

Tract-ctions

L'information syndicale de l'ET Rhône-Alpes

Guide de survie EAS

" pour sauver les trains "

En région Rhône alpes

SUD Rail continu d'être contre toute forme d'EAS, mais il ne suffit pas de le dire : nous continuons à agir !

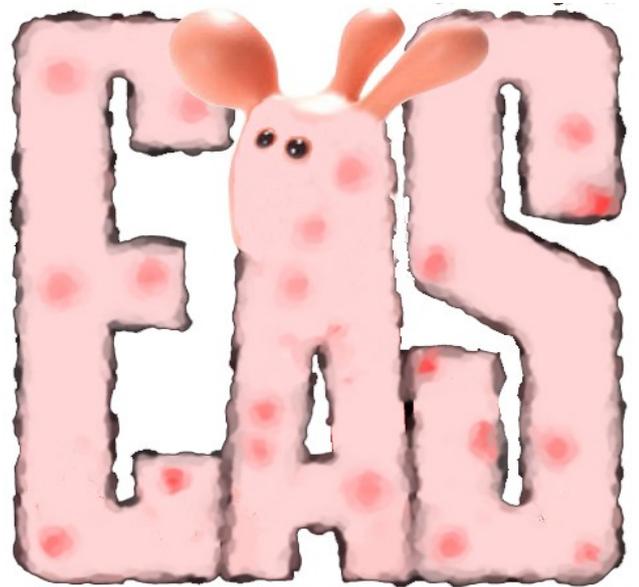
Cependant, après avoir fait la JFC EAS et un accompagnement de votre DPX vous êtes validés que vous soyez d'accord ou pas, que l'on ai répondu ou pas à vos questions et/ou demande.

Ce guide n'a pas été créé pour vous faire accepter l'EAS, mais pour vous aidez si le cas se présente un jour.

La formation qui vous a été dispensée est une formation EAS « pour sauver des trains ». Vous n'êtes donc pas habilité à rouler sur une ligne exploitée en EAS. Vous ne pouvez circuler en EAS que de manière exceptionnelle et seulement sur la région Rhône Alpes. La formation que vous avez reçue n'a pas été conçu pour !!!

Dans ce fascicule, lorsque nous parlerons d'EAS, il s'agira toujours d'EAS "pour sauver les trains".

Rappel : Une fois que vous avez subi cette formation, il faut encore que votre CTT vous accompagne pour vérifier que vos connaissances acquises sont



EQUIPEMENT AGENT SEUL

| abandonner les trains, d'avance une mauvaise idée !

Vaut-il mieux voyager Seul

Ou bien ... Accompagné ?

Sud
Rail



Union
syndicale
Solidaires

syndicale
Solidaires

Pas d'EAS si

- Vous n'avez pas reçu la formation EAS (JFC + validation)
- Vous n'avez pas reçu d'ordre écrit ou de dépêche ! Il sera remis autant d'ordre écrit ou dépêche que de trains concernés et conducteurs concernés (relève) !
- La circulation EAS génère des Véhicules Hors Quai (on ne peut pas vous supprimer des arrêts pour VHQ) !
- Il y a un plan de transport adapté suite à un mouvement de grève !
- Les ASCT sont en grève ou en droit de retrait !
- Le train ne part pas à l'heure !
- Il n'y a pas de RST sur la ligne ou elle ne fonctionne pas !
- La VA ne fonctionne pas !
- Le dispositif d'ouverture, de fermeture et de contrôle des portes d'accès voyageurs ne fonctionne pas.
- Les caméras ne fonctionnent pas, mal, ou sont trop sales !
- Pas l'assurance que l'interphonie fonctionne dans tout le train.
- Pas l'assurance que la sonorisation fonctionne dans tout le train.
- Affluence voyageurs dans le train (accès à la cabine difficile ou présentant un danger)
- La météo est dégradée !
- Le train est classé "Train sensible" !
- Si l'on est en dehors de la région Rhône Alpes !
- La ligne est reprise comme "ligne interdite en EAS" sur la carte ci-contre !

