

# L'Humanité

LE JOURNAL FONDÉ PAR JEAN JAURÈS

Cinéma

PIER PAOLO PASOLINI

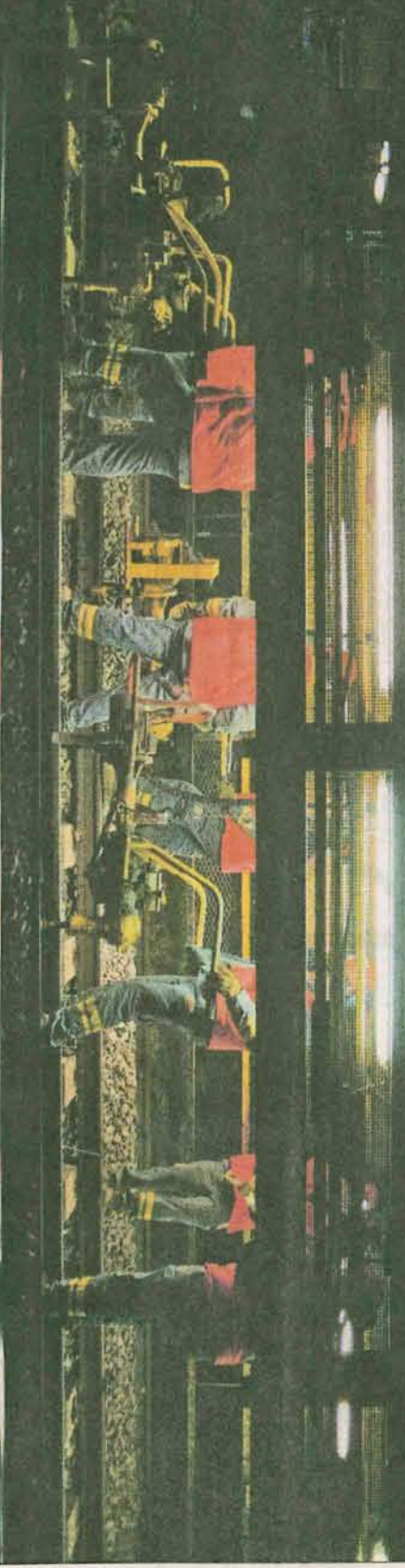


Le poète est à l'honneur à la Cinémathèque française. P. 17

RÉVÉLATION

# SNCF : la sécurité déraile

10% du réseau est vétuste et dangereux. La sous-traitance en cascade au privé est source d'accidents, parfois mortels. **PAGE 2**



Bruno Arbesu



Patrick Hugsbaum

Une majorité étriquée lors de l'adoption du projet à l'Assemblée. Rassemblements un peu partout en France.

RETRAITES

P.7

TUNISIE

P.10

Face aux manœuvres dilatoires du parti islamiste Ennahdha, l'opposition appelle à manifester le 25 octobre.

Municipales et autonomie : Jean-Luc Mélenchon s'explique

Entretien avec le coprésident du Parti de gauche. Il évoque la stratégie de sa formation et les débats au sein du Front de gauche.

P.6



Joël Saget/AFP Photo

M 00110 - 1016 - F: 1,40 €



BELGIQUE 1,50 € - PORT. CONT. 2 € - ANTILLES-RÉUNION-GUYANE 2 € - ITALIE 1,90 € - ESPAGNE 1,90 € - GRÈCE 1,90 € - MAROC 14 DH - SYRIE 2,15 € - LUXEMBOURG 1,50 €

## Une loi de régression sociale



PAR JEAN-PAUL PIÉROT

La date du 15 octobre 2013 est à marquer d'une pierre noire dans l'histoire sociale de la France. C'est ce jour-là qu'une majorité parlementaire se réclamant de la gauche aura entériné une loi de régression de civilisation, une de celles qui figurait jusqu' alors dans le domaine réservé de la droite. S'inscrivant dans une désespérante continuité avec toutes les mesures prises contre les retraites depuis vingt ans, avec Édouard Balladur, puis François Fillon et Nicolas Sarkozy, François Hollande vient d'accoler son nom à une « contre-réforme » de plus, à l'allongement des années de cotisation à 43 ans, à un report de l'accès au droit effectif à la retraite autour de 66 ans d'ici à 2035, à une baisse des pensions pour tous ceux qui ne pourront remplir, conséquence de l'augmentation des années, les conditions d'une pension à taux plein.

