



Collectifs Techniques nationaux VB SES

LE LAMPISTE PAS RESPONSABLE

Deux cheminots de l'équipement sont lourdement sanctionnés suite au déraillement de Busigny du 8 juin 2004. Des pressions et brimades sont aussi exercées dans les établissements concernés par les différents incidents.

À coups de restrictions budgétaires à la sauce libérale, le gouvernement Raffarin étrangle financièrement les services publics. Les répercussions se font de plus en plus ressentir avec les mesures anti-sociales qui touchent toutes les couches de la population en fragilisant les plus défavorisés. Le patronat, encouragé par les décisions gouvernementales, en veut toujours plus en demandant aux salariés de se serrer la ceinture sous la forme de chantage à la délocalisation, aux licenciements, à l'externalisation....

À la SNCF, les difficultés financières proviennent pour une large part de la dette de l'État et de l'insuffisance des subventions publiques pour le système ferroviaire français. Rien que pour l'année 2003, les subventions ont été rognées de 2 milliards d'euros.

Le désengagement progressif de l'État percute directement l'emploi à la SNCF dans son budget 2004. Sur l'ensemble de l'entreprise publique, moins 3500 emplois prévus initialement, dont 1000 dans la fonction équipement.

De plus, la dotation au capital de RFF pour les années 2002 et 2003 n'a pas été versée, ce qui représente tout de même 3 milliards d'euros au total. Les répercussions sont visibles tous les jours dans tous les établissements.

Cette situation se traduit par une augmentation des péages et des effets négatifs et la convention de gestion. Des régressions ont lieu sur l'entretien et le développement des infrastructures ferroviaires.

Une dégradation de nos installations et du réseau se fait déjà ressentir, elle amène la SNCF à recourir à des ralentissements de trains en 2003 : 300 kms et 800 Kms en 2004.

Le projet de loi de finances 2005 sur la partie transports confirme le désengagement sur la contribution aux charges d'infrastructures avec un recul de 85 millions d'euros soit moins 6,39% par rapport à 2004.

De tels choix amènent la direction à mettre en avant le nombre de 1500kms de ralentissements pour l'année prochaine. C'est une stratégie de plus en plus insupportable pour les cheminots en même temps que se dégrade la qualité de transport pour les usagers.

Depuis le début de l'année, 6 cheminots et 2 salariés d'entreprises sous-traitantes ont trouvé la mort au travail. De l'aveu même de la direction, il ne se passe pas une semaine sans un incident grave.

Impulsée par la CGT depuis plusieurs années, les actions nationales unitaires des cheminots ont porté sur les moyens pour le développement du service public SNCF, sur

la nécessité de désendetter le système ferroviaire et les responsabilités de l'État, sur l'emploi, sur la modernisation du réseau, sur la sécurité...

La journée d'action unitaire des cheminots de l'équipement le 9 septembre 2004 sur la sécurité au travail a mis en évidence le manque de moyens pour l'entretien du réseau, sur la formation et pour l'amélioration des conditions de travail.

La direction SNCF a dû tenir compte de la mobilisation pour autant les réponses sont encore insuffisantes et loin des attentes des cheminots.

D'une responsabilité qui relève du gouvernement en matière budgétaires, la direction SNCF veut faire payer le lampiste. Deux cheminots sont convoqués à un conseil de discipline, le 26 octobre, suite au déraillement de Busigny. Des propositions de sanctions très lourdes sont envisagées, jusqu'à 12 jours de mise à pied, rétrogradation et dernier avertissement pour le réalisateur de chantier et 5 jours pour l'annonceur.

Pour sa part, l'enquête du CHSCT relève des dysfonctionnements dont la responsabilité n'incombe pas aux cheminots mais bien au manque de moyens pour organiser un chantier selon les règles de sécurité en vigueur. Les formations n'ont pas eu lieu en temps et en heures sur les procédures S6 et S9 et pourtant l'agent est envoyé sur un parcours qui n'est pas le sien. Les cursus de formation démontrent que depuis 1996, un des agents sanctionnés n'a pas bénéficié de formation. Les dysfonctionnements mis en évidence sur cet établissement par divers audits sécurité interne, liés au manque d'effectifs, de formation et d'organisation, n'ont pas été suivis d'effets. La réglementation du travail n'est ni respectée, ni appliquée.

Prendre les cheminots comme bouc-émissaire d'une politique qu'ils n'ont pas voulue, qu'ils ont combattue, c'est masquer les véritables responsabilités dans ce dossier.

Les cheminots ne sont pas dupes et ne se trompent pas sur les véritables enjeux dans la période.

Pour la CGT, cet acharnement contre deux cheminots est injustifié. Les sanctions doivent être levées.

La fédération CGT des cheminots appelle les syndicats et militants à intervenir avec les cheminots auprès des directions locales et régionales et par l'envoi de motion au directeur de la région SNCF d'Amiens.

La fédération CGT appelle les cheminots à manifester dans l'unité à Paris, le 25 novembre pour exiger de nouvelles orientations budgétaires conformes à nos revendications sur le service public, le Fret, l'emploi, les salaires et pensions, le droit de grève.

Montreuil, le 22 octobre 2004