



COMPTE-RENDU MILITANTS RÉUNIONS DIRECTION + MINISTRE

Confrontée à l'inertie de la direction de l'entreprise face à la dégradation profonde et grave du niveau de sécurité ferroviaire, la Fédération CGT des cheminots a saisi le Ministre des Transports par courriers des 7 et 30 octobre 2015.

Le ministre a reçu une délégation de la Fédération le 27 novembre 2015.

Dans le prolongement de deux autres réunions tenues depuis l'accident, la direction de l'entreprise a présenté les mesures qu'elle envisage la veille, 26 novembre.

▶ LA RÉUNION DU 26 NOVEMBRE AVEC LA DIRECTION DU GPF

Cette réunion a porté sur deux thèmes : point sur le déraillement d'Eckwersheim et présentation de mesures générales de sécurité.

A. Déraillement du TGV d'essai : après l'empressement médiatique, toujours autant de zones d'ombre subsistent.

Lors de la réunion du 26 novembre, la direction de l'entreprise, par les voix de Messieurs Pépy et Rapoport, indique au sujet du déraillement du TGV que l'arbre des causes n'est pour l'heure pas connu et qu'il sera éclairé par les enquêtes des CHSCT, l'enquête judiciaire (entre 1 et 3 ans) et celle du BEATT (rapport provisoire après 6 mois puis définitif entre 1 et 1,5 an).

Une enquête Traction qui a pris le relais de celle de la Direction des Audits de Sécurité se poursuit pour définir ce qui s'est passé en cabine durant l'essai seconde par seconde, notamment les interactions entre la rame et la cabine.

Un audit Systra est en cours sur la préparation et le déroulement de l'essai (documents d'organisation, mise en œuvre, instructions...).

En outre, un groupe d'experts mandatés par la direction étudie les processus d'essais. Il a pour objectif de définir les correctifs à apporter pour écarter les risques matérialisés dans cet accident.

En l'état, la direction indique que l'enquête a conduit à confirmer une « séquence de freinage tardive », ce qui signifie une décélération tardive de la rame par rapport à la vitesse limite de la ligne, **sans élément permettant de mettre en cause qui que ce soit pour le moment.**

La direction indique que des suspensions conservatoires ont été prononcées après entretiens. La direction dit « se méfie[r] énormément de la presse » et a décidé, « pour protéger les intéressés », de ne rien communiquer en interne comme en externe sur ce point.

La direction précise que les mesures immédiates prises sont basées sur des « facteurs organisationnels et humains », ce qui est différent de « l'erreur humaine ». G. Pépy juge que les journalistes qui « ne travaillent pas et ne sont pas très malins » emploient ce terme à tort.

PREMIERS ÉLÉMENTS D'ANALYSE CGT

La direction de l'entreprise a très tôt communiqué sur une prétendue « séquence de freinage tardive » et sur la présence à bord de personnes étrangères au service et notamment d'enfants, orientant la presse sur une hypothèse d'accumulation de problèmes comportementaux en lieu et place de causes potentiellement matérielles, infrastructurelles ou organisationnelles.

La presse régionale Ouest France a repris l'idée d'une « erreur humaine » en citant la localité de résidence de l'un des ADC (700 habitants), ce qui conduit à son identification et génère un fort traumatisme, outre celui de l'accident, pour lui-même et pour sa famille.

La délégation CGT a demandé au Président de publier un nouveau communiqué davantage pédagogique en vue de rappeler que pour l'heure, l'enquête ne permet pas de déduire une mauvaise application des procédures par les agents.

A cette heure, la direction ne donne pas suite à cette demande, preuve s'il en fallait d'une communication parfaitement maîtrisée et se voulant cibler des responsabilités pour détourner les regards.

Sur les causes de l'accident, les éléments de l'enquête ne permettent à nos yeux d'exclure aucune hypothèse, y compris défaillance matérielle ou infrastructurelle.

