



## **Déclaration Plénière du CE du 28 février 2017**

Mardi 11 octobre, Christophe commence sa journée. Il prépare son sac. Aujourd'hui, il commence à 9h40. Son programme : un train de FRET pour Bettembourg, puis un autre de Bettembourg à Mulhouse où il finira sa journée. Une journée comme les autres pour ce conducteur expérimenté de 39 ans. Il embrasse son épouse en lui disant à demain car il sera ce soir en RHR. Ses filles sont à l'école. Il ne les a pas vues ce matin, car elles étaient déjà parties quand il s'est levé.

Comme toujours, il part en avance, afin de boire son café et discuter un peu avec les collègues.

Arrivé au dépôt de Thionville, il est bien. Sympa pour une fois de rouler de jour. Il part préparer sa locomotive. Lors de la préparation de sa 37000, la radio fait des siennes. Il réalise le dépannage, mais cela ne donne rien. Il appelle le gestionnaire qui lui dit qu'il n'y a pas d'autre locomotive, qu'il roulera comme ça, et que le régulateur sera prévenu qu'il n'a pas de radio. Il faudra donc l'arrêter par les signaux en cas de problème.

Il sort du dépôt, et va se mettre en tête de son premier train pour Bettembourg. Le frein terminé, il reçoit le départ avec 45 min de retard. Il part en IPCS car d'importants travaux sont réalisés peu avant la frontière luxembourgeoise. Les circulations ont donc lieu que sur une voie. Ca fait des semaines que ça dure, rien de nouveau. Bien qu'habitué du Luxembourg, comme ses collègues, il n'est pas super confiant. Mais il ne fait que quelques centaines de mètres côté luxembourgeois avant d'atteindre le faisceau de Bettembourg.

Décollage du train, il franchit le signal à voie libre, dégage les aiguilles et se lance à pleine vitesse.

Au même moment, un train de voyageurs Luxembourg – Metz arrive en gare de Bettembourg.

Il repart, et franchit le signal suivant à l'avertissement. Il ralentit et s'arrête au signal présentant le carré. Il appelle le poste. L'aiguilleur de Bettembourg lui explique qu'il y a un problème et lui donne un ordre de franchissement. Le train de voyageurs repart donc, et se relance à pleine vitesse.

11h43 : les conducteurs des 2 trains voient un train arriver en face sur la même voie. Tous les deux enclenchent le freinage d'urgence. Les secondes défilent, les mètres aussi. Tous les deux savent ce qui les attend, ils ne rentreront pas ce soir... Une dernière pour... Christophe tente le tout pour le tout, quitte sa cabine en courant espérant rejoindre la cabine arrière. Depuis toujours, les formateurs nous expliquent que les cabines de conduite sur les engins modernes sont des espaces de survie. On retrouvera son corps écrasé dans la carcasse de sa machine.

11h44 : les 2 trains entrent en collision. Les masses s'écrasent les unes contre les autres, le métal plie. Les cabines n'existent plus. Les voitures et les wagons volent comme des dominos. Les quelques personnes à bord du train de voyageurs volent dans tous les sens. L'un d'entre eux voit le haut de la TER2N s'ouvrir comme une boîte de sardine, et la 37000 du FRET passer au-dessus. Dans un énorme fracas, tout s'arrête. Il s'extirpe tant bien que mal avec quelques autres usagers. Il est en vie. Aujourd'hui encore, il a du mal à comprendre. C'est un miraculé. SA bonne étoile l'a protégé. Un agent de l'infra d'une entreprise privée, au bord de la voie lors du choc, est fauché dans la violence de l'accident. Lui non plus ne reverra pas sa famille.

12h : Flash spécial info sur toutes les chaînes, toutes les radios. Catastrophe ferroviaire gravissime au nord de la Moselle, à proximité de Thionville. 2 trains se sont percutés. Le bilan devrait être très important. Nous ne savons pas s'il y a des survivants.

12h02 : Les téléphones de tous les cheminots se mettent à sonner non-stop. Notamment ceux des ADC, ASCT et agents de la voie susceptibles de faire partie des victimes. Devant la non-réponse de la plupart, ce sont ceux des épouses, maris, parents de ces cheminots qui sonnent. Tout le monde veut être rassuré.

« T'inquiète, tout va bien, je suis ailleurs... » Combien de fois cette phrase a été répétée ? Des milliers. Que ce soit côté français ou luxembourgeois.

Mais toutes les femmes n'auront pas cette réponse. L'angoisse montera pour 2 d'entre-elles, jusqu'à l'appel d'un dirigeant annonçant que leur époux est concerné par l'accident. Le temps s'arrête. Leur vie ne sera plus jamais la même. Et puis, il faut l'annoncer aux enfants, aux parents, et beaux-parents.

Mobilisation générale : les secours arrivent, les agents de la voie à proximité aident comme ils peuvent, avant d'être écartés par l'arrivée des forces de l'ordre et de la coordination des secours. Les membres des CHSCT sont sur place rapidement et constatent l'horreur. Pour eux non-plus, la vie ne sera plus pareille.

Chaque cheminot présent sur la région se rappelle encore aujourd'hui de ce qu'il faisait, où il était, au moment où l'accident a eu lieu. Jamais il ne l'oubliera. La famille cheminote a été touchée en plein cœur.