**Reconnaissons à ce gouvernement au moins un mérite :** il ne pilote pas à courte vue. Il condamne dès maintenant les jeunes d'aujourd'hui, les jeunes femmes et les jeunes hommes qui viennent d'entrer dans le monde du travail, à un avenir sombre d'une retraite retardée, dégradée et appauvrie. Mais dès 2014 ce sont leurs parents, les retraités d'aujourd'hui, qui seront ponctionnés par la fiscalisation et le report de la revalorisation des pensions au 1<sup>er</sup> octobre. Quelques rares mesures positives en matière de pénibilité, de temps partiel, de prise en compte du temps d'études sont

loin, très loin de suffire pour qualifier cette réforme d'un quelconque « progrès social » dont les parlementaires « peuvent être fiers », comme l'a affirmé la ministre Marisol Touraine hier à l'Assemblée nationale.

**On mesure l'ampleur du recul auquel le gouvernement Avruault s'accommode** quand on entend la ministre des Affaires sociales présenter comme une conquête sociale la possibilité octroyée aux travailleurs les plus usés par un travail harassant de partir en retraite à 60 ans après vingt-cinq ans de travaux pénibles. A-t-on déjà oublié que la retraite à 60 ans, pour tous, a été instaurée il y a plus de trente ans par la gauche portée au gouvernement dans la foulée de la victoire de 1981 ? Et hier à la tribune de l'Assemblée nationale, André Chassaigne, au nom du Front de gauche, d'interpeller le gouvernement : « Vous avez l'occasion de marquer l'histoire trente ans après la retraite à 60 ans, vous n'en avez rien fait. »

**Il n'est pas besoin de chercher les causes de la crise de confiance** qui traverse l'opinion publique ailleurs que dans cette distance abyssale entre les promesses du « changement c'est maintenant » d'avant le 6 mai 2012 et une politique qui tend à accrédi-ter l'idée que le changement serait impossible. La popularité du président de la République est à marée basse. La droite en éprouve des difficultés à marquer sa différence, et en réclame encore davantage. L'extrême droite, qui s'est toujours nourrie du désespoir social, y trouve quelques artifices pour tromper et manipuler. Cela donne Brigotles. Pourtant c'est de la gauche et de nulle part ailleurs que le cap du changement peut être retrouvé. Le Front de gauche s'est battu sans relâche contre cette loi de régression, dix-sept députés socialistes ont refusé de la cautionner et ont choisi de s'abstenir, comme les élus EELV et le PRG. Une partie des députés, à la gauche de l'hémicycle, ont donc entendu les manifestants qui ont fait entendre la voix du mouvement social autour du Palais Bourbon. L'heure n'est pas venue de battre en retraite.

# Événement

SNCF

# Le train fou de la sous-traitance

Au cœur de la politique de la SNCF et de RFF en matière de maintenance du réseau ferroviaire, le recours aux entreprises sous-traitantes a pris de l'ampleur. Pourtant l'obsession de réduction des coûts a des conséquences parfois dramatiques sur la sécurité. Les cheminots dénoncent.

D'un côté la com, de l'autre les faits. D'un côté les annonces rassurantes des directeurs de la SNCF et de RFF, de l'autre des chiffres : 3 188 kilomètres de voies ralenties pour des raisons de sécurité, soit 10 % du réseau national, plus de 27 500 pressions de postes chez les cheminots en dix ans, dont 7 750 à l'équipement, 1 063 incidents de sécurité détectés sur l'ensemble du réseau national en un an... Des chiffres et des drames. Le détaillement, le 12 juillet dernier, de l'Inter-cités Paris-Limoges en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne), qui a fait 7 morts, bien sûr. Mais pas seulement. En 2012, dans le cadre des travaux sur la ligne Figearc-Aurillac, quatre salariés d'une entreprise sous-traitante sont tués, fauchés par un wagonnet qui n'était pas homologué. Le 14 septembre dernier, sur le chantier fret de Toulouse-Saint-Jory, dans la nuit, un salarié intérimaire de Colas Rail (filiale du groupe Colas, lui-même filiale de Bouygues) est mort électrocuté par une caténaire. « Une semaine après, des salariés marocains, employés par une entreprise es-

pagne, se sont retrouvés dans la même situation, sur le même lieu, et ce sont les cheminots qui sont intervenus en urgence pour arrêter ce chantier », rapporte Gilbert Garrel, secrétaire général de la CGT cheminots.

