



## PANNE À LA GARE MONTPARNASSE

# TROP C'EST TROP !

**Le 31 janvier 2019, la gare de Montparnasse, une nouvelle fois, a été complètement paralysée, suite à un incident d'alimentation électrique.**

Ce nouvel incident est le cinquième en dix-huit mois dans cette grande gare parisienne.

Rappel de la chronologie des incidents précédents :

- 17 juillet 2017, panne électrique importante en gare de Montparnasse ;
- 29 juillet 2017, incendie du poste de Vanves ;
- 03 décembre 2017, panne informatique du système d'aiguillage ;
- 27 juillet 2018, incendie du poste RTE de la Porte de Versailles.

Une fois de plus, les usagers et les cheminots ont subi les méfaits de la politique de casse de la SNCF et d'une organisation qui tourne le dos à l'intérêt général.

C'est la rupture d'une attache caténaire qui, à 8h45 le jeudi 31 janvier 2019, a provoqué l'amorçage et la chute de la caténaire. Cela a entraîné la mise hors service de 2 disjoncteurs du poste « Ouest ceinture ».

Dans le même temps, un train Transilien a subi une avarie moteur à l'entrée de la gare Montparnasse. Les usagers, excédés, sont alors descendus sur les voies. Un déclenchement du signal d'alerte radio a paralysé toute la zone.

Ces enchaînements en cascade ont entraîné des retards atteignant jusqu'à 4 heures et un transfert des TGV depuis Montparnasse vers la gare de Paris Austerlitz.

Un autre problème électrique de « retour traction » a également déclenché un incendie en milieu de matinée sur les câbles d'alimentation des portiques de filtrage d'embarquement à proximité de la voie numéro 5.

Ce courant de très forte intensité issu de la caténaire, après avoir traversé un isolateur électrique, a potentiellement exposé nos usagers à des risques d'électrocution.

Le manque chronique d'investissements, l'impact de la sous-traitance sur la régularité, les difficultés rencontrées par les cheminots en termes de programmation, les sous-effectifs, etc...font payer un lourd tribut au service public ferroviaire.



Par manque de moyens humains mais aussi matériels, les cheminots de l'équipement ne peuvent plus actuellement parer aux retards cumulés pris en termes de suivi des installations et leur maintenance.

Seuls des recrutements massifs de cheminots à l'équipement et le retour à une formation qualifiante, permettront d'avoir une maintenance de qualité et un suivi rigoureux et sérieux des installations.

**Nous le réaffirmons, la direction est directement responsable de ces dysfonctionnements récurrents !**

Les choix budgétaires de SNCF Réseau confirment la casse des effectifs ! Pour la deuxième année consécutive, la direction, au lieu de créer 750 emplois pour assurer la charge de travail, va recourir aux entreprises sous-traitantes du BTP, mais aussi exiger des cheminots un effort de productivité à hauteur de 575 emplois équivalents temps plein.

Le service public ferroviaire doit bénéficier, pour qu'il corresponde aux enjeux, d'une politique volontariste de la part du gouvernement et de la direction SNCF.

Les investissements doivent bénéficier à la remise en état du réseau, comme à l'entretien de celui-ci. Les surcoûts qu'engendre la sous-traitance, s'ils étaient consacrés aux cheminots de l'équipement, permettraient certainement de meilleurs résultats en termes de qualité de la production mais aussi de régularité.

Les cheminots comme les usagers ne peuvent plus continuer à subir les mauvais choix politiques qui mettent à mal le service public ferroviaire.

Faute d'une réorientation de la politique menée par la direction, ces incidents ont toutes les chances de se reproduire !

**C'est pourquoi, la Fédération CGT des Cheminots revendique :**

- **l'arrêt de la sous-traitance massive à Réseau ;**
- **une politique de maintenance et de régénération de nature à répondre aux enjeux liés à l'obsolescence des installations ;**
- **des embauches au Statut en nombre conséquent pour assurer la charge de travail et le maintien des compétences.**

