

LIAISON NATIONALE ADC**EAS : SUD-Rail seule au manche ?**

Saint-Denis, le 23 juin 2010

Pour ce troisième Groupe de Travail Traction (GTT) EAS après le procès de Meaux, qui faisait suite à l'accident de Chelles, la direction continue à ne rien proposer en termes d'amélioration notable du système d'exploitation des trains en EAS.

Ce GTT a été l'occasion de revenir sur l'accident du 17 septembre 2009 où une personne a perdu la vie par étouffement dans les portes d'une VB 2N dans un train vide au départ de la gare de Paris St-Lazare.

Au-delà de cet accident, ce qui est préoccupant aujourd'hui, c'est la

réaction de déni des accidents ou incidents EAS au plus haut niveau de l'entreprise. Déni qui se répercute à tous les niveaux de l'entreprise, ce qui entraîne des réactions ou des attitudes irresponsables et incohérentes de la part des établissements en cas d'accident ou d'incident EAS.

Alors que le moindre problème EAS devrait faire l'objet de REX approfondi, l'entreprise omet de déclarer, voire cache, les accidents ou incidents EAS. Parfois consciemment, parfois inconsciemment...

Quand on connaît les suites judiciaires que des accidents EAS peuvent entraîner pour les agents, nous n'admettons pas que l'entreprise continue à exploiter et à mettre en place ce système sans une réflexion nécessaire, partagé par l'ensemble des acteurs impliqués dans l'exploitation des trains.



Ce GTT a d'ailleurs été l'occasion de rappeler à la direction que SUD-Rail se bat au quotidien pour qu'il n'y ait plus d'accident ferroviaire EAS et que la tentative de mettre en place une nouvelle page au référentiel conduite censée protéger les ADC, n'est pas la réponse à un système dangereux et accidentogène. Les mêmes problèmes se posent pour le mode dégradé de SIRIUS.

Tous nos collègues mis en examen et/ou jugés après un accident EAS peuvent en témoigner. La justice fait ce qu'elle veut et croire qu'un règlement SNCF peut protéger un ADC d'une mise en examen est d'une naïveté déplacée et d'une démagogie insupportable.

En ce qui concerne l'entretien des TV de quais, les tableaux de la direction dressent un constat quasiment idyllique en termes de maintenance. Les exemples que nous avons de TV éteintes et non remises en état après plusieurs semaines, voire mois, sont encore trop nombreux. Concernant les TV et caméras de quai, le plus grand danger vient du manque de couverture visuelle de toutes les portes d'une rame. Des enquêtes CHSCT ont démontré, à ce sujet, des lacunes inacceptables pour la sécurité des usagers et donc de l'agent de conduite.

SUD-Rail réaffirme aujourd'hui, que l'exploitation des trains en EAS dans de telles conditions de sécurité pour les usagers ne peut plus continuer.

- ☞ Il est urgent que la direction à la traction reprenne les choses en main et impose aux activités l'arrêt ferme et définitif des expérimentations et dérives en tous genres des réglementations de sécurité ferroviaire.
- ☞ Il est urgent que la direction de l'entreprise donne des consignes et des procédures fortes en termes d'études et d'analyses pour tous les incidents ou accidents EAS.

Dans l'attente d'un véritable processus de concertation concernant l'EAS, SUD-Rail demande :

- ☞ l'arrêt de l'exploitation EAS en région
- ☞ pour dans les zones denses qu'un système simple soit étudié, afin que tous les trains ayant un problème au départ d'une gare en EAS, puisse être immédiatement stoppé et ce, quelque soit la gare.

Plusieurs solutions peuvent être envisagées si la volonté de tous est bien de sécuriser un système qui a montré ses limites.

SUD-Rail rappelle à tous les agents de conduite que suite à l'application de la Fiche 1002 du Mémento, on doit se considérer en situation dégradée. Les préconisations de SUD-Rail :

- **En région, il faut faire différer le matériel EAS avarié au terminus de la mission ou solliciter un agent d'accompagnement.**
- **En zones denses :**
 - ✓ **Après connaissance d'une anomalie sur les installations fixes, solliciter l'aide systématique d'un agent de quai pour la fermeture des portes.**
 - ✓ **Équipement embarqué : En cas de persistance de l'anomalie, exigez de la régulation de différer le matériel EAS avarié (circulation en W).**