



ACCIDENT DE BOULZICOURT

LA SÉCURITÉ, TOUJOURS PAS UNE PRIORITÉ POUR LA DIRECTION !

Presqu'une année après l'accident ferroviaire dans les Ardennes où un train TER a percuté un convoi exceptionnel, la direction daigne enfin réunir une table ronde pour faire le point sur ses engagements pris lors des diverses tables rondes qui ont suivi cet événement.

Force est de constater que l'émotion dont la direction se prévalait à l'époque a vite disparu. Très vite, les vieux réflexes sont revenus et la sécurité des circulations et du personnel disparue des préoccupations de nos dirigeants.

A ce jour, trop peu d'engagements ont donc été tenus. Qu'il s'agisse du réexamen de l'exploitation en EAS, de la responsabilité de l'agent de conduite dans la rédaction des textes réglementaires, du mal-être des ADC qui ont le sentiment légitime de voir toutes les tâches sécurité faites jusqu'à lors par d'autres cheminots leur incomber.

Le seul engagement qui pour le moment est en passe d'être réalisé est celui concernant le maintien des dispositifs de sécurité (signal d'alerte radio et signal d'alerte lumineux) avec la modification de l'alimentation de ces 2 éléments essentiels à la sécurité. Après de longs mois d'étude, la direction du Matériel a lancé la modification du parc AGC. Elle se terminera en février 2022.

Pour le parc Régio2N, cette même modification sera réalisée d'ici la fin du 1^{er} trimestre 2021. Le parc Régiolis subira le même traitement et la modification sera terminée en octobre 2022.

Avec ces modifications, la direction du Matériel affirme qu'en cas de choc, les dispositifs fonctionneront.

En revanche, la direction ne prévoit à aucun moment de renforcer la structure des cabines de conduite en cas de choc. Pourtant lors de l'accident de Boulzicourt, cette dernière a été fortement endommagée avec pour conséquence une blessure de l'ADC.

La direction préfère développer une application à mettre sur le téléphone pro des ADC afin de déclencher une alerte radio automatique en cas de choc. La direction de l'Ingénierie du Matériel y consacre d'ailleurs beaucoup d'énergie.

Pour la CGT, encore un gadget qui n'aura pas d'utilité puisque l'ADC aura de lui-même déclenché l'alerte bien avant le choc.

Concernant le réexamen de l'EAS, la direction nous a annoncé qu'un expert international allait travailler sur une étude sécurité incluant l'EAS parmi plein d'autres thèmes. Le but de la direction est donc de noyer dans une étude sécurité notre demande de réexamen de l'exploitation en EAS. La CGT n'entend pas renoncer à ce réexamen de l'exploitation en EAS, elle saura le rappeler à nos dirigeants.

Enfin, la Traction a fait travailler 31 ADC triés sur le volet ainsi que quelques cadres Traction pour adopter un geste métier commun à toutes situations d'urgence. Résultat, le geste métier présenté par la traction lors de cette table ronde est en tout point identique avec les gestes métiers contenus dans notre memento et qui sont enseignés depuis des dizaines d'années à tous les stagiaires TA ou TB.

Pourtant, la direction de la Traction était fière de nous présenter ce travail de groupe. Il aurait été souhaitable pour la production que quelqu'un ouvre le memento des ADC et leurs référentiels.

La CGT a rappelé au passage que la direction de la Traction était loin de répondre à l'exigence d'unifier les gestes métiers en cas de situation d'urgence. Il n'y a qu'à voir la procédure de l'alerte radio qui change très régulièrement et qui n'impose plus un freinage d'urgence et un arrêt.

Concernant la sécurité ferroviaire, la CGT n'entend concéder aucun recul. Elle sera vigilante lors des prochains GT prévus dans les semaines à venir. Les suites de Boulzicourt sont loin pour la CGT d'être closes.

