

INFO CSE FRET

MARS 2022 NUMÉRO 54



TECHNIFRET EN PÉRIL

Le TECHNIFRET de Dijon Perrigny s'est retrouvé amputé de l'usage de son principal outil de production. En effet, la rotonde était inutilisable et menaçait de s'écrouler. Il a fallu interdire son accès aux agents entre le 3 et le 14 février, date à laquelle des travaux d'urgence ont permis d'étayer provisoirement la structure. En termes plus techniques, la charpente métallique présente « *des désordres graves qui doivent être traités en urgence* » et « *un risque important vis-à-vis de la sécurité des usagers est à déplorer* ». Ces affirmations, aussi édifiantes qu'effrayantes, sont tirées d'un rapport de la société DIADES (société spécialisée dans le diagnostic des structures).

Résumé d'une histoire qui ne tient pas bien debout...

Ce rapport d'expertise très détaillé et bien charpenté (187 pages tout de même !), réalisé du 19 au 29 avril 2021 a été rendu à FRET SNCF le 28 juillet 2021. Nul besoin de longs calculs pour constater **qu'il s'est écoulé de longs mois avant que ce document alarmant en termes de sécurité fasse surface.**

Apparemment peu préoccupés par le péril en la demeure, les dirigeants locaux ont longtemps pointé aux abonnés absents, accaparés, semble-t-il, par des problèmes de production plus importants. Agrémenté d'un mea culpa aussi tardif qu'inutile, **le fiasco du Technifret de Dijon nous est présenté comme un échec collectif** pour lequel on peine encore à déterminer précisément les places sur le podium afin de savoir à qui l'on attribuera la médaille d'or de la négligence. Une chose est cependant sûre, la première place se jouera entre la Direction Fret, le pôle Patrimoine et l'exploitant.

La moutarde est vite montée au nez des membres de la Commission locale Fret à Dijon. Ils ont déclenché une alerte immédiate et avisé le Comité Social et Économique. Malgré des travaux réalisés dans l'urgence pour stabiliser la structure et qui ont permis d'ouvrir le 14 février, beaucoup de questions légitimes se posent. Effectivement, **les mesures mises en place sont-elles suffisantes pour assurer la sécurité du bâtiment ?**

Les travaux d'étayage réalisés sont-ils suffisants ?

D'après la société DIADES, ces premiers travaux sont suffisants. La suite de la consolidation sera mise en oeuvre par étapes successives après un appel d'offres. Il semble que ce ne soit pas une mauvaise nouvelle, car, jusqu'ici, DIADES ne peut s'afficher à la fois comme diagnostiqueur et donneur d'ordre de travaux sans risquer d'éventuels conflits d'intérêts.

Quel crédit accorder au rapport alarmant de la société DIADES qui, à la suite de la fermeture du site, fait parvenir un mail rassurant expliquant que le danger n'est finalement pas si permanent qu'il en a l'air et que, selon les conditions météorologiques, le site reste exploitable ?

DIADES nous est présenté comme « la référence » dans ce domaine et la direction affiche une confiance presque aveugle ! Au vu du rétropédalage affiché par cette société de diagnostic, on est en droit d'afficher une attitude dubitative sur ces nouvelles réserves farfelues. On ne sait pas s'il faut se réjouir de la pluie ou du soleil. En plus d'un expert en structures, doit-on mandater un spécialiste en climatologie ou faire des offrandes aux dieux en espérant que le ciel de la rotonde ne nous tombe pas sur la tête ?

Autre fait inquiétant, car si le climat a joué en notre faveur jusqu'à maintenant, le temps qui passe ne va pas améliorer l'affaire : **l'état catastrophique de la charpente inspectée en avril 2021 ne s'avère-t-il pas encore plus préoccupant presque un an plus tard ?**

La direction tente de rassurer en argumentant qu'elle s'est posé aussi cette question existentielle. Les experts climatologues de DIADES ont donc été mandatés une nouvelle fois. Ils ont profité de la période de fermeture du site pour faire le point sur la situation et donner un avis qu'on espère éclairé.

Comment en est-on arrivé là ?

Il faut préciser que Fret SNCF n'est propriétaire de ce bâtiment que depuis deux ans seulement. Qu'a fait la Direction de l'Immobilier pendant toutes ces années ? Est-ce que FRET SNCF va devoir plomber encore ses comptes pour avoir hérité de biens en état désastreux comme c'est monnaie courante ?

La direction se retrouve encore une fois au pied du mur et n'est pas en mesure de fournir les résultats des inspections préalables aux cessions de biens. Un diagnostic ultra light réalisé avant cession est finalement fourni a posteriori à la demande des élus CSE. Quant au financement des travaux, c'est FRET qui payera l'addition, réglera l'intégralité des réparations et assumera donc les retards de maintenance et les décennies de négligence du Groupe SNCF.

Pour l'heure, **la rotonde a été réouverte avec les conditions suivantes exigées par le CSE et la Commission locale Bourgogne-Franche-Comté** : une expertise par un autre cabinet (VERITAS) et l'aval du pôle Ouvrages d'art de SNCF Réseau.

Un programme de surveillance et un projet de rénovation piloté au niveau de la Direction FRET, avec COPIL et points d'avancement, sont initiés. Enfin !

L'inspecteur du travail saisi est très impliqué sur ce dossier et demande à être régulièrement informé sur les sujets suivants : la surveillance si les vents sont supérieurs à 90 km/h, l'extension de la surveillance à des bâtiments du même type, l'évaluation des risques psychosociaux pour les agents du site.

En conclusion, l'inquiétude des agents de Dijon-Perrigny est actuellement à son comble et cela ne risque pas de s'améliorer. Au-delà de la défiance générée qui s'annonce comme durable, il y a cette peur quant à la pérennité du site qui ne pourra être effacée par quelques paroles rassurantes arrivant trop tardivement après un faisceau de négligences graves.

Les élus UNSA-Ferroviaire du CSE et les membres de la Commission locale de Dijon joueront pleinement leur rôle et veilleront au bon déroulement de la suite des opérations.

Contactez vos élus UNSA-Ferroviaire à l'adresse : cse.fret@unsa-ferroviaire.org