Liste du matériel autorisé EAS :

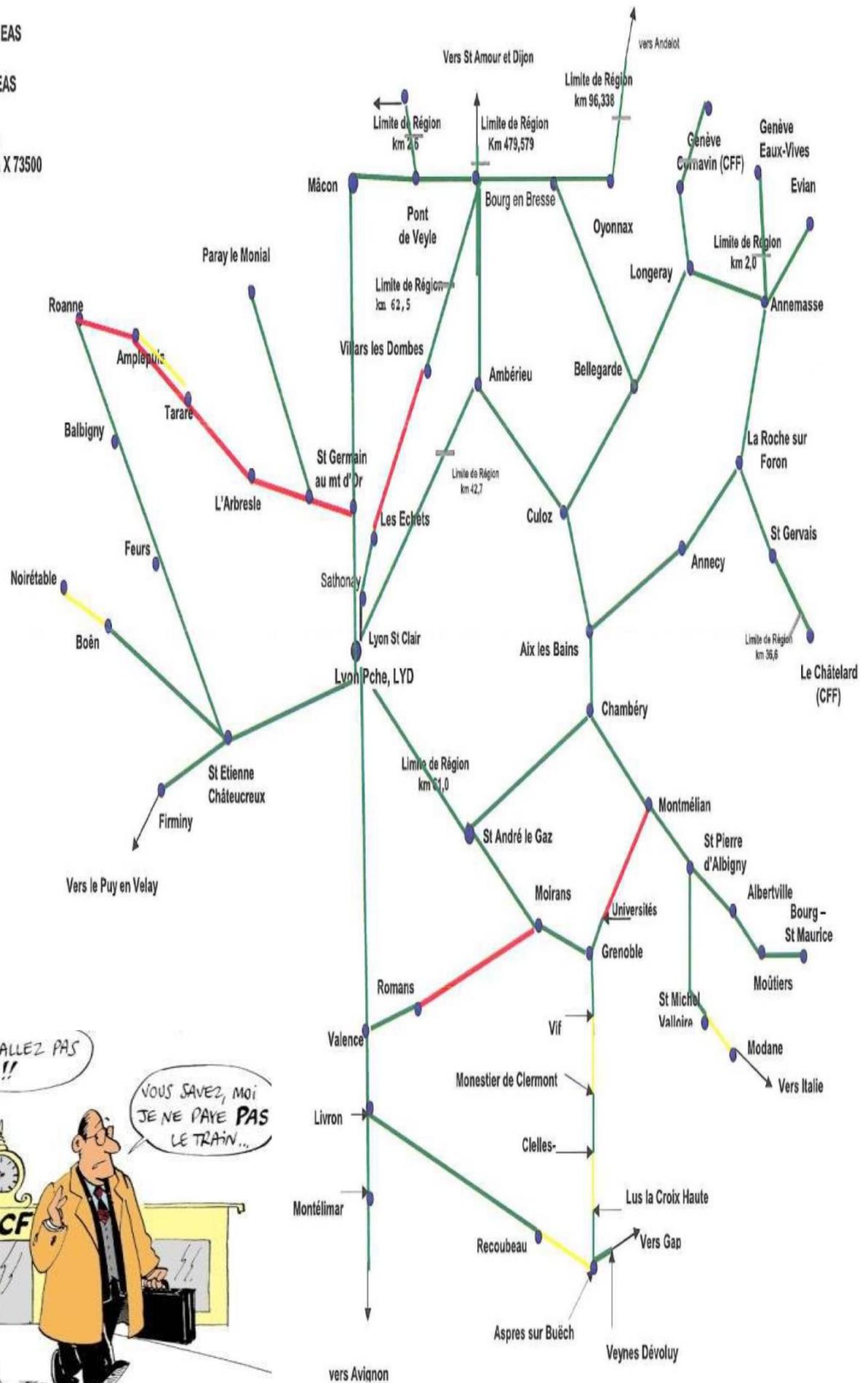
Pour le moment, le matériel autorisé à circuler en EAS sur la région est le suivant :

- ATER (X73500),
- AGC (X76500, Z27500, B81500, et B82500),
- TER₂N NG (Z24500),
- Régio₂N.

Les Z₂, TER₂N PG* (Z23500), B₅, B₆, et les différentes locomotives ne sont pas autorisés à effectuer des circulations en EAS.

*Même en UM hybride avec une Z24500, il est interdit de faire un train en EAS avec une Z23500 !

