

X73500 : Pour Sud-Rail, c'est NON et toujours NON !

La direction a convoqué les Organisation Syndicales en table ronde pour évoquer l'utilisation des X73500 en service commercial sur l'ensemble du périmètre de la Nouvelle-Aquitaine.

Pour Sud-Rail, c'est un nouvel affront fait à la sécurité des circulations et cela n'est pas entendable !

La direction, sous couvert d'accords de principe avec la région, s'est empressée d'accepter et de porter le projet « OPTIM'TER » sans réfléchir un minimum.

Telle une enfant gâtée, notre direction, après réflexion, s'aperçoit qu'elle n'a NI LES AGENTS NI LE MATERIEL !

Les agents : « Un cheminot qui court, c'est un cheminot qui a fait ou qui va faire une connerie ! »

Depuis maintenant une grosse année, la direction multiplie dans l'urgence les formations des ADC entraînant une cacophonie sur la qualité de recrutement et sur l'accompagnement des stagiaires.

Dans cette précipitation, les résultats aux examens sont en chute libre.

Pour combler les besoins immédiats, la direction a créé des Positions de Rémunération supplémentaires (les PR 20 et 21) afin de fidéliser et espérer conserver quelques mois de plus certains agents mais comme dirait l'expression : « On n'attrape pas les mouches avec du vinaigre ! ».

Dans ce contexte de conflit social concernant les retraites, l'Etat va pouvoir enlever une belle épine du pied de notre direction qui se voit déjà nous garder plus longtemps.

Le matériel : Entre pannes, casse et manque d'engin, le X73500 arriverait en sauveur !

Concernant les engins moteurs, la direction commence à faire le point et constate brutalement que les suppressions de trains augmentent et ne cesseront pas avec l'augmentation de charge et de kilomètres/trains imposés par OPTIM'TER. La direction a tenté des paris et comme d'habitude, c'est perdu !

Les AGC subissent des pannes et des casses dûes à leur sur-utilisation, les X72500 et leur conception deviennent vieillissants et arrivent déjà à bout de souffle.

Les Régiolis et Régio2N ne sont pas à la portée de tous les dépôts et sont surtout réservés à la capitale Bordelaise.

Pour compléter cette triste dynamique, la région a lancé un projet, supporté par la SNCF et concernant le « verdissement » des engins moteur : AGC sur batterie, Régiolis hybride et radiation des X72500... Cela entrainera à coup sûr de nombreuses immobilisations dans le parc engin moteur et des trains probablement supprimés... Alors comment faire ?

Dans tout ce marasme, la direction nous propose les X73500 en solution miracle !



Pour la direction, la proposition est simple : Il faut à tout prix que les circulations X73500 en UM reprennent sur les axes :

- ✓ Limoges - Brive
- ✓ Bayonne - Pau
- ✓ Bordeaux - Dax
- ✓ Bordeaux - Coutras

Pour Sud-Rail c'est NON ! Les déshuntages existent encore et sont toujours présents sur notre périmètre !

Le quotidien nous montre bien que la direction n'est toujours pas au rendez-vous sur de nombreux sujets. Le réseau de notre périmètre est toujours pénalisé par le faible taux de trafic et l'absence de circulations lourdes telles que les trains de fret qui avaient tendance à nettoyer le rail et éviter ces phénomènes de corrosion. La crainte du passé est toujours présente et nous montre bien que notre réseau, par manque d'investissement, nous rassure de moins en moins. La délivrance d'ordres de limitations de vitesse dûes à des déformations de voies, des défaillances de PN et de signalisation ou de Limitations Temporaires de Vitesse qui passent souvent permanentes...

Aucun signe positif nous prouve, au jour d'aujourd'hui, que le réseau est revenu à son plus haut niveau de sécurité.

Pour la direction, depuis 2015, de nombreuses actions ont été menées dont la mise en place de pédales d'aide au shuntage aux abords des PN mais rien concernant la sécurité en lien avec la signalisation.

La direction n'a jamais pu nous assurer que toutes les actions sont mises en place pour s'assurer que la continuité et le fonctionnement des signaux restent totalement opérationnelles même en cas de déshuntage.



De plus la végétation est toujours en période automnale un fléau pour les circulations X73500, ce qui entraîne de nombreux déshuntages de ces trains.

Pour pallier aux déshuntages, de nombreuses actions ont été testées sur les X73500 : Des SCRUBBER (brosse métallique contre la roue), le stick, la BIAS (boucle inductive renforcée) ... Rien n'y fait et rien ne fonctionne et notre région comme celles d'AURA et Grand-Est commencent à être résignées sur la possibilité d'évolution sur ce sujet !

Donc aujourd'hui c'est bien pour cela que le syndicat **Sud-Rail ne comprend pas l'idée et la décision de la direction de revenir sur le recours aux X73500 sur certaines portions de ligne.**

Pendant que la direction joue la carte du risque calculé, Sud-Rail s'y oppose et demande la politique du risque zéro !!!

Sud-Rail est en revanche prêt à accompagner la direction sur l'adaptabilité cabine :

Pour notre syndicat, **le seul projet** entendable et pour lequel nous sommes prêts à travailler avec la direction, c'est sur une évolution de la cabine de conduite :

- ✓ Insonorisation de la cabine de conduite
- ✓ Mise en place d'une vraie climatisation pour face aux fortes chaleurs
- ✓ Mise en place de prise de courant
- ✓ Mise en place de la VI, etc...

La délégation Sud-Rail, présente en table ronde le 3 mai 2023, a été claire sur le sujet et ne fera aucune compromission sur la sécurité !

CONSIGNE SYNDICALE :

Aucune circulation Commerciale X73500 : LS-BLG, LST-V, COU-BX, BX-HE, PAU-BYE

Circulation commerciale UM2 ou UM3 : LS-PS