



## Communiqué des collectifs VB et SE\$

### FACE AU VIEILLISSEMENT ALARMANT DU RESEAU FERROVIAIRE, PAR L'ACTION, EXIGEONS DES POUVOIRS PUBLICS ET DE LA SNCF :

- ⇒ **DES MOYENS SUPPLEMENTAIRES POUR LA REMISE A NIVEAU ET LA MODERNISATION DU RESEAU ;**
- ⇒ **DES EFFECTIFS SUPPLEMENTAIRES A L'EQUIPEMENT POUR REALISER LES TRAVAUX NECESSAIRES ;**
- ⇒ **L'ARRET DES ALLEGEMENTS DE LA MAINTENANCE DES INSTALLATIONS ;**
- ⇒ **L'ARRET DES FUSIONS D'ETABLISSEMENTS – UP – BRIGADES – PARCOURS ;**
- ⇒ **L'ARRET DES FILIALISATIONS ET DES PRIVATISATIONS DE SERVICES A L'EQUIPEMENT.**

Rendu public il y a maintenant quelques semaines, l'audit sur l'état du réseau ferré français suscite de nombreuses réactions, interrogations et inquiétudes, notamment en ce qui concerne les décisions que seront amenés à prendre les pouvoirs publics, RFF et la direction SNCF.

### UN CONSTAT ALARMANT, SANS SURPRISE ET SANS APPEL !

- La France investit sensiblement moins dans la maintenance de son réseau (- 25% à - 35%) que ne le font les autres pays.
- La grave contrepartie de ce processus est un vieillissement très important du réseau classique.
- L'état moyen de l'infrastructure sur une partie importante du réseau se dégrade continuellement et les prémices d'une dégénérescence apparaissent, concomitamment la fiabilité des composants du système ferroviaire décroît lentement mais sûrement.
- La poursuite de cette situation ne peut qu'augmenter la fragilité du réseau ferré et menacer la pérennité du réseau classique.
- Le maintien de la qualité et des hautes performances du réseau grande vitesse nécessitent un accroissement progressif des moyens destinés à sa maintenance. Les composants des premières lignes LGV construites arrivent en fin de vie et doivent être renouvelés.
- Si la situation actuelle devait perdurer, la totalité des lignes UIC 7 à 9 (AV et SV), soit 13 600 km de lignes, ne pourrait plus être normalement exploitée dès 2011 et ne subsisterait, à l'horizon 2025, qu'un tiers du réseau ferré national.

### FACE A CE CONSTAT ALARMANT, LE GOUVERNEMENT, RFF ET LA SNCF AVANCENT DES SOLUTIONS INACCEPTABLES ET DANGEREUSES POUR LE SERVICE PUBLIC, L'UNICITE DE L'ENTREPRISE SNCF, L'EMPLOI ET 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.

partenariat ou de concession de service public pour le ferroviaire : LGV Rhin-Rhône (Equipement), LGV Aquitaine, GSMR (radio sol train), l'autoroute ferroviaire Alpine, contournement Nîmes-Montpellier, CDG express.

C'est ainsi que Dominique Perben, Ministre des transports, a proposé une liste de 21 projets susceptibles d'être financés en contrat de

Il 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.

**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 et accélère sa politique de baisse des coûts de maintenance, de réduction massive d'effectifs à l'Équipement (environ - 1000 emplois par an), à de nouveaux allègements de la maintenance sur les installations d'infrastructures, des réorganisations d'établissements, d'UP, de brigades, équipes et parcours, de filialisations de services comme à la direction de l'ingénierie, de mises en concurrence tant interne qu'externe.

De tels choix ne peuvent que conduire à une remise en cause du niveau de sécurité des circulations et du personnel, de la régularité, à une aggravation des

conditions de travail avec une augmentation du travail de nuit, à une remise en cause du caractère intégré de l'entreprise.

**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. Cela est inacceptable.**

Enfin, faisant référence à certaines recommandations de l'audit infrastructure telles que le démantèlement de 30% des voies de service, de triages et de gares ou encore la mise en œuvre d'une nouvelle réglementation travaux plus souple et de systèmes d'annonces automatiques en lieu et place d'annonceurs visant à des gains de productivité immédiats au dépend de l'emploi. **Le gouvernement a demandé à RFF et à la SNCF de lui proposer un plan d'action 2006-2010 portant sur de nouvelles méthodes de régénération et d'entretien, ainsi que le lancement d'une nouvelle politique d'investissements.**

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

**PAR L'ACTION, C'EST POSSIBLE.**

**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 à l'Équipement.**

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

**C'EST POURQUOI LA FEDERATION CGT INVITE LES CHEMINOTS DE L'EQUIPEMENT A DEBATTRE ET S'INSCRIRE DANS L'ACTION DE GREVE RECONDUCTIBLE A PARTIR DU 21 NOVEMBRE, 20 HEURES, POUR EXIGER :**

- ⇒ **LE MAINTIEN ET L'AUGMENTATION DES EFFECTIFS DANS LA FONCTION EQUIPEMENT ;**
- ⇒ **L'ARRET DES RESTRUCTURATIONS, REGROUPEMENTS D'ETABLISSEMENTS, D'UP, DE BRIGADES, PARCOURS ET D'EQUIPES, AFIN DE PRESERVER LE CARACTERE INTEGRE DE L'ENTREPRISE ;**
- ⇒ **L'ARRET DES ALLEGEMENTS DE LA MAINTENANCE ET DU TRANSFERT DE CHARGES AU PRIVE ;**
- ⇒ **L'ARRET DES FILIALISATIONS ;**
- ⇒ **LE DESENDETTEMENT DU SYSTEME FERROVIAIRE ;**
- ⇒ **LES MOYENS SUPPLEMENTAIRES ET DES FINANCEMENTS PUBLICS NOUVEAUX PERMETTANT DE GARANTIR LA PERENNITE ET LA MODERNISATION DU RESEAU FERRE FRANÇAIS ET LA QUALITE DU SERVICE PUBLIC ;**
- ⇒ **QUE LA SNCF ET SA FONCTION EQUIPEMENT GARDENT LE MONOPOLE DE LA MAINTENANCE ET DE LA GESTION DE L'INFRASTRUCTURE AFIN DE GARANTIR ET PRESERVER UN HAUT NIVEAU DE SECURITE DU PERSONNEL, DES CIRCULATIONS ET DES USAGERS.**

*Montreuil, le 8 novembre 2005*