Lettre ouverte

Fédérations syndicales de cheminots

CGT – UNSA – SUD-Rail

Paris, le 4 septembre 2013

M. Frédéric Cuvillier
Ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche
Hôtel de Roquelaure
246 boulevard St Germain
75007 Paris

Monsieur le Ministre,

Si les organisations syndicales représentatives à la SNCF s'adressent à vous dans cette période, c'est pour évoquer les évènements survenus durant l'été et la situation du transport ferroviaire dans notre pays.

En premier lieu, bien sûr, nous souhaitons traiter de la catastrophe de Brétigny sur Orge. Il y a eu le temps de la retenue et de l'humilité en respect pour les victimes et leurs familles ou proches. Nous tenons aussi à saluer solennellement les cheminots qui se sont mis à disposition sans compter pour aider les secouristes et les voyageurs valides, c'est bien cet ancrage profond des valeurs du service public qui a émergé à cette triste occasion. La famille « cheminote » a été très affectée par cette tragédie, et notamment ceux qui ont été impliqués directement ou indirectement. Vous l'avez constaté, les organisations syndicales, dans une quasi-unanimité, ne se sont pas prêtées à l'instrumentalisation de ce drame ni aux sollicitations nauséabondes de la presse visant à faire douter de la fiabilité du transport ferré et à remettre en cause le professionnalisme des cheminots.

La France n'est malheureusement pas la seule nation européenne à avoir été endeuillée au regard du terrible déraillement survenu en Espagne causant la mort de 79 personnes et du nez à nez en Suisse dans lequel un cheminot a perdu la vie.

De plus, n'oublions pas que d'autres accidents ont eu lieu, notamment le déraillement d'un train Fret d'une filiale de la SNCF près de Saintes suite à une rupture d'essieu. Une rupture d'essieu a aussi eu lieu à la sortie de Lyon sur un train de voyageurs. Fort heureusement, il n'y a eu ni mort ni blessé dans ces évènements, mais cela ne suffit pas pour les occulter du paysage.

Concernant l'accident de Brétigny, l'enquête interne à la SNCF a très rapidement défini une cause probable. Dans un délai très court, les Présidents de RFF et de la SNCF ont établi que le déraillement aurait été occasionné par une éclisse desserrée qui se serait logée dans le cœur de la Traversée de Jonction Double lors du passage du train.

Nous savons qu'une enquête est en cours au niveau du Ministère des Transports et que le Parquet a également lancé une procédure judiciaire. Les CHSCT concernés par l'accident sont aussi engagés dans un travail de recherche, même si nous déplorons que ces instances subissent encore des freins dans la diffusion des informations pour pouvoir correctement avancer dans leurs travaux.

Que ce soit en France ou ailleurs en Europe, et au-delà de la ou des causes ultimes à ces catastrophes ferroviaires, il est impératif que les réflexions aillent sur un terrain bien plus large. Depuis plusieurs années et de manière mesurée mais ferme, les organisations syndicales et leurs militants, du national au local, tirent le signal d'alarme. Comment peut-on imaginer pouvoir supprimer plus de 10 000 emplois de cheminots qualifiés et formés en 5 ans, réaliser une somme inégalée de travaux, produire toujours plus de trains et transporter plus de voyageurs sans qu'il y ait une répercussion sur le niveau de sécurité?

Nos Fédérations Syndicales ne se satisferont pas d'un traitement superficiel de l'accident, et pour cause. Chaque fois que nous évoquons la question des dérives en matière de sécurité dans les différences instances représentatives du personnel, la Direction de la SNCF nous abreuve de statistique démontrant que le niveau de sécurité ne se dégrade pas. Mais les cheminots savent dans quelles conditions sont élaborées ces statistiques, y compris la pression managériale mise sur l'encadrement pour que les différents tableaux et « reportings » soient conformes aux attentes. Par contre, les cheminots mesurent au quotidien la dégradation des conditions de travail, les entorses réglementaires réalisées. Ils évoquent ce sentiment permanent de ne plus avoir les moyens de faire du travail de qualité. Ils nous disent le mal-être causé par les injonctions contradictoires entre la pression sur les délais ou les coûts et des moyens inadaptés. Les cheminots nous démontrent les risques pris par la suppression des brigades de proximité, par le doublement, voire le triplement des territoires à surveiller, par l'allongement des pas de maintenance et de surveillance. Ils nous alertent sur la médiocrité des travaux réalisés par des entreprises sous-traitantes qu'il faut sans cesse reprendre dans des conditions inacceptables. Pire, quand de telles situations sortent de l'entreprise et sont relayées dans certains médias, ce sont les militants syndicaux qui sont menacés de sanctions. C'est la stratégie de « l'omerta » et la politique du risque « calculé » qui sont mises en œuvre au nom de la sacrosainte productivité et de la réduction des coûts de production. Voilà quelles sont les conséquences de la politique patronale de la réduction du « coût du travail » et de la compétitivité.

