



**CSE  
FRET**



**Bulletin n° 67**

# LES INFOS CSE

## Juin 2023

### BB 26000

Des décibels au quotidien pour les ADC.

En face, une certaine surdité de la Direction Fret ?

Vos élus CSE ont fini par se faire entendre. Depuis mars 2022, ils alertaient sur les nuisances sonores croissantes à bord des locomotives de type BB 26000. La Direction de la Sécurité Fret a donc sollicité l'Agence d'essai ferroviaire (AEF) afin que celle-ci réalise une campagne de mesurage de contrôle du bruit au poste de travail pour les agents de conduite sur ces engins moteurs. Dans le cadre de la prévention liée au risque du bruit au poste de travail, c'est sur sept journées de service d'ADC que s'est appuyée cette étude réalisée entre fin novembre 2022 et début février 2023.

### L'étude et ses limites

Les méthodes de calcul sont complexes et dépassent, bien entendu, les connaissances des élus préventeurs en la matière. Cependant, l'analyse donnée fait apparaître dans trois des sept groupes d'exposition homogène des niveaux sonores d'exposition supérieurs à ce que prévoit la réglementation. Un de ces trois dépassements est même très nettement supérieur et est « estampillé » d'une couleur rouge vif. Aussi, sans être docteurs en physique acoustique et sans être ORL, vos représentants ont tout de même facilement pu conclure et dénoncer le fait qu'il y a un risque réel pour la santé physique des agents de conduite. L'impact mental n'est certainement pas négligeable non plus, mais il reste plus difficilement quantifiable.

Les principales sources d'exposition sonore en cabine sont les suivantes : la purge des freins, les essais en cabine, les bruits liés à l'engin moteur, l'avertisseur et la radio sol train en réception.

L'analyse des données montre que c'est la phase de conduite qui expose le plus les agents de conduite. Ce sont les bruits générés par l'engin moteur qui prédominent et dépassent les normes acceptables.



**FRET**

[cse.fret@unsa-ferroviaire.org](mailto:cse.fret@unsa-ferroviaire.org)

Ils s'expriment en résonnances et vibrations avec, a priori, un pic d'intensité sonore lorsque la vitesse est de 80 km/h. Rappelons que de nombreuses lignes Fret sont déjà limitées en vitesse à cause de l'état du réseau. Il ne manquerait plus que le Fret soit aussi limité par ses locomotives.

Le rapport mentionne les obligations réglementaires à mettre en place : une réduction du bruit à la source quand cela est possible, une modification de l'organisation du travail afin de diminuer les temps d'exposition. Et si les deux actions ne sont pas possibles, il est impératif d'équiper les agents en équipement protecteur individuel contre le bruit (PICB).

Lors de l'étude en question, un des groupes a été exposé à des nuisances acoustiques qui ont dépassé 87 décibels. La réglementation précise que, dans un tel cas, il est impératif d'agir sur la source sonore. L'action qui a été menée sur cette locomotive a été de changer les joints de porte !

**Action suffisante ? Et bien, à vous de juger...**

L'analyse ne s'appuie que sur six locomotives différentes, avec des tonnages et des profils de ligne non représentatifs. Ce constat d'une étude incomplète est aussi partagé par l'inspecteur du travail en charge du dossier : dans un courrier adressé au président du CSE, il fait part de ses questionnements et laisse comprendre qu'il sera très attentif sur les mesures préventives qui seront décidées.

## Position de la direction

Lors du CSE du 11 mai, la direction n'a pu que valider l'insuffisance de l'étude réalisée. Elle propose donc de refaire des mesures sur des trains lourds et, cette fois, avec la climatisation en route (ou fenêtres ouvertes si locomotive non équipée). Nos dirigeants supposent que les opérations de maintenance dites « mi-vie » sur les BB 26000 ont résolu les problèmes de nuisances sonores. Ils précisent qu'à 1,2 M€ l'opération de maintenance, il n'est pas envisagé d'anticiper celles à venir. Enfin, notre direction propose de mener une étude sur la mise en place de protections individuelles.

## Position de l'UNSA

Le ressenti global est que nos dirigeants souhaitent simplement gagner du temps en proposant de nouvelles études. Nous n'avons pas l'assurance que les opérations mi-vie suppriment les nuisances. Il s'agit seulement de suppositions faites sur un échantillon de six locomotives. Nous aurions souhaité que les nouvelles études soient prévues avec des profils en forte pente, mais la direction n'a pas validé cette option. Elle craint certainement des résultats qui pourraient être encore plus alarmants. Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'étude sur des protections sonores individuelles n'est pas une solution : la base en prévention étant de supprimer le risque pour les travailleurs, nous pensons qu'il faut s'atteler aux origines de ces bruits avant de songer à équiper les agents de conduite en accessoires palliatifs. Vos élus ont aussi insisté sur la nécessité d'informer les agents sur la situation et de réaliser des mesurages sur les BB 7200.

On ne peut conclure sans préciser que la dégradation des BB 26000 était prévisible. Les augmentations de tonnage des convois Fret font fonctionner à pleine charge ces locomotives depuis des années. Conçues pour être des locomotives mixtes (voyageurs/fret), elles ont tout simplement été ruinées par une utilisation intensive inadaptée, dans le seul objectif de faire de la productivité.

**C'est une nouvelle fois le manque de perspectives à long terme qui impacte directement les agents. La direction ne semble pas souffrir de surdité, car elle entend les remontées des agents et de leurs représentants, mais elle semble en revanche enfermée dans le mutisme lorsqu'il s'agit d'apporter des solutions efficaces aux problèmes des salariés.**