

Saint-Denis, le 14 mai 2024

PROCES PENAL DE L'ACCIDENT FERROVIAIRE D'ECKWERSHEIM**Une catastrophe du démantèlement**

Le 16 mai s'achèvera, devant le Tribunal Correctionnel de Paris, l'audience de l'accident du TGV d'essai à Eckwersheim, le 14 novembre 2015, ayant fait 11 morts et 42 blessés, traumatisant à vie les familles comme la collectivité des cheminots.

Cet accident est à replacer, après Brétigny, dans la perspective longue du démantèlement du système ferroviaire depuis 1997. A Brétigny, on a vu les ravages sur le travail vivant, de l'asservissement des organisations du travail à l'exigence de gestion de « la Dette » (avec la création de Réseau Ferré de France), pour ce qui concerne la maintenance du réseau existant.

Avec Eckwersheim (une marche d'essai pour homologuer une LGV), on est à la charnière entre :

- ✓ **L'accélération des logiques de démantèlement du système ferroviaire à partir de 2010**, institutionnellement (passage de RFF+SNCF à SNCF+SNCF-Réseau+SNCF-Mobilités), mais aussi organisationnellement (séparation entre le gestionnaire d'infrastructure, les opérateurs ferroviaires, les ingénieries, les différentes activités ou métiers isolées en silos, etc.) ;
- ✓ **L'externalisation de l'ingénierie** ferroviaire publique vers SYSTRA, dont on voit aujourd'hui que le but était bien sa privatisation, et l'enjeu d'offrir à SYSTRA une « *carte de visite* » avec la LGV-EE 2^e phase ;
- ✓ **Le besoin de SNCF-Réseau de s'autonomiser** et de s'afficher en architecte du système ;
- ✓ **L'éclatement des interlocuteurs et la priorité donnée à la gestion contractuelle de leurs relations** (interfaces des « chargés d'affaires » entre les techniciens, enjeux permanents de poser les limites de sa prestation, etc.), plutôt qu'à la coopération véritable en vue d'un objectif assumé collectivement (écoute et mobilisation des savoir-faire des agents ayant encore l'intimité avec le système ferroviaire) ;
- ✓ **Des organisations du travail** où ceux qui savaient n'ont pas fait ou pas dit, et ceux qui ont fait ne savaient pas ;
- ✓ **Une absence d'identification et de prévention des risques propres à la survitesse, et de gestion de la co-activité**, avec une mise à l'écart délibérée des Institutions Représentatives du Personnel (IRP) ;
- ✓ **Des conditions de travail accidentogènes** ne permettant pas une appropriation préalable de l'essai immédiatement à venir, ni un retour d'expérience de celui immédiatement réalisé, et une pression dissuadant les agents de dire « non » face aux dérogations et à l'absence d'information et/ou de formation suffisante ;
- ✓ **Une logique de communication** avec l'imprudence caractérisée de se servir d'une marche en survitesse pour y inviter des « extérieurs » au personnels d'essais, cheminots mais pas uniquement.

Le résultat est un Procureur qui a requis, pour les chefs d'homicide et blessures involontaires :

- **Au cadre traction** (ayant autorité sur l'équipe de conduite) : **3 ans de prison avec sursis**
- **Au conducteur** (dont il a été estimé qu'il n'était pas qu'un simple exécutant) : **2 ans avec sursis**
- **Au pilote** : **la relaxe**, car ses fautes identifiées n'auraient pas contribué à l'accident
- **A SYSTRA** le maximum de la peine prévu au code pénal pour les personnes morales : **225.000€**
- **A la SNCF** : 200.000€, doublé au titre de l'état de récidive (casier judiciaire non vierge), soit **400.000€**
- **A SNCF-Réseau** : 150.000€, doublé également au titre de l'état de récidive, soit **300.000€**

Nous verrons à l'automne ce que retiendra le Tribunal dans son jugement. Mais l'on peut déjà dire, que certes pour les essais d'homologation de lignes nouvelles, les acteurs ont désormais discipliné leurs relations avec une traçabilité de la définition du programme, une surveillance de sa réalisation conforme et une formalisation de chaque décision. En revanche, **la pression sur les conditions de travail** des agents globalement (y compris pour les essayeurs de l'Agence d'Essais Ferroviaire (AEF) sur d'autres missions), **doublée de la répression disciplinaire décuplée** ces dernières années (explosion des licenciements pour faute), **n'incitent pas les opérateurs à dire « non » - voire à exercer leur droit légal de retrait** – face à une instruction qui leur semble dangereuse.

C'est aussi pour cet enjeu de sécurité que SUD-Rail est opposé à la **mise en concurrence des transports ferroviaires**, qui conduisent à une **balkanisation sans limites du système, promesse terrible d'autres Eckwersheim**.