

Le directeur

La Défense, le

20 FEV. 2025

Monsieur Christophe FANICHET
Président-Directeur général de SNCF Voyageurs
9 rue Jean-Philippe RAMEAU
CS 80001
93418 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX

Monsieur le Président-Directeur général,

Par courrier du 31 décembre 2024, je vous ai informé de l'ouverture de l'enquête technique relative à la chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche, suivie de l'arrêt de la rame sur l'appareil de voie de la bifurcation de Crisenoy en Seine et Marne (77).

Les témoignages recueillis et les données disponibles aujourd'hui révèlent des écarts et des points de fragilité qui nécessitent des corrections rapides. D'autant que des défauts analogues ont été soulevés par le BEA-TT sur d'autres cas récents, et ne semblent pas reçues comme des révélations par les personnes rencontrées.

Ce contexte justifie les présentes « recommandations immédiates ».

Le conducteur titulaire du train 6689 au départ de Paris Gare de Lyon ne s'est pas rendu à la convocation de visite médicale du travail le 02/12/2024 alors que l'avis d'aptitude précédent fixait comme date limite le 30/09/2024 conformément aux fréquences du suivi médical renforcé appliqué à son métier. Laissant à l'inspecteur du travail la question de légalité, le BEA-TT s'interroge plutôt sur la manière dont les encadrants ont connaissance et traitent une telle situation qui apparaît comme un refus de visite médicale, et qui a été suivie, selon le scénario le plus probable, par un acte suicidaire.

La première « règle qui sauve » du groupe SNCF « je ne réalise que les missions pour lesquelles je suis autorisé (e) » figure bien visible dans le document référentiel VO00250 « Manuel Technique à l'usage de l'Agent d'Accompagnement des trains de Voyageurs ». Elle n'a pas été respectée à plusieurs reprises. C'est ainsi que le Centre Opérationnel Service (COS) qui n'est pourtant pas en charge d'opérations de sécurité aurait « invité » les Chefs de bord à intervenir en dehors de la rame sur la ligne grande vitesse pour porter assistance au conducteur.

Le Pôle d'Appui Conduite TGV a ensuite fait procéder à l'arrêt du Signal d'Alerte Lumineux émis automatiquement par le train 6689 et à la fermeture des disjoncteurs de la rame en guidant à distance les agents du service bord pour effectuer les opérations techniques depuis le poste de conduite de la motrice du TGV. Cela a conduit deux des quatre agents d'accompagnement à ne pas respecter leur réglementation professionnelle qui leur interdit formellement de se situer à proximité de la zone dangereuse de la Ligne Grande Vitesse (a fortiori dans cette zone),

Coordonnées de l'enquêteur
Marc ANTONI
Chef de la division ferroviaire
Tél : 06 22 78 67 24
Mél : marc.antonini@developpement-durable.gouv.fr

BEA-TT
Grande Arche – Paroi Sud - 92055 LA DEFENSE cedex
Tél : 33(0)1 40 81 21 83
Mél : bea-tt@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr

et qui leur interdit également d'intervenir sur toute installation électrique. Il est heureux que les agents concernés aient d'abord cherché à savoir si un conducteur était présent dans la rame, puis procédé avec prudence. Mais la règle citée précédemment ne dit pas qu'on peut y déroger à la simple condition de procéder avec prudence ni au motif d'une circonstance considérée comme exceptionnelle. Ces interventions ont de plus ont été imparfaitement réalisées ce qui a abouti à une gestion de l'événement moins maîtrisée, moins sûre, et sur ce cas précis pas plus rapide qu'elle ne l'aurait été si les dispositions prévues en ce cas d'espèce avaient été appliquées.

Le document VO00250 déjà cité mérite une révision.

- Il interdit aux agents d'intervenir à proximité ou dans la zone dangereuse de la LGV. Si des exceptions sont nécessaires (à l'exemple du repérage d'obstacle, ou d'un cas de péril immédiat pour sa propre vie), elles doivent être en nombre limité, clairement formulées et positionnées pour ne pas apparaître comme des incohérences.
- Alors que les agents disposent, dans les voitures, d'écrans digitaux qui leur permettent d'identifier immédiatement le motif de l'arrêt, il ne leur indique pas ce qu'il leur appartient de faire en cette circonstance.

...Et si un panneau dans la cabine de conduite indique à tout un chacun dans quel ordre procéder à quelques mesures de sauvegarde en cas d'absence d'agent du métier, il faut rappeler que ce n'est pas un appel à le faire sans avoir au préalable respecté et épuisé les procédures prévues.