Lors de la précédente réunion, la délégation CGT avait posé un certain nombre de questions auxquelles la direction n'a toujours pas répondu, prétextant attendre de confronter les éléments, notamment :

- Quelles étaient les vitesses et points de transition de vitesse prévues par le document d'essai ?
- La cassette ATESS était déplombée au moment de son relevé. Pour quelle raison ? Les données recueillies sont-elles donc fiables ?
- Quelle indication présentait l'ERTMS (indiquant la vitesse) au moment de l'accident et en amont ?
- Y avait-il un répéteur de Points Kilométriques en cabine permettant aux agents de se repérer sur la ligne ?
- Quelles ont été les actions des agents sur les dispositifs de frein selon les données enregistrées par ATESS ?
- Y a-t-il des enregistrements des communications entre la rame et la cabine ? **En outre, le postulat d'une vitesse supérieure à celle supportée par la ligne au point d'accident, sous réserve d'être établi, n'exclut pas la conjugaison d'autres facteurs.**

Sur ce point, le rapport d'enquête de la Direction des Audits de Sécurité du 19 novembre est beaucoup moins catégorique que la direction et n'exclut pas les causes Infra ou Matériel. Il précise juste qu'aucune cause telle n'a été identifiée lors des premières analyses.

La lecture du rapport amène certaines questions, notamment lorsque prétendant que le 2nd bogie de la motrice a été premier à sortir au PK 404,200 et que la voie est abîmée à partir du PK 404,043, ce qui, pour une rame de 200m de longueur, induirait que l'ensemble de la rame ait déraillé instantanément. Élément que le rapport semble exclure d'autre part...

L'heure est donc à la prudence et l'excès de communication de la direction du GPF SNCF sur le sujet dénote au mieux une certaine imprudence, voire une précipitation suspecte.

B. Sécurité ferroviaire : une direction confrontée à ses responsabilités mais qui peine à changer de cap.

La direction a fait l'annonce de mesures d'ordre général concernant la sécurité. Ces mesures reposent, selon Messieurs Pépy et Rapoport, sur un diagnostic en 3 points :

- 3 accidents graves en 3 ans,
- 4 rapports successifs pointant des défaillances du système de sécurité dont le rapport de l'EPSF sur la Maintenance de l'infrastructure et le rapport définitif du BEATT suite à l'accident de Brétigny,
- plusieurs incidents sécurité dont le déraillement de Ste-Pazanne consécutif à un déshuntage d'un X73500 et la dérive de Serqueux consécutive à la vulnérabilité aux chocs des Autorails Grande Capacité.

La direction en déduit la nécessité de replacer la sécurité au centre des priorités pour tous et annonce le retour à « une rigueur réglementaire et des exigences en matière de réactivité ».



La direction envisage des mesures à destination de l'encadrement sur 3 échelons :

- (1) Allègement de la charge de travail des DPX pour les recentrer sur les missions d'encadrement. La direction conçoit que des moyens seront nécessaires mais indique qu'il faut regarder comment assurer les tâches retirées. Par exemple, au Matériel ou à l'Infra, création de chefs d'équipe entre les agents et le DPX. Il s'agirait d'un « *encadrant travaillant* ». A Voyageurs, davantage de DPX pour descendre les équipes de 23/24 agents à 15.
- (2) A chaque Événement de Sécurité Remarquable, les DET établiront un rapport d'analyse et entreront systématiquement en contact avec un Haut Dirigeant (mentionné plus tard) dans les 24h00.
- (3) Les cadres dirigeants – au nombre de 15 : branches et activités – garderont leur responsabilité en matière de sécurité et leur part de rémunération variable sera objectivée exclusivement sur des objectifs sécurité à partir de 2016.

UN SCOOP : Selon G. Pépy, le déraillement Sainte-Pazanne montre qu'avoir un certificat de sécurité d'un côté et un agrément de sécurité de l'autre ne résout pas le problème global de la séparation du rail et de la roue.

