



LA CGT NE TRANSIGE PAS AVEC LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE !

Le jeudi 30 mai, aux alentours de 5 heures du matin, une panne de la radio sol-train impactait l'ensemble du territoire national empêchant toute communication entre les trains et les postes d'aiguillage. La gestion de cet événement s'est avérée déplorable en termes de sécurité des circulations.

En minimisant sciemment cet incident, la Direction a décidé de faire circuler les trains normalement, sans aviser ni les conducteurs ni les agents circulation.

RETOUR SUR L'INCIDENT

Jeudi 30 mai au matin, un dérangement de certains services portés par le GSM-R a fortement perturbé les fonctions radio empêchant les appels entre les postes de circulation et les trains. Le gestionnaire d'infrastructure a rapidement pu déterminer qu'il s'agissait d'un problème sol au niveau d'un cœur de réseau GSM-R.

Face à ce risque majeur pour la sécurité des circulations, la décision prise par la Direction a été de ne pas communiquer l'événement aux principaux intéressés. Cet événement de sécurité, régi par la directive DC 3791 (fiche 20.1) pour un dérangement « sol », rappelle qu'il n'y a pas de limitation de vitesse tant que le dérangement n'atteint pas 24 heures sur ligne classique et 4 heures sur ligne à grande vitesse.

C'est donc, sous couvert de ces règlements que la Direction se justifie de n'avoir transmis aucune information, ni pris aucune mesure vis-à-vis des agents de conduite, ni procédé à des vérifications complémentaires, notamment vis-à-vis de l'alerte radio et de la Vacma (dispositif d'alerte en cas de malaise du conducteur). Aucune mesure n'était prise non plus vis-à-vis des circulations à agent seul (trains assurés sans agent d'accompagnement). Elle préférerait donc laisser les agents découvrir le problème dans l'urgence, quitte à leur faire perdre du temps sur l'application des procédures d'urgence.

CHRONOLOGIE DES FAITS

En début d'après-midi, ce 30 mai, la CGT était informée par les conducteurs que des problèmes radio subsistaient partout sur le territoire national. De ce fait, nous contactons la direction de la Traction, qui nous indiquait alors qu'elle découvrait la situation.

Au fur et à mesure et après avis à un maximum de conducteurs, les incidents qui nous remontaient et qui se multipliaient étaient de plus en plus inquiétants. Pour exemple, à 15 h 36, un train fret demandait la protection d'obstacle suite à une chute d'arbre sur les voies. Sans réponse du régulateur, il appliquait sa procédure et préparait ses agrès de protection quand un train croiseur arrivait. Heureusement, celui-ci circulant à faible allure a pu s'arrêter.

Au vu de la situation d'urgence et après avoir de nouveau échangé avec la Direction, la CGT prenait ses responsabilités en envoyant un courrier officiel à la direction de la Traction et en faisant déposer des droits d'alerte partout sur le territoire afin que tous les ADC puissent se protéger. Dans d'autres régions, des conducteurs appliquaient la consigne et limitaient d'eux-mêmes la vitesse de leur train.

Dans le même temps, la CGT envoyait une consigne syndicale invitant tous les ADC à considérer, dès leur prise de service sur l'engin moteur, un dysfonctionnement sol de la radio GSM-R et à appliquer l'article F51.10 de la TT516 ainsi que les fiches 514 et 1002 du memento. Enfin, la CGT exigeait un équipement en personnel pour les trains EAS en double voie.

Lors de ce grave incident, qui aura duré quasiment 24 heures et à l'occasion des nombreuses enquêtes immédiates qui ont eu lieu dans les établissements, les cheminot.e.s auront pu mesurer la nouvelle priorité qui est donnée à la sécurité vis-à-vis de la production et du plan de transport.

Si la Direction préfère désormais mettre dans la balance les risques vis-à-vis de ses profits, la CGT ne transigera jamais avec la sécurité !

