

X73500

Une direction prête à mettre en danger cheminots et usagers

Les premiers résultats de l'enquête suite au déraillement du TER 859100 à Ste Pazanne (44) le 12/10/2015, ne laissent pas de place au doute. Nous sommes dans un nouveau cas de deshuntage d'un X73500.

Les organisations syndicales ont été convoquées à une table ronde nationale sur le sujet le 14/10/2015. La délégation SUD-Rail pensait que de vraies mesures allaient enfin être prises sur les nombreux deshuntages de X73500. Depuis 1999 date des premières circulations des ATER on ne dénombre plus les cas de deshuntages sur tout le réseau.



Voici une liste non exhaustive :

- ✓ Le 25 octobre 2013 en gare d'Aigueperse, le service électrique et signalisation constate que 4 jours auparavant le TER 873105 assuré en X73500 a deshunté pendant 6 secondes sur 2 zones.
- ✓ Le 10 novembre 2013 en gare d'Aigueperse, l'agent-circulation constate la non destruction automatique de l'itinéraire après le passage du TER 873105 assuré en X73500 qui a deshunté sur le parcours.
- ✓ Le 2 décembre 2013, le TER 895705 entre Dijon et Vallorbe assuré en X73500 deshunte pendant 29 secondes sur une zone de 5 km comportant 5 PN.
- ✓ Le 10 décembre 2013, le TER 894225 entre Coteau et Montchanin assuré par le X73503 deshunte à 3 reprises.
- ✓ Le 20 octobre 2014, le TER 895705 assuré en X73593 deshunte en gare de Mouchard. L'AC constate alors à 2 reprises la libération d'une zone occupée par le train
- ✓ Le 25 août 2015, entre St-Pierre et Saincaize, le TER 893600 assuré par l'EM X73623 deshunte et produit plusieurs gongs d'annonce au poste de Saincaize.
- ✓ Le 25 août 2015, le TER 893751 entre Cosne et La Charité deshunte avec une UM X735526 et X73797. L'AC de La Charité perçoit deux gongs d'annonce et l'absence de shuntage sur 4 zones du poste au passage du train. Plus tard le TER 895753 assuré en US X73797 deshunte à son tour et produit deux gongs d'annonce au poste de La Charité. Le lendemain 26 août 2015, entre Cosne et La Charité, le TER 893753 assuré en X73707 deshunte une nouvelle fois.

- ✓ Le 11 janvier 2015, le X73538 a réalisé 5 déshuntages et un raté de fermeture de PN entre DAX et TYROSSE.

La SNCF accusée de négligences et manquements.

Le 21 novembre 2006, au niveau du PN 291 sur la ligne de Morlaix à Brest, un X73500 a percuté une voiture provoquant la mort de la conductrice. Depuis un procès pour homicide involontaire est en cours contre la SNCF, plusieurs témoins et experts évoquant la non fermeture du PN qui s'expliquerait par le déshuntage du TER, thèse privilégiée par les enquêteurs. Dans l'ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel, le juge d'instruction pointe des négligences et des manquements de la SNCF en matière de sécurité ferroviaire et surtout des pressions exercées par des agents SNCF sur les témoins ainsi que le manque de coopération global et constant de la SNCF dans l'enquête judiciaire.

Une table ronde sans vraies mesures !

La direction de la traction et les différents directeurs sécurité ont une fois de plus essayé de minimiser ce nouvel incident. Pourtant nous sommes belle et bien dans un nouveau cas de déshuntage. Les dirigeants nationaux au même titre que les dirigeants locaux essaient de relativiser en prétextant que c'est un incident purement local, exceptionnel, un cas isolé, etc.. Un discours bien rodé.

Comment les croire quand ils nous déclarent en séance « qu'ils ont des pistes mais pas de certitudes » !

Les éléments prouvent que l'ADC, l'AC n'ont pas fait d'erreur.

Les mesures immédiates prises par nos dirigeants sont insuffisantes et inadaptées :

- ✓ Vérification de l'état des roues et des sablières de tous les X73500.
- ✓ Obligation de circulation en Catégorie A des X73500 sans dérogation uniquement sur la ligne de Ste Pazanne
- ✓ Attente des résultats d'analyse des pollutions et audit Système .Rendez-vous pris pour les premiers résultats dans une dizaine de jours.

Par principe de précaution, SUD-Rail exige l'immobilisation des X73500 quel que soit le mode de cantonnement, jusqu'à ce que les causes conduisant à une situation de déshuntage soient identifiées et traitées sur l'ensemble du territoire, à l'identique des mesures prises dans l'aérien. Les rapports d'enquête sur les cas de déshuntages ont établis des risques ferroviaires réels :

- ✓ risque de rattrapage suite à la non fermeture des signaux d'espacement
- ✓ risque de heurt avec un véhicule routier lors des franchissements de PN
- ✓ risque de nez à nez en cas de circulation en IPCS
- ✓ risque de déraillement par manœuvre d'appareils de voie sous le train et risque d'engagement des voies voisines pouvant créer des collisions avec d'autres trains...

Pour SUD-Rail c'est inacceptable la sécurité des usagers, cheminots, riverains n'a pas de prix !

SUD-Rail appelle les CHSCT à déposer des droits d'alerte et aux ADC d'appliquer leur droit de retrait s'ils s'estiment en danger !