



DOSSIER DE PRESSE



« PEUT-ON ÊTRE CONDAMNÉ
QUAND ON A FAIT DE SON MIEUX ? »

ECKWERSHEIM, UN PROCÈS POUR L'EXEMPLE...

**Le procès
de l'accident
ferroviaire
d'Eckwersheim
s'est terminé
hier soir, après
neuf semaines
d'audience.
Son jugement
a été mis en
délibéré au
10 octobre
2024.**

Alors que le procureur reconnaît
« *un cadre organisationnel défaillant* »
qui a conduit à des marches d'essais inédites,
inutiles et dangereuses (car trop complexes),
son réquisitoire reste bancal, reprochant
des fautes aux trois personnes morales
sans tenir compte des conséquences
de ces fautes sur l'équipe de conduite.
30 ans d'expériences d'essais à grande
vitesse, la fine fleur de l'ingénierie ferroviaire
française, voire mondiale, un laboratoire
roulant bourré de machines et d'ingénieurs...
Et pourtant, ce sont les trois cheminots de
l'équipe de conduite du TGV qui sont sur le
banc des accusés depuis neuf ans qui auraient
dû dire non, décider eux-mêmes, s'opposer
à la machine lancée à toute vitesse vers
l'homologation de la ligne... ●●●



**L'UNSA-FERROVIAIRE RESTE
PERSUADÉE QUE CE SONT LES
CONDITIONS DE RÉALISATION DE
L'ESSAI FIXÉES PAR LES HIÉRARCHIES
ET L'ABSENCE DE MOYENS ET OUTILS
DONNÉS AUX OPÉRATEURS QUI ONT
PERMIS LA SURVENUE D'UN TEL DRAME.**



CONTACTS PRESSE



Fabrice Charrière
Secrétaire général
06 63 15 41 47



Bertrand Declercq
Expert fédéral RH
et Juridique
06 29 64 30 81



UNSA-FERROVIAIRE

AUDIENCE DU 3 MAI 2024

L'INTERVENTION DE FABRICE CHARRIÈRE, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'UNSA-FERROVIAIRE

L'enjeu premier d'un procès, c'est de permettre aux victimes de comprendre comment et surtout pourquoi « *cela s'est passé ainsi* ». Aujourd'hui, nos pensées vont tout naturellement d'abord en direction des victimes et de leurs familles, qui attendent de ce procès la manifestation de la vérité, près de neuf ans après l'accident. L'arbre des causes de l'accident semble limpide : la rame a basculé en raison d'une vitesse excessive au regard des particularités de la voie et cette vitesse excessive est due à un freinage tardif. Les fautes, en lien certain avec cette cause directe, semblent évidentes : la détermination du PK de freinage et les modalités du freinage.

Si d'un point de vue factuel, l'accident ferroviaire d'Eckwersheim est un déraillement survenu sur une ligne à grande vitesse, il est pour nous, cheminots, bien plus que cela, parce qu'il survient moins de deux ans après l'accident de Brétigny, parce que les hommes et les femmes du ferroviaire sont les victimes directes de cet accident, mais aussi les premiers accusés...

Si un tribunal n'est pas une tribune, il nous semble tout de même nécessaire, en tant qu'organisation syndicale partie civile, de poser certaines questions et d'essayer d'y apporter un début de réponse.

D'ABORD, QUELLE EST LA RESPONSABILITÉ DES OPÉRATEURS, LES TROIS PRÉVENUS PERSONNES PHYSIQUES ?

De tout temps, les directions du chemin de fer ont considéré que la frontière entre l'erreur et la faute était ténue et que les accidents ferroviaires ne pouvaient être que les conséquences des fautes d'un mécano, d'un aiguilleur, d'un DPx même... Et les conditions de travail ? Et l'organisation du travail ? Et l'injonction au toujours plus vite, quitte à transgresser ou s'affranchir des règles ? Balayées d'un revers de main dès le premier jour de ce procès ! « *Systra n'est pas à l'origine de l'accident* », nous a énoncé son PDG, rejetant toute faute et affirmant que la cause de l'accident n'a pas de lien avec un « *problème de coordination* », mais réside « *dans la mauvaise exécution de la phase de freinage* ».

