



LES CHEMINOTS N'ONT PAS À ASSUMER L'INSOUCIANCE DE LA DIRECTION !

Depuis plusieurs mois, notre Fédération alerte la direction de l'entreprise sur les nombreux déshuntages affectant les automotrices X73500.

Face au refus de la SNCF de reconnaître la dangerosité de ce matériel et sa volonté de sanctionner les cheminots qui font valoir leur droit d'alerte, une mise au point nous semble nécessaire.

Quels sont les risques ?

Les déshuntages ont des conséquences majeures en matière de sécurité des circulations, ils génèrent des risques de libération inopinée des cantons susceptibles d'occasionner le rattrapage d'un train par un autre, des prises en écharpe ou nez à nez, mais également des risques de percusion d'engins routiers au bord des passages à niveau.

Ce risque concerne par nature non seulement les conducteurs de l'ensemble des circulations sur les lignes où circulent ces engins, mais aussi l'ensemble des personnels à bord de ces trains et les usagers.

Depuis janvier dernier, plusieurs incidents et accidents ont eu lieu. A chaque fois, la direction a estimé être face à un nouveau cas, a diligenté une enquête et est passée à autre chose en espérant qu'il n'y en aurait pas d'autres.

La sécurité ferroviaire ne peut être sacrifiée pour des raisons économiques.

Pour la Fédération CGT des cheminots, lorsqu'il s'agit de la sécurité des usagers et des cheminots, si ce matériel a un problème de conception, il faut le reconnaître, prendre ses responsabilités et assumer ! L'Établissement Public de la Sécurité Ferroviaire ne peut se limiter à la seule vérification d'un cahier des charges et donc se reposer sur la répartition des responsabilités en cas d'accident.

Aujourd'hui, certaines régions ont pris la décision de retirer les X73500 de la production, mais cela doit rester provisoire en attendant de fiabiliser le matériel défectueux.

L'autre solution aurait aussi pu être le prêt de matériel de la part d'autres régions, mais visiblement, cela n'est pas envisagé !

Le système ferroviaire est un système complexe fortement intégré, aux composants très imbriqués les uns avec les autres. La qualité de cette intégration et la vision d'ensemble sont essentielles à sa performance et à la sécurité.

La Fédération CGT des cheminots, consciente de ses responsabilités, rappelle que les risques sont intrinsèques à l'activité ferroviaire, nous devons être des professionnels de leur maîtrise, ceux-ci évoluant sans cesse, nous ne devons en ignorer aucun, les anticiper et ce, en permanence.

L'organisation du Groupe Public Ferroviaire montre une gestion de la sécurité éclatée. En la matière, le rôle de l'EPIC de tête est réduit à sa portion congrue et sans autorité !

Alors, mettre en danger les cheminots et les usagers, sanctionner ceux qui vont légitimement faire valoir leur droit de retrait ne montrent pas les signes de sérénité que, pourtant, la situation exige. C'est au gouvernement et aux dirigeants du GPF de prendre des décisions adaptées. C'est tout le sens du courrier que nous avons envoyé au ministre des transports le 30 octobre dernier (voir au verso).

**Sur la Sécurité des circulations, des cheminots et des usagers :
Tous solidaires et intransigeants !**





Montreuil, le 30 octobre 2015

M. Alain VIDALIES
 Secrétaire d'Etat en charge des Transports,
 de la Mer et de la Pêche
 Hôtel de Roquelaure
 246 boulevard Saint-Germain
 75007 PARIS

Lettre avec Accusé de Réception

Monsieur le Ministre,

Concernant la sécurité ferroviaire, la situation que subissent les cheminots dans la période est devenue à tel point insupportable que la Fédération CGT des cheminots est contrainte de vous interpellier en urgence.

