



Syndicat des travailleurs du Rail de la région de Paris-Est
Solidaires, Unitaires et Démocratiques
168 rue Lafayette - 75010 Paris
Tel & Fax 01 42 05 00 82 - SNCF 711 019
sudrailpe@wanadoo.fr
www.sudrail.fr



Communiqué de presse

Accident du passage à niveau de Nangis, la SNCF responsable !

Le 21 avril 2015, le train n°1646 en provenance de Belfort percutait un convoi exceptionnel immobilisé sur le passage à niveau n°41 de Nangis à la vitesse de 132 km/h.

Cet accident a occasionné plus de trente blessés et d'importants dégâts matériels.

Alors que le tribunal correctionnel de Melun doit statuer sur les responsabilités du chauffeur routier et que de lourdes condamnations sont requises contre lui, l'expertise réalisée à la demande des CHSCT de la SNCF vient d'être finalisée.

A la lecture de ce rapport on comprend pourquoi la SNCF a tenté d'empêcher cette expertise en la contestant devant le Tribunal de Grande Instance !

Si la SNCF n'était pas en cause pourquoi refuser de communiquer l'audit interne réalisé à la suite de l'accident ?

Le rapport met ainsi en évidence non seulement que le BEA-TT a indiqué que la réglementation des transports exceptionnels a été respectée mais surtout qu'à proximité du PN aucun panneau n'indiquait la présence d'un dos d'âne ni de difficulté de franchissement pour les véhicules surbaissés.

Le PN aurait dû être franchissable par le convoi ! Mais le PN ne répondait pas à la réglementation ! « Le PN 41 de Nangis est intrinsèquement dangereux » mais non répertorié en tant que tel !

Si un certain nombre de travaux ont été réalisés depuis l'accident (téléphones d'urgence remplacés, signalisation routière désormais partiellement posée, platelage et revêtement du PN refaits), ce passage à niveau n'est toujours pas repris dans la liste des PN préoccupants !

Pourtant la configuration de ce PN, en courbe, avec une faible visibilité, avec de fréquentes traversées intempestives des voies et une circulation routière dense mériterait largement une classification de PN dangereux !

Surtout, le rapport d'expertise pointe la disparition de boucles de rattrapages essentielles dans la sécurité ferroviaire puisque l'accident est survenu quelques semaines après la suppression du poste d'agent-circulation de la gare de Nangis.

Depuis le 1^{er} janvier 2015, le poste d'agent-circulation n'est plus tenu qu'« à la demande » lors de dessertes de trains Fret vers la sucrerie Lesaffre ou la coopérative agricole (environ 150 jours par an).

Le travail réalisé par le cabinet d'expert démontre qu'en situation de travail, un agent-circulation aurait immédiatement constaté l'immobilisation du convoi exceptionnel sur le PN.

Cette expertise vient également rappeler les nombreuses alertes effectuées par le CHSCT et les organisations syndicales avant cette suppression de poste, mettant notamment en évidence le risque pour la sécurité des circulations du fait des nombreux passages à niveau sur le secteur.

Mais le jour de l'accident il n'y avait plus d'agent-circulation sur place et personne pour actionner le commutateur de fermeture du Carré 142, mesure qui aurait été « la mesure la plus rapide et la plus efficace pour faire arrêter le train » !

Pour SUD-Rail il est aujourd'hui de la responsabilité de l'entreprise de répondre précisément aux recommandations formulées par cette expertise :

- Supprimer le PN 41, dans l'attente s'assurer de la conformité du PN pour le passage de véhicules surbaissés, faire évoluer les critères de classification des PN dangereux, remettre les téléphones d'urgence aux normes...
- **Mais aussi adapter l'organisation en gare « au regard des défaillances d'une sécurité basée sur le seul comportement des usagers de la route, par la réintégration d'un AC sur le poste de Nangis qui permettrait d'alerter rapidement les ADC si une situation dangereuse se produisait au PN, soit en fermant le signal en amont de la gare de Nangis, soit en contactant le ou les ADC du canton par radio. »**

Le rapport insiste sur « cette mesure (...) d'autant plus légitime qu'une augmentation du trafic des poids lourds et du FRET est à prévoir (du fait de la disparition des quotas dans la campagne sucrière), de même qu'une évolution du trafic routier et piéton du fait de la création prochaine d'une zone d'activité. »

SUD-Rail demande à la SNCF de prendre immédiatement en compte ces préconisations et de mettre fin à cette politique de risque calculé qui mène à des accidents ferroviaires qui pourraient être encore plus dramatiques.

Paris-Est le 18 octobre 2017