

Droit d'alerte : Circulation ferroviaire Italie/France

Monsieur le directeur,

Depuis la fermeture des frontières, nous sommes confrontés aux problèmes consécutifs aux situations d'immigrations, dans nos trains et sur nos voies. Les cheminots sont confrontés à beaucoup d'accidents et de décès de migrants, révélant des problèmes de sécurité des circulations et des personnes, et affectant significativement le psychisme des agents, qui apprennent qu'une personne est morte ou a été gravement blessée sur le train dont ils ont la responsabilité (voire même qui ont assisté à l'accident). Nous vous avons déjà alerté sur cette problématique, mais sans que des mesures pratiques ne soient venues corriger ou compléter les procédures existantes.

Le 1^{er} Février, un nouveau fait grave est arrivé qui, en plus d'un énième décès, a mis à jour à un problème de sécurité ferroviaire. Le chef de service, voyant la personne monter dans les soufflets du train au moment du départ, a immédiatement demandé au DM de Vintimille par radio, l'arrêt d'urgence du train, et s'est mis à siffler par saccades afin d'essayer d'arrêter le train. Voyant que le train continuait sa route il a dû faire 2 appels radio supplémentaires pour que le train puisse être arrêté d'urgence **4 mn** après.

Après l'arrêt, le conducteur a voulu faire une procédure PERS pour aller voir rapidement ce qu'il se passait. Le DM italien a refusé car cela ne fait pas partie de ses procédures, et a fait intervenir la police, qui a mis plus de 15 mn à arriver. Si la PERS avait été acceptée, la visite du train aurait pu être plus rapide, et effectuée par une personne ayant connaissance des risques et problématiques ferroviaires.

Après contrôle des forces de l'ordre Italienne le train est reparti, mais quelques minutes plus tard, il subit une disjonction avec manque de tension ligne. Dès l'arrêt, le conducteur s'aperçoit qu'il y a une personne en feu en toiture.

Il apparaît donc que l'absence d'une coordination sur les procédures d'urgence est bien une cause directe de ce drame.

Un drame qui vient s'ajouter à une longue liste de d'accidents graves et de morts, par suite de personnes dans les attelages, sur les trains fret, sur les voies, etc.

Et cette succession de drames qui crée une situation de danger permanent, générant un stress et une angoisse supplémentaires pour le personnel, et des traumatismes psychologiques plus ou moins insidieux qui « s'installent » dans le psychisme des agents qui ont vécu ces drames.

Face à cette situation anxiogène, la persistance à vouloir supprimer le chef de service de Vintimille, qui représente un maillon essentiel du dispositif de sécurité (comme on a pu le vérifier avec ce dernier drame car c'est lui qui a été en mesure de voir et d'alerter), et qui apparaît de ce fait comme un soutien tant opérationnel que psychologique pour les ADC (qui, sachant pouvoir compter sur ce collègue pour voir ce que eux ne peuvent voir, sont déchargés d'une partie du poids de la surveillance des conditions de la sécurité).

Supprimer le chef de service, après avoir supprimé les ASCT – c'est-à-dire supprimer la seule boucle de rattrapage qui restait, en renvoyant tout sur l'ADC), augmentera donc le risque ferroviaire, et augmentera significativement la charge mentale de l'ADC, car c'est très immédiatement de vie et de mort de personnes humaines dont on parle. Les ADC seront ainsi placés juste au bord de situations psychologiques de rupture, qui peuvent survenir sur le moment, mais aussi avant ou après (car les chemins qu'empruntent les affects de l'angoisse et/ou des traumatismes pour provoquer des lésions, ainsi que la gravité de ces lésions, peuvent être très variables d'un individu à l'autre.

C'est pourquoi nous déposons, conformément aux dispositions de l'Art.L4132-2 du code du travail, un droit d'alerte danger grave et imminent, pour l'ensemble des agents du périmètre CSE TER PACA.

Le 03/02/2022

Elu CSE SUD TER PACA

Sandro Timbone