- Légende**
- Ligne autorisée en EAS
 - Ligne interdite en EAS
 - Ligne à forte pente interdite en EAS en X 73500



// LIVRET EAS // LIVRET EAS // LIVRET EAS //

Aléa opérationnel engendrant la non couverture d'un train en ASCT (y compris défaut d'ASCT à sa PS commandée)

Le ROP fait appeler l'ADC pour lui signaler l'absence d'ASCT et la recherche d'une solution.

Echange entre le ROP et la CPST afin de recouvrir le train

- commande d'un planton ;
- couverture par un ASCT initialement en renfort ;
- ...

Solution de couverture possible ?

non

oui

Départ du train à l'heure avec un ASCT

ROP analyse la situation :

- affluence du train ;
- nature du train (desserte, km, durée...);
- possibilité d'accompagnement par un agent autre (ADC, agent sédentaire, encadrement...);
- trains sensibles ;
- présence de PMR Accès Plus et/ou groupe ;
- conditions météorologiques
- ...

Circulation EAS envisagée ?

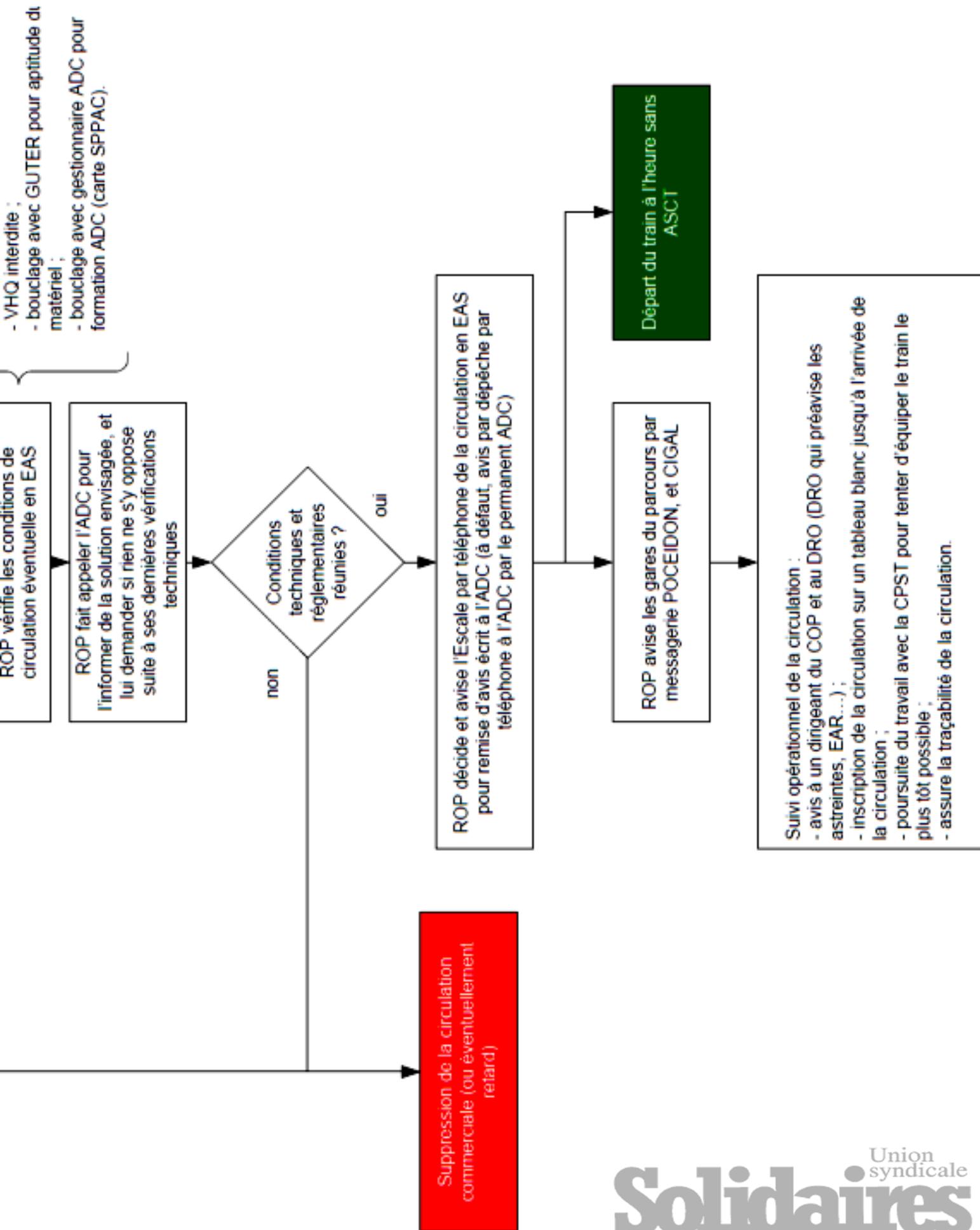
non

oui

- application LY VO 00045 ;
- EAS possible sur la ligne ;
- bouclage avec ROP régions voisines si besoin ;

