



SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Montreuil, le 02 Novembre 2015

USAGERS, CHEMINOTS

NOUS VOULONS DES TRAINS SÛRS !

Depuis des mois, la Direction SNCF et jusqu'au plus haut de l'Etat vous cache une multitude d'incidents et d'accidents qui ne peuvent plus être passés sous silence !

Certaines séries de matériels ferroviaires souffrent de défaillances de conception appelées « déshuntages » susceptibles d'occasionner des collisions ferroviaires, des collisions avec des véhicules routiers aux passages à niveau ou des déraillements, comme récemment sur la région de Nantes.

Ces défaillances concernent notamment les engins TER de la série X73500, au nombre de 318, répartis dans la quasi-totalité des régions.

Plusieurs accidents sont à déplorer, notamment des collisions mortelles avec des véhicules routiers en 2006 en Bretagne ou en 2012 dans la région de Nantes.

Récemment, un train composé de ce matériel a franchi un passage à niveau barrières ouvertes à 130 km/h sur la région de Bordeaux et un autre a déraillé en gare de Ste-Pazanne sur la région de Nantes.

Les mesures prises par la direction de la SNCF, d'entente avec l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire, sous tutelle du Ministère des Transports, ne permettent pas de protéger de ces risques.

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.

Le principe central a toujours été de préférer l'arrêt d'une circulation plutôt que son exposition à un danger.

Depuis plusieurs années maintenant, sous l'effet des politiques nationales et européennes d'introduction de la concurrence, la direction de la SNCF a éloigné la gestion du réseau ferroviaire des professionnels du matériel roulant.

La réforme ferroviaire de juin 2014 les a totalement séparés.

Aujourd'hui, confrontés à une inertie dogmatique de la direction du Groupe Public Ferroviaire et des pouvoirs publics, certains cheminots, pleinement conscients des dangers précités, seront amenés à refuser de laisser circuler des trains dont la sécurité est menacée.

Les cheminots et la CGT sont conscients des désagréments qui seront les vôtres, mais sont profondément attachés à un véritable Service Public de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, sûr, fiable et de qualité dû aux usagers.

La Fédération CGT des cheminots a saisi le Ministre des transports de cette question primordiale de sécurité ferroviaire par courrier du 30 octobre dernier (voir au verso).

Nous ne saurions admettre une politique de risque calculé, pour votre sécurité et la nôtre.

NOUS NE RISQUERONS NI VOS VIES, NI LES NÔTRES !





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.

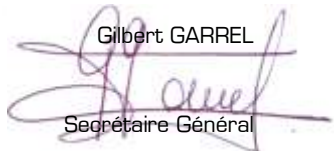
Nous sommes dans une situation inédite. Jamais dans l'histoire de la SNCF des dirigeants n'ont laissé circuler des trains en sachant que la sécurité n'est pas garantie. Si le transport ferroviaire est cité comme l'un des moyens de transport les plus sûrs dans notre pays, c'est justement parce que la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