Si l'on peut tout à fait comprendre que l'enquête judiciaire parte « *du fait constaté* » pour remonter aux sources de l'accident, s'il semble éminemment plus facile dans un

accident ferroviaire d'établir la responsabilité du conducteur de la rame plutôt que celle du PDG de Systra ou de la SNCF, le contexte entourant ces essais nous donne un sentiment de « *déjà vu* » : comme pour l'accident ferroviaire de Brétigny, c'est l'opérateur ferroviaire qui est sur la sellette et en première ligne, jamais le système. Il y avait « *des tâtonnements* » et « *des approximations* » en cabine, nous ont dit les gendarmes. Les vidéos et les transcriptions des dernières marches l'attestent. D'autres se moquent des trois opérateurs qui seraient des amateurs, des incompetents « *qui ne savaient pas freiner* »...

Mais alors que conduire une rame d'essai, c'est conduire sur une ligne presque inconnue, sans contrôle automatique de vitesse et à des vitesses supérieures à la future vitesse d'exploitation, peut-on imputer la mauvaise détermination du PK de freinage et des modalités de freinage à des opérateurs dont aucun n'avait, pour reprendre les termes de l'enquête, « *les compétences pour calculer ou déterminer scientifiquement des durées, des distances, des points de freinage* » ?

LA DEUXIÈME QUESTION QUI NOUS VIENT ALORS, C'EST POURQUOI N'Y A-T-IL JAMAIS EU D'AUTRES ACCIDENTS SUR LES PHASES D'ESSAI LGV DEPUIS 1980, NI AVANT NI APRÈS ECKWERSHEIM ?

Les opérateurs du ferroviaire et leur posture de déni ont, en effet, beaucoup été critiqués dans les médias par certains acteurs du procès : on leur reproche de rejeter toute faute, on raille leur amateurisme et leur incompetence... Mais si celles-ci sont si omniprésentes, c'est donc la chance qui accompagne les essais à grande vitesse depuis 1980 et qui a empêché la survenue d'autres accidents de ce type.

Ce sont les mêmes qui continuent : « *l'incompétence est collective, rien n'est le problème d'une quelconque personne, les essais se sont toujours passés ainsi...* ». Or, c'est faux, tout ce qui a été dit à la barre depuis le début du procès le démontre. Les essais ne se sont jamais passés ainsi :

- **jamais** il n'y a eu autant de survitesse ni de shuntage de paliers de vitesse ;
- **jamais** il n'y a eu de séquences de freinage aussi ineptes et complexes ;
- **jamais** il n'y a eu de montage MOA-MOE aussi abracadabrantesque ;

- **jamais** il n'y a eu autant de sous-traitance et de déresponsabilisation de la chaîne des acteurs ;
- **jamais** il n'y a eu de bouleversement d'organisation en plein projet afin de créer un « *champion français de la vitesse* » et absorber les effets délétères d'une énième réforme ferroviaire.

C'est l'organisation spécifique de ces essais et même de ces dernières marches qui est la cause racine de cet accident. Selon l'UNSA, les « *décisions fautives* » qui auraient été prises par les opérateurs s'inscrivent dans un contexte : choix maximaliste de la survitesse pour valider la ligne, mise en place de marches longues avec des temps de retournement au plus juste dans des journées à forte amplitude, suppression de marches intermédiaires et de paliers de vitesse, évaluation des risques parcellaire, connaissance et partage d'informations défailants, manque de clarté des stratégies et des consignes données... Les causes originaires apparaissent crûment derrière les causes directes...

Comment comprendre que des personnes consciencieuses puissent commettre des erreurs si l'on ne prend pas en compte l'environnement dans lequel elles travaillent et évoluent ? Comment ne pas voir que ce sont les conditions de réalisation de l'essai, définies par les hiérarchies des opérateurs, qui ont permis la survenue d'un tel drame ? Ainsi, comment interpréter « *le maintien permanent du système de contrôle de vitesse* » dans le « *nouveau* » protocole d'essais de février 2016, au principe qu'il élimine « *tout risque d'accident du type de celui d'Eckwersheim* » ? Certains y verront la suppression du risque de « *défaillance humaine* ». De notre côté, nous y voyons une évaluation des risques plus exhaustive et une mesure de prévention malheureusement bien tardive.

