

PROCÈS DE LA CATASTROPHE FERROVIAIRE DE BRÉTIGNY SUR ORGE, QUE DÉFENDONS-NOUS ?

Depuis maintenant quasiment un mois, le procès de Brétigny a débuté, il est maintenant l'heure pour les parties civiles, dont la CFDT Cheminots de se faire entendre. La CFDT Cheminots est présente pour porter la voix des cheminots mais aussi pour demander que toute la vérité soit faite pour les victimes et leurs familles.

Pourquoi nous sommes nous portés partie civile ?

La raison et le sens de notre engagement, c'est de défendre le ferroviaire : ceux qui le font et ceux qui l'utilisent, les cheminotes, les cheminots et les usagers.

Cette catastrophe est inscrite de manière indélébile dans la mémoire cheminote. La marque de Brétigny est profonde, il faut des réponses.

La vérité est essentielle pour les victimes mais elle également indispensable pour les cheminots. En effet, cet accident, par son ampleur et son extrême gravité, a profondément meurtri les salariés de la SNCF, les confrontant dans le même temps à un doute collectif envers leur profession, leur crédibilité et leur professionnalisme.

C'est l'ensemble des agents dont les qualités professionnelles ont été mises en cause à la suite de cet accident et ce, alors même que leur sécurité quotidienne au travail est directement impactée par l'état des installations.

La responsabilité de cette situation ne devrait pas être portée par un seul homme, Dirigeant de Proximité, à l'époque de l'accident. Un système de sécurité ne peut pas reposer sur un seul homme.

La CFDT-cheminots a toujours porté l'impérieuse nécessité du renouvellement du réseau par un Etat stratège, aménageur de territoire, promoteur d'une véritable politique des transports, reconnaissant les responsabilités des autorités organisatrices de transports, tant au niveau régional que national, assumant enfin ses responsabilités et respectant ses engagements d'arbitre et de financeur. ●



1 Que portons-nous devant la justice ?

L'insuffisance des moyens consacrés à la maintenance du réseau

Plusieurs rapports alarmants sont à relever montrant que les investissements à l'époque de l'accident étaient insuffisants et qu'ils le sont encore. On notera notamment celui de la Cour des comptes de février 2016 : « le niveau de vieillissement des constituants du réseau ferré francilien (..) ne nous permet pas d'offrir la qualité de service attendue par les Franciliens. L'entretien courant ne suffit plus à maintenir les installations ».

L'Etat actionnaire porte également une lourde part de sa responsabilité dans cette catastrophe. Pour autant, l'Etat n'est pas inquiété. C'est l'acteur manquant de ce procès. La Cfdt cheminots regrette cette absence de l'Etat sur le banc des accusés ●



LA Cfdt CHEMINOTS RESTERA PRÉSENTE JUSQU'À LA FIN DU PROCÈS ET ESPÈRE QUE CELUI-CI PERMETTRA À LA SNCF DE TIRER TOUTES LES LEÇONS NÉCESSAIRES CAR AUJOURD'HUI, 9 ANS APRÈS LA CATASTROPHE, ON EST LOIN DU COMPTE ET D'AUTRES ACCIDENTS SONT SURVENUS DEPUIS.

RIEN N'EST FAIT CONCERNANT LE BUDGET ALLOUÉ À LA MAINTENANCE, LE MANQUE D'EFFECTIFS, LE RECOURS À LA SOUS-TRAITANCE.

LES CHEMINOTS MAINTIENNENT LE RÉSEAU À BOUT DE BRAS. IL EST TEMPS QUE LA SNCF ET L'ETAT PRENNENT LEURS RESPONSABILITÉS, POUR LES VICTIMES, POUR LES CHEMINOTS, POUR UNE VRAIE POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU FERROVIAIRE EN SÉCURITÉ.

2 Une insuffisance de moyens ayant une conséquence directe sur la notion de sécurité et les conditions de travail des agents

Cette insuffisance des moyens consacrés à la maintenance du réseau a nécessairement eu des conséquences sur les conditions de travail des agents qui en avaient la charge au quotidien, à Brétigny et ailleurs, mais aussi sur la sécurité qu'il s'agisse de la sécurité des circulations et des usagers du réseau ferré, ou bien de la sécurité des cheminots.

Il a notamment été rappelé lors du procès que la SA SNCF a fait l'objet entre 1999 et 2021, de 25 condamnations du chef d'homicide involontaire dont 50 % au préjudice des cheminots.

Il a été mis en évidence que cette insuffisance de moyens entraînait une baisse continue des effectifs (départs non remplacés, réorganisations d'établissements, fusions d'équipes, mobilité géographique accrue, insuffisance d'accompagnement à la prise de poste), une augmentation du volume d'activité, modifications des méthodes de travail en vue de réaliser des gains de productivité, les contraintes d'astreintes sont devenues de plus en plus fortes.

Paradoxalement, cette insuffisance de moyens en personnels SNCF est concomitante à une externalisation et une sous-traitance accrue dont l'efficacité économique et technique reste à démontrer.

La politique budgétaire de réduction des coûts et l'insuffisance des moyens consacrés à la maintenance ont entraîné un phénomène de dilution de la culture de sécurité pourtant très ancrée à la SNCF, les agents devant maintenant intervenir au coup par coup car les prescriptions laissent entendre que des écarts peuvent être acceptés pendant un temps donné ●

3 Etat de délabrement des installations à Brétigny notamment de la traversée jonction double (TJD)

De nombreux témoignages tant des agents de maintenance que des cadres présents à Brétigny (problèmes récurrents de géométrie) et rapports ont attesté du délabrement de la TJD 6/9 impliquée dans le déraillement.

Il semblerait que l'entreprise jouait avec le feu à l'époque, le renouvellement de la TJD n'ayant été prévu que pour 2016.

La SNCF ne pouvait ignorer les risques engendrés par les défauts récurrents relevés et dont elle avait été informée à plusieurs reprises ●