Avant de vous ordonner de circuler en EAS, le ROP doit

normalement suivre le logigramme suivant.



Liste des trains sensibles :

Cette liste évolue constamment, elle sera tenue à jour dans le cadre du CHSCT.

AXES	N° Trains	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
Lyon - Grenoble	17623		X					
	17625					X		X
	17636		X			X		X
	17642		X	X	X	X		X
Lyon - Mâcon	886038			X			X	
Vallée du Rhône	886118		X	X	X	X	X	X
	886141		X		X			X
	886155		X				X	X
	886188	X		X	X	X		X
	886189	X	X	X	X	X	X	X
	886190				Vce -> Lyd			
	886191				Lyd -> Vce		Lyd -> Vce	
	886194	Av -> Vce	X	X	X	X	X	X
	886195			Lpr -> Vce		Lpr -> Vce	X	
886196	X		X		X	X		
Villefranche - Vienne	887134				X			
	887142							Vis -> Lpr
	887145				X			Vis -> Lpr
	887149		Vis -> Lpr					
Lyon - St.-André-Le-Gaz	887329			X		X		X
	887334			X		X		X
	887357		X				X	

Lyon - St Etienne.	886749		X	X	X	X	X	X
	886751		X	X	X	X	X	
	886755		X	X	X	X	X	
	886757		X	X	X	X	X	X
	886857		X	X	X	X	X	X
	886859		X	X	X	X	X	
	886861		X	X	X	X	X	X

(X) Train accompagné sur son parcours par un deuxième agent (ou sur le parcours indiqué)
 Train ne circulant pas

La logique de la direction



Le droit de retrait :

Si vous avez un doute, que vous ne vous sentez pas en mesure de réaliser une circulation en EAS, que vous ne vous sentez pas assez formé, ou que vous trouvez qu'on vous met trop de pression pour partir seul, n'hésitez pas à utiliser votre droit de retrait.

Qu'est-ce que le droit de retrait :

Ce que dit la loi : « *Le salarié confronté à un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé a le droit d'arrêter son travail et, si nécessaire, de quitter les lieux pour se mettre en sécurité. L'employeur ou les représentants du personnel doivent en être informés. Ce droit de retrait est un droit protégé. La décision du salarié ne doit cependant pas créer pour d'autres personnes une nouvelle situation de danger grave et imminent* ».

L'article L4131-1 du Code du travail précise : « *Le travailleur alerte immédiatement l'employeur de toute situation de travail dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et imminent pour sa vie*

ou sa santé ainsi que de toute défectuosité qu'il constate dans les systèmes de protection ».

Comment faire usage de son droit de retrait :

Ce que dit la loi : « *Le salarié doit avertir immédiatement l'employeur ou son représentant du danger de la situation. Il n'a pas besoin de l'accord de*

J'utilise souvent mon droit de retrait

l'employeur pour user de son droit de retrait ».

Il suffit donc d'aviser immédiatement le permanent traction en lui disant que vous utilisez votre droit de retrait.

