Déclaration liminaire
Séance plénière CER Rhône-Alpes - 17/11/2015

SUD-Rail et l'Union Syndicale Solidaires expriment leur profonde tristesse et leur solidarité avec toutes les victimes des attentats qui ont touché Paris et Saint-Denis vendredi soir, ainsi que leurs familles, leurs collègues, leurs amis. Nous saluons le courage de toutes les personnes – fonctionnaires, agents des services publics, membres de la sécurité civile – qui sont intervenues et ont porté les secours.
Le mouvement syndical est un instrument de la démocratie et de la lutte collective pour une société d'égalité, de justice sociale et de paix. Notre combat contre tous les fascismes et pour la transformation sociale prend tout son sens après une telle horreur. Nous participerons à l'expression de la solidarité aux victimes.

Nous restons attentifs aux évolutions de la situation et nous ferons front avec l'ensemble des mouvements sociaux pour résister au piège de la terreur ; comme nous resterons vigilants à toute restriction des libertés publiques dans un contexte national et international qui n'a fait que s'aggraver depuis les attentats de janvier.

Nous rejetons toute stigmatisation d'une partie de la population pour son origine ou sa religion, toute intolérance religieuse ; et nous continuerons à combattre des attitudes ou des politiques de ce type dans les entreprises, les services publics et dans la société de manière générale. De vraies solutions pour la paix et la justice sociale sont plus que jamais nécessaires.

SUD-Rail apporte tout son soutien aux cheminot-es suite à l'accident ferroviaire survenu hier en début d'après-midi, à Eckwersheim dans le Bas-Rhin (Alsace). Nos premières pensées vont aux victimes de cette catastrophe qui endeuille, une fois de plus, la grande famille cheminote. Nous adressons nos plus sincères condoléances aux proches de celles et ceux qui ont perdu la vie et pensons également aux nombreux agents blessés.

Ce TGV effectuait des essais de "survitesse" sur une nouvelle portion de la Ligne Grande Vitesse Est qui devait ouvrir dans les prochains mois, avant de dérailler à Eckwersheim pour des raisons encore inexpliquées...

Une cinquantaine de cheminots de différentes fonctions était présent à bord de la rame d'essai TGV qui a déraillé et fini sa course une dizaine de mètres en contrebas dans un canal. Le bilan est très lourd… selon les dernières informations, les autorités dénombrent 11 morts et plusieurs dizaines de blessés ; bilan qui pourrait encore s'alourdir.

En ces moments dramatiques, SUD-Rail ne fera aucun commentaire sur les raisons de cette catastrophe, nous laissons se dérouler les différentes enquêtes (judiciaire, CHSCT, BEATT...) pour établir les causes et les responsabilités de chacun dans ce terrible déraillement.

SUD-Rail demande à la SNCF d'associer immédiatement à l'enquête l'ensemble des CHSCT (Comités d'Hygiène, Sécurité et Conditions de Travail) du périmètre et des métiers concernés afin d'élucider les causes de cet accident. Tout doit être mis en œuvre pour ne plus revivre cela.

En matière de sécurité, rien n'est jamais acquis. La SNCF se doit de prendre en compte les différentes alertes ou remontées des cheminots concernant les derniers dysfonctionnements, tant sur l'infrastructure que sur le matériel roulant !

Cela devrait être le cas lors du deshuntage qui est survenu le 03/11/2015 sur la ligne Firminy / Le Puy, une fois de plus la direction veut minimiser l'incident en nous parlant d'un évènement local, d'une pollution du rail. A croire que la SNCF vient de découvrir l'automne et les feuilles qui tombent des arbres ou la présence de silos aux abords des voies ! Là où nous sommes beaucoup plus inquiets c'est que vous refusez de reconnaitre que le problème vient aussi du matériel X73500 qui est très largement en tête du palmarès des engins moteur qui deshuntent. Aucune mesure immédiate de prise sur ce matériel mis à part une éventuelle étude par l'ingénierie du matériel.

