

Si la sécurité à un coût, elle n'a pas de prix !

Le 12 juillet 2013, le déraillement d'un train a fait 7 morts et des dizaines de blessés en gare de Brétigny. Un an après, la douleur des victimes et des proches est toujours présente.

Pourtant, la recherche de la vérité et des responsabilités est urgente si nous voulons éviter que cela ne se reproduise ailleurs avec son lot de souffrance et de douleurs.

SUD-Rail s'est porté partie civile mais nous craignons que les expertises ne donnent lieu qu'à des proclamations d'intention et des effets d'annonce.

C'est pourquoi nous vous informons parce que le service public ferroviaire nous appartient à tous et toutes.

Ensemble, usagers et cheminots, empêchons que cela ne se reproduise.

Les trois juges d'instruction nommés par le parquet d'Evry ont saisi des experts pour tenter de tirer les enseignements de cette catastrophe. Les deux rapports déjà soumis font état de nombreux dysfonctionnements dans la maintenance et dans la formation qui laisse à désirer.

Ils ont raison. Depuis des années, notre syndicat alerte les médias comme la direction de l'entreprise sur les risques encourus. Pourtant, ni les uns, ni les autres, n'ont daigné une seule fois nous donner la parole, ou ne serait-ce que vérifier ce que nous avançons. Pourquoi, parce que ce que dit un syndicat « c'est de la propagande » alors que ce que dit la direction SNCF (après avoir mangé leurs viennoiseries

lors d'une conférence de presse !) c'est de « l'information » !

Il y a une bonne raison à cela. **Tant les médias que la direction de la SNCF et le gouvernement partagent le même point de vue : il faut faire des économies, « dégraisser » et baisser les dépenses publiques.**

Alors quand nous leur expliquons que la suppression des équipes de maintenance pose un grave problème sur la qualité de cette maintenance, ils ne sont pas intéressés.

Quand nous leur expliquons que l'affaiblissement des normes de maintenance est un risque pour les circulations ferroviaires, ils ne sont pas intéressés.

Quand nous leur expliquons que la formation est de plus en plus allégée, ils ne sont pas intéressés. Mais quand il y a sept morts et des dizaines de blessés, ils font semblant de découvrir le problème !

Cette politique d'économies sur la sécurité fait aussi des morts parmi les cheminots, comme ce fut le cas à Ivry où la SNCF a été condamnée.

Alors, oui nous sommes en colère contre toute cette élite des médias, du gouvernement et de la direction de la SNCF et de RFF qui, par leur silence complices, permettent que de tels drames se produisent.

Si la sécurité n'a pas de prix, elle a un coût: les moyens doivent y être mis !

Les experts judiciaires dénoncent avec raison une mauvaise formation

Les experts judiciaires remettent en cause la formation des cheminots. Ils ont raison, mais ils doivent chercher les coupables là où ils se trouvent.

En 2002, le gouvernement a publié un arrêté dit « arrêté aptitude » qui diminue la formation de **tous** les métiers de cheminots liés à la sécurité et à la maintenance. Pourquoi ? Parce que les

entreprises privées qui voulaient investir le domaine ferroviaire, dans le cadre de la libéralisation du rail, exigeaient une baisse des dépenses de formation.

On est donc passé d'une formation « à un métier », plus exigeante, plus longue mais plus sûre, à une formation « à un poste de travail » beaucoup plus souple et limitée. Mais comme ces décideurs sa-

vaient que cela poserait des problèmes, ils ont introduit dans les textes une responsabilité au plus bas de l'échelle.

Ainsi, ceux qui éditent les textes se lavent les mains de leurs conséquences. Nous avons dénoncé dès 2002 cet arrêté sans aucune écoute du gouvernement. C'est toujours la même logique derrière : il faut diminuer les coûts, faire des économies !

Les normes d'entretien ont dramatiquement évolué ...

Notre direction nous conseille maintenant d'accroître les tournées sur les joints qui maintiennent les rails entre eux (surtout sur les traversées de voie). Mais il s'agit juste d'un serrage de boulons, sans démontage qui, seul, pourrait permettre de vérifier l'existence ou non de fissures du rail ou du joint.

Pourtant c'est ce qui se faisait avant la modification des règles de maintenance.

