

Déshuntage X73500:

Le conseil des prud'hommes donne raison aux ADC qui ont fait usage de leur droit de retrait !

Le 17 Octobre a été rendu le jugement prud'homal du tribunal de Bayonne. 3 conducteurs de train de Bayonne avaient refusé de conduire des X73500 qu'ils estimaient légitimement dangereux et avaient fait valoir leur droit de retrait. La réponse de l'entreprise avait été la sanction.

Le verdict est clair : L'article 4131-1 du droit de retrait est légal. Le danger est avéré, les sanctions sont annulées. A travers cette décision, c'est un rétablissement du droit qui constitue une victoire pour les revendications portées par SUD-Rail pour une meilleure sécurité du ferroviaire, des usagers et des cheminots.

Parce que c'est bien de cela dont il est question dans l'affaire des déshuntages : Risques de rattrapage, déraillement, nez à nez, collisions aux PN..

A SUD-Rail nous appelons à ne pas baisser la garde, et appelons si nécessaire à déposer des droits de retrait dans l'objectif d'obliger la SNCF à aborder sérieusement le problème et à trouver des solutions afin d'assurer un service public de qualité.

- Sur lignes à cantonnement téléphonique ou à comptage d'essieux :

Nous devons avoir l'assurance que sur toutes les gares du parcours, aucun enregistrement d'itinéraire ne soit possible.

- Sur lignes à circuit de voie:

Nous exigeons 2 conditions cumulatives : L'assurance que l'ensemble des PN soit équipé de pédale d'annonce mécanique signalant l'approche du train et que la circulation soit en catégorie C.



Nous demandons que :

- Les acheminements des X73500 en US soient assurés en CV, à défaut, faire circuler les X73500 en catégorie C sur des sillons choisis. C'est la raison pour laquelle le roulement d'Angoulême "spécial déshuntage" doit faire l'objet d'une concertation nationale et non locale pour étudier les conditions d'acheminement.
- Les PN qui fonctionnent par circuit de voie doivent être doublés par des pédales mécaniques d'annonces des trains. Nous demandons que la liste des PN nous soit communiquée en mentionnant leur date de mise en œuvre.
- Nous demandons une temporisation minimale de 45s pour les enregistrements d'itinéraires.
- La mise en place d'un groupe technique national incluant les OS.
- **Nous demandons dès aujourd'hui, que la direction s'engage à ne plus sanctionner les ADC qui feront valoir leur droit de retrait si les conditions ci-dessus ne sont pas remplies.**

La justice reconnaît que c'est bien un déshuntage qui a entraîné l'accident mortel près de Brest !!

Le tribunal correctionnel de Brest a jugé responsable la SNCF dans la collision mortelle survenue en 2006, sur un passage à niveau à la Roche-Maurice (Finistère). Madame Alla CAROFF, mère de famille de 42 ans avait été tuée après s'être engagée sur ce PN alors qu'un TER arrivait.

Lors du procès en mai dernier, le procureur avait pointé « la volonté de la SNCF de nier l'évidence », à savoir un problème d'alimentation électrique (déshuntage) du système d'abaissement des barrières et des signaux lumineux et sonores. Il avait requis une amende allant de 70 000 € à 100 000 €.

Le 20 Octobre, le tribunal de Brest a rendu un jugement exemplaire à l'encontre de la SNCF, en allant au delà des réquisitions du procureur. Poursuivie en tant que personne morale, la SNCF a été condamnée à une

amende de 200.000 euros, ainsi qu'à 125.000 euros de dommages et intérêts pour homicide involontaire.

En condamnant la société des chemins de fer à 200 000 € d'amende, le tribunal a reconnu que la mort d'Alla Caroff résultait bien d'un défaut de fermeture suite à un déshuntage.



Envoyé Spécial, l'émission qui dérange

L'émission Envoyé spécial a révélé au grand jour l'état de délabrement de nombreuses lignes et les problèmes de déshuntages de certains matériels comme les X73500. Nous sommes au début de l'automne, période critique pour les déshuntages, cette année la direction SNCF est particulièrement silencieuse sur les mesures pour éviter ceux-ci.

Depuis plusieurs mois, les remontées de déshuntages sur DURANDAL sont, "comme par miracle", devenues pratiquement inexistantes.

La direction du matériel traine des pieds pour mettre en place de véritables modifications techniques sur les X73500. Les ingénieurs SNCF sont totalement absents, comme inconnus au bataillon..

En Auvergne la SNCF a décidé de fermer la ligne Aurillac-Brive du 21 octobre 2016 au 9 janvier 2017 pour cause de feuilles ! Au lieu de faire circuler des trains nos dirigeants les remplacent par des cars .. A croire qu'en 2016 la SNCF n'a plus les moyens de mettre des moyens matériels et humains pour entretenir certaines lignes. Ou plutôt c'est un moyen détourné de programmer une prochaine fermeture de ligne ...On est en tout cas bien loin du service public.

Les représentants Sud-Rail seront comme toujours présents sur le terrain et mettrons tout en oeuvre pour protéger usagers et cheminots.