

**IN 2912**

Paris, le 5 juillet 2004,

Complément d'information sur le document IN 2912, concernant la perception du SAR, SAL ou lueur de torche pour les trains Transilien.

Lors de l'audience nationale du 30 juin 2004, SUD-rail a dénoncé le fait que :

- ❑ **La procédure ne s'applique qu'aux trains « Transilien » et n'est donc pas la même pour tous les types de trains circulant sur le réseau.**

La réglementation exige toujours de stopper par tous les moyens possibles les trains en mouvement lorsqu'un agent assure ou retransmet une procédure lors de la présomption d'un danger (perception d'un SAR, SAL ou torche). Nul besoin d'être un grand stratège de la traction pour imaginer les problèmes entre ceux qui voudront arrêter les trains et ceux qui voudront repartir.

- ❑ **Des mécaniciens sont amenés à appliquer des procédures différentes suivant le type de train qu'ils assurent (en fonction du code de composition).**

La base de notre sécurité est fondée sur la notion de gestes réflexes liés à la simplicité et l'unicité des procédures. Les diversifier s'est prendre le risque d'introduire la confusion

- ❑ **Cette procédure remet en cause le principe selon lequel il est impératif de stopper immédiatement tous les trains dès lors qu'il y a un danger (voyageurs dans les voies, obstacles, etc) et d'obtenir toutes les garanties nécessaires pour permettre la remise en marche.**

Il est très difficile de nous faire croire qu'il est plus sécuritaire d'avoir des trains qui roulent, que des trains arrêtés en pleines voies. La direction s'est-elle mise à la place d'un agent de l'équipement, par exemple, tentant de stopper les trains à l'aide d'une torche et qui constate que ceux-ci continuent à rouler ! Jusqu'à aujourd'hui, les torches étaient utilisées pour prévenir et arrêter les trains proches du lieu où se trouve le danger. Permettre à des trains de repartir sans information près d'une zone où il peut y avoir un obstacle, voire du personnel dans les voies, est de la pure inconscience.

- **La direction reste sourde aux inquiétudes que suscite chez les conducteurs la mise en application de cette IN 2912 et la fiche 440-1 mise en distribution.**

La responsabilité est dorénavant supportée par les seuls agents de conduite. La direction n'a même pas jugé utile de fournir un texte clair, exempt d'erreurs de procédure.

Dans les documents fournis aux ADC, à aucun moment il est indiqué que cette expérimentation remplace la procédure existante.

La fiche reprenant la charte graphique du Mémento n'est en fait qu'une simple feuille d'explication qui n'a pas à se substituer à la fiche 440 ; d'autant plus qu'elle n'indique pas les véritables procédures liées aux ordres nécessaires à la remise en marche après ouverture d'un signal d'entrée de gare.

SUD-rail appelle donc tous les agents de conduite à appliquer le Mémento :

- **Sommaire du chapitre 4 (perception du SAR...) puis fiche 440 actuelle.**

*Il est toujours plus facile
d'exécuter un ordre idiot
que d'en émettre un subtil.*

MARTIN* ADC
1^{re} LIGNE ! POUR LA MÊME
RECONNAISSANCE, EN FAIRE PLUS...
BIEN MON DPX !!!



* 1% de Pentz