



Risques de déshuntage L'UNSA en vigilance !

L'UNSA fait siens les fondamentaux de "sûreté et de sécurité des biens et des personnes transportées" au sein du système ferroviaire.

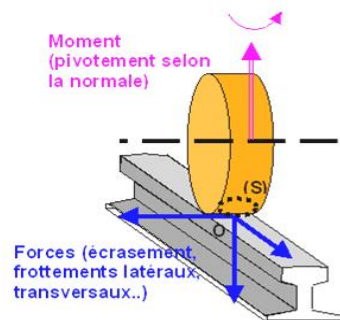
L'UNSA a interpellé la direction de l'Entreprise dans ce sens, concernant des risques potentiels de déshuntage par certains matériels.

La Direction a convoqué les OS en intersyndicale afin d'échanger sur la problématique sérieuse des déshuntages. **Seule l'UNSA-Ferroviaire a répondu présente** à cette invitation. Nous regrettons cependant qu'il ait fallu attendre deux mois après la CPC M/T budget pour être reçus.

Lors de cette entrevue, la Direction « inter-domaine » a apporté la preuve qu'elle ne négligeait pas les déshuntages et qu'elle étudiait de près le sujet.

Pour la Direction, les causes identifiées sont :

- La pollution du rail (oxyde de fer + silice),
- le dérouillage moins efficace avec les nouveaux Engins Moteurs (plus légers),
- le mauvais shuntage d'un certain type d'engin moteur,
- le freinage par disque (décrassage insuffisant de la table de roulement),
- la diminution du trafic sur certaines lignes inférieur à 15 000 tonnes / jour.



En réalité les déshuntages constatés seraient une accumulation de plusieurs facteurs simultanés.

Dans un premier temps :

SNCF Réseau a donc identifié les lignes et les circulations les plus à risque et a décidé de prendre des mesures conservatoires :

Retrait des Engins Moteurs 73500 sur les lignes à tonnage inférieur à 15 000 tonnes / jour.

BORDEAUX - BAYONNE - HENDAYE et THOUARS - SAUMUR

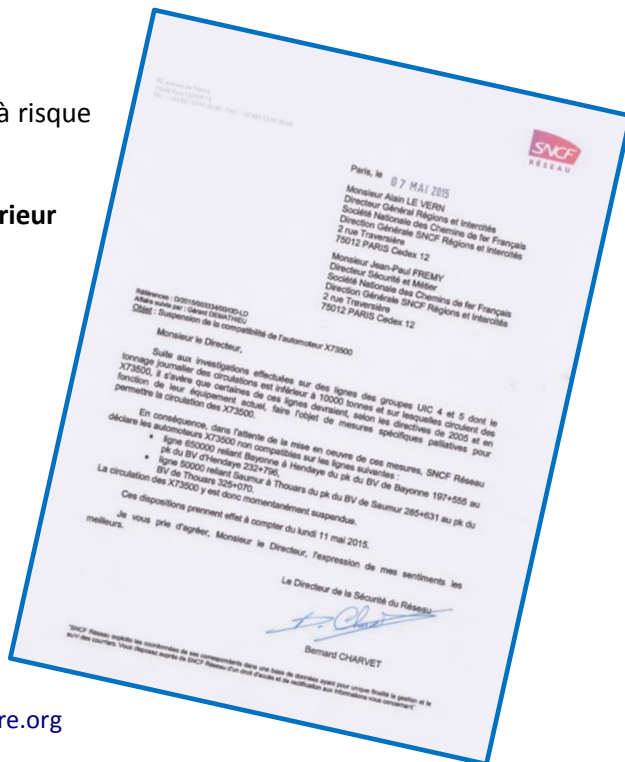
Ce retrait est effectif depuis le lundi 11 mai 2015 et un courrier antant de cette décision a été envoyé aux OS le vendredi 08 mai.



UNSA Ferroviaire

56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS

Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65 • federation@unsa-ferroviaire.org



Dans un second temps :

SNCF Réseau et le Domaine Matériel effectuent un suivi des lignes critiques et des matériels incriminés avec mise en place de détecteurs de zones critiques de déshuntage.

Pour l'UNSA, ce n'est pas suffisant. Nous saluons toutefois cette prise de conscience et de décisions impulsées par l'UNSA lors de la dernière CPC M/T (Instance métier nationale "Commission Professionnelle Centrale Matériel et Traction") face à la Direction.

**L'UNSA-Ferroviaire exige :**

- un point régulier sur les déshuntages du Réseau Ferré National,
- la nature des modifications effectuées par Projets Système InGénierie, ces dernières années, sur les installations électriques de sécurité (circuits de voie, enclenchements de sens etc..) pour pallier les déshuntages,
- un dossier actualisé sur les déshuntages présenté dans les CPC M/T et CPC VA à l'automne prochain,
- un vaste audit sur l'ensemble des Technicentres équipés de ce type de matériel,
- que toutes les BIAS (Boucles inductives d'aide au shuntage) soient examinées par des agents du Matériel dûment formés à la technique et que l'état et la qualité des BIAS soient vérifiés tous les 56 jours, comme prévu dans le référentiel MA.
- une plus grande transparence sur le sujet déshuntage,
- le déploiement d'une fiche de suivi des inspections des BIAS,
- une information régulière des séries d'Engins Moteurs concernés, à destination des agents travaillant pour la sécurité ferroviaire (état et suivi des BIAS),
- une action de l'Entreprise auprès des constructeurs des nouveaux EM, afin de fiabiliser de façon pérenne leur shuntage,
- une vigilance toute particulière sur les REGIOLIS.

L'UNSA demeure plus que jamais attentive et vigilante sur cet élément fondamental pour la sécurité des circulations.

L'UNSA vous informera de façon régulière quant aux évolutions de ce dossier.

Acteur de la Sécurité



UNSA Ferroviaire

56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS

Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65 • federation@unsa-ferroviaire.org

