FEDERATION FGAAC
LE SYNDICAT PROFESSIONNEL DES AGENTS DE CONDUITE

Le 10 février 2009

Ni politique, ni religion, pour le droit et la justice

Syndicat des agents de conduite faisant fonctions et assimilés des chemins de fer

Equipements Agent Seul:

Les ACCIDENTS de voyageurs ne doivent plus arriver !

La FGAAC a pris connaissance d'un incident qui a eu lieu sur une circulation EAS en gare d'Ecouen-Ezanville (95) qui aurait pu avoir des conséquences dramatiques. Le Conducteur a actionné le dispositif de fermeture des portes en surveillant ses écrans. La lampe LSFP éteinte et comme rien ne semblait empêcher le départ de son train, il s'est mis en mouvement. Or, durant la fermeture des portes, **une voyageuse a tenté de monter dans la rame et s'est retrouvé la main coincée entre les portes sans que le conducteur, dont les écrans de contrôle se sont normalement éteints, ne s'aperçoive de rien.**

Ce n'est que le signal d'alarme tiré par un voyageur qui a permis que le pire soit évité, puisque cette voyageuse a réussi à se maintenir sur le marchepied durant toute la durée de l'incident.

Il est évident que la responsabilité de la voyageuse est engagée dans la mesure où elle a tenté de monter dans la rame alors que les « ronfleurs » étaient en fonction, il n'en demeure pas moins que ce genre d'incident ne doit en aucun cas se reproduire.

Au jour d'aujourd'hui, il semblerait que cette voyageuse ait porté plainte contre la SNCF. Ce qui nous rappelle qu'un ADC de Paris-Est est actuellement confronté aux juges pour un incident similaire alors qu'il avait respecté la réglementation à la lettre et qui a malheureusement coûté la vie à un voyageur.

Pour la F.G.A.A.C., il est temps de trouver une solution pour que ce type d'incident ne puisse plus se reproduire.

La FGAAC a donc demandé par courrier à l'Entreprise d'organiser rapidement **un Groupe de Travail issu de la Commission Fonctionnelle Traction pour résoudre une fois pour toutes, ce problème.**

Pour la FGAAC, un Agent de Conduite ne peut à lui seul pallier à tous les dysfonctionnements mis en évidence dans l'exploitation EAS.

Parmi les pistes à explorer :

- Equiper toute les rames de joints durs, ce qui empêcherait qu'un membre humain ne se trouve coincé et limiterait alors le risque aux seuls blocages de vêtements et lanières de sacs de transport;
- Maintenir une pression de fermeture des portes inférieure à la pression normale jusqu'à une vitesse de 5km/h, ce qui permettrait peut être de dégager les vêtements ou lanières coincés;
- Jouer sur les profils des joints de porte de telle sorte que le point de pression permette le dégagement d'un vêtement ou d'une lanière par simple traction ?
- Utiliser des joints de porte durs sur une grande partie et souple sur le dernier centimètre;
- Jouer sur la sensibilité des fins de course pour l'extinction de LSFP;
- Informer plus souvent les voyageurs du danger qui existe à vouloir monter dans une rame une fois que les ronfleurs sont en route.

Ces solutions ne sont que des pistes de travail qui permettraient peut être d'éviter des accidents dans le futur. Il ne nous reste qu'à espérer que la Direction réponde favorablement à notre demande de Groupe de Travail.

MARS 1885

FEDERATION GENERALE AUTONOME DES AGENTS DE CONDUITE

FAISANT FONCTIONS ET ASSIMILES DES CHEMINS DE FER

Réf : Incident EAS

20 rue, Lucien-Sampaix 75010 PARIS - Tél. : 01.40.18.44.40- Fax : 01.40.18.48.18 – federation@fgaac.org

Monsieur SCHLAFLANG Olivier
Membre de la Commission Fonctionnelle Traction

Paris le 28 janvier 2009

Monsieur Jean-Paul MEUNIER
Chef du département
Métier et Sécurité (TMS).

Objet : Incident en gare d'ECOUEN EZANVILLE (ligne Paris Nord-Le Tréport)

Nous avons pris connaissance d'un incident qui a eu lieu sur une circulation EAS en gare d'Ecouen Ezanville. Le CRL a actionné le dispositif de fermeture des portes en surveillant ses écrans. La lampe LSFP éteinte, rien ne semblant empêcher le départ de son train, il s'est mis en mouvement. Or, durant la fermeture des portes, une voyageuse a tenté de monter dans la rame et s'est retrouvé la main coincée entre les portes sans que le conducteur, dont les écrans de contrôle se sont normalement éteints, ne s'aperçoive de rien.

Ce n'est que le signal d'alarme tiré par un voyageur qui a permis que le pire soit évité, puisque cette voyageuse a réussi à se maintenir sur le marchepied durant toute la durée de l'incident. S'il est clair que la responsabilité de la voyageuse est engagée dans la mesure où elle a tenté de monter dans la rame alors que les « ronfleurs » étaient en fonction, il n'en demeure pas moins que ce genre d'incident ne doit en aucun cas se reproduire. A ce jour, nous ne savons pas si cette voyageuse a porté plainte, mais nous vous rappelons qu'un ADC de Paris-Est est actuellement confronté aux juges pour un incident similaire qui a coûté la vie à un voyageur.

Pour notre organisation syndicale, il est temps de trouver une solution qui évitera à l'avenir de tels incidents. Parmi ces solutions :

Equiper toute les rames de joints durs, ce qui empêcherait qu'un membre humain ne se trouve coincé et limiterait alors le risque aux seuls blocages de vêtements et lanières de sacs de transport

Maintenir une pression de fermeture des portes inférieure à la pression normale jusqu'à une vitesse de 5km/h, ce qui permettrait peut être de dégager les vêtements ou lanières coincés.

Jouer sur les profils des joints de porte de telle sorte que le point de pression permette le dégagement d'un vêtement ou d'une lanière par simple traction ?

Utiliser des joints de porte durs sur une grande partie et souple sur le dernier centimètre.

Jouer sur la sensibilité des fins de course pour l'extinction de LSFP.

Informer plus souvent les voyageurs du danger qui existe à vouloir monter dans une rame une fois que les ronfleurs sont en route.

Ces solutions ne sont qu'une piste de travail qui permettrait peut être d'éviter des accidents dans le futur. Je suis conscient que tout n'est peut être pas réalisable techniquement et qu'il y a sûrement d'autres pistes. Nous suggérons donc que se constitue un groupe de travail issu de la Commission Fonctionnelle traction impliquant des collègues du matériel pour pouvoir en débattre et trouver enfin une solution pour que de tels incidents ne se produisent plus.

Dans l'espoir d'une prise en compte de notre demande, je vous prie Monsieur, d'agréer l'expression de mes sentiments respectueux.

Olivier SCHLAFLANG.