



CHSCT

Montreuil, le 25 Février 2016

Déraillement du train d'essais

## REPRISE DES ESSAIS

### LA CGT REMET LA DIRECTION SUR LA VOIE DE LA RAISON

**Trois mois et demi après le déraillement de la rame d'essais sur la LGV EE le 14 novembre 2015, qui a fait 11 morts et 22 blessés, les essais reprennent avec la mise en place de mesures de préventions.**

**La CGT a pesé sur les conditions de cette reprise.**

**Le déraillement du TGV n°814521 le 14 novembre 2015, au lendemain des attentats de Paris, a mis un frein sérieux aux prétentions de l'entreprise historique du ferroviaire en France quant à la maîtrise de la sécurité et à son savoir-faire. Cette vitrine très (trop) souvent médiatisée n'a pas résisté à la réalité du quotidien : l'habitude, l'excès de confiance, voire une forme d'arrogance de l'entreprise (et pas des hommes) : « Moi, je sais faire » !**

Oui, les cheminots savent faire, oui les unités de travail savent faire lorsqu'elles s'imbriquent avec les autres unités pour faire fonctionner le système ferroviaire mais, lorsqu'on leur en donne les moyens. La mauvaise réforme de 2014 n'a pas aidé dans ce sens, bien au contraire.

Le cheminot ne peut pas mettre en œuvre ses connaissances dans son périmètre sans interférer, ni en référer à d'autres cheminots, d'autres métiers, dans d'autres périmètres.

L'idée, défendue par la CGT sous l'adage : « on ne sépare pas la roue du rail » prend ici tout son sens et sa justification. Les cheminots maîtrisent leur savoir-faire mais ils doivent pouvoir le mettre en œuvre ensemble dans un système cohérent, fiable et sûr.

La Ligne à Grande Vitesse Est Européen c'est quoi ?

- Une construction sous traitée à SYSTRA qui sous traite chaque corps de métier ;
- Des réceptions de travaux réalisés par la SNCF ;
- Des essais en vitesse sous la responsabilité de SYSTRA ;
- SYSTRA qui, du fait de la réforme, sous traite à l'AEF (Agence d'Essais Ferroviaires) pour la partie matériel et à l'EAST (Etablissement Assistance Sécurité Traction) en charge de la conduite des trains d'essais par le biais du consortium ITEST.

S'il revient à la justice française de définir les responsabilités civiles et pénales de cette catastrophe, la CGT dénonce, quant à elle, le montage économique qui, d'une part dilue les responsabilités mais d'autre part, favorise la perte du savoir-faire et la perte de la maîtrise du système ferroviaire de l'entreprise historique et donc de la sécurité.

Si la CGT n'était pas intervenue, les essais en vitesse auraient repris dans la précipitation pour des raisons politico-économiques en oubliant les mesures préventives.

Les essais doivent reprendre. **Oui, mais pas n'importe comment !**

Lors du CNHSCT, dans une configuration spécifique le vendredi 19 février 2016, des mesures de prévention et correctives ont été présentées. La CGT y a porté la nécessité d'une prise en compte des risques psychosociaux et donc d'une assistance au besoin, à l'occasion de cette reprise.

La CGT a exigé et obtenu que la reprise des essais ne se fasse qu'avec la mise en place de mesures de prévention de haut niveau, compte tenu des premiers éléments des circonstances de l'accident et qu'après l'information des agents, des salariés et des CHSCT concernés.

Ils reprendront dans une configuration particulière avec des mesures d'évaluation comportant les modifications apportées.

**La CGT a demandé qu'un retour d'expérience soit réalisé avant les prochains essais sur la LGV Bretagne, en lien avec les rapports « Lacoste » et BEA TT, qui ne manqueront pas d'éclairer sur les circonstances du déraillement et d'apporter des recommandations.**