Les mesures qui avaient été prises sur les X73500 pour obtenir la dispense de catégorie A suite au déraillement de Ste Pazanne n'ont pas empêché le deshuntage :
• La circulation était composée d'une UM de X73500.
• L'état des roues des X73500 avait été contrôlé et aucunes traces de pollutions trouvées.
De plus ces mesures « CAT A » ne s'appliquent que pour les zones de gares (appareils de voie) et ne sont donc pas des mesures prises pour la circulation en « pleine » ligne ce qui était le cas sur l'incident du 03/11.
Pour Sud-Rail le plus grave c'est qu'une fois de plus rien n'a été trouvé sur le matériel (boucle inductive, etc…) c'est bel et bien un problème de conception et de masse sur rail des X73500 associé à des voies de moins en moins visitées et circulées par des trains lourds.
Vous refusez de prendre des vraies mesures sous prétexte que cela modifierait 6% du plan de transport. Mais alors à combien évaluez-vous le prix de la sécurité ??

Légitimement des ADC et ASCT font valoir leur droit de retrait et sont par la suite mis en demeure voir même menacés ! Un DPX a été jusqu'à aller au restaurant où se trouvaient des ADC et ASCT en RHR à Roanne pour les menacer de les mettre en demeure si le lendemain ils faisaient usage de leur droit de retrait : c'est inadmissible !

Les ADC et ASCT qui font usage de leur droit de retrait sont dans leur droit, nous ne tolèrerons aucune sanction et nous irons devant la justice pour faire respecter le code du travail .

Concernant la sécurité sur les chantiers, jeudi 29 octobre dernier, la SNCF et le Directeur d'Etablissement de l'Infrapôle Rhodanien de l'époque, Guillaume Marbach, devaient rendre des comptes devant le Tribunal Correctionnel de Lyon suite à l'accident mortel de Loïc Bugelli, collègue de l'ESV de la Région PACA, heurté par un train lors d'un chantier de nuit à Lyon Part-Dieu le 29 mars 2012.

SUD-Rail s'est constitué partie civile aux côtés de la famille pour défendre les intérêts individuels et collectifs des cheminots et de leurs ayant-droits dans ce procès. Les cheminots de l'Equipement doivent savoir qu'ils peuvent compter sur SUD-Rail pour les défendre en cas de coup dur, comme nous le faisons aussi suite à l'accident de Brétigny.

Ce début d'année 2012 avait été particulièrement meurtrier à la SNCF avec 4 accidents mortels à l'Equipement dans les premiers mois de l'année. S'en était suivi une vaste campagne de Communication et d'enfumage de la Direction intitulée « ***Produire chaque chantier en toute sécurité*** » où tous nos décideurs nous récitaient la même rengaine des « *agents qui ne devaient surtout pas hésiter à stopper un chantier si les conditions de sécurité n'étaient pas remplies* ». Ces accidents mettaient de manière évidente en cause la responsabilité de la direction et de sa politique dans la diminution critique de la sécurité des cheminots sur les chantiers à l'Equipement et, n'écoutant que leur courage et leur sens des responsabilités, il devenait urgent de trouver une parade juridique pour éviter aux hauts dirigeants de la SNCF et de RFF de devoir rendre des comptes de leur active et coupable contribution à la dégradation continue de la sécurité du réseau ferroviaire.
Car en cas d'accident, si les collègues sur le terrain n'ont pas arrêté le chantier, qui devient le coupable désigné d'office suite à cette campagne de communication ?

Les cheminot-e-s bien sûr, mais pas ceux des hautes tours de verre louées à prix d'or et perchées bien loin du ballast, des signaux et de la caténaire. Non évidemment, les coupables ce seront les cheminot-e-s « d'en bas », opérateur-rice-s, chefs d'équipe, technicien-ne-s, DPX, … celles et ceux qui mettent les pieds dans le ballast, celles et ceux qui ont survécu à des décennies de coupes sombres dans les effectifs, au manque de moyens, qui sont exposés au risque ferroviaire et qui continuent « *malgré tout* » de faire leur possible pour maintenir en état une infrastructure qui se dégrade inéluctablement.

