

Nécessité de confier les postes intéressant la sécurité à des agents expérimentés

Nécessité de confier les postes intéressant la sécurité à des agents expérimentés

(s)	C.A.	25. 9.46	2	II	1°
(s)	C.A.	9.10.46	2	II	1°
(s)	C.A.	18.12.47	8	II	1°

QUESTION II - Comptes rendus

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc....

p. 2

Nécessité de confier des postes de sécurité
à des agents expérimentés

M. LEMAIRE

Il expose les résultats détaillés de l'enquête à laquelle il a fait procéder à la suite de l'accident, survenu à St-Lô, dont il a été rendu compte à la dernière séance du Conseil. Il fait part des instructions qu'il vient d'adresser pour rappeler au personnel, à tous les degrés de la hiérarchie, ses responsabilités, notamment en ce qui concerne l'observation des règles concernant la sécurité.

M. PAILLIEUX tout en reconnaissant que les indications fournies par M. le Directeur Général sont de nature à donner satisfaction aux représentants du personnel, souligne qu'un accident d'une telle gravité comporte des leçons pour l'avenir, en vue d'en éviter le retour. En premier lieu, il est inadmissible qu'un agent débutant, titulaire d'un emploi subalterne, se voie confier des responsabilités qui le dépassent manifestement; il est, d'autre part, incontestable que l'écoulement du trafic, sur le tronçon à voie unique entre St-Lô et Folligny, s'effectue dans des conditions qui, du point de vue de la sécurité, paraissent nettement déficientes. Sans doute, n'est-il pas possible, pour des raisons financières, de procéder au doublement de toutes les voies uniques dont le tracé laisse à désirer, comme c'est ici le cas. Mais, sans vouloir remettre en cause l'allègement des règles de sécurité qui a été réalisé pour la circulation sur voie unique, il convient d'observer sur les parcours de cette nature un minimum de précautions, telles que le block, même si la rapidité du débit de la ligne devait en souffrir.

M. LEMAIRE est pareillement d'avis que les fonctions de Chef de la sécurité ne doivent être confiées qu'à des agents expérimentés. Les meilleurs renseignements sont fournis que celui qui est ici en cause; il attend, pour prendre une décision, tant à son égard que contre tous ceux dont la responsabilité lui paraîtrait engagée, de connaître les résultats de l'enquête de justice actuellement en cours.

.....

M. TOURNEMAINE rappelle qu'il est déjà intervenu au sujet d'accidents graves résultant de l'affectation à des postes intéressant la sécurité de jeunes agents, voire d'auxiliaires, n'ayant pas les compétences nécessaires. Il demande que ces pratiques soient définitivement abandonnées; quand le titulaire d'un tel poste est absent, il doit faire appel à un intérimaire qualifié et non à un "faisant-fonctions" dont l'expérience, sinon les connaissances, sont insuffisantes. En l'espèce, le sous-chef de gare responsable de la sécurité aurait dû être suppléé par un sous-chef de gare remplaçant.

M. LEMAIRE fait observer qu'une situation analogue peut se présenter dans de petites stations où le Chef de Station est à l'échelle d'un facteur enregistrant. Le problème est donc moins une question de grade qu'une question de formation; les fonctions de sécurité ne nécessitent

pas des qualités intellectuelles exceptionnelles, mais elles exigent du bon sens, de la méthode, du sang froid et, par dessus tout, de la discipline.

Il conviendra également, eu égard à l'importance des parcours temporaires à voie unique imposés par les destructions, de spécialiser de plus en plus dans le service à voie unique le personnel affecté à ce service, comme il était de pratique courante sur les anciens Réseaux. Cette méthode permettra d'obtenir, dans l'observation des consignes, un automatisme qui fait parfois défaut actuellement au personnel habitué à l'exploitation à double voie.

Il importe qu'à tous les échelons de la hiérarchie, la notion de sécurité prime toutes les autres, y compris celle de la rapidité du service. Le Directeur Général et les Chefs de Service sont responsables de la sécurité au même titre que le personnel d'exécution. Il prendra les mesures qui s'imposent pour éviter le retour de tels accidents.

M. LE PRESIDENT déclare que le Conseil fait entièrement confiance au Directeur Général pour prendre et appliquer ces mesures.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT appuie les observations de M. le Directeur Général. Le souci de la sécurité doit d'autant plus être mis au premier plan que l'on va relever la vitesse des trains; or s'il est exact que ces relèvements de vitesse ne mettent pas la sécurité en cause, ils augmenteront, en cas d'accidents, les conséquences de ceux-ci. D'autre part, un problème sérieux va se poser du fait de la mise à la retraite, dans les prochaines années, d'un contingent massif d'agents recrutés après la guerre de 1914-1918: de nombreux agents expérimentés seront remplacés par des jeunes. Il importe donc de renforcer la notion de sécurité à tous les échelons de la hiérarchie et, plus particulièrement, de veiller, à ce point de vue, à un bon encadrement du personnel.

