



ALLÈGEMENT DE LA MAINTENANCE SUR LES INSTALLATIONS DE SIGNALISATIONS CASSE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE CA SUFFIT !

DES DECISIONS INACCEPTABLES, DANGEREUSES ET CONTRADICTOIRES AVEC LE VIEILLISSEMENT DES INSTALLATIONS DE SIGNALISATION.

La direction de l'Infrastructure n'aura même pas attendu les résultats de l'Audit sur l'état du réseau ferré pour éditer en catimini un nouveau référentiel (IN 0366 édition du 30 juin 2005) qui augmente de façon conséquente (x2) la périodicité entre 2 opérations de surveillance et de maintenance des installations de signalisation non critique.

Pour la CGT de tels choix sont inacceptables et doivent être rejetés par les cheminots.

Alors que l'Audit sur l'état du réseau ferré français, rendu public il y a quelques semaines, atteste ce que par ailleurs la Fédération CGT ne cesse de dénoncer :

- Que la France investit sensiblement moins dans la maintenance de son réseau (de - 25% à 35%) que ne le font d'autres pays.
- Que la poursuite de cette situation ne peut qu'augmenter la fragilité du réseau ferré et menace la pérennité du réseau classique.
- Que si la situation actuelle devait perdurer, la totalité des lignes UIC 7 à 9, soit 13 600 Km de lignes, ne pourraient être normalement exploitées dès 2011, et ne subsisteraient à l'horizon 2025 qu'un tiers du réseau ferré national.

Que s'agissant des installations de signalisation, l'Audit indique :

- Que le nombre de dysfonctionnements, non critiques du point de vue de la sécurité augmente légèrement mais constamment.

- Que les postes d'aiguillage et de signalisation de technologie obsolète pour 1/3 des 2000 postes sont dans un état parfois préoccupant.
- Que le câblage est fragile et rend périlleux toute modification éventuelle.
- Que les postes de technologie récente ne posent pas de problème particulier si ce n'est que ces technologies plus souples sont compliquées, posent et poseront des problèmes de disponibilité des composants électroniques datant des années 80.
- Que la répartition des budgets restreints rend l'application des référentiels de maintenance de plus en plus difficile sur le terrain et tend les mainteneurs à parer au plus pressé.
- **Que la multiplication et la complexification des référentiels de maintenance montrent une maîtrise indiscutable de la technique et de la sécurité ferroviaire mais indiquent aussi que les référentiels sont graduellement ajustés pour permettre l'utilisation jusqu'à l'extrême des composants de l'infrastructure, ce qui est coûteux et préjudiciable à l'efficacité du système ferroviaire.**

Alors que les auditeurs estiment nécessaire :

- Un renouvellement nettement plus soutenu des postes d'aiguillage et de signalisation et notent que la diminution du nombre de postes d'ancienne technologie ne devrait pas engendrer de gains substantiels en terme d'entretien dans le sens où les nouvelles technologies s'avèrent plus complexes que les anciennes.

Le gouvernement, RFF et la SNCF, face à ce constat alarmant, avancent des solutions inacceptables et dangereuses pour l'avenir du service public, l'unicité de l'entreprise, l'emploi, le statut des cheminots.

Le gouvernement vient de présenter et de faire voter une loi relative à « la sécurité et au développement des transports » permettant le recours au partenariat public privé, remettant en cause le monopole de la SNCF sur la maintenance des installations ferroviaires.

Annonce une enveloppe de 70 Millions d'euros supplémentaires pour la régénération du réseau (celle-ci avait diminué de 80 Millions en 2005) nettement insuffisante pour remettre à niveau et moderniser le réseau ferré, les auditeurs ayant estimé quant à eux à 700 Millions, voire 1 Milliard par an, les moyens supplémentaires nécessaires.

De tels choix ne peuvent que conduire à l'éclatement de la SNCF, à la casse du service équipement, à la privatisation rampante de la SNCF, à l'abandon de certaines lignes au privé ou à la fermeture pure et simple d'autres lignes.

RFF reste discret sur l'évolution de la convention de gestion, alors que les péages d'infrastructures ont plus que doublé depuis 97, RFF n'a pas pour autant augmenté les moyens pour la maintenance et la modernisation du réseau ferré, ceux-ci ont même baissé.

La direction SNCF, quant à elle, poursuit sa politique de baisse des coûts de maintenance. L'allègement de la maintenance sur les installations de signalisation que tente d'imposer la direction de

l'entreprise en est un exemple inacceptable, **de tels choix conduiraient à une remise en cause de la régularité, de la sécurité des circulations, à des baisses d'effectifs, à des suppressions de parcours, à leur extension géographique, à une remise en cause des tableaux d'astreintes, à une aggravation des conditions de travail, etc.**

AGIR POUR UNE AUTRE POLITIQUE DE MAINTENANCE GARANTISSANT LA PERENNITE ET LA MODERNISATION DU RESEAU FERRE GARANTISSANT LA QUALITE DU SERVICE PUBLIC.

Alors que le gouvernement, RFF et la SNCF ne cessent d'affirmer la nécessité de maintenir un haut niveau de sécurité des circulations ferroviaires et d'améliorer le niveau global de la régularité et de la qualité de la production, l'allongement des périodicités de maintenance sur les installations de signalisation que tente d'imposer la direction SNCF est une insulte à l'intelligence des cheminots.

Au regard de l'état du réseau, aucune approche scientifique, aussi pertinente soit-elle, ne pourrait justifier de nouvelles économies sur la maintenance du réseau ou de nouvelles baisses d'effectifs.

Oui, rien ne les arrêtera si ce n'est l'action des cheminots eux-mêmes avec leurs organisations syndicales.

C'est pourquoi la fédération CGT invite les agents du SES à :

- Contester la mise en œuvre des nouvelles périodicités de maintenance au SES.
- A interpeller dans chaque EVEN et UP SES les représentants de la direction pour exiger :
 - De renforcer la maintenance des installations afin d'améliorer la disponibilité de l'infrastructure et la régularité ;
 - Le maintien et l'augmentation des effectifs des agents du SES ;
 - L'arrêt des regroupements de parcours, d'UP ;
 - L'arrêt des restructurations afin de préserver le caractère intégré de l'entreprise.
- A débattre et s'inscrire dans l'action de grève reconductible à partir du 21 novembre, 20 heures, pour **EXIGER** :
 - **LE DESENETTEMENT DU SYSTEME FERROVIAIRE ;**
 - **LE RETOUR A L'UNICITE DE L'ENTREPRISE ;**
 - **DES MOYENS ET DES FINANCEMENTS PUBLICS NOUVEAUX POUR GARANTIR LA PERENITE ET LA MODERNISATION DU RESEAU FERROVIAIRE ;**
 - **QUE LA SNCF ET SA FONCTION EQUIPEMENT GARDENT LE MONOPOLE DE LA MAINTENANCE ET DE LA GESTION DU RESEAU AFIN DE GARANTIR ET PRESERVER UN HAUT NIVEAU DE SECURITE DES CIRCULATIONS DU PERSONNEL ET DES USAGERS.**

Montreuil, le 8/11/2005