

Mesures à prendre pour tenir en éveil  
la vigilance du personnel de conduite

(s) C.D. 11. 7.39 4 II 1°

11 juillet 1939

QU. II - Comptes rendus hebdomadaires (1°)

Mesures à prendre pour tenir en éveil  
la vigilance du personnel de conduite

(s) p. 3

M. LN BESNERAIS .....

Le second accident, survenu dans la nuit du 5 au 6 juillet aux abords de la gare du Mans, est beaucoup plus grave en raison du concours de circonstances qui l'a provoqué. Un train de marchandises s'est trouvé arrêté au signal d'entrée de la gare du Mans par suite d'un léger incident de signalisation qui avait provoqué la mise à l'arrêt de ce signal.

Ce convoi était suivi par un train de messageries qui était parti de Paris à 23 heures et s'était arrêté à Chartres vers 1 heure du matin. Des manœuvres avaient été faites dans cette gare pour prendre deux ~~Wagons~~ Wagnons. Tout s'était bien passé : le mécanicien et l'électricien de ce train avaient paru être dans un état normal. Le train de messageries devait ensuite s'arrêter à ~~Laon~~ Commercy-Vieille à 24 km du Mans, mais il a franchi cette gare sans marquer l'arrêt. Le chef de train s'en est aperçu, ainsi que cela résulte de ses déclarations, mais il n'a pas cru devoir manœuvrer le robinet de conduite de frein de son fourgon pour provoquer un arrêt d'urgence, craignant d'occasionner ainsi une rupture d'attelage. Le train, poursuivant son trajet, a rencontré, deux kilomètres plus loin, un crocodile d'essai. Vous savez que,

sur certaines Régions, et en particulier sur la région Ouest, dont les locomotives ne sont pas encore munies des dispositifs de répétition des signaux en position d'ouverture, des crocodiles d'essai sont installés tous les 50 km pour permettre de contrôler le fonctionnement des organes de la machine. Le mécanicien doit normalement "marquer la vigilance" avant le franchissement du crocodile d'essai, qu'il doit considérer comme un signal ~~marquant~~ à l'arrêt.

En fait, le mécanicien ~~du train n° 1999~~ n'a pas fait cette opération : le franchissement du crocodile a fait fonctionner le sifflet de contrôle sur la machine et ce n'est qu'au bout de 7 à 8 secondes que le mécanicien est intervenu pour réarmer le sifflet, ainsi que la bande enregistreuse en fait foi. C'est un délai évidemment trop long.

Le train de marchandises arrêté était couvert par un sémaphore à l'arrêt et deux signaux en position d'avertissement. Le mécanicien du train de messageries a franchi le premier de ces signaux sans marquer la vigilance : le sifflet a fonctionné, il a été réarmé au bout de quelques secondes seulement. Tout s'est passé de manière identique, au franchissement du second signal, mais le réarmement du sifflet a demandé 40 ou 50 secondes.

Au troisième signal enfin, un sémaphore ~~à l'arrêt~~, les pétaards ont éclaté, mais le mécanicien n'a rien entendu et a tamponné à la vitesse de 90 km/h, le train arrêté. Le mécanicien et l'électricien sont sortis indemnes de l'accident. Ils ont alors déclaré qu'ils dormaient et ne s'étaient rendu compte de rien.

On se demande pourquoi ces agents se sont endormis. Ils étaient d'ailleurs seulement assoupis, puisque le sifflet de contrôle de leur machine a été réenclenché à trois reprises avant l'accident. Ces agents avaient pris leur service à 23 heures

M. LE BERNIERAIS - Ils ne l'ont fait, en effet, qu'avec un certain retard.

M. René BAYER - Est-ce qu'il y a quelque chose de fondé dans la crainte du chef de train de provoquer une rupture d'attelage en manœuvrant le robinet de conduite du frein ?

M. LE BERNIERAIS - Il est en effet certain qu'en arrêtant brusquement un train, on risque de provoquer une rupture d'attelage. Si un train aborde trop vite une gare où il doit s'arrêter, il est naturel que le chef de train ne prenne pas l'initiative de l'arrêter systématiquement, mais lorsque la gare est franchie sans que rien ne permette de penser que le train va s'arrêter, il n'a aucun motif pour ne pas arrêter le train: l'agent fautif l'a d'ailleurs lui-même reconnu.

M. ARON - Pourquoi le dispositif de freinage que le chef de train a à sa disposition est-il brutal ?

consiste  
M. LE DESHERAIS - Il ~~serait~~ simplement en un robinet qui ouvre la conduite à vide pour réaliser le freinage d'urgence. Si on voulait adopter un dispositif moins brutal, il faudrait prévoir un robinet analogue à celui dont dispose le mécanicien. Il est plus délicat et doit, de plus, être manœuvré avec une certaine habileté: l'expérience montre en effet qu'il arrive assez souvent qu'un mécanicien ~~qui~~ bloque les freins et provoque ainsi un incident. Je n'affirmerai pas qu'il n'existe aucun dispositif moins brutal tout en restant très efficace, mais on a surtout cherché à donner au chef de train la possibilité d'intervenir d'une manière immédiate.

