétés !

- **Un dialogue social défaillant** : les alertes du Pôle Traction de l'UNSA-Ferroviaire concernant les problèmes de sécurité sont trop souvent ignorées par la direction.
- **La déshumanisation des trains** : le retrait des ASCT dans les trains à circulations dites EAS a augmenté la surcharge mentale des ADC lors de situations perturbées. Ces derniers doivent gérer, en plus de la sécurité des circulations, le service voyageurs.

L'UNSA-FERROVIAIRE EXIGE :

- **Une amélioration immédiate des conditions de travail** : réduction des cadences, recrutement de nouveaux agents, amélioration de la maintenance du réseau et du matériel roulant ;
- **Des investissements massifs dans la sécurité** : renforcement des dispositifs de sécurité aux passages à niveau, développement de systèmes de surveillance intelligents ;
- **De renforcer la formation initiale et continue** : des formations initiales et des JF (journées de formation) régulières plus approfondies sur les procédures d'urgence, la gestion des incidents, la conduite à tenir en cas de collision et plus proches du terrain avec des exercices plus fréquents ;
- **De clarifier les procédures d'évacuation** : les procédures d'évacuation des passagers doivent être simplifiées et mieux connues de tous ;
- **D'améliorer la gestion des incendies** : une formation "terrain" spécifique à la gestion des incendies, notamment ceux liés aux véhicules électriques, doit être mise en place ;
- **D'optimiser la coordination avec les secours** : des exercices réguliers avec les services de secours permettraient de renforcer notre capacité à travailler ensemble en cas d'incident ;
- **Un service 24h/24 et 7jours/7 des PAC** ;
- Un moratoire sur l'utilisation et l'ergonomie des Systèmes Informatiques, tels que SIRIUS NEXT ;
- **Un dialogue social renforcé** : l'UNSA-Ferroviaire demande à être associée à toutes les décisions ayant un impact sur la sécurité des circulations et celles des cheminots.
- **La présence d'un ASCT dans tous les trains** : dans les zones moins denses, la présence d'un ASCT dans le train doit être obligatoire. Lors d'un incident comme celui d'Ayse, les voyageurs se retrouvent livrés à eux-mêmes. La priorité de l'ADC est la sécurité des circulations et non la prise en charge des voyageurs.

Cet accident est un signal d'alarme. Il est urgent de prendre des mesures fortes pour améliorer la sécurité ferroviaire.

L'UNSA-Ferroviaire ne cessera de se battre pour que les cheminots puissent exercer leur métier dans des conditions dignes et sécurisées.

ENSEMBLE, FAISONS ENTENDRE NOS VOIX !