Les règles qui sauvent, adoptées au niveau du groupe et déclinées avec quelques variations dans les Sociétés du Groupe SNCF, ont pour but de lutter contre des dérives et doivent être promues, en particulier la première d'entre elles. Mais celle-ci semble nécessiter quelques éclaircissements pour mieux parvenir au but. Le fait que les entorses mises en évidence sur cet événement soient vues comme acceptables par les encadrants rencontrés, certains de haut niveau, montre qu'elle n'est pas exempte d'ambiguïté.

Le terme « autorisé » y est parfois associé au terme « habilité », ce qui correspond à l'idée que ce pour quoi on est « autorisé » est ce pour quoi on est « habilité », c'est-à-dire formé et reconnu compétent. Mais il peut aussi s'entendre comme « ce que mon supérieur hiérarchique m'a autorisé à faire ». Puis par une extension hasardeuse, comme « ce que quelqu'un d'assez haut placé dans la gestion d'un événement m'a invité (suggéré, poussé, ...autorisé) à faire.

Ceci dans un contexte de forte pression et motivation à la continuité du service.

Or le non-respect des lignes hiérarchiques est incompatible avec le respect des règles.

Le Centre de Circulation Sud Est (CCSE), qui assure pour SNCF R la gestion de la sécurité ferroviaire et des personnes sur la totalité de la LGV Sud-Est, a eu des difficultés pour joindre les agents d'accompagnement du train en détresse. Si le téléphone de service équipant les agents d'accompagnement possède une touche permettant un appel direct du COS, l'accès au CCSE implique en revanche l'emploi d'une fiche technique de ligne pour identifier le bon numéro. Ceci conduit les opérateurs à privilégier les appels vers le COS pour toute communication, y compris celles concernant la sécurité et la régularité pour lesquelles le COS n'est pas compétent. Cela fait obstacle à une information fiable et rapide du CCSE, altère le bien fondé des décisions relatives à la circulation des trains, ralentit la mise en sécurité du site et donc l'accès des secours.

En application de l'article L. 1621-20 du Code des transports je vous adresse les recommandations suivantes :

- **Vérifier sans délai pour l'ensemble des agents de conduite le respect de la périodicité des visites d'Aptitude Sécurité et des visites médicales du travail.**
- **Renforcer le dispositif suivi et de reporting, et rappeler à l'encadrement les mesure à prendre en fonction des écarts constatés.**

- Si vous souhaitez instruire, par exemple, la possibilité d'intervention des ASCT avec l'appui du Pôle d'Appui de Conduite TGV (ou des autres PAC) pour gérer notamment les futurs cas d'alarme VACMA, en étudiant la nécessité de l'accord formel d'un dirigeant compétent, ceci ne dispense pas, dans l'immédiat, de rappeler :
 - à tout agent non habilité à la conduite des trains l'interdiction de manipuler les organes de commande d'un engin moteur d'un train,
 - aux différents Pôles d'Appui Conduite l'interdiction de donner des consignes relatives aux organes de commande des engins moteur à tout personnel non habilité à cette tâche.

- Diffuser rapidement une note de service pour les agents du service bord sans attendre la révision de la VO00250 :
 - permettant d'identifier précisément et sans erreur les agents compétents ayant autorité sur eux pour gérer toute situation liée à la sécurité de l'exploitation ferroviaire et des personnes,
 - pour traiter les événements sécurité sur LGV.

- Réviser la VO00250.

- Plus généralement rappeler à tous les agents quel que soit leur grade l'obligation absolue de respecter les règles qui sauvent et les lignes hiérarchiques. A cette occasion bien analyser la manière dont le message est reçu et lever les ambiguïtés.

- Faire en sorte que le téléphone de service des agents du service bord leur donne accès au CCSE aussi facilement qu'au COS. Rappeler au COS qu'il doit s'assurer avant tout que les services chargés de sécurité sont bien impliqués dès le début dans la gestion d'un événement.

Ainsi que le prévoit l'article R. 1621-9 du Code des transports, je vous serais obligé de me faire connaître, dans un délai de 90 jours, les mesures mises en œuvre par SNCF Voyageurs en réponse à ces recommandations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président-Directeur général, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Damien PONCET

Copies :

Patrick Auvrère : Directeur de la sécurité de SNCF-Voyageurs

Jean-Claude Larrieu : Directeur des Risques, de l'Audit, de la Sécurité et de la Sûreté du Groupe SNCF

Damien Pallant : Directeur général adjoint de SNCF-Réseau