Si ce n'était pas si grave, nous pourrions sourire lorsque des responsables politiques, des journalistes ou même des dirigeants d'entreprises s'interrogent. Pourquoi n'y avait-il pas de système de contrôle de vitesse à cet endroit si dangereux en Espagne ? Pourquoi il n'y avait pas de dispositif d'arrêt automatique des trains à la sortie d'une gare de voie unique en Suisse ?

Mais la réponse se trouve dans une logique purement financière, et cette prise de risque pour les usagers et les cheminots, c'est eux qui l'ont décidée et plébiscitée !
Sur notre territoire, que signifie cette décision d'aller vérifier 5 000 aiguillages de même type qu'à Brétigny ? Que signifient ces réductions de vitesse dès que le rail atteint 45°, comme si cette température n'était pas courante en été ?

Tout à coup, nous ne serions plus sûrs de nos infrastructures. Tout à coup, du métal à 45° en plein soleil estival ne supporterait plus la circulation normale de trains ? Alors que si l'accident de Brétigny n'avait pas eu lieu, tout aurait continué comme avant !

Nous sommes là dans une démarche visant à satisfaire les médias et à envoyer un message à l'opinion publique pour démontrer une certaine réactivité. Mais nous sommes surtout dans une méthode managériale visant à ne pas remettre en cause la politique menée depuis des années et qui a conduits à une telle situation. Cela rappelle étrangement les procédés utilisés par le précédent gouvernement et le Président de la République de 2007 à 2012.

Ce thème nous conduits à la question de la qualité du transport et à la régularité des circulations. Cette question est d'un autre degré que la catastrophe de Brétigny mais elle aura tout de même marqué la période estivale. Les chiffres de la régularité du mois de juillet (seuls connus à ce jour) sont catastrophiques et dans ce domaine également nous ne pouvons pas nous satisfaire des prétextes évoqués. Certes il y a eu de gros orages à l'origine de ces perturbations, mais de tout temps il y a eu des épisodes climatiques difficiles. Par contre, il faut savoir se poser les bonnes questions.
Des arbres qui tombent et coupent les caténaires, pourquoi sont-ils si près des voies ? Forcément, cela interroge sur l'entretien des abords, sur l'élagage. Combien de fois nos militants, élus ou mandatés ont alerté sur le mauvais niveau d'entretien des talus et des pistes ? Combien de fois avons-nous dénoncé la mauvaise qualité du travail confié à des entreprises privées n'ayant aucune notion des exigences ferroviaires en la matière ?

Quand de tels évènements surviennent, la durée d'intervention pour un retour à la normale est souvent jugée trop longue. Mais il faut mettre cela en parallèle avec les territoires d'intervention des équipes d'astreinte qui ont eux aussi triplé. Au temps bien plus long pour arriver sur place s'ajoute le fait que les agents connaissent bien moins les sites et les installations.

Cela nous ramène forcément à la politique de suppressions d'effectifs de cheminots à statut, à l'externalisation des missions vers des entreprises extérieures employant des salariés pas formés et peu qualifiés pour moins les rémunérer et donc à cette obsession politique de réduire à tout prix les coûts de production.

Ce sont au final les usagers qui se plaignent de la dégradation de la qualité du service public que leur doit la SNCF et les cheminots qui sont en première ligne pour encaisser leur mécontentement et subir une dégradation constante de leurs conditions de travail.