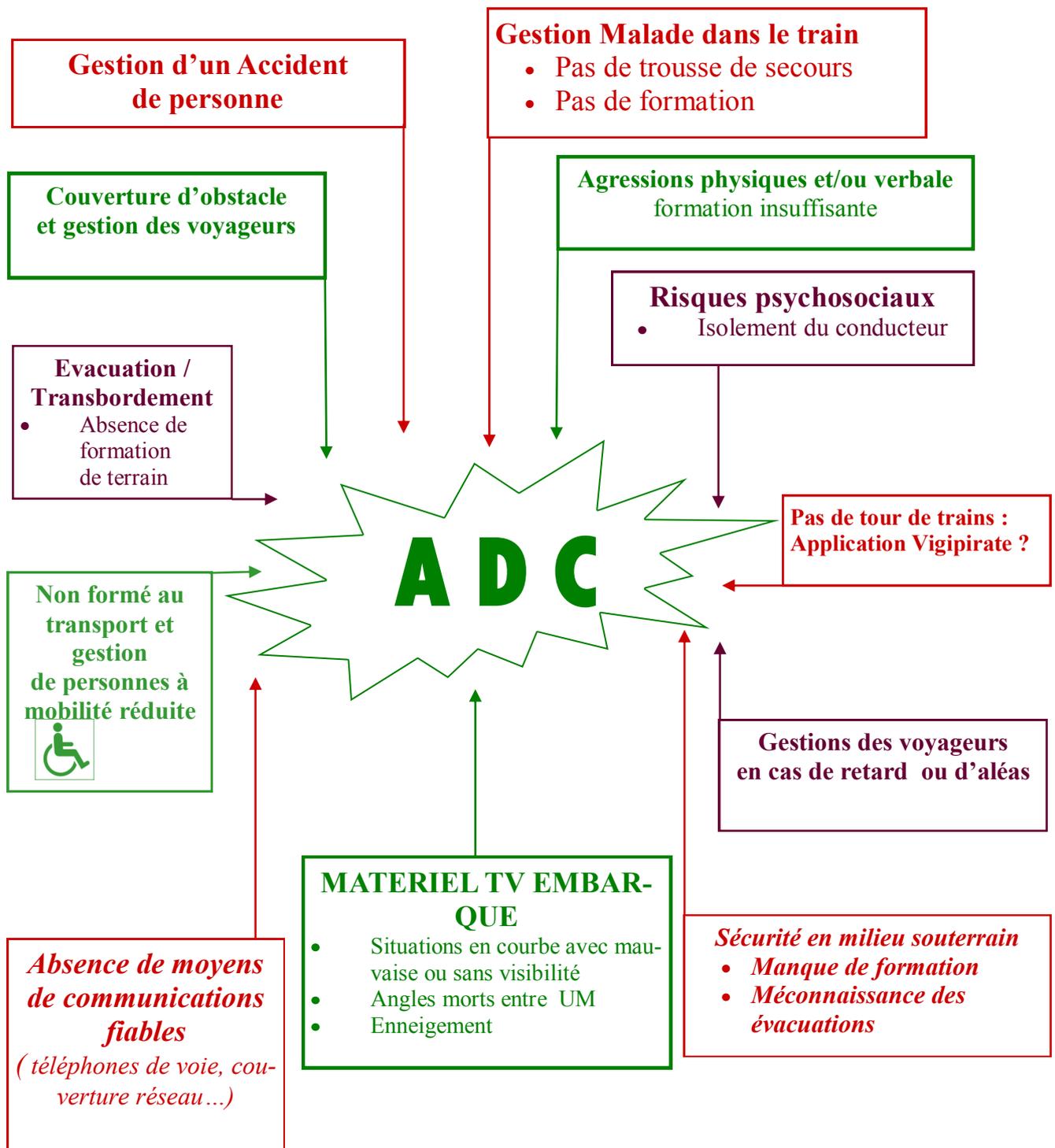
Y a-t-il un risque que je sois sanctionné si

j'utilise mon droit de retrait :

Ce que dit la loi : « *Le droit de retrait n'entraîne ni sanction, ni retenue sur salaire. L'employeur ne peut demander au salarié de reprendre le travail si le danger grave et imminent persiste. Si le salarié est victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle alors que l'employeur était informé de la situation, celui-ci est considéré comme ayant commis une faute inexcusable et la rente due au salarié est majorée.* »



EAS: Quels risques ?



Pour SUD Rail l'EAS est la mise en danger des cheminots et des Usagers . En cas d'incident c'est la responsabilité de l'ADC qui est engagé. En région parisienne plusieurs ADC ont déjà été mis en Examen suite à des incidents.

Quel est le risque ?

En situation normale (reconnaissance à un signal...) ou en situation perturbée (couverture d'obstacle...), le conducteur peut être amené, dans le cadre de sa mission, à s'éloigner à n'importe quel moment du train et ne pourra donc pas veiller correctement à la sécurité des voyageurs.