Les heures passent et la valse des Dirigeants commence. Puis celle des politiques. Ministres compris. L'un d'entre eux demande au secours de s'arrêter quelques minutes afin que les télévisions puissent les filmer en train de se recueillir devant cet amas de métal. Une honte ! Rien ne les arrête !

Rapidement, des explications tombent. La signalisation n'est pas mise en cause. Un des conducteurs n'a pas respecté le carré, peut-être les deux. Il s'agit d'une erreur humaine. Au bout de quelques heures, le conducteur français est lavé de tout soupçon. Ça lui fait une bonne jambe, il n'est plus.

Petit à petit, l'enquête avance et la lecture des bandes ATESS fait apparaître le scénario. Les déclarations de l'aiguilleur viendront confirmer. Choqué au moment de l'accident, il n'a pu être entendu.

Quelques jours plus tard, Christophe est enterré. L'Eglise est pleine. Tous ceux qui ont pu venir son là.

Le recueillement est lourd. L'instant est pénible mais solennel.

Dans toutes les têtes, une seule idée : plus jamais ça !

SNCF et CFL collaborent. Les CHSCT travaillent avec les dirigeants des 2 entreprises, et des préconisations tombent de ces réunions. LE BEA-TT reprendra à son compte la plupart d'entre-elles.

La réglementation luxembourgeoise est modifiée. Une liaison téléphonique directe entre le poste de Bettembourg et le PRCI de Thionville est créée. D'autres mesures viendront compléter.

Les circulations reprendront progressivement. Plus un agent n'est serein d'aller au Luxembourg, mais la Direction garantit que la sécurité est assurée. Des mesures sont prises.

Depuis, à plusieurs reprises, des incidents ont lieu, mais les précautions supplémentaires prises par les Lorrains empêchent l'accident.

Les mois passent, les années aussi. Nous n'oublierons pourtant jamais. D'ailleurs, la rame de FRET laissée pendant plusieurs années a marqué tout le monde, cheminots comme usagers.

10 ans après l'accident, une commémoration est organisée sur les lieux de l'accident et une stèle érigée. Tout le gratin est présent, dont pour la plupart, ne connaisse rien de l'accident.

A peine quelques mois plus tard, une nouvelle catastrophe a lieu au même endroit, avec le même signal, dans des conditions quasi similaires entre un train de FRET et de voyageurs luxembourgeois...

Pourtant le Directeur de Région de l'époque nous affirmait « Plus jamais ça ! »

Au-delà du traumatisme des cheminots, il y a celui des familles. Que vous ne soyez pas émus par le trouble de vos salariés, qui vient de refaire surface depuis le 14 février, est une chose. Mais nos familles sont-elles aussi obligées de revivre dans l'angoisse ? Qu'ont-elles fait pour être traitées de la sorte par l'entreprise ? En quoi sont-elles nécessairement les victimes de la politique de l'entreprise qui ne considère plus l'humain ?

Dans l'intersyndicale CGT – SUD Rail - CFDT, nous pensons que ni les usagers, ni les cheminots et encore moins leur famille n'ont le droit de vivre dans la peur. C'est pourquoi, dans le cadre de cette intersyndicale, nous avons proposé à l'entreprise des mesures complémentaires susceptibles de supprimer le risque de nez à nez, a minima jusqu'à la lecture des bandes ATESS qui devraient faire la lumière sur les causes réelles de l'accident.

L'éclatement de l'entreprise aura aussi raison de l'unicité de SNCF : les agents de « maintenance et travaux » étant les laissés pour compte des mesures de protection. Ils n'ont même été associés dans la démarche des CHSCT.

A défaut de réponse positive, les agents ne seront pas capables de retourner sur la zone de l'accident. Alors ne venez pas faire pression sur eux, et encore moins les menacer, car notre

réponse serait à la hauteur de l'affront que vous êtes en train de faire aux victimes des accidents successifs de Zoufftgen et de Bettembourg.

Pour autant, accepter à ce stade la reprise des circulations relèverait d'une irresponsabilité et d'une inconscience de la part de l'intersyndicale, et des raisons économiques ne peuvent pas prendre le dessus sur la sécurité des cheminots et des usagers.

Il est regrettable que nos élus politiques de l'autorité organisatrice des transports restent dans le silence dans une telle situation ; cela nous questionne et ne rassure pas les usagers des trains du quotidien.

La sécurité et la sûreté sont-elles encore la priorité de l'entreprise publique « La SNCF » ?

Monsieur le Président, il est temps pour nous, organisations syndicales responsables de rejoindre nos collègues Cheminots inquiets de la situation actuelle.

Nous vous laissons avec vos collaborateurs de l'UNSA qui nous en sommes sûrs, parleront de leurs déroulements de carrière, la sécurité pour tous n'étant hélas pas la première de leur préoccupation.

L'amnésie sécuritaire est contagieuse et psychologiquement inquiétante.

**C'est pour ces motifs que l'intersyndicale CGT – SUD Rail – CFDT quitte la séance plénière du CE**

## **Dernière Minute :**

**Suite à notre demande d'être reçus en préfecture le 23/02/2017, nous venons d'avoir confirmation d'une rencontre ce jour à 15h.**

**L'intersyndicale reste dans l'attente d'une rencontre avec le DR.**