### LA POLITIQUE DU « RISQUE CALCULÉ »

Les alertes ne datent pas d'hier. En 2005, un audit de l'école polytechnique fédérale de Lausanne sur l'état du réseau ferroviaire français dressait déjà un bilan alarmant. Pourtant, il aura fallu la catastrophe de Brétigny pour mettre en lumière ce que, depuis des années, les cheminots dénoncent. Au cœur de la politique de la SNCF, dictée par les impératifs libéraux de rentabilité, et dans une vision stratégique de réduction des effectifs de cheminots dits à statut (lire p. 4), les recours à la sous-traitance privée pour les travaux sur voies sont devenus légion. A tel point que Frédéric Cuvillier, ministre des Transports, s'est saisi du problème, demandant aux dirigeants de la SNCF et de RFF de répondre de leur politique en la matière. Officiellement, la SNCF, gestionnaire d'infrastructure délégué, travaille avec « une certaine

d'entreprises privées », dont certaines détenues à 100 % par la SNCF. « La volonté de Guillaume Pepy (directeur de la SNCF - NDLR) à plus ou moins long terme est de faire de la SNCF une entreprise sans cheminots, gestionnaire d'une myriade de boîtes privées, finales à 100 % de la SNCF ou autres », confie Rémy Baudot, du collectif équipement de la CGT cheminots.

En supplantant des brigades de proximité formées à intervenir très vite en cas d'incidents et en les fusionnant dans de grands centres éloignés les uns des autres, la direction de la SNCF a choisi la politique du « risque calculé ». En clair, « là où auparavant nous étions sur une couverture des risques à 130 %, maintenant, nous avons du mal à atteindre les 100 % », note la CGT. Entre 2007 et 2013, 110 secteurs sécurisés regroupant chacun plusieurs brigades de proximité ont été rayés de la carte. Ce faisant, la direction de la SNCF a pris la dangereuse décision de substituer à une démarche préventive une démarche curative en matière de sécurité.

« Ça fait trente ans que je suis cheminot et j'ai vu les effets de la maintenance fondre et la sous-traitance se développer à toute allure », raconte un cheminot de Clermont-Ferrand. « Il y a une dizaine d'années, poursuit-il, une brigade était chargée de la surveillance et de l'entretien de 20 kilomètres de voies, aujourd'hui, ils ont la responsabilité de 50 kilomètres ! » Et quand les brigades de proximité ne sont pas supprimées, ou

**Il aura fallu la catastrophe de Brétigny pour mettre en lumière ce que, depuis des années, les cheminots dénoncent.**

1997

2001

fusionnées, là où leurs effectifs étaient de 5 à 6 cheminots par brigade, ils ne sont aujourd'hui plus que 2 ou 3 sur certains secteurs. Pire, les postes à haute sécurité, comme les annonceurs chargés de prévenir les cheminots en mission sur les voies en cas de passage d'un train, ont été sous-traités !

« Les effectifs ont tellement été réduits que certaines missions, comme l'entretien des abords de voies, ne sont tout simplement plus effectuées par personne », témoigne un cheminot. Flagage des arbres, débroussaillage, déneigement, des missions qui auparavant étaient du ressort des cheminots, sont aujourd'hui, sous-traitées au mieux, ignorées au pire. « En août dernier, des arbres sont tombés sur une caténaire de la ligne Paris-Clermont. Nous avons dû stopper un train Téo et faire dormir 300 personnes à

• NOMBRE DE CHEMINOTS

167 537

177 977

« Après un événement comme Brétigny, une entreprise a trois possibilités : la responsabilité, le silence ou le déni. » **GUILAUME PÉRY.**

L'État, lui, devrait n'en avoir qu'une : favoriser la sauvegarde du service public plutôt que son démantèlement larvé.