Des exemples il y en a :

- **Samedi 20 septembre 2003, « quasi-accident » de Villeneuve-Triage.** Un train tombe en panne partiellement à quai. Le conducteur, seul à bord, qui tente de se dépanner, ne voit pas, faute de visibilité, qu'une partie des voyageurs est descendue sur les voies (Pas de protection). Un autre train arrivant à pleine vitesse en sens inverse manque **d'écraser certaines de ces personnes** occupant la zone dangereuse. La présence d'un ASCT ou d'un agent sédentaire aurait pu éviter cet évènement.
- **Lundi 13 octobre 2003, accident de Chelles-Gournay,** à la mise en marche du train, un voyageur est resté coincé dans une porte et est décédé. **Le conducteur se trouve mis en examen pour homicide involontaire,** alors qu'il a respecté la procédure réglementaire relative aux trains EAS (Fiche 1002 du Mémento). Là aussi, cet accident aurait pu être évité par la présence de l'agent d'accompagnement.

Et aussi...

- **Lundi 22 juin 2009, accident de St Michel Notre Dame (RER C SNCF), à 6h20,** une femme de 52 ans bloquée dans une porte se retrouve coincée entre la bordure du quai et la rame. La gare est en courbe, les quais sont bas, l'image des écrans EAS était mauvaise.

ESPECE EN VOIE DE DISPARITION



Sur l'ETRA on démarre très fort :

Nous n'en sommes qu'au tout début de la mise en application de la consigne régionale LYV0045 et pourtant les exemples de non respect sont nombreux .

Voici l'un des derniers qui a prouvé que certaines personnes sont prêtes à tout pour faire circuler des trains en EAS.

En plein conflit social la direction n'a pas hésité à faire circuler en EAS un train entre Chambéry et Grenoble : Outre le fait que la LYV0045 interdit la circulation de trains EAS en cas de préavis, le ou les donneurs d'ordres ont supprimé tous les arrêts ce que la consigne interdit également. Tout cela bien entendu sans la remise d'un bulletin d'ordre à l'ADC.

Mais le pire est à venir : L'adc de ce train (adc du 161A de LYD) n'avait pas la connaissance ligne Chambéry/Grenoble et n'est pas formé à la circulation sur voie banalisée !!!

Cet exemple démontre clairement que la direction ne se soucie plus de la sécurité des circulations et qu'elle est prête à faire courir de grands risques aux usagers et cheminots.

Depuis le début du projet EAS pour « sauver des trains » SUD rail tire le signal d'alarme sur cette consigne qui n'est qu'un cheval de Troie pour déployer l'exploitation des lignes en EAS sur notre région.

D'ailleurs dans de très nombreuses régions la SNCF propose l'EAS lors du renouvellement des conventions avec les conseils régionaux. Celle de la région Rhône Alpes sera renouvelé en 2015 (juste à la fin des formations EAS et l'arrivée des régions 2N).

Cette démarche a d'ailleurs été confirmée à toutes les OS par la direction nationale de proximité sous prétexte qu'il faut baisser les coûts.

Suite aux derniers événements terroriste et le renforcement du plan Vigipirate il nous paraît irresponsable de vouloir expédier des trains en EAS . Qui va faire les rondes de sécurité prévues ?

Vos représentants SUD Rail à contacter en cas de problèmes

Stéphane RONIN : 0689957596 (LPR)
Fred MALLET : 0611153463 (LYD)
Sylvain NOIRET : 068202999 (POR)
Jean-François ROGEON : 0676545837 (LPR)

Nicolas POSSICH : 0616880622(LYD)
Guillaume MOUSIN : 0677524936 (LPR)
Vincent RONZIER : 0615373265 (LPR)

A fin de pouvoir suivre les circulations EAS, de pouvoir enquêter sur les raisons de l'absence d'ASCT. Que vous soyez parti en EAS ou non : n'hésiter pas à photocopier cette page et à la remettre dans le casier d'un élu SUD Rail après avoir rempli le questionnaire suivant :

Prénom , NOM	
Date et heure de la circulation EAS	
Numéro du train et composition	
Raison invoquée pour l'absence ASCT	
La procédure réglementaire EAS (dépêche, appel du permanent, autre...) a-t-elle été respectée	
Décision de l'ADC (aucun jugement ne sera fait)	