

1 rupture de frein
3 détériorations de signaux
1 fuite de gaz (détérioration de citerne) faisant
3 morts à MORCENX
4 déraillements retardant 87 trains.

En Mai, 4 déraillements retardent 119 trains
8 wagons-citernes essence dérailent (rupture d'essieu),
une maison riveraine est détruite par le feu, 4 brûlés graves.

- Le 19 Décembre, moins de 6% du parc wagons-voyageurs est immobilisé pour réparation, entre le 20 Décembre et le 10 Janvier, la Direction de l'exploitation estime qu'un pourcentage important de wagons avariés "sans gêner le confort des voyageurs roulent". La suppression de ces wagons a été différée pour faire face à la pointe du trafic.

- Le nombre des trains retardés pour un motif de traction a quadruplé en 4 ans :

... 1966.....	: 1507
1967.....	: 1379
1968.....	: 2893
1969.....	: 5909

- Pour les roulants, la sécurité n'est plus assurée de fait, bien que, "théoriquement", les règlements restent applicables. Si ces règles sont appliquées strictement : aucun train ne pourra bientôt plus rouler pour une raison de traction, de vérification technique incomplète ou pas faite, pour cause d'infrastructure déficiente ou surchargée, etc...

IV . LA VA, LA VACMA, LES MALADIES PROFESSIONNELLES, L'AGENT SEUL.

(VA : veille automatique ; VACMA : veille automatique à contrôle du maintien d'appui)

* A l'origine, la veille automatique a été présentée comme une sécurité supplémentaire : "l'homme mort en 3ème" venant relayer la "vigilance" de l'agent en premier et son second. Déjà apparaît la contrainte physique : tenir abaissé EN PERMANENCE le levier VA.

Le système est vite dépassé : une ficelle permet de "l'éviter". Sera donc créée la VACMA qui oblige à impulser un volant le "CERCLEAU" toutes les 55 secondes. Passé ce délai, sonnerie violente de 5 secondes. Si le conducteur n'a pas réagi : freinage brusque du train.

Dès l'origine, la VACMA est présentée comme sécurité dictée par le progrès technologique : vitesse accrue, nouvelles machines, etc... Très vite, la VACMA deviendra obligation absolue de conduite, alors qu'au début la Direction la fait utiliser facultativement : le débranchement de la VACMA (possible sur de nombreuses machines) entraîne une sanction pour faute de conduite.

* L'introduction de la VACMA : vers la suppression de 2ème agent.

La contrainte du "cercle" crée une accoutumance, une répétition gestuelle constante, qui (selon des commissions d'experts : thèse Dr HOSCOBITZ, nov. 68) peu à peu diminue l'attention. De plus, la VACMA ne peut pas remplacer "le témoignage du 2ème agent" : aucune vérification d'un signal n'est possible.

La méthode S.N.C.F. est éprouvée :

1°) Introduction de la VACMA dans une circulation normale avec 2 agents à bord. On présente le système comme une sécurité supplémentaire.

2°) Dans certains dépôts peu combattifs, et "coup par coup", en choisissant les conducteurs les plus doux, on introduit la conduite 1 agent + VACMA.

3°) En 1969 : AGS13. Circulaire qui dit : Tout train équipé VACMA peut être autorisé exceptionnellement à rouler avec le seul conducteur.

4°) Avril 69 "Lettre M31B505" : Autorisant la conduite du train avec le seul conducteur sur les voies IGS4 et les troncs communs faibles longueur.

(Ainsi, sur les lignes normales, conduite à un agent seul avec VAVNA, la seule restriction étant la limitation de la vitesse)