DERNIÈRE QUESTION : QUI EST RESPONSABLE DE L'ORGANISATION DE CES ESSAIS ?

Relisons les attendus du jugement de l'accident ferroviaire de Brétigny

« Les bouleversements et l'éclatement du système ferroviaire depuis la création de RFF et l'introduction de nouvelles exigences économiques se sont traduits par un enchaînement de réorganisations désorganisatrices et de sévères réductions de moyens humains et matériels ».

Relisons les déclarations des personnes morales lors ce procès

« Il a fallu faire beaucoup de réorganisations internes pour accompagner les évolutions

législatives, les réformes ferroviaires, les choix politiques... ».

Ce que nous appelons en interne le dogme de la réorganisation permanente s'illustre par l'accélération du rythme et l'ampleur des réorganisations qui organisent la désorganisation et la déresponsabilisation. L'évolution des relations contractuelles entre SNCF, RFF et Systra n'en est qu'un énième avatar qui aboutit à remplacer un système intégré (et éprouvé jusqu'aux tests de la LGV précédente) par un système plus dangereux, parce qu'éclaté et désolidarisé. « *Sur le papier, l'organisation était claire* », dira Guillaume Pepy en ouverture du procès. Mais il y a loin de la coupe aux lèvres...

Et de tout cela naît « *Systra toute puissante* », pour satisfaire la volonté de « *créer un champion des essais en grande vitesse* », stratégie qui aboutit ces jours-ci par la mise en vente de ce « *champion* » dont le CA dépasse le milliard. Mais stratégie qui a fait fi des compétences nécessaires et surtout de l'injonction de remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux, car au final, en 2015, c'est au moins compétent qu'on a confié les clés de ces essais.

Pour conclure, nous souhaitons rappeler que l'UNSA-Ferroviaire s'est constituée partie civile pour deux raisons :

- **c'est « sur l'outil de travail »** des cheminots qu'a eu lieu l'accident ;
- **ce sont nos métiers**, nos gestes métiers, notre organisation qui ont été mis en cause.

Nous tenons à rappeler que les trois personnes mises en examen sont des victimes. Victimes d'un accident du travail, grave et mortel ! Qu'en tête de ce train, elles ont forcément subi ce qu'au procès de Brétigny on a appelé le préjudice d'angoisse de mort imminente et qui ont dû revivre ces moments au début du procès ! Ce qui devait être le couronnement de leur carrière est devenu leur croix. À jamais.

Car oui, comme à Brétigny, l'opérateur ferroviaire a tous les atouts du parfait lampiste... Rappelons que c'est un homme qui avait, le jour de l'accident, 24 ans, 22 mois d'ancienneté SNCF et... cinq mois sur son poste à Brétigny qui sera mis en examen avant d'être relaxé. Nous revient alors en mémoire une déclaration récente du président de l'association des familles de victimes de la catastrophe de Brétigny-sur-Orge : « *dans mon esprit, en fait, c'était quelqu'un de coupable, puisque c'est lui qui n'a pas vu le désordre. Mais de voir ce jeune homme, là, complètement perdu,*

je me suis dit que je n'aimerais pas être à sa place. Moi, je suis une victime, mais je n'aimerais pas être à sa place ».

On l'a dit et on l'a constaté : les tâtonnements et approximations étaient nombreux en cabine. Doit-on exciper de ce constat la culpabilité des opérateurs ? Ou plus sûrement, y voir un marqueur de la situation de travail ubuesque et non cadrée dans laquelle ils étaient placés ?

