

RÉUNION D'INFORMATION DESHUNTAGE

L'UNSA-Ferroviaire agit et vous informe !



Paris, Janvier 2018

Le 18 janvier 2018, la Direction (le Directeur général délégué Sécurité et le Chef Ingénierie et Projet SHUNTAGE) a reçu les délégations des OS représentatives pour une réunion d'information DESHUNTAGE. Cette rencontre est le report de celle initialement programmée le 15 décembre 2017 et brutalement annulée suite au dramatique accident de PN de MILLAS.

L'**UNSA-Ferroviaire** conteste cette « récupération » par la CGT car les réunions DESHUNTAGE ont lieu régulièrement tous les ans. Il est vrai que les élections 2018 approchent !

Dans sa déclaration liminaire, l'**UNSA-Ferroviaire** trouve intolérable que cette réunion ait lieu à 16h15 au lieu de 9h00 comme initialement prévu, ne laissant pas le temps à des échanges constructifs !

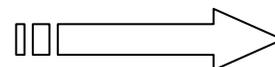
L'**UNSA-Ferroviaire** dénonce le fait que les OS n'ont jamais été associées aux travaux de la commission SHUNTAGE. Ceci est réclamé par l'**UNSA-Ferroviaire** depuis 2015.

Le Directeur nous confirme la tenue trimestrielle d'un COFIL SHUNTAGE mais nous indique qu'il n'est pas possible d'y associer les OS. Des réunions SHUNTAGE sont également organisées en régions : leurs travaux sont présentés au COFIL DESHUNTAGE présidé par M. DELORME. Néanmoins, après l'intervention de notre OS, le Directeur propose à l'**UNSA-Ferroviaire** de réunir les OS représentatives deux fois par an.

L'**UNSA-Ferroviaire** obtient du Directeur Général Délégué Sécurité l'accord de se revoir tous les six mois au lieu de tous les ans.

Les différentes organisations syndicales pointent le désaccord avec la Direction sur les chiffres transmis par l'Entreprise concernant le nombre d'évènements, et notamment les évènements critiques.

Selon le Directeur, « 62 DESHUNTAGES ont été recensés en 2017, aucun n'engageait la sécurité ».



UNSA-Ferroviaire
56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS
Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65
E-mail : federation@unsa-ferroviaire.org



Le Directeur explique que cela vient du fait que l'Entreprise classe les évènements DESHUNTAGES en 3 catégories :

- ✔ NG1 : un évènement de DESHUNTAGE n'exposant pas à un risque ferroviaire (couvert par une mesure technique) ;
- ✔ NG2 : un évènement de DESHUNTAGE n'exposant pas à un risque ferroviaire (non couvert par une mesure technique mais couvert par des mesures réglementaires) ;
- ✔ NG3 : évènement non couvert par une mesure technique ou réglementaire.

Il n'y a donc eu aucun évènement classé de niveau 3 en 2017, contrairement aux années précédentes.

Le fait que l'Entreprise ait mis en place des enregistrements des circulations permet aussi plus de détection.

Concernant les solutions adoptées, le Directeur nous explique que le DESHUNTAGE peut avoir plusieurs causes, donc plusieurs solutions :

OXYDATION :

- ✔ CAUSES : zones humides, voie faiblement circulée, ITE de grande longueur.
- ✔ SOLUTIONS : meulage, reprofilage, assurer un minimum de circulation, Boucle Inductive d'Aide au Shuntage (BIAS).

SABLAGE EXCESSIF :

- ✔ CAUSES : pluie de sable, voie de stationnement ou faiblement circulée, trop d'émissions de sable.
- ✔ SOLUTIONS : nettoyage de la voie, asservissement des sablières à la vitesse.

POLLUTION AUTOMNALE :

- ✔ CAUSES : feuilles sur le rail, voie faiblement circulée, freins à disques.
- ✔ SOLUTIONS : nettoyage du rail à haute pression, limiter la circulation des trains freinés disques seuls, nettoyage des roues (scrubber, wheelbrush, stick anti-crasse), mesureur de tension résiduelle.

RÉPONSE INSUFFISANTE DE L'ENGIN :

- ✔ CAUSES : engin présentant des tensions résiduelles élevées dans un environnement naturel, voie oxydée.
- ✔ SOLUTIONS : améliorer les qualités de SHUNTAGE de l'engin moteur par des BIAS.