.....

M. LEMAIRE signale que le décret relatif aux délégués à la sécurité est maintenant au point. Des mesures sont prises pour en assurer rapidement l'application. On peut espérer qu'à partir du 1er janvier prochain, les délégués seront en fonctions dans la plupart des centres leur action renforcera grandement l'efficacité des mesures dont l'adoption aura été décidée pour la sécurité de l'exploitation.

M. LE PRESIDENT remercie, à cette occasion, M. de LAVIT de la diligence avec laquelle il a fait aboutir la mise au point du décret.

du 9 octobre 1946

QUESTION II - Comptes rendus

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

Mesures de sécurité

Obligation de n'employer dans les postes intéressant la sécurité que des agents remplissant des conditions d'âge et de grade déterminées

p. 2

.....

M. TOURNEMAINE insiste à nouveau sur le relâchement incontestable que l'on constate dans le domaine de la sécurité et qui est une des conséquences de l'occupation pendant laquelle un certain "laisser-aller" dans l'exécution du service était toléré dès lors qu'il avait pour but d'entraver les transports militaires. Cette situation rend nécessaire une véritable rééducation du personnel, à tous les échelons. La Fédération Nationale des Travailleurs de Chemins de fer va entreprendre une action énergique à cet effet, notamment à l'occasion des prochaines élections des délégués à la sécurité; il conviendrait que la Direction Générale, de son côté, s'attachât résolument à résoudre ce problème important entre tous, spécialement en ce qui concerne les agents des cadres.

.....

M. PAILLIEUX, rappelant les constatations faites au cours de l'enquête sur l'accident d'Héricourt, estime inadmissible que des agents mineurs soient appelés à exercer des fonctions intéressant la sécurité.

M. LEMAIRE déclare que, du fait de l'augmentation du trafic et des départs en retraites, un grand nombre de jeunes agents ont dû, depuis la Libération, être affectés à des postes de sécurité; mais leurs connaissances et leur aptitude ont été préalablement reconnues par des examens pratiques et théoriques. En l'espèce, d'ailleurs, il se peut que la responsabilité d'agents relativement anciens soit en cause. C'est ce que recherche la Direction Générale qui se réserve de prendre les sanctions nécessaires lorsque l'enquête judiciaire actuellement en cours sera terminée.

L'intervention éventuelle d'une réglementation nouvelle obligeant la S.N.C.F. à retirer des postes de sécurité tous les agents ne remplissant pas des conditions d'âge déterminées serait de nature à créer de graves difficultés dans l'exploitation. Une mesure de cet ordre ne saurait, en tout état de cause, être réalisée que progressivement. Dans la situation créée par les circonstances actuelles, il est incontestable qu'un effort s'impose en vue de la formation des jeunes agents. La nécessité de cet effort, qui incombe aux cadres et au personnel déjà expérimenté, a été rappelé aux Directeurs des Régions.

M. PAILLIEUX fait observer qu'en l'occurrence il ne s'agit pas seulement d'une question d'âge, mais encore de grade. Il considère qu'il y a, depuis quelques années, dans les Services de l'Exploitation

une dévalorisation des emplois qui aboutit à confier à de nouvelles recrues, trop jeunes et inexpérimentées, des postes qui, par les responsabilités particulièrement lourdes qu'ils comportent, devraient être réservés à des agents d'un certain grade et ayant une certaine expérience.

M. LEMAIRE rappelle ce qu'il a déjà dit à ce sujet au cours de la précédente séance du Conseil, c'est à savoir que le problème de la sécurité, en ce qui concerne les consignes à appliquer par les agents d'exécution, n'est pas tant une question d'âge ou de grade, que de formation et de discipline. Les fonctions de sécurité n'exigent pas des qualités intellectuelles exceptionnelles, mais elles requièrent chez ceux qui en sont chargés de la méthode et, surtout, la stricte obéissance aux règlements dont les prescriptions doivent être appliquées à la lettre et d'une façon presque automatique.