Le démontage des éclisses avec nettoyage, mesures des usures et graissage c'était une autre époque. Celle où les effectifs permettaient de le faire et

où la sécurité était la priorité de la SNCF.

Comment se fait-il que les alertes des conducteurs de train sur l'état de la voie à Brétigny n'aient jamais été suivies d'effet ?

Une seule raison à cela : si la régularité est affectée, alors le STIF (Syndicat des transports d'Ile de France) fait payer des pénalités à la SNCF et à RFF. Alors, tout est bon pour faire des économies...

Maintenant la direction de la SNCF a préféré acheter pour des milliards d'euros les chemins de

fer polonais ! C'est autant de moins pour la sécurité et la qualité de service.

Rappelons qu'en 2005, un premier audit de l'état du réseau réalisé par l'Ecole Polytechnique de Lausanne alertait sur l'état déplorable du réseau et fixait des mesures indispensables de remise en état. En 2012, leur deuxième audit constate que malgré leurs recommandations, non suivies d'effet, l'état du réseau a continué à se dégrader. Ce n'est donc pas de la responsabilité d'un lampiste mais bien la conséquence d'une politique choisie.

Une politique qui tue aussi des cheminots

La SNCF vient d'être condamnée pour homicide involontaire par le tribunal le 3 juillet 2014 suite à la mort d'un cheminot électrocuté au travail à Ivry sur Seine. Déjà l'année précédente, un autre jeune embauché a été gravement blessé dans les mêmes circonstances dans le même établissement.

Le procureur a reconnu l'absence de formation, et les mauvaises habitudes connues de l'encadrement, toutes au motif « d'efficacité » et pour répondre à l'insuffisance des effectifs.

Malheureusement les morts se succèdent avec toujours les mêmes raisons : il faut faire vite et au moindre coût.

Récemment, sur le secteur de la ligne C, 4 cheminots ont failli perdre la vie. Près des Aubrais, ce sont deux cheminots il y a deux ans.

Cela ne peut plus durer.

Comme salariés de la SNCF et comme usagers du rail, nous savons d'où viennent les problèmes.

Les remèdes nous les avons.

- ⇒ Il faut renforcer la formation des cheminots
- ⇒ Il faut refuser que la sécurité soit dépendante de considération de coûts et de profits.
- ⇒ Il faut renforcer les équipes de maintenance par des hommes et du matériel. Cela permettrait de revenir à des méthodes plus efficaces de contrôle des installations.
- ⇒ Il faut en finir avec les contrôles « à vue », sans démontage.
- ⇒ Il faut respecter les règles de

circulation des trains : quand un mécanicien constate une anomalie, il est indispensable que la direction la prenne en compte.

- ⇒ Il faut en finir avec les règles financières de régularité qui imposent de faire circuler des trains coûte que coûte.
- ⇒ Il faut en finir avec les « dérogations » qui permettent de rouler au-delà des limites de vitesse .
- ⇒ Il faut réaffecter les centaines de millions d'euros dépensés en « communication » au profit de l'entretien du réseau et des rames.

Si, tous ensemble, usagers et cheminots, nous arrivons à nous retrouver dans ce combat, ce sera notre sécurité à tous qui sera amé-

Un autre rapport d'enquête en attente ...

Si l'accident de Brétigny a eu lieu le 12 juillet, il faudra des mois pour que la direction SNCF accepte enfin qu'une enquête soit financée par le CHSCT (Comité Hygiène, Sécurité et Conditions de Travail) de Brétigny pour étudier l'évolution des règles de sécurité et de travail sur le secteur de Brétigny.

Le tout en lien avec les consignes nationales imposées par la direction de la

SNCF.

Il s'agit, pour ce cabinet d'expertise, nommé par le CHSCT et agréé par décret ministériel, de vérifier l'ensemble des procédures et de déterminer les causes éventuelles de la catastrophe.

Ce rapport est en cours d'écriture mais les membres du CHSCT indiquent que les visites faites sur les lieux

ainsi que les remontées de la part des équipes sont accablantes pour la direction.

Problème. L'accident de Brétigny fait l'objet d'une enquête sur Brétigny. Mais ailleurs ? Malheureusement, rien ne change et la politique en cours est celle qui consiste à « mettre la poussière sous le tapis ».