Rappelons une dernière fois ce que l'on a demandé à ces opérateurs : de valider des paliers en « *survitresse de conception* », en pleine voie, mais aussi vers les raccordements, sur des marches longues, de supprimer des paliers de vitesse, mais d'en ajouter un en prévision d'un barreau alsacien qui est à ce jour toujours une arlésienne... Le tout sans briefing, coordination, fiche de poste, formation au poste de travail, temps d'analyse entre deux marches... Bref, on s'étonne de comportements anormaux des opérateurs tout en reconnaissant qu'on leur a demandé de travailler « *en dehors de toute normalité* ».

On entend aussi, ici ou là, dire que ces hommes auraient dû dire non, se mettre en retrait, s'autoformer, ou même, double formule magnifique, « *reconnaître leur incompétence* » plutôt que « *d'appliquer aveuglément les consignes* »... Dire cela, c'est nier la réalité du lien de subordination en entreprise. Dire cela, c'est nier la réalité du lien de prestation et des soubassements économiques de la sous-traitance dans le modèle économique de notre société. Dire cela, c'est ne pas reconnaître les contraintes et injonctions paradoxales qui pesaient sur les opérateurs en vertu des contrats de travail et du contrat de prestation qui régissaient leur activité ce 14 novembre 2015. Dire cela, c'est demander à de simples opérateurs de prendre en compte des risques que l'employeur n'a même pas considéré dans son analyse des risques.

On dit les opérateurs « *suffisants* », « *arrogants devant les lois de la physique* », sans comprendre que la conduite ferroviaire nécessite une confiance quasi absolue dans le système : un conducteur qui n'aurait pas confiance dans le système ne roulerait jamais.

Il y a donc erreur de freinage, c'est indubitable. Mais est-ce une faute, alors que ces hommes étaient plongés dans une situation de travail pour laquelle aucun des employeurs n'avait envisagé (et encore moins pris des mesures pour

prévenir) un déraillement lié à la survitresse ? On les accuse de ne pas se sentir coupables : mais pour ces opérateurs, une erreur de freinage ne pouvait avoir que des conséquences mineures, c'était « *juste* » un palier manqué, « *juste* » une marche à refaire... Jamais leurs hiérarchies ne leur avaient permis d'envisager qu'ils encouraient le risque d'un déraillement et ses conséquences funestes, jamais ils ne pensaient mettre en danger les personnes présentes dans la rame. Peut-on reprocher à des opérateurs de mettre en danger des tiers en raison d'un risque totalement absent des différents documents uniques produits par leurs employeurs ?

« *Une assimilation abusive à une sécurité de chantier* », disait un témoin à cette barre. Prolongeons la comparaison : l'accident mortel du travail dans le BTP, c'est souvent la faute de l'opérateur, parce qu'il ne portait pas ses gants, ne portait pas son casque, ne portait pas ses EPI, ne tenait pas la rambarde... Ce n'est jamais la faute des cadences, de la sous-traitance en cascade et des objectifs intenable qui obligent l'opérateur à aller vite et à se passer de ses gants, de son casque, de ses EPI pour réussir à travailler et à tenir les objectifs.

Est-ce si différent ici ? Des journées intenses et à rallonge, 21 minutes pour faire un retournement, des fiches vitesses données au dernier moment et annotées à la va-vite, des objectifs flous et intenable, pas de briefing et on s'étonne que ça tâtonne... Pour nous, la faute incombe précisément à ceux qui ont créé le désordre organisationnel qui a abouti à enfermer des agents dans une cabine de conduite en les privant d'une réelle capacité d'action, notamment à travers des liens de subordination et des liens de prestation ineptes.

La faute incombe surtout à ceux qui ont bafoué les obligations majeures qui pesaient sur eux en tant qu'employeur :

- **l'obligation** d'adapter les compétences de ses salariés aux situations de travail dans lesquelles il les plonge ;
- **l'obligation** de prévenir la santé et la sécurité des travailleurs ;
- **l'obligation** de prendre toutes les mesures de prévention possibles.

Pour nous, la responsabilité des personnes morales ne fait aucun doute : ces non-décisions ou choix douteux sont des manquements graves ayant concouru à la survenance de cet accident.

Je vous remercie pour votre écoute.