

// URGENT // URGENT // URGENT //

Tract-ctions

L'information syndicale de l'ET Rhône-Alpes

La direction nous mène en bateau dans nos trains !

Une note de service vient d'être distribuée. Elle rappelle que nous devons faire les annonces de sécurité à bord des trains et laisse la place aux doutes sur les annonces des arrêts en gares. C'est une nouvelle manœuvre de notre direction pour faciliter la mise en place de l'EAS ???

Pour la plus part des conducteurs, ce rappel n'en est pas un puisque nous n'étions pas au courant que cette tâche était de notre ressort. Nous le découvrons avec une vulgaire note de service de l'activité TER distribué dans les casiers.

On nous parle dans cette note d'une VO00250 qui ne nous concerne pas et qui fait débat chez les ASCT puisqu'ils ont massivement refusé de les récupérer et de l'appliquer.

Ainsi que de l'article D23.02 du référentiel qui nous est beaucoup plus familier (copie au verso).

Dans cet article, si la partie réglementaire peut prêter à confusion en l'interprétant mal comme le fait volontairement la direction. La partie métier est très claire : si la ligne n'est pas exploitée en EAS, c'est à l'agent d'accompagnement d'effectuer les annonces.



Ne nous laissons pas avoir par une direction qui veut nous obliger à faire n'importe quoi et nous préparer à l'EAS sur la région !!!

A ce jour aucune information / consultation n'a été faite sur le « nouveau projet de services TER » au niveau des instances .

Art. D 23.02 - Information des voyageurs

Principe

L'information est indispensable à la sécurité et au confort des voyageurs tant en situation normale que perturbée.

Les annonces correspondantes sont diffusées par le personnel d'accompagnement ou par le conducteur, suivant le service du train et les équipements à bord. Pour assurer la fiabilité des informations transmises aux voyageurs, il est indispensable que le conducteur échange avec le chef de bord toutes les informations utiles en rapport avec la régularité et les aléas du parcours.

Lorsque les annonces ne peuvent être diffusées que depuis la cabine en service, le conducteur en assure leur diffusion.

Information en situation perturbée

Chaque acteur doit participer au bon fonctionnement de la transmission de l'information et savoir ce qu'il a à faire dans une situation donnée. En effet, en fonction de la nature de l'incident (panne engin moteur, défaillance d'une installation, incident sur un autre train, ...etc) et du contexte dans lequel celui-ci a lieu (en EAS ou en la présence d'un agent d'accompagnement, dans une gare, en ligne, ...), l'opérateur à la source de l'information diffère.

Une « annonce d'attente » doit être diffusée auprès des voyageurs dans les **cinq** premières minutes qui suivent la détection d'un incident, leur précisant qu'une perturbation a été détectée et que les agents sont à la recherche d'informations.

Les annonces doivent ensuite être répétées environ toutes les **dix** minutes tant que les causes et les conséquences ne sont pas connues. Ceci contribue à limiter les risques de descente des voyageurs hors quai ou dans les voies, en fournissant les informations utiles à la poursuite de leur voyage.

Lorsque l'incident est résolu, les voyageurs doivent être informés de la reprise de la circulation et du retard effectif.

Lors de la desserte d'établissement(s) sur une voie inhabituelle (circulation à contre-sens sur IPCS, VUT, ...), les voyageurs doivent également en être avisés.

Moyens à disposition

Certains éléments automoteurs et trames sont équipés de dispositifs permettant de renseigner les voyageurs sur la destination du train ou d'indiquer les établissements desservis.

- Certains automoteurs permettent de renseigner les voyageurs au moyen d'un affichage situé en tête de train. Cet affichage, réalisé par le conducteur, indique soit un « **code mission** » (BALI, LARA, ...), soit un numéro de train.
- Certains automoteurs disposent d'un affichage, réalisé par le conducteur au moyen d'un code « S.I.V.E » (Système d'Information Voyageurs Embarqué). Les renseignements donnés aux voyageurs apparaissent au moyen d'un affichage déroulant ou sur un schéma synoptique d'itinéraire de chaque côté de la rame ou sur les plates-formes. De plus, sur certains matériels, les établissements desservis sont annoncés par un message sonore qui peut être diffusé automatiquement.
- Certains matériels disposent d'un affichage en clair de destination du train. Cette information est située sur les côtés de la rame et est réalisée dans certains cas par le conducteur.

De plus, le conducteur dispose dans certains cas de messages enregistrés, afin de renseigner les voyageurs lors des arrêts, lorsque la circulation est perturbée ou en cas d'incident. En absence de message enregistré, le conducteur doit informer directement les voyageurs à l'aide de la sonorisation par des messages prévus au Mémento ou au « guide des annonces ».

1 - Le conducteur circule en mode d'exploitation EAS

1-1 - Le conducteur doit afficher les informations utiles aux voyageurs

- ⇒ En cas de non fonctionnement du S.I.V.E, informer directement les voyageurs à l'aide de la sonorisation suivant les directives données par le Mémento ou le « Guide des annonces » correspondant au type de service effectué.
- ⇒ Le conducteur peut recevoir du correspondant de l'Entreprise Ferroviaire, lorsqu'une liaison directe GSM-R existe, des informations à destination des voyageurs.

➤ Commander cet affichage en application de ses documents techniques :

- avant chaque départ de la gare d'origine ;
- après toute modification de la composition.

1-2 - Le conducteur doit informer les voyageurs

- ⇒ La réalisation des annonces **à l'arrêt** est à privilégier chaque fois que possible.
- ⇒ Le conducteur effectuant un train de matériel vide « voyageurs » après un service commercial :
 - effectue une annonce après l'arrivée précisant que le train est terminus,
 - procède, s'il dispose de la commande de l'éclairage, à son extinction dès que le service du train est terminé,
 - effectue une annonce avant départ précisant que le train ne prend pas de voyageurs.

- ⇒ En cas de circulation à contre-sens sur ICS ou VUTP, informer les voyageurs, dans la mesure du possible, avant l'arrivée dans le premier établissement desservi.

un message enregistré est prévu

- Commander, suivant le cas, l'émission du message prévu.

autres cas

- Informer directement les voyageurs à l'aide de la sonorisation suivant les directives données par le Mémento ou le « Guide des annonces » correspondant au type de service effectué.

➤ Renouveler le message ou l'information en cas de situation perturbée :

- toutes les 10 minutes environ, lors d'un arrêt en pleine voie ;
- après arrêt dans chaque établissement desservi, si nécessaire.

➤ Aviser les voyageurs de la reprise de la circulation après un incident en ligne.

2 - Le conducteur circule en mode d'exploitation avec agent d'accompagnement

- ⇒ Les cas où la présence d'un agent d'accompagnement est exigée sont définis dans le TT00515 article E25.06 « Equipement en personnel des trains »
- ⇒ Sur ligne à signalisation de cabine, en situation normale et en dehors d'une séquence d'arrêt ou de ralentissement, le conducteur peut effectuer une prise de parole pour transmettre aux voyageurs une information prescrite par l'activité concernée.

➤ Aviser le chef de bord de toute situation ayant un impact sur la régularité.

- ◆ Appliquer l'article C 22.02 « Utilisation de l'interphonie et de la sonorisation ».

➤ Echanger systématiquement avec le chef de bord les informations prescrites par l'activité concernée.

- ⇒ A la demande du chef de bord avant départ du train, échanger les numéros de téléphones professionnels. Cette mesure permet de communiquer en cas d'incident en ligne.