Car quand le pire finit par arriver, comme nous y conduit inévitablement la politique criminelle du risque calculé de nos dirigeants fossoyeurs qui n'ont même pas la décence d'assumer leurs responsabilités et ils tentent lâchement et honteusement de faire porter le chapeau à celles et ceux qui font « pour le mieux » chaque jour, et de plus en plus la nuit, pour entretenir l'infrastructure sans les moyens dont la direction continue de les priver.
En effet quand un accident finit inévitablement par arriver, la direction ne se contente pas de sortir le parapluie, elle le plante dans le dos des cheminots !!!

Pourtant c'est bien votre politique nationale de réduction des coûts à tous prix qui ne permet plus aux cheminots de l'Equipement de travailler en sécurité et de garantir la sécurité du Réseau Ferré National. C'est cette politique du risque calculé qui aboutit à des drames comme Brétigny mais aussi a conduit à l'accident mortel de Loïc Bugelli, et c'était malheureusement la chronique d'une mort annoncée.

Car sur le secteur concerné, SUD-Rail n'avait eu de cesse d'alerter la direction suite à la répétition d'incidents ou d'accidents depuis plusieurs années, et notamment en 2010 avec le heurt d'un TGV par la grue d'une draisine à Lyon St Clair. Suite à ce nouvel accident grave, un rapport d'expertise demandé par le CHSCT avait pourtant dressé un constat alarmant sur les conditions de déroulement des chantiers dans le secteur de Lyon Part-Dieu. La direction avait alors cherché à minimiser les faits, le directeur d'établissement allant jusqu'à dire que cet accident de 2010 n'était pas grave car il n'y avait eu « *ni blessés, ni morts* » !!!

Quelques mois plus tard, Loïc Bugelli était mortellement blessé par le seul train devant circuler durant l'intervalle du chantier cette nuit-là, une interception de la voie de 40 minutes aurait permis de réaliser l'opération de ballastage en toute sécurité.
Les rapports du CHSCT et de l'inspection du travail ainsi que l'enquête de Police ont mis hors de cause les collègues présents sur le chantier ce soir-là. Mais l'inspection du travail ayant saisi le procureur celui-ci a déclenché les poursuites pénales contre la SNCF pour homicide volontaire.

Les faits sont accablants pour la direction : un chantier désorganisé depuis le début de la semaine avec pour consigne de rattraper le retard pris et de « *faire pour le mieux* », manque de personnel, agents inexpérimentés ou ne connaissant pas le parcours, cumul d'habilitations sécurité non compatibles (agent sécurité + agent d'accompagnement + missions du CCH), non interception de la voie contigüe, chantier de ballastage plus bruyant que le dispositif d'annonce, ballast non lavé dégageant une forte poussière, chantier de nuit avec éclairage individuel sommaire et pas d'éclairage collectif, pistes et abords non dégagés, etc…
Tous ces faits engageant pleinement et entièrement la responsabilité de la direction qui a nécessairement et irrémédiablement failli à son obligation de résultat pour garantir la sécurité de ses salariés. Pour SUD-Rail il est évident que tous les « rescapés » de ce tragique accident sont, et devraient être reconnus, victimes eux aussi des évènements vécus ce soir-là. Mais non, pour la SNCF et son avocat véreux, les collègues ne sont pas des victimes, non ce sont eux les coupables !!!

Voilà en quoi a consisté la plaidoirie et les conclusions de l'avocat à la solde de la direction : aucune faute n'est à reprocher à la SNCF, si l'accident est survenu ce soir-là, c'est parce que les agents n'ont pas demandé les renforts qu'on ne leur aurait jamais donné ; parce que l'annonceur n'a pas corné, puisque personne n'a entendu une annonce pourtant démontrée inaudible ; parce que l'agent sécurité a cumulé des habilitations avec d'autres, incompatibles, alors qu'il ne pouvait pas être partout à la fois, … et un comble, parce que les agents présents ce soir-là auraient dû faire usage de leur droit de retrait pour stopper le chantier !!!

Rien d'étonnant à ce que ce sinistre avocat ait débité ses mensonges et contrevérités en tournant constamment le dos au public présent au tribunal, il aurait eu du mal à affronter les regards des cheminots présents dans la salle, dont certains des collègues présents lors de l'accident qu'il essayait de faire passer pour les responsables du décès de leur collègue. Honteux !

