

PROCES PENAL DE L'ACCIDENT FERROVAIRE D'ECKWERSHEIM

Une catastrophe du démantèlement qui nourrit une politique de désengagement

Ce 10 octobre, le Tribunal Correctionnel de Paris a rendu son jugement sur l'accident du TGV d'essai à Eckwersheim du 14 novembre 2015, ayant fait 11 morts et 42 blessés, et 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 avait 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), en ce qui concernait 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 isolés 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 savent ne font pas ou ne disent pas, et ceux qui font ne savent 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/ou à l'absence d'information et/ou à une formation insuffisante ;
- ✓ **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.

De tout ceci le Tribunal retient les chefs d'homicide et blessures involontaires, et évalue les responsabilités de chacun :

- **Au cadre traction 15 mois de prison avec sursis** (au titre de son autorité sur la stratégie de freinage et sur la bonne compréhension et la bonne exécution par l'équipe de conduite)
- **Au conducteur 7 mois de prison avec sursis** (dont il a été estimé qu'il n'était pas qu'un simple exécutant) ;
- **Au pilote la relaxe**, car ses fautes identifiées n'auraient pas contribué à l'accident
- **A SYSTRA 225.000 €**, soit le maximum de la peine prévue au code pénal pour les personnes morales
- **A la SNCF 200.000 €**, doublé au titre de l'état de récidive (casier judiciaire non vierge), soit **400.000 €**
- **A SNCF-Réseau 75.000 €**, doublé également au titre de l'état de récidive, soit **150.000 €**

Et maintenant ?

Pour les essais d'homologation de lignes nouvelles, les acteurs disent avoir 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 essayeurs** de l'Agence d'Essais Ferroviaire (AEF) selon les seules exigences des « clients », même non conformes au Code du travail, **doublée d'un management de plus en plus disciplinaire, n'incitent pas les opérateurs à dire « non » - voire à exercer leur droit légal de retrait** – face à une instruction qui leur semble dangereuse.

En outre, dans sa dimension de l'externalisation de l'ingénierie ferroviaire, **cette procédure pénale au centre de laquelle est SYSTRA, doit être rapprochée de la réorganisation en cours de l'ingénierie ferroviaire à SNCF-Réseau**, qui consiste, pour le gestionnaire d'infrastructure encore hégémonique, à vider ses Directions Techniques Centrales pour les renvoyer dans les « axes » (correspondant aux anciennes Compagnies d'avant la SNCF : Nord, Est, Sud-Est, Atlantique et Sud-Ouest qui sont le cadre technique de la concurrence pour les services librement organisés – « SLO »).

Après décodage, cela signifie un **renoncement à la maîtrise stratégique à long et moyen terme de l'ingénierie ferroviaire, qui va être abandonnée aux grands groupes d'ingénierie**, dont SYSTRA devient le « champion » français (mais comme pour toutes les composantes du système ferroviaire, on peut parier que d'ici 5 à 7 ans, SYSTRA sera associée capitalistiquement à des acteurs étrangers au ferroviaire français, voire au ferroviaire tout court), **avec des objectifs qui ne seront pas la performance du système ferroviaire, mais la perspective de « retour sur investissement » de technologies et techniques dites « propriétaire » dont les réseaux seront dépendants contractuellement et financièrement.**

Sans compter les méthodes de fonctionnement (fondées sur des emboitements contractuels comme ceux révélés par le procès d'Eckwersheim où chacun « se renvoie la balle »), qui sont la promesse de nouveaux accidents, avec d'éventuels nouveau procès 10 ans après, où l'on ne pourra que constater rétrospectivement les dégâts de la politique d'aujourd'hui...