G. Pépy ajoute qu'il n'aurait cessé de le dire dans le cadre de la préparation de la loi, mais n'aurait pas été entendu.

La direction du GPF SNCF juge que la séparation de la question de la sécurité entre les 3 EPIC n'est pas satisfaisante.

Le poste occupé par P. Iazard (Directeur Délégué Sécurité) ne lui permet pas juridiquement d'avoir une autorité sur les directions sécurité des EPIC Mobilités et Réseau.

Un Haut Dirigeant (Directeur Général Délégué Sécurité) sera donc nommé et aura en charge la sécurité sur l'ensemble du GPF. Il bénéficierait pour cela de 3 délégations de pouvoirs pour chacun des EPIC.

Ce Directeur Général Délégué Sécurité serait hiérarchiquement placé juste sous le directoire et aurait autorité sur l'ensemble du GPF.

La direction confirme néanmoins le maintien du cap décidé après Brétigny avec VIGIRAIL et PRISME.

Pour une sécurité davantage concertée, la direction envisage la création d'une Commission Permanente du CCGPF en charge de la sécurité.

PREMIERS ÉLÉMENTS D'ANALYSE CGT

Sur les mesures prises, tout d'abord, nous partageons le constat, le « diagnostic » d'une dégradation globale du niveau de sécurité que nous dénonçons depuis longtemps.

Pour autant, les solutions proposées par la direction du GPF ne peuvent être considérées comme suffisantes.

Les mesures envisagées ne ciblent que le management de la sécurité et de manière très partielle.

Les politiques impactant néfastement le niveau de sécurité telles que la promotion de la polyvalence fonctionnelle, la modularisation de la maintenance matérielle, l'expansion de l'EAS et la suppression des autorisations de départ, l'explosion de la sous-traitance, la précarisation de l'emploi, les dérogations constantes à la réglementation du travail et au Dictionnaire des filières... ne sont pas remises en cause.

Aucun engagement n'est pris de mettre un terme à la politique autoritariste employée à l'encontre des cheminots alertant sur les situations de danger ou s'en retirant devant l'inertie de leurs dirigeants.

De la même manière, la tendance constatée à une politique du risque calculé ne semble pas remise en question.



Le management ne pourra en outre pas tout résoudre à lui seul. Pour un « management » efficace de la sécurité par les encadrants, encore faut-il avoir les moyens matériels et le niveau de technicité requis.

Les moyens humains et matériels manquent pour l'entretien des voies, du matériel, la conduite des trains... ce qui dégrade conséquemment le niveau de sécurité.

Par exemple, sur les problématiques de déshuntage et de vulnérabilité aux chocs des AGC cités dans le diagnostic, des modifications du matériel roulant s'imposent et nécessitent pour cela que l'ingénierie du Matériel et les centres de production en aient les moyens.

C'est à partir de ces moyens de production que la prévention des risques doit être construite et les destructions massives d'emplois organisées par la direction SNCF doivent être pointées comme concourant à la recrudescence d'événements sécurité.

Les dérogations croissantes à toutes les règles amènent quant à elles à un climat général de libéralisme appliqué à la sécurité dans laquelle chaque acteur est susceptible de se sentir exempté de rigueur.

Sur les mesures précises envisagées :

