



Montreuil, le 11 Janvier 2010

Monsieur Guillaume PEPY
Président de la SNCF
34 rue du commandant Mouchotte
75699 PARIS Cedex 14

Objet : intempéries de Décembre 2009, causes, conséquences et enseignements !

Monsieur Le Président,

Bien que régulièrement exposée, la SNCF aura connu en Décembre 2009 un traitement médiatique très particulier à l'occasion d'événements divers, trains bloqués, retardés, supprimés à cause entre autres de la neige et du froid, infrastructures déficientes, incidents caténares, avaries matériels, information défailante, des milliers de voyageurs mécontents voire exaspérés, des politiques remontés...

L'accident intervenu sur la ligne C du RER Parisien, dont la responsabilité incombe à une cause externe, en a rajouté à une situation singulièrement dégradée qui a d'une certaine façon, terni l'image de notre entreprise.

Le fait que trois cheminots de la ligne C aient été décorés par le Président de la République de la médaille d'Honneur pour acte de courage et de dévouement est appréciable tout comme l'est le « Temps Réel » du 05 janvier 2010 qui souligne la mobilisation exemplaire des cheminots (avec leur RH0077 !) pour rétablir un trafic normal.

Cela dit, on ne peut passer sous silence d'autres questions qui sont, pour une large part, à l'origine de la désorganisation que nous avons constatée certains jours sur le réseau ferré national et qui d'une certaine façon perdure actuellement.

Nous considérons que l'explication qui consiste à invoquer la neige, même poudreuse, et les variations de températures pour justifier un certain nombre de dysfonctionnements est un peu courte.

Cela peut convenir au grand public mais pas aux initiés, aux professionnels que sont les cheminots qui vivent au quotidien les conséquences d'une gestion n'ayant de cesse de balkaniser la production et de rogner sur les moyens de fonctionnement, maintenance y compris.

Redisons-le à ceux qui l'auraient oublié, englués qu'ils sont dans l'observation obsessionnelle d'indicateurs économiques et financiers : il peut neiger et faire froid en hiver et même faire chaud en été !

Bien sûr, il y a dans l'enchaînement des problèmes que nous avons rencontrés, des responsabilités croisées entre l'Etat, RFF et la SNCF.

La situation de Fret SNCF est cruellement révélatrice de ce point de vue.

Spécialisation, dédicace, suppression des mutualisations conduisent inévitablement à un fonctionnement rigidifié, préjudiciable à un service public de qualité qui demande souplesse, réactivité, transversalité, mises en commun...

C'est bien votre politique d'organiser verticalement l'entreprise avec l'ambition de créer des sociétés distinctes autonomes transformées en centres de profits qui est en cause !

Comment explique t on la recrudescence d'incidents caténaires sur le réseau comme on le voit singulièrement sur certaines régions sinon par le fait que l'on allonge les parcours pour les agents de la maintenance, que l'on n'a plus la même périodicité dans la surveillance et l'entretien des installations, que l'on a désorganisé l'astreinte et supprimé massivement des emplois... !?

Parlons également du manque de formation de certains agents, confrontés à des reconversions et utilisés dans des métiers à haute technicité !

Comment ne pas parler des plus de 4 000 TER supprimés sur la région PACA de janvier à novembre 2009 pour défaut de production !?

Au nom de quelle politique, les services de l'Equipement reçoivent-ils des consignes pour ne plus procéder au déneigement des quais et passerelles de gares au point que dans certains endroits on fait appel à des entreprises privées !?

Où est la cohérence de la gestion ? Où sont les économies ? Où est l'attachement affiché par ailleurs au Service Public ?

Si il fallait encore citer des exemples de désorganisation et de situations inacceptables, on pourrait évoquer le train Lyon – Strasbourg du 18 Décembre 2009 immobilisé pendant 4 heures à Lons Le Saunier (Jura) sans éclairage et sans chauffage, mais il convient de s'arrêter plus particulièrement sur ce qu'ont vécu cheminots et usagers de Brive le 21/12/2009 :

Ce jour là seul le train N°3600 de 4h42 doit partir dans la matinée. La rame est à quai hors tension et sans locomotive pour la remorquer. Mais vu qu'il n'y a plus de GM (Gestionnaires de Moyens) de nuit, ni de réserve ADC à Brive, le problème est découvert à 4h00 le matin. Il existe deux solutions. Prendre une locomotive fret BB 26000 équipée de câblots de chauffage présente en gare de Brive et accrochée à un train Fret qui ne doit pas partir dans l'immédiat avec la possibilité de la remplacer par un autre engin dans la matinée.

Soit faire venir un engin de Limoges, sachant qu'il n'y a pas de réserve ADC à Limoges non plus, cela nécessite donc un trajet Brive – Limoges en Taxi pour que l'ADC aille le chercher.