**1775**

C'est, en moyenne, par mois, le nombre d'incidents « sécurité » recensés par l'EPSF pour l'année 2011.

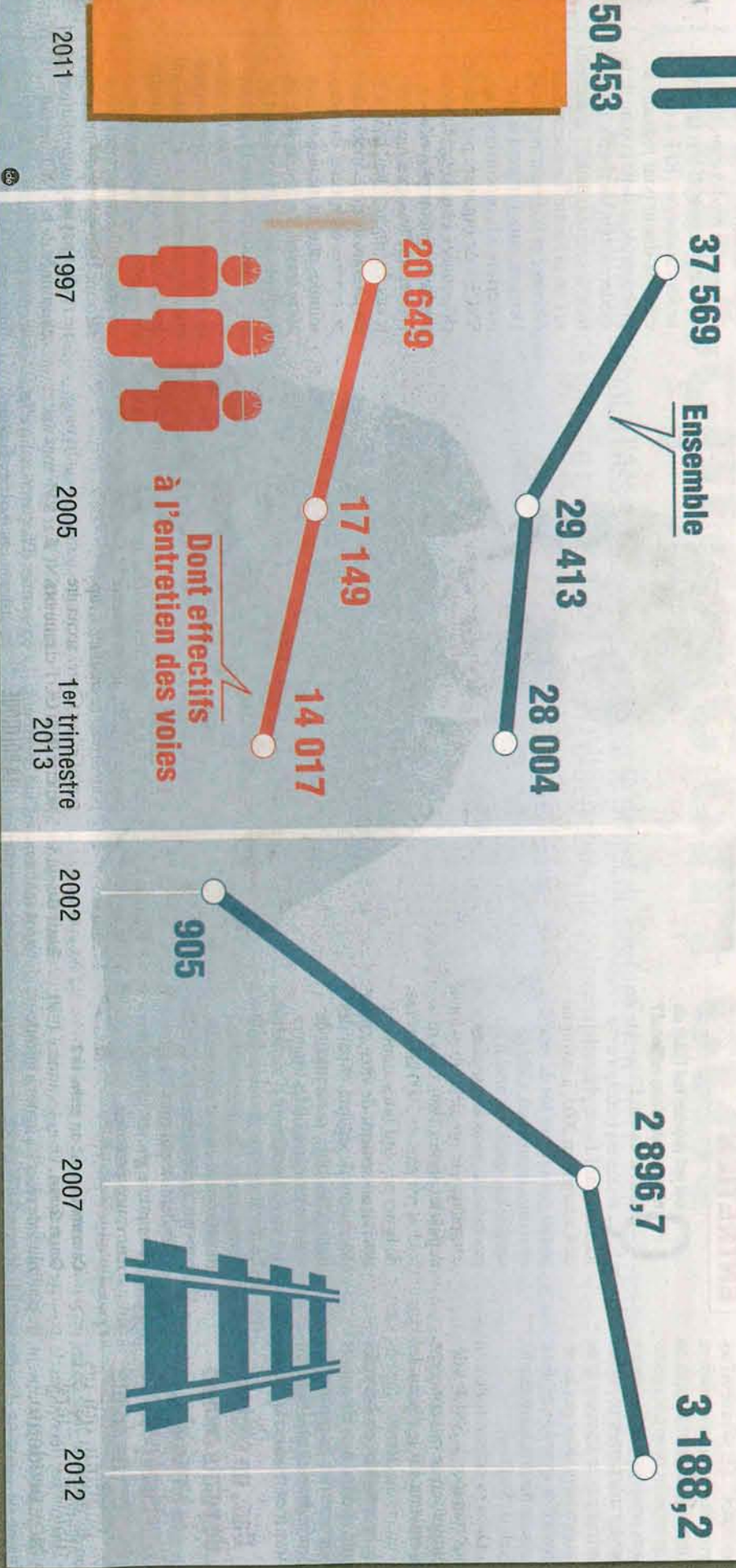
# MAINTENANCE, LA SAIGNÉE

● EFFECTIFS AFFECTÉS À L'ÉQUIPEMENT

● KILOMÈTRES DE VOIES RALENTIES POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ



150 453



## L'établissement public de sécurité, un gendarme du rail sans bâton ni sifflet

Officiellement garant de la sécurité du réseau ferroviaire national, l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) n'a pas les moyens d'assurer ses missions dans les faits.

