
Un train (« d'information ») peut en cacher un autre

Ce que ni le *Figaro*, ni les radios ni les télés ne vous ont dit :

Souvenez-vous, vendredi 12 février dernier,

« *Scandales! Salaud d' ch'minot! Feignant ! Gréviculteur !* »

Et autre délicatesses:

Le TGV 8617 (11h05 au départ de PMP) n'a pas respecté l'arrêt en gare du Mans, aussitôt et sans aucun discernement ni respect de la déontologie, tous les médias français se sont acharnés rejetant la faute sur le seul conducteur.

« *Une centaine de voyageurs ont été victimes d'une «faute grave» d'un agent de conduite, qui a oublié de s'arrêter en gare du Mans vendredi midi.* »

(site internet du *Figaro*).

Ce *Figaro*, toujours historiquement à la pointe des exigences répressives s'est même permis en parlant de faute grave de justifier par avance le licenciement du conducteur!

Si on faisait de même à partir de mensonges non contestables véhiculés dans certaines rédactions, il y aurait à coup sûr une accélération des déroulements de carrière dans la presse nationale et régionale.

La réalité est toute autre, et aucune faute professionnelle, n'a été commise par l'ADC :

Il est en possession de la bonne pochette contenant sa tournée de travail, correspondant à la journée de service (JS) effectuée

En langage technique :

Prise de service (PS) 5h18;

Fin de service 16h17;

Travail effectif 8h35;

Amplitude 10h59 ; 893 Km et 5h52 de conduite "pure" ;

P.S : la veille à 5h51 temps contraint 34h26, (absence de sa résidence).

Cette JS est la dernière d'une semaine de 5 jours enchainant 4 matinées, mais de cela la presse ne parle pas.

La fiche train (le document qui organise la façon d'acheminer le convoi) est valide, le syndicat a mis sous contrôle l'exemplaire en cause pour le

jour considéré et l'a largement ventilé pour empêcher toute falsification (on a connu).

Sur cette fiche il n'y a pas d'arrêt au Mans.

Donc aucune faute du conducteur.

Le syndicat du Mans précise :

*« Mais aussitôt les chiens sont lâchés, une dépêche **AFP** rend compte de l'incident et de la responsabilité de l'ADC.*

*De « **Ouest-France** » au « **Figaro** », les **radios, les télévisions** reprennent « l'info » trop avides de taper sur le service public et un nanti de conducteur TGV. Nous avons l'habitude d'un tel traitement, de la part d'une presse, pourfendeuse de service public, aux ordres, et à l'asservissement intéressé aux discours ultra libéraux.*

Cependant nous avons connu aussi une direction, plus encline à défendre les cheminots.

*En effet aucun communiqué n'a été produit par la direction de l'établissement, ni par la direction régionale, pourtant celle-ci a été interpellé par la presse: « Un incident «**extrêmement rare**», minimise la **SNCF** ».*

Nous avons joint le plus vite possible le DET (chef d'établissement), il nous a déclaré être certes bien marié de l'affaire, mais n'avoir rien tenté pour rétablir la vérité et l'honneur du conducteur. Faut dire précise le syndicat qu'il leur avance que « de plus partant en Vacances par avion, il ne pouvait nous accorder plus de temps... »

Et là, une colère bien légitime se fait jour :

« C'est là, le véritable scandale, laissez la presse déshonorer notre profession, et faire le mort en attendant que l'affaire se tasse.

On a connu des DET plus déterminés à défendre leurs ADC, mais aussi à endosser la responsabilité d'une faute leurs incombant pleinement. »

Explications apportées par les cheminots du Mans :

La validité de la fiche train en question court pour tous les Vendredis de février 2010, la semaine précédente, le conducteur de notre dépôt, s'est rendu compte de l'erreur avant le passage au Mans, il a donc marqué l'arrêt en gare et bien évidemment signalé l'anomalie au régulateur et par l'intermédiaire du bulletin de traction.

Le lundi 08, soit 5 jours avant l'incident, ce bulletin était dans le circuit des infos disponibles pour la direction.

Pourquoi le signalement réalisé précédemment n'a pas été pris en compte?

Depuis plusieurs années la direction restructure à tout va, cassant systématiquement l'emploi dans tous les pôles d'appui, y compris ceux qui sont acteurs de la sécurité.

Aujourd'hui le système ne fonctionne plus, à tel point qu'un écart de sécurité du service, signalé le Lundi, n'est toujours pas corrigé 5 jours plus tard.

La direction prépare déjà sa défense en arguant qu'avec un système informatique qu'elle tente d'imposer, SIRIUS, cela ne serait pas arrivé. FAUX, l'informatique ne répare pas l'erreur humaine, au contraire elle l'amplifie en simulant des certitudes non fondées. De plus avec un tel outil qu'est-ce qui nous resterait comme preuve aujourd'hui de l'innocence de ADC Vendredi dernier? Il suffirait à la direction de « re-balancer » une autre fiche train dans le système et le tour est joué.

Enfin le passage en gare du Mans se fait à 120 Km/h en courbe et ce train selon la procédure a été annoncé comme desservant la gare (vendredi de grand départ). Cela pose la question de la responsabilité de l'entreprise en cas d'accident. Et aussi de celle du conducteur vu la tournure de l'incident, car les CTT (encadrement des conducteurs) sont plus empressés à vanter les mérites du costume TGV, qu'à défendre les conducteurs qui se font tailler un short par la presse...

En réalité, on est bien sur un cas de disfonctionnement grave, et d'une entreprise de camouflage de la part de ces cadres en laissant les journalistes taper sur un conducteur le temps que cela se tasse. »

La CGT va mettre tout en œuvre pour rétablir l'honneur de notre camarade, le secrétaire de la fédération Cheminots, Didier Le Reste, va interpeler la presse pour rétablir la vérité et secouer la direction.

La fédération sera reçue par la direction Vendredi 19 pour dénoncer la responsabilité de l'entreprise dans l'enchaînement de disfonctionnements à répétition, dont les causes et conséquences sont largement amplifiées par la politique de l'entreprise.

Ce billet est construit à partir des éléments fourni par le Syndicat CGT du Mans et sera une des pièces de la défense du conducteur à qui j'adresse ma solidarité. (à Dom pour la transmission des éléments)

Note : ADC (Agent de conduite)