M. LE PRESIDENT. - M. LE DESHERAIS voudra bien nous donner les résultats de l'enquête à laquelle il fait procéder.



à Paris, et avaient été en repos de 15 heures à 13 heures.  
Ils ont dit qu'après avoir dormi 2 ou 3 heures pendant  
l'après-midi, ils avaient pris un repas léger vers  
11 heures, en buvant ensemble une bouteille de cidre.  
On les a interrogés d'une manière plus précise pour  
connaître l'emploi de leur temps entre 15 heures et  
13 heures, car il est à craindre qu'ils ne se soient  
pas suffisamment reposés. Il s'agit, en effet, d'agents  
du Mans venus à Paris le matin et qui avaient eu leurs  
heures de repos sur place. L'examen médical auquel on  
a procédé n'a permis de formuler aucune conclusion  
précise. Il paraîtrait cependant que l'un d'eux avait  
fait autrefois l'objet d'un examen dont le résultat  
avait été douteux.

A la suite de cet accident, j'ai fait vérifier  
spécialement les bandes Plesman enregistrées depuis  
plusieurs jours par ces agents, ainsi que par les  
autres conducteurs-électriciens de la ligne pour voir  
si cette réaction nulle ou insuffisante au passage  
des signaux n'est pas générale.

\*\*\*\*\*

Il est évident que la conduite de machines électriques n'est pas sans danger à ce point de vue là, en raison même de sa facilité. Une fois que le contrôleur est mis au cran de marche qui correspond à la vitesse à réaliser sur cette ligne qui ne présente que des rampes peu considérables, le mécanicien et l'électricien n'ont plus rien d'autre à faire que de regarder devant eux. Dans ces conditions, on peut admettre qu'ils aient tendance à s'endormir. On ne voit d'ailleurs pas bien quelles mesures pourraient être prises. Je ne suis pas partisan de systèmes provoquant l'arrêt automatique des trains au passage d'un signal à l'arrêt: vous en connaissez les dangers et inconvénients et il n'existe de plus aucun dispositif qui soit parfaitement inviolable. On emploie, souvent, dans la circonstance, un dispositif d'homme mort, mais les agents savent généralement le truquer et, en admettant qu'il ne le soit pas, il fonctionne correctement si l'homme est évanoui et ne fait plus aucun mouvement, mais il n'en est pas de même dans le cas d'un individu seulement assoupi qui fait toujours des mouvements inconscients pour se tenir en équilibre. En l'espèce, les agents, qui somnolaient debout, devaient faire inconsciemment les mouvements nécessaires pour conserver leur équilibre. Je crois que la seule solution consiste à exercer une surveillance renforcée sur la manière dont les mécaniciens observent les signaux, particulièrement pendant la 2ème partie de la nuit.

M. LE PRÉSIDENT - quelle est la situation du Chef de train dans cette affaire ?

M. LE BESNERAIS - Il est très nettement coupable, car la seule chose qu'il ait à faire quand un train brûle une gare, est précisément d'arrêter ce train et c'est là pour lui une obligation absolue.

M. LE PRESIDENT - Cette affaire nous couvre de ridicule: le mécanicien et l'électricien dorment et le chef de train ne fait rien.

Je voudrais savoir si le mécanicien et l'électricien avaient été, avant d'être nommés, soumis aux tests pour le contrôle de leurs reflexes.

M. LE BESNERAIS - J'ai posé la question et je recevrai un rapport détaillé, mais je ne l'ai pas encore.

M. ARON - Est-ce que nous avons le droit de soumettre les agents à ces tests?

M. LE BESNERAIS - Certainement, surtout pour un agent qui a provoqué un accident. En l'espèce, il s'agissait de bons agents, bien notés, ayant une trentaine d'années; rien de fâcheux n'avait été ~~signalé~~ <sup>signalé</sup> à leur sujet.

M. LE PRESIDENT - Ils étaient peut être en état d'ébriété.

M. LE BESNERAIS - J'y ai pensé, mais l'accident a eu lieu à 3 H 1/2 du matin et il ne semble pas qu'ils aient pu boire depuis 23 heures, ce qui rendrait peu vraisemblable cette explication. Je vais cependant faire contrôler leur emploi du temps entre 21 H. et 23 H. mais il sera à peu près impossible de le reconstituer en dehors des déclarations des intéressés.

D'autre part, on comprend mal comment il pourrait se dégager dans une motrice des vapeurs toxiques pouvant incommoder le personnel, explication qui ne serait admissible que



dans le cas d'une automotrice à moteur thermique ou à accumulateurs.

K. ARON - Quel est le rôle respectif du mécanicien et de l'électricien ? Est-ce que chacun a une besogne bien déterminée ?

M. LE BENSERRE - L'électricien a un certain travail à accomplir, mais le mécanicien n'a qu'à assurer la conduite du train. Malheureusement, lorsqu'il y a deux agents, chacun d'eux se repose sur son collègue. Par contre, on doit dire que, si l'un d'eux mourait subitement, la présence d'un autre homme serait utile, à moins que l'on n'ait recours à un dispositif d'homme mort qui a été précisément inventé pour permettre la conduite par un seul agent.

K. ARON - Il arrive assez souvent qu'un automobiliste d'endorme en conduisant. Il ne faut donc pas s'étonner de voir un homme qui n'a pratiquement rien à faire, et qui est simplement debout, perdre conscience. Je n'ai naturellement pas la prétention de proposer un remède à une telle situation, mais je crois qu'il faudrait que ces agents aient une certaine activité pendant toute la durée du parcours et qu'ils ne puissent rester plus de 2 minutes sans rien faire. Il me semble que c'est la seule ligne de conduite à suivre, à moins, bien entendu, qu'il ne s'agisse d'hommes anormaux.

M. LE BENSERRE - Il est cependant curieux de constater qu'ils ont eu quelque chose à faire et qu'ils l'ont fait, puisque le sifflet de contrôle a été réenclenché à trois reprises.

M. ARON - Ils ont pu le faire en dormant.