La solution est si évidente que la direction du Fret refuse catégoriquement le prêt de la BB 26000 disponible à Brive. Résultat, 1h10 de retard au départ, les cheminots ont ouvert les portes d'une rame TGV sous tension pour mettre les usagers au chaud car les portes de la salle des pas perdus de la gare de Brive ont rendu l'âme en position ouverte.

Cette décision inacceptable de la direction du Fret face à une telle situation engage votre responsabilité Monsieur Le Président !

Où sont les engagements que vous et votre direction avez pris lors des discussions autour du projet « Simplifier la SNCF », rappelés en ces termes dans le relevé de l'audience intersyndicale (CGT-SUD-CFDT) du 06 novembre 2009 : « *L'entreprise a accepté le principe d'une meilleure prise en compte des opportunités qu'apporte la multi activité tant dans le domaine de la traction...En Traction, c'est la cas notamment pour couvrir des aléas de production ou pour utiliser les ressources Fret structurellement disponibles...* ».

Les usagers ont donc dû supporter tous ces désagréments uniquement liés aux problèmes d'organisation de l'entreprise. Les cheminots ont été confrontés aux remarques acerbes des voyageurs tout en essayant de régler au mieux la situation face à une Direction du Fret qui se considère hors de l'EPIC et s'arque boute sur des positionnements dogmatiques.

Cet exemple précis est significatif de ce que nous avons pu vivre dans la période. Mais nous pourrions en citer d'autres.

Sur cette ligne, il faut savoir que la semaine dernière encore l'accident de Choisy le Roy ou l'action de grève des agents du Technicentre de la mi-décembre sont utilisés par la direction pour expliquer des retards chroniques et la suppression d'un des deux premiers trains du matin.

Tout comme, les agents de Masséna sont rendus responsables de la réduction de vitesse à 160Km/h pour les V200 parce que les essais de frein spéciaux ne sont pas réalisés. Alors que c'est un positionnement dogmatique de la Direction, qui a décidé de supprimer les mises en place de rame par refoulement qui est à l'origine de tous les dysfonctionnements en gare d'Austerlitz. Dans ce cas aussi, ce sont les suppressions d'effectifs à la manœuvre qui priment sur la régularité des trains et le respect des usagers. Les cheminots du site font des efforts incroyables pour tenter d'assurer le service, ces derniers subissent au quotidien et quelque soit leur métier l'exacerbation des usagers pour pallier à une désorganisation créé par la Direction.

Sur la Bourgogne et la Franche Comté, près de 50% des circulations TER ont été supprimés dans la période de grand froid se situant de fin décembre 2009 à début janvier 2010 avec pour seul prétexte les basses températures. Cette région est une des plus froides de France et il n'y a rien de nouveau. Le seul fait nouveau, c'est le manque d'agents du matériel et d'ADC pour réaliser les opérations de préchauffages des rames et appliquer les mesures contre le gel.

Sur la région de Limoges, l'axe Limoges – Saint Yrieix a été privé de train pendant 4 jours, dans cette période, sur les Limoges – Poitiers et Limoges – Angoulême un train sur deux seulement ont circulé, motif invoqué : attribution de congés aux ADC! C'est intolérable !

Nous pourrions aussi citer les endroits nombreux où les trains ont été supprimés parce qu'il n'y a plus d'agents prévus pour mettre les housses de protection des attelages automatiques ou parce que les dépôts ont supprimé les 3X8 à la logistique pour assurer le maintien en température des diesels. A ce sujet, il serait intéressant de connaître les résultats de la journée du froid de novembre 2009, ou de savoir si elle se fait encore autrement que sur le papier. Il n'y a plus aucune cohésion entre le GU TER, les établissements du matériel et les UP traction pour mettre des dispositifs en place en cas de gel ou de neige depuis la séparation de ces entités. La création des EIC va encore aggraver cette situation puisque les boucles de rattrapage locales dans les postes d'aiguillage intégrés aux EEX et les entités régionales et multi activité de gestion du matériel et des effectifs n'existeront plus dans l'organisation que vous imposez.

En conclusion, nous tenons à redire que nous nous faisons un devoir de dépasser l'enfumage médiatique pour examiner objectivement les réelles raisons des dysfonctionnements que nous constatons de plus en plus dans la gestion de l'entreprise qui ont de lourdes conséquences pour les voyageurs, les cheminots et l'image de notre Service Public!

Nous attendons ainsi d'avoir par retour de courrier les analyses, les appréciations et les enseignements que tire la direction de l'entreprise des événements susvisés.

Veillez agréer, Monsieur Le Président, l'expression de nos sentiments respectueux.

Didier Le Reste
Secrétaire Général