.....

d'Administration du 18 décembre 1947

QUESTION II - Comptes rendus

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc

- p. 8 Nécessité de n'employer que des agents
 expérimentés dans les postes intéressant
 la sécurité
-

M. PAILLIEUX demande à M. le Directeur Général s'il est bien exact que l'agent responsable de cet accident (accident survenu le 11 décembre à la gare des Trillers entre Bourges et Montluçon) n'était âgé que de 18 ans.

M. LEMAIRE confirme l'exactitude de ce renseignement. Il ajoute que le fait ne présente en soi aucun caractère anormal, étant donné les dispositions actuelles du règlement du personnel. En l'espèce, il s'agissait, au surplus, d'un agent justifiant d'une formation générale et technique de nature à donner des garanties incontestables. Les circonstances et la perturbation apportée dans la marche du service par les événements de grève qui ont conduit cet agent à assurer consécutivement un service de nuit et un service de jour, sont autant d'atténuations à la faute commise par lui. Cette faute est double : d'une part, il s'est endormi à son poste, d'autre part, à son réveil et sans s'en assurer auprès du régulateur, il a agi comme si le convoi attendu était passé pendant son sommeil. C'est cette dernière aberration qui a eu les conséquences tragiques que l'on sait et elle procède évidemment d'une légèreté d'esprit plus particulièrement imputable au défaut de maturité de celui chez qui elle s'est produite.

.....

Quant au problème général de l'emploi des mineurs dans des postes de sécurité, il a été examiné d'une manière très approfondie par la Direction générale. Il a été reconnu qu'en l'état actuel des choses, il était pratiquement impossible de renoncer à cet emploi. Il faut, dans ces conditions, assurer la formation des quelques 800 mineurs qui sont actuellement employés par la S.N.C.F. et, à moins de les affecter à des postes - tels les postes sédentaires - où leur emploi ne présente pas d'intérêt réel pour le service, il faudrait reculer l'âge minimum d'admission si l'on décidait d'écarter obligatoirement les mineurs de tous les emplois intéressant la sécurité. Il n'est pas d'ailleurs établi a priori qu'un agent jeune, convenablement formé, soit moins apte à de tels emplois qu'un agent plus âgé. On peut noter, à cet égard, que le jeune agent responsable de l'accident des Trillers avait été désigné pour occuper ce poste en remplacement d'un agent plus âgé, qui avait été surpris endormi lors d'une tournée d'inspection.

.....

M. CLAUDON relève que, en l'espèce, le fait de s'être endormi, par suite d'un surmenage ne saurait être, en effet, imputé au jeune âge de l'agent et que, considéré sous cet angle, l'accident ne met pas en cause l'emploi de mineurs.

.....

M. PAILLEUX n'est pas d'accord avec M. le Directeur Général sur le problème général de l'emploi des mineurs. Son expérience personnelle en la matière et l'exemple de l'ancien Réseau de l'Etat auquel il a appartenu le conduisent à penser que, s'il est opportun de recruter des agents mineurs en vue de leur assurer le bénéfice d'une longue formation ferroviaire, il est tout à fait possible d'utiliser convenablement ces jeunes gens dans un grand nombre de postes, en les faisant encadrer par des agents plus expérimentés, sans qu'il soit, pour autant, indispensable de leur confier des postes intéressant la sécurité. En l'espèce, il ne fait pas de doute que le jeune âge de l'intéressé a été le principal facteur de l'accident, car un agent plus mûr, même s'il s'était endormi, aurait mieux pesé les conséquences possibles de son comportement avant d'agir comme si le train attendu était passé durant son sommeil.

En réalité, il est bien exact que la S.N.C.F. manque de plus en plus de personnel majeur qualifié pour le service du Mouvement dans les gares. Mais cette situation tient à ce qu'en l'état actuel de la filière applicable à ce personnel, les conditions de rémunération sont absolument dérisoires: la sécurité sur une voie unique est couramment confiée à des facteurs-mixtes classés à l'échelle 3, c'est-à-dire touchant le salaire minimum prévu pour le plus modeste fonctionnaire de l'Etat. Il tient à insister très vivement auprès du Conseil sur la nécessité urgente d'établir, à tous les degrés de la hiérarchie, en faveur des agents du Mouvement, une situation en rapport avec les responsabilités qu'ils encourent, sous peine de s'exposer à des difficultés de recrutement insolubles et à des incidents ou accidents graves.

.....

M. LEMAIRE ne croit pas que ce soit en l'espèce un problème de recrutement qui se pose, mais une question de formation professionnelle et morale. L'agent responsable de l'accident des Trillers présentait certainement la garantie d'une capacité intellectuelle très supérieure à celle d'un simple manoeuvre et devait être, normalement, un bon agent.

.....