Oui, honte à cet avocaillon sans foi ni loi pour cet affront insupportable fait aux collègues présents sur le chantier, et honte à cette direction, qui jusqu'au bout de l'ignominie se défend de manière aussi abjecte en refusant de reconnaitre sa pleine et entière responsabilité dans cet accident, et par conséquent qui ne se donne pas les moyens non plus de tirer toutes les leçons nécessaires pour qu'un tel drame ne se reproduise pas. Enfin, honte à cet oiseau de mauvaise augure et à la Direction qu'il représentait, d'avoir cherché à faire taire les parents de la victime, en invoquant les sommes dérisoires versées en échange d'un contrat de renonciation à toutes poursuites en justice qu'ils avaient eu la faiblesse de signer. Avocat de basse besogne allant même jusqu'à les menacer directement d'être responsables du fait que la SNCF pourrait ne plus verser à l'avenir de dédommagements aux familles des victimes d'accidents du travail s'ils persistaient à demander à ce que la direction soit condamnée pénalement pour la mort de leur fils. Odieux et scandaleux chantage.

Il est tout aussi inadmissible que la direction persiste à nier l'évidence pour ne pas remplir ses obligations de sécurité afin qu'un tel drame ne se reproduise plus.
Suite à cet accident, l'inspection du travail a envoyé le 1er février 2013 une mise en demeure à l'Infrapole Rhodanien interdisant le cumul de la fonction d'Agent Sécurité avec toute autre fonction de sécurité sur les chantiers mobiles.

Cette décision date de plus de 2 ans et doit être étendue sans délais à tous les chantiers sur l'ensemble des établissements. La réglementation sur le cumul des fonctions doit par ailleurs être clarifiée sans délais car les aléas d'interprétation et d'application peuvent présenter des risques graves.

D’autres mesures doivent être prises ou étendues d’urgence à l’ensemble du territoire :

- doter les équipes des effectifs nécessaires pour réaliser les chantiers conformément aux règles de sécurité
- limitation de la mobilité et privilégier la connaissance des parcours avec des équipes locales
- fiabilisation de la préparation des chantiers
- améliorer quantitativement et qualitativement la veille sécurité
- mettre un terme aux dérives collectives en matière d’application du S9
- limiter la charge de travail de l’encadrement de proximité et redonner la priorité absolue à la sécurité
- interception systématique des voies contigües sur les chantiers de ballastage

SUD-Rail met la direction face à ses responsabilités pour assurer la sécurité sur les chantiers car chaque jour les mêmes dysfonctionnements qui ont conduit à cet accident mortel, ou d’autres écarts sécurité, se retrouvent sur d’autres chantiers, partout en France, et le manque d’effectifs en est évidemment la cause première.
Car la sécurité du réseau ferroviaire et la sécurité des chantiers de l’infrastructure nécessitent des moyens humains. La question du cumul des fonctions de sécurité en découle et pose, elle aussi, cette question essentielle :

Pour peu que la ligne rouge n’ait pas déjà été franchie depuis longtemps, jusqu’où peut-on encore aller dans les suppressions d’effectifs et le démantèlement de la maintenance ferroviaire pour pouvoir garantir et assurer la sécurité du réseau ferroviaire et des chantiers de l’Infra ?

Et pour SUD-Rail, si ces moyens ne sont pas donnés aux cheminot-e-s de l’Infrastructure cela engage nécessairement la responsabilité de nos hauts dirigeants et des pouvoirs publics qui décident d’orientations néfastes et nous privent des budgets nécessaires.

SUD-Rail le dit depuis longtemps aux cheminot-e-s de l’Equipement, mais aujourd’hui, avec la position soutenue par la direction lors du procès de Lyon, nous en avons la preuve et l’intolérable démonstration : en cas d’accident, non seulement la direction ne les soutiendra pas mais pire, elle n’hésitera pas à leur faire porter la responsabilité de l’accident.

Pour protester contre l’attitude indigne de la direction dans cette affaire, notre délégation quittera cette séance plénière du CER.