

Madame Lucile Quessart  
Directrice des Ressources Humaines  
SA Voyageurs  
2, place aux Etoiles  
93200 Saint Denis

**Paris, le 24 juin 2025**

**Objet :** Demande d'audience

Madame la Directrice,

Le classement de certaines séries d'Engins Moteurs comme vétustes a été introduit au sein de l'entreprise à une époque où les normes relatives au bruit et aux vibrations n'étaient pas encore en application à la SNCF.

Au fil du temps, la Direction a décidé unilatéralement que ce classement n'avait plus de justification, considérant que les différentes normes d'exposition étaient respectées. Ce sujet a fait l'objet et fait toujours l'objet de nombreuses divergences entre la Direction et la FGAAC-CFDT, portant notamment sur le niveau d'exposition des conducteurs sur une journée de service ou sur la grande période travail à différents risques tels que le bruit ou les vibrations.

Les interventions de la FGAAC-CFDT sur ce sujet, ont donné lieu à la mise en place de mesures spécifiques en lien avec la reconnaissance de la pénibilité et une compensation spécifique de 4 minutes pour conduite sur des engins moteurs vétustes en lien avec l'attribution des repos compensateurs.

La liste des Engins Moteurs vétustes établit en 2000 a été conservée jusqu'à radiation des matériels concernés mais sans ajout de nouvelles séries. Nous constatons pourtant, que sur plusieurs régions, de nombreuses séries d'engins moteurs nécessitent à notre sens d'être classées comme vétustes et donner lieu à des compensations au titre d'une exposition accentuée à la pénibilité et à certains facteurs de risques professionnels.

Nous ne saurions également vous rappeler les obligations imposées à l'employeur, qui doit prendre des mesures de prévention visant à supprimer ou à réduire au minimum les risques résultant à l'exposition à certains facteurs comme le bruit, les vibrations ou la chaleur, en tenant compte du progrès techniques et de la disponibilité de mesures de maîtrise du risque à la source.

Nous posons également plusieurs autres constats :

- Certaines séries d'engins moteurs n'ont toujours pas été radiées en raison de l'insuffisance des investissements sur le matériel roulant, de tensions sur la disponibilité du parc en région, ou des retards

pris par les constructeurs dans les calendriers de livraison. C'est particulièrement le cas des BB7200 et des BB22200, qui circulent dans un état déplorable pour l'activité InterCités, mais aussi de certains TGV comme les rames TGV Réseau ou les TGV Duplex qui génèrent une très forte exposition des conducteurs au bruit. La FGAAC-CFDT vous rappelle également qu'elle demandait déjà dans les années 2010 en CS ADC le classement de certaines séries notamment les BB 67400 comme Engin-Moteur vétuste ;

- Certaines séries d'engins moteurs comme les X73500 sont tristement connues depuis leur déploiement au début des années 2000, pour leur manque de fiabilité, et l'insuffisance de l'efficacité de la climatisation en cabine de conduite ;
- Les évolutions réglementaires introduites par le décret n°2025-482 paru au Journal Officiel du 1<sup>er</sup> juin 2025 renforce la protection des travailleurs en cas d'épisodes de chaleur intense correspondantes aux seuils de vigilance définis par Météo France. Ce décret et un arrêté paru le même jour imposent ainsi de nouvelles obligations en matière d'évaluation et de prévention à l'employeur dès le 1<sup>er</sup> juillet 2025. Ces différentes séries d'engins moteurs posant aujourd'hui problème et nécessitant d'être radiés ou classés comme vétustes, sont aussi malheureusement celles sur lesquelles l'exposition des conducteurs à la chaleur est la plus forte et insupportable.

Au-delà des aspects liés à pénibilité induite par la conduite de ces engins moteurs mis en service pour certains d'entre eux dans les années 1970, le manque de fiabilité, les pannes récurrentes et les demandes de secours impactent lourdement les conditions de travail des conducteurs et la robustesse de la production ferroviaire avec des retards importants et des suppressions de train, qui génèrent des modifications de commande et détériorent l'équilibre vie privée/vie professionnelle des agents de conduite.

La situation ne saurait rester en l'état et des mesures de prévention concrètes, ainsi que des mesures compensatoires doivent être mises en œuvre par la Direction afin de prendre en compte la pénibilité inhérente à la conduite des engins moteurs vétustes.

Il nous paraît important d'avoir un échange avec vous sur l'ensemble de ces sujets, dans le cadre d'une audience. Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions de croire, Madame la Directrice, en l'assurance de nos respectueuses salutations.

Pour la CFDT Cheminots  
Pascal Couturier  
Secrétaire Général Adjoint CFDT Cheminots  
Secrétaire Général FGAAC-CFDT