Selon le Chef Ingénierie et Projet, c'est l'air qui oxyde le rail et le fait qu'il y ait moins de circulations pose problème. La cause "pollution" ne se règle pas de la même façon que l'oxydation...

Les BIAS ne peuvent pas régler tous les cas de DESHUNTAGES ; la BIAS est la bonne réponse au DESHUNTAGE par oxydation.

Pour supprimer le danger lié au DESHUNTAGE, il existe deux méthodes :

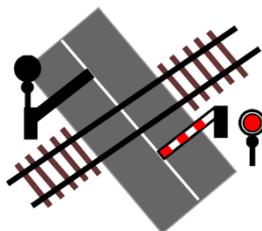
1. EVITER LE DESHUNTAGE
2. SI DESHUNTAGE IL Y A, IL FAUT EN SUPPRIMER LE RISQUE



Les mesures conservatoires prises par la Direction suite à l'incident de Ste PAZANNE se sont révélées indispensables uniquement en périodes automnales. En conséquence, l'Entreprise lève partiellement la mesure qui consiste à circuler en UM (unités multiples). La circulation de ces engins en UM ne sera désormais obligatoire qu'en période automnale.

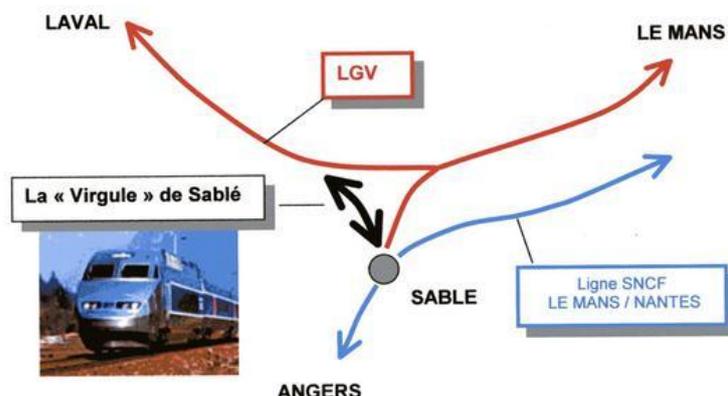
L'UNSA-Ferroviaire trouve que cette mesure, même si elle est justifiée, risque d'abaisser le niveau de sécurité car une pollution du rail peut apparaître en dehors de la période automnale.

Concernant le programme d'installation de pédales d'approche aux abords des PN, la Direction nous informe que les PN les plus critiques ont déjà été équipés, les PN restants le seront d'ici 2020. En attendant, on nettoie.



L'UNSA-Ferroviaire a rappelé dans sa déclaration le DESHUNTAGE de 8 secondes survenu le 17 septembre 2017 sur la LGV dite « virgule de SABLÉ ». Ce DESHUNTAGE n'a heureusement occasionné aucun accident. Cependant, cet incident a eu lieu sur une portion de voie nouvelle construite en 2017 et inaugurée le 1^{er} juillet de cette même année. Cette nouvelle LGV est exploitée en Partenariat Public Privé dit PPP. L'entreprise OPERE, filiale d'EIFFAGE, est constructeur, propriétaire et exploitant de cette nouvelle ligne. La SNCF fait circuler des rames TGV mais également des TER modifiés LGV, les Z 21700.

Ce DESHUNTAGE est arrivé sur l'une de ces rames.



Le Chef Ingénierie et Projet a répondu que le courant de voie présent dans les rails d'une des deux voies, nécessaire au fonctionnement de la TVM 300 serait venu perturber le courant de SHUNTAGE de l'autre voie au passage du TER. Il s'agit d'un problème de réglage de circuit de voie.

« On va trouver une solution technique qui n'est pas encore sur l'étagère » dit le Chef Ingénierie et Projet.

Ce cas n'a rien à voir en tout cas avec de la pollution.

Le 17/01/18, le Conseil Régional a tranché : seuls les TGV continueront de circuler. Les relations TER sur cette portion ont été supprimées ! FIN DU SUJET !

Salarié-e de la SNCF :
je veux un syndicat
autonome, je veux
un syndicat moderne
et utile,
je veux un syndicat
qui me renseigne,
je veux un syndicat
qui s'occupe de moi !!!