- La question du délestage des DPX de tâches considérées non-inhérentes pose la question des moyens car ces missions sont souvent essentielles et devront être accomplies par ailleurs.
- La création de « chefs d'équipes » va nécessairement perturber les organisations de travail et déresponsabiliser davantage encore les premiers dirigeants.
- Sur la question des DET et de leur obligation de produire une analyse dès le lendemain matin d'un Événement de Sécurité Remarquable, la perspective est ambitieuse mais là encore, il y a un risque de masquage accru des événements.
- Sur le « Haut Dirigeant en charge de la sécurité » avec une triple délégation de pouvoirs sur les 3 EPIC, la mesure peut aller dans le bon sens, d'autant que la CGT a toujours dénoncé le cloisonnement de la sécurité induit par la réforme. Cependant, la nocivité du cloisonnement ne saurait se limiter à la sécurité et la sécurité est intrinsèquement liée à la production. Il est donc illusoire de croire unifier la sécurité sans unifier les principes de production, sans lignes métier transverses et sans rapprocher réellement et fonctionnellement le rail de la roue.
- Sur le rôle des 15 dirigeants de Branches et Activités, leur « intéressement » individuel à la sécurité :
 - Interroger sur l'attachement naturel de ces dirigeants à la sécurité ;
 - Risque de voir s'établir des traitements dissociés de la sécurité selon les Branches et Activités ;
 - Risque de conduire à un masquage accru des événements.
- Sur la création d'une Commission permanente du CCGPF en charge de la sécurité, la Fédération CGT juge que la création d'un lieu d'intervention permanent des salariés, centralisé au niveau du GPF, au sein duquel seront traitées les questions transverses de sécurité, va dans le bon sens. Pour autant, la Fédération CGT estime qu'un retour de la Commission Nationale Mixte de la Sécurité, bénéficiant de la présence des représentants du Ministère des Transports, est nécessaire afin de mettre en responsabilité tant la direction que le Ministère de tutelle sur ces sujets qui n'échappent pas aux incidences des mandats donnés au COMEX.



LA RÉUNION DU 27 NOVEMBRE 2015 AVEC LE MINISTRE DES TRANSPORTS

La CGT fut reçue le vendredi 27 novembre 2015 à la suite de nos courriers des 7 et 30 octobre 2015.

A l'occasion de cette rencontre, le Ministre s'est évertué à convaincre de son souci de la sécurité ferroviaire.



Le Ministre s'est félicité de la position des Ministres des transports européens quant au 4ème Paquet ferroviaire, et notamment de la faculté pour les régions d'opter pour l'attribution directe. Selon lui, cette position permet de conserver notre système.

Le Ministre a reconnu les problèmes liés à la séparation rail/roue, problèmes mis en lumière par la question des déshuntages.

Selon le Ministre, « *on ne peut pas rester sans rien faire face à cette succession d'événements* ».

Le Ministre a alors rappelé les mesures annoncées la veille par la direction du GPF SNCF en prenant la précaution de préciser qu'elles avaient été validées par ses soins.

Il considère que l'unité fonctionnelle serait difficile au sein du GPF SNCF, mais que l'attribution d'une triple délégation de pouvoirs à une même personne garante de la sécurité, n'était pas interdite par la loi.

Il a assuré qu'il assumerait cette décision en cas de « tangage » au niveau européen.

Le Ministre a enfin indiqué qu'il n'était pas favorable à l'achat sur étagères de matériels roulants pour les TET, que le choix devait reposer sur la sécurité puis sur les attentes des usagers.

Il a admis cependant ne pas être en phase avec les autres membres du gouvernement sur ce point, ceux-ci étant davantage guidés par la volonté de préserver l'activité industrielle de Alstom.

PREMIERS ÉLÉMENTS D'ANALYSE CGT

Par-delà les bilans et diagnostics volontairement partagés, aucun engagement supplémentaire par rapport aux annonces faites la veille par la direction du GPF SNCF.

Aucune mesure sur les questions de déshuntage ou de vulnérabilité aux chocs des Autorails Grande Capacité.

Aucun engagement sur la question des politiques mises en œuvre à la SNCF qui relèveraient, selon lui, de la gestion interne.

Une surprise feinte à l'annonce de la suppression de 3500 emplois à la SNCF entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} octobre 2015.

Vœux pieux et promesses de bonnes intentions avec en ligne de mire les discussions autour de la CCN de Branche et du décret-socle portant réglementation sur le temps de travail.

