



LES CHEMINOTS NE SONT PAS RESPONSABLES !

Recherche de responsabilités ou bilan de la politique de maintenance de ces dernières années ?

Une semaine après la catastrophe ferroviaire de Brétigny sur Orge, la Direction de l'entreprise fait évoluer sa communication.

Sortant de l'affirmation de sa solidarité envers les victimes et leurs familles, ainsi qu'envers les cheminots, elle affiche maintenant « l'origine » du déraillement prenant soin d'en laisser la détermination des causes aux résultats des trois enquêtes en cours.

Cette dissociation de l'origine du déraillement et de ses causes, résumée au seul desserrage de l'éclisse, vient opportunément servir la Direction de l'entreprise par l'écran de fumée qu'elle génère autour de sa politique de maintenance.

L'opération de communication ne s'arrête pas là. Lors de son point presse du 14 juillet, la Direction de l'entreprise annonçait que plus de 700 appareils de voie étaient remplacés par an.

Un chiffre pour le moins surprenant, les documents remis en décembre 2012 de manière officielle dans une instance nationale démontrant que le rythme de renouvellement d'appareils de voie se limite à près de 250 par année.

La Fédération CGT des Cheminots renvoie l'origine de cet écart à un « coup de com » dont notre Président est friand, ou à une information partielle et partielle donnée aux représentants du personnel dans le cadre d'instances officielles. Cette deuxième hypothèse renvoyant par ailleurs au volume de travaux octroyés à une sous-traitance laissée libre de réalisation et dont les malfaçons constatées sont récurrentes.

Le Président de RFF, dans sa communication, a assuré que « le vieillissement des équipements ferroviaires nuisait à la performance du réseau mais pas à la sécurité ».

C'est ce qui justifie l'augmentation constante des zones de ralentissements entre 2005 et maintenant de l'ordre de 3200 km, malgré des efforts conséquents en termes de remise à niveau des installations.

Et comment analyser les pressions faites par la Direction de l'entreprise pour limiter le recours à ces ralentissements, faisant porter la responsabilité de tels choix sur les dirigeants locaux au titre de « l'abaissement du centre de gravité » ?

Les cheminots à statut, comme ceux du privé travaillant sur le Réseau Ferré National au quotidien, n'ont pas à porter la responsabilité de ces politiques !

En papillonnant sous les projecteurs de plateaux de télévision, ou en ayant recours à des droits d'alerte aussi inefficaces qu'impossibles à suivre, certaines Organisations Syndicales font le choix d'appuyer cette stratégie de communication de l'entreprise, fixant les regards vers des coupables potentiels et se dégageant de toutes les responsabilités.

En partant du vécu et du quotidien des cheminots, la CGT exige des réponses claires à toutes les questions posées à la Direction de l'entreprise dans le cadre des enquêtes en cours !

La communication de la Fédération CGT des Cheminots a été discrète et réaliste à la suite de la catastrophe, par respect pour les victimes et leurs familles.

Elle a rendu hommage aux secours et aux cheminots qui se sont mobilisés autour des valeurs du service public que nous portons toutes et tous et a demandé de laisser la place aux enquêtes en cours et ne pas tirer de conclusions hâtives.

Au regard de la situation gravissime que nous vivons, qui dépasse largement la catastrophe de Brétigny sur Orge, nous réaffirmons l'exigence **d'effectuer une remise à plat de la production et de ne pas limiter l'examen des dysfonctionnements à quelques comportements individuels.**

La Direction de l'entreprise, qui porte une lourde responsabilité sur la maintenance, doit rendre des comptes à la collectivité et aux cheminots en répondant aux questions suivantes :

- **La politique de maintenance** mise en place par la Direction de l'entreprise qui consiste à nier toute référence au territoire (brigade, parcours, ...) **n'a-t-elle pas fragilisé la maintenance par l'absence de proximité, et permet-elle d'avoir une réactivité en toute sécurité avec des cheminots formés et en pleine connaissance des installations sur lesquelles ils interviennent ?**
- **La politique de mobilité forcée** mise en place par la Direction de l'entreprise **permet-elle de maintenir une vision précise de l'état des installations et de leur évolution dans le temps ?**
- **La politique de sous-traitance en cascade** menée par la Direction de l'entreprise **ne fragilise-t-elle pas notre chaîne de sécurité que ce soit sur la qualité et la disponibilité des installations, sur la sécurité du personnel comme celle des circulations ?**
- **Les objectifs de productivité, de dégagement de marge** demandés aux cheminots **ne viennent-ils pas impacter les stratégies de maintenance historiquement construites autour de trois objectifs clairs ; maintenir la sécurité des circulations, leur régularité et assurer la conservation du patrimoine ?**
- **Sur les appareils de voie identiques à ceux de Brétigny sur Orge**, la Direction de l'entreprise, depuis 1996, a connaissance des difficultés de stabilité de ce genre d'appareils et des interventions multiples que cela nécessite. **Quelles mesures ont été prises depuis ce constat et quels moyens ont été mis en œuvre ?**
- **La date de changement de l'appareil de voie a-t-elle été changée ? Si oui, pourquoi ?**
- **Les cycles de maintenance sont-ils respectés et si non pourquoi ?**
- **Quelle politique d'emploi, de formation, d'astreinte** mène la Direction de l'entreprise **pour satisfaire aux objectifs de sécurité, de régularité et de disponibilité des installations ?**
- **Quelle prise en compte des compétences et qualifications des personnels pour assurer leurs engagements ?**
- **N'y a-t-il pas urgence à prendre en compte les compétences et les qualifications en termes de politique salariale plutôt que d'assurer les rémunérations à l'EVS ?**

Toutes ces questions s'ajoutent à toutes celles locales que les militants de la CGT vont porter tout au long de l'été sans rien lâcher !

De longue date, les signaux d'alerte sont tirés par la CGT avec les cheminots auprès d'une Direction trop souvent sourde.

L'heure est aux réponses !

A toutes ces questions, il faut trouver de vraies réponses pour que cela ne se reproduise plus !

Les solutions apportées devront permettre les fondations de la réforme du système ferroviaire afin que ce soit celle de la voie du service public que nous portons !