Depuis plusieurs mois, des constatations flagrantes de « déshuntage » avec des engins moteurs du type X 73500 sont avérées sur le réseau national. Ces dysfonctionnements entraînent des défaillances du système global de sécurité basé sur la continuité électrique du circuit de voie. Ces défaillances interfèrent sur le cantonnement des trains, sur les tracés d'itinéraires ou sur le fonctionnement des Passages à Niveau.

Suite à des incidents majeurs, franchissements de PN barrières levées et déraillement à Sainte-Pazanne, les conducteurs ont fait valoir leur droit de retrait à l'appui de droits d'alerte légitimement déposés par les CHSCT sur des établissements Traction empruntant des lignes où les circulations ferroviaires sont susceptibles d'être confrontées à ce problème.

C'est cette démarche responsable qui a conduit à des réunions de travail entre des dirigeants du GPF SNCF et l'EPSF pour traiter ce sujet. Ces rencontres ont abouti à des propositions faites par les services techniques des entreprises SNCF Réseau et Mobilités qui, a priori, seraient validées par l'EPSF.

Néanmoins, lors d'une rencontre en bilatérale d'une délégation CGT avec la Direction de la Traction, le mercredi 28 octobre 2015, cette dernière reconnaît que ces dispositions sont aptes à améliorer le « shuntage », sans pour autant garantir à cent pour cent la sécurité.

Preuve est faite de cette analyse, puisqu'un double « déshuntage » s'est produit sur la région de Clermont-Ferrand, près de Montluçon, avec des engins moteurs en unité multiple, alors que cette composition fait partie des préconisations précédemment citées.

A ce jour, les dirigeants de l'entreprise, à différents niveaux, font pression sur les conducteurs pour qu'ils reprennent la conduite de ces trains et acceptent, de fait, d'endosser la responsabilité de probables catastrophes ferroviaires.

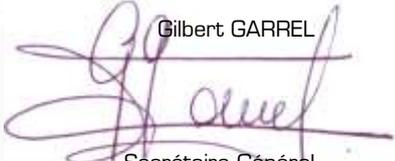
Il n'est pas acceptable de faire porter la responsabilité aux conducteurs de conduire des trains dans de telles conditions. Si la Direction de la Traction comme celle du GPF SNCF ne sont pas capables de garantir la sécurité des circulations à partir de la connaissance d'un problème technique, il n'est pas envisageable de laisser les agents de conduite face à leur conscience en décidant ou pas de partir en ligne en sachant qu'un accident est envisageable.

Nous sommes dans une situation inédite. Jamais dans l'histoire de la SNCF des dirigeants n'ont laissé circuler des trains en sachant que la sécurité n'est pas garantie. Si le transport ferroviaire est cité comme l'un des moyens de transport les plus sûrs dans notre pays, c'est justement parce que la sécurité a toujours été placée au-dessus de toute autre considération.

L'ensemble des cheminots, et particulièrement les conducteurs de train, les Agents du Service Commercial Train et ceux des Etablissements Infra-Circulation n'aspirent qu'à une chose, c'est que la circulation des trains s'opère normalement. Notre Fédération s'inscrit pleinement dans cette volonté et les soutient dans leurs démarches. Nous demandons que les services techniques, tant du côté de la maintenance du matériel que du côté de l'infrastructure, apportent des solutions fiables à ce problème, et ils en sont capables en travaillant ensemble.

Aussi, dans le souci de répondre aux attentes des usagers et des Autorités Organisatrices des Transports, la Fédération CGT des cheminots vous demande, en urgence, d'organiser une rencontre réunissant des représentants de notre Fédération, de l'EPSF, de la Direction du GPF SNCF et des services compétents du Ministère des Transports pour amener une réponse satisfaisante à tous. Nous profiterons de cette rencontre pour évoquer le problème des engins moteurs de type AGC qui, pour la seconde fois, ont été sujets à un non-fonctionnement du freinage après un choc (19 km de dérive en Normandie la semaine dernière, et même situation sur la région de Chambéry en 2009).

Dans l'attente d'une réponse urgente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes salutations respectueuses.

Gilbert GARREL

 Secrétaire Général