Cette restitution des évènements de l'été nous conduits naturellement à la dimension sociale au sein de la SNCF. Des accidents, dramatique pour l'un d'entre eux et inquiétants pour les autres, une qualité des transports médiocre, l'insatisfaction des usagers, la multiplication des travaux sans moyen, de plus en plus d'intervenants externes sur des bases strictement financières, la Direction de Fret SNCF qui poursuit dans sa politique de casse de cette activité au sein de l'EPIC SNCF, détruit les emplois et les moyens de production.
Dans ce contexte, nous déplorons les conséquences directes sur l'état sanitaire et social de notre entreprise. Dans les professions en contact direct avec les usagers, les tensions sont perceptibles et des signes forts nous contraignent à alerter la Direction mais aussi le Ministre de tutelle. Sur la première partie de l'année, nous avons connu une recrudescence des agressions et même dans certains ECT plusieurs suicides. Cette situation est à considérer avec beaucoup de sérieux.
Dans le même temps, nous constatons qu'au regard des restrictions budgétaires subies par les Régions, les clauses de revoyure des conventions TER ou leur renouvellement s'accompagnent systématiquement par une déshumanisation des gares et des trains. Réduction voire suppression des points de ventes dans certaines gares, plages horaires d'accueil des usagers réduites, mise en place de l'Equipement Agent Seul des trains (EAS) ou la nouvelle mouture inventée pour ce dispositif, l'Accompagnement Non Systématique des trains (ANS). Vous pouvez l'imaginer, ce ne sont pas ces mesures qui vont améliorer le climat social et la satisfaction des usagers, au contraire elles amèneraient une dégradation supplémentaire des relations usagers/cheminots et des conditions de travail.

Encore une fois, la crise et l'état des finances publiques sont avancés comme prétextes à ces décisions contraires à l'intérêt de tous. Pourtant, nous le réitérons, ce ne sont pas les usagers du service public et les salariés des entreprises et de la fonction publiques qui doivent payer pour les vrais responsables de la crise économique, financière et sociale qui a débuté en 2007. L'austérité n'est pas la solution, au contraire elle aggrave la situation, sauf pour les dirigeants et actionnaires des grands groupes industriels et financiers.

Dans l'Histoire de la SNCF, il y a eu des évènements tragiques tel celui de Brétigny. Ces accidents ferroviaires sont fort heureusement rares mais ils ont toujours marqué fortement l'opinion publique, qui veut garder la confiance qu'elle accorde à ce service public et les cheminots qui sont très attachés à la sécurité et à la qualité de transport public ferroviaire.

Chaque accident impliquant notre entreprise publique a eu comme effet une remise en cause profonde du management de la sécurité et l'organisation de la production.

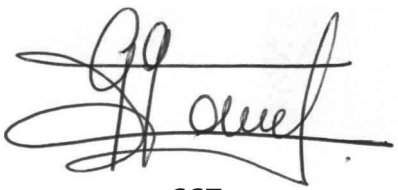
Il est évident que pour les organisations syndicales CGT, UNSA, SUD-Rail représentatives des cheminots, il doit y avoir un après Brétigny sur Orge et un travail global sur l'organisation du service public SNCF.

Le gouvernement est engagé dans un processus de réforme du système ferroviaire, il est impératif que, dans ce cadre, les propositions faites par les Organisations Syndicales et portées par les cheminots soient intégrées. Il est temps de rompre avec le cloisonnement par activité, les réductions d'effectifs, le recours à la sous-traitance, la politique de filialisation, la déshumanisation des gares et des trains pour aller vers la construction d'un système unique et réellement intégré reliant la roue et le rail, basé sur la mutualisation des moyens au service de toutes les activités.

De même, à la suite des accidents survenus en Europe, il serait incompréhensible que les responsables politiques européens, dont la France, n'exigent pas une remise à plat des injonctions de la commission des transports européenne dans ces projets de libéralisation totale du transport ferroviaire et d'éclatement des entreprises historiques. Le contenu du projet de 4e paquet ferroviaire au nom de cette « concurrence libre et non faussée » et de ce libéralisme exacerbé à l'origine de tant de drames humains, du recul économique et de la régression sociale à travers toute l'Europe est intolérable. Il est grand temps d'exiger l'application des textes prévoyant une évaluation et un bilan des premières mesures de libéralisation avant d'engager plus loin les pays européens dans cette démarche.

Les organisations syndicales CGT, UNSA, SUD-Rail sont dans l'attente d'une réponse à cette adresse et sont à votre disposition pour vous rencontrer et échanger sur l'ensemble des sujets contenus dans ce courrier.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos salutations respectueuses.

Gilbert GARREL	Marc BAUCHER	Franck FOURRE
		
CGT	UNSA	SUD-Rail