



SYNDICAT CGT DU SITE DU DÉPÔT DE PERRIGNY- LONGVIC

fédération des cheminots

DROIT D'ALERTE CONCERNANT LES CIRCULATIONS EAS

Le lundi 11 août, une délégation CGT était reçue en DCI, par la direction de l'ET BFC concernant les circulations en EAS et nous avons réaffirmé notre opposition au recours à ce mode d'exploitation ainsi que revendiqué la levée des sanctions concernant les ADC.

La CGT a exigé des précisions quant à l'application de l'IN 2735 (spécification d'admission du matériel SAM S 010 exploitation à agent seul EAS) et de l'IN 1671 (équipement des trains en personnel) et nous avons soulevé cette question:

L'équipement en personnel des trains devant permettre de contribuer à la sécurité des circulations et de contribuer à la sécurité des voyageurs, comment l'agent de conduite seul personnel à bord en cas d'exploitation en EAS peut-il assurer les deux simultanément ?

En effet lorsque la circulation comporte un ADC et un ou plusieurs ASCT, on imagine bien que ces deux fonctions évoquées en principe dans l'article 101 de l'IN 1671, et reprise au référentiel métier à travers l'article E 25.06, peuvent être assurées concomitamment..

Cependant, en EAS, elles incombent au seul agent de conduite, ce qui sous-entend dans un certain nombre de cas, qu'il doit se trouver à deux endroits en même temps, ou alors qu'il doit privilégier, ou donner une priorité à l'une des deux.

Lors de cette DCI, le DET nous a répondu : *«En fonction de la situation il faut déterminer quelle est l'urgence à gérer prioritairement et procéder avant tout à la sécurisation des voies. Le régulateur intervient également en assistance ».*

Pour la CGT il est impossible de gérer simultanément la sécurité des circulations ainsi que celle des voyageurs le cas échéant, alors même qu'il n'est pas prévu dans les textes cités plus haut de hiérarchiser des priorités.

En laissant l'agent de conduite devant un vide

juridique, qui le contraindrait à faire un choix bien cornélien, on le place dans l'incapacité d'assurer ces missions pourtant réglementaires, et face à une problématique de nature à entraîner un danger grave et imminent, pour lui comme pour les usagers.

Par ailleurs, les EM X73500, et série AGC qui ne comportent pas de portes d'accès direct vers l'extérieur depuis la cabine de conduite, sont inadaptés de par leur conception à l'exploitation en EAS, obligeant l'ADC à sortir par le compartiment voyageur. La vitre très légère qui sépare le conducteur des usagers est une source potentielle de perturbation de l'ADC dans sa mission.

Aucune étude préliminaire, concernant l'impact en terme de sécurité, de l'augmentation de la charge de travail de l'ADC n'a été faite concernant la conduite en EAS et pour cause, celle-ci n'existe pas officiellement sur la région de Dijon, elle n'est pratiquée que de manière exceptionnelle.

En conséquence, la CGT à part le biais de son mandaté au CHSCT traction de Dijon, déposée un droit d'alerte concernant les circulations en EAS le 12 août 2008. La direction a fait cesser les circulations en EAS dès le dépôt du droit d'alerte. Une enquête immédiate a eu lieu le 13 août 2008, comme prévu par la législation. La CGT a proposé à cette occasion l'arrêt définitif de l'exploitation EAS sur la région.

Un CHSCT extraordinaire aura lieu demain 14 août 2008. La direction a décidé de l'arrêt des circulations en EAS jusqu'à là, ce qui valide le bien-fondé de la démarche entamée par la CGT.

Nous vous informerons des avancées sur ce dossier.