Dans le tourbillon des enquêtes en cours et des rapports techniques de l'après-Brétigny, il en est un que l'on entend peu. L'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), censé chapeauter la sécurité du réseau ferré national n'est curieusement associé ni à l'enquête judiciaire, ni à celle interne à la SNCF, ni à celle du bureau accident du ministre des Transports (BEA-TT).

« L'EPSF n'a aucune visibilité quant au nombre réel d'entreprises privées qui travaillent sur le réseau. »

Pourant, crée en 2006 dans le cadre d'une directive européenne relative à la sécurité des chemins de fer communautaires, l'EPSF a pour mission principale « de veiller à la cohérence et à la sécurité du système ». Il est chargé, entre autres, d'« effectuer les audits et les inspections » et de « participer à l'élaboration des règles de sécurité ». En d'autres termes, l'établissement public est le gendarme du rail français. Les incidents détectés sur le réseau remontent à l'EPSF chargé de prendre les dispositions nécessaires pour aller de la restriction d'activités au retrait de l'agrément de sécurité indispensable à toutes entreprises susceptibles de faire des travaux sur les voies. À ce jour, les documents officiels de la structure nationale font état de 29 entreprises privées déten-

trices de cet agrément, parmi lesquelles des mastodontes du secteur comme Colas rail, filiale de Bouygues. Mais, dans les faits, l'EPSF fait plus figure de coquille vide, sans moyens ni effectif pour assurer ses missions, que de véritable garant de la sécurité ferroviaire. Des salariés de l'établissement public que nous avons rencontrés brossent un tableau inquiétant. « Sur le terrain, l'établissement

dispose que d'une quinzaine d'inspecteurs (sur une centaine de salariés - NDLR). À la création de l'établissement, les salariés de l'EPSF étaient pour une part d'anciens cheminots du département sécurité de la SNCF. Mais ils ont été poussés vers la sortie par la direction », déclarent-ils. Résultat : « Les anciens cheminots, spécialistes du sujet, sont aujourd'hui remplacés par des gens sans compétence spécifique et qui se retrouvent donc incapables de prendre des décisions », poursuivent-ils. « Aujourd'hui, l'EPSF n'est plus en capacité de répondre à sa mission : éviter les accidents à moyen et long terme. »

M. D'A.

### POINT DE VUE

« Les TéoZ et les Corail sont en fin de vie »



Patrick Nussbaum

**JEAN-CLAUDE SANDRIER,**  
ANCIEN DÉPUTÉ COMMUNISTE DU CHER,  
MEMBRE DE L'ASSOCIATION URGENCE  
LIGNE PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-

TULOUSE (POLY).

« Depuis Brétigny (qui se trouve sur la ligne Poit - NDLR), l'état de la ligne ne s'est pas fondamentalement modifié. Sur cette ligne, comme sur d'autres du réseau classique, il y a eu un sous-investissement pendant des années. Avant Brétigny, il était prévu 73 millions d'euros de travaux sur la ligne Poit. Ces travaux sont en cours. Mais l'accident n'a rien changé à l'affaire. RFF propose un nouveau programme de travaux jusqu'en 2020 que nous jugeons totalement insuffisant. Nous demandons la mise en place d'un schéma directeur de modernisation sur cette ligne et d'un comité de pilotage afin que tous les acteurs puissent participer à la modernisation de la ligne. Il faut une stratégie partagée. C'est urgent. Les trains régionaux TéoZ et les rames Corail sont en fin de vie. Dans cinq ou six ans, ces trains seront inutilisables pour des raisons de sécurité. Nous ne pouvons pas attendre encore dix ans pour que le matériel roulant soit remplacé et dans le cas d'une commande de matériel neuf, les délais s'étalent jusqu'en 2022 ! En parallèle, il est nécessaire aussi de moderniser les infrastructures sur la ligne Poit : suppression de passages à niveau, modification de certaines courbes de lignes pour permettre aux trains d'aller un peu plus vite, installation de systèmes de signalisation plus performants permettant de fluidifier le trafic... Bien entendu, une attention supplémentaire doit être portée à la maintenance. Un point central qui pose évidemment la question des effectifs supplémentaires. »

Propos recueillis par M. D'A.

*Suite de la page 2*  
bord le temps de rassembler les équipes nécessaires au déchargement de la voie et à l'élagage des arbres qui menaçaient de tomber, et tout ça, en pleine nuit ! »

**UNE MÉTHODE PUDIQUEMENT APPELÉE « CLES EN MAIN »**

Jadis assurés exclusivement par les cheminots formés aux risques ferroviaires (électriques, chimiques...), la sécurité et l'entretien du réseau se retrouvent donc aujourd'hui de plus en plus entre les mains de prestataires privés « dont les salariés, souvent mal formés, ne parlent parfois pas le français et ne comprennent donc pas les réticentielles de sécurité », explique Nathalie Bonnet, secrétaire fédérale de SUD rail.

Dans sa course folle à la sous-traitance, la SNCF a développé, en ce qui concerne les travaux sur le réseau, les chantiers dits fermés, c'est-à-dire interdits à la circulation des trains et donc sans cheminots pour contrôler les travaux. La portion de voies ainsi isolée du réseau n'est rendue à la circula-

**Dans un secteur de pointe comme le ferroviaire, l'incident peut vite tourner au drame.**

tion qu'après une visite de fin de chantier par des équipes de la SNCF. Des équipes souvent obligées de « repasser derrière pour non-conformité des installations », témoignent plusieurs cheminots. Et pour cause: quais trop courts, trains qui frottent, poteaux caténaïres mal fixés, abords des voies encombrés de gravats, traverses sans tirants... les exemples ne manquent pas. « Le 29 juillet dernier, sur la ligne Creil-Beauvais, un train de fret percute deux arbres tombés sur la voie suite aux orages. Aussitôt une équipe Infra est envoyée sur les lieux (...) et découvre qu'il manque des tirefonds et des boulons, alors que d'autres sont desserrés. Des matériaux jonchent les abords (bout de rail, sac d'attaches, gazon), des attaches sont trouvées desserrées dans une courbe! Une entreprise privée a été missionnée pour effectuer des travaux de soudure, aucune visite n'a été effectuée à l'issue des travaux, il s'agit d'une méthode pudiquement appelée clés en main », a révélé cet élu FO cheminots. Et dans un secteur de pointe comme le ferroviaire, l'incident peut vite tourner au drame. Il y a bien urgence, pour la SNCF, comme le réclament les syndicats, à changer de priorité. Car finalement, interrompt Gilbert Garrel, « quand on parle de ces fameux coûts du travail, quel est le prix d'une vie ? »

Marion D'Allard

# « Un réseau ferroviaire qui a trente ans de retard en termes d'entretien »...

Secrétaire général de la CGT cheminots, Gilbert Garrel revient sur l'obsolescence du réseau national sur fond de libéralisation à marche forcée du secteur.

**ENTRETIEN**

**Quel est aujourd'hui l'état du réseau ferroviaire national ?**  
Gilbert Garrel. L'état du

réseau est celui qui a été identifié par l'École polytechnique de Lausanne en 2005, à savoir un réseau qui a trente ans de retard en termes d'entretien. Cela ne signifie pas que la sécurité n'est pas garantie, mais le réseau est complètement obsolète, abandonné depuis les années 1980. Cela se traduit par plus de 3 000 kilomètres de lignes aujourd'hui soumises à des ralentissements de vitesse pour des raisons de sécurité, et par des lignes classiques, notamment de trains régionaux, où les usagers ont un fort sentiment d'inconfort. Le réseau est aux dernières limites de son usure. Les cheminots le maintiennent en état comme ils peuvent, mais il n'est pas possible d'identifier par tous les acteurs y compris le gouvernement, une rénovation profonde.

Pierre Pytkowicz



réseau est celui qui a été identifié par l'École polytechnique de Lausanne en 2005, à savoir un réseau qui a trente ans de retard en termes d'entretien. Cela ne signifie pas que la sécurité n'est pas garantie, mais le réseau est complètement obsolète, abandonné depuis les années 1980. Cela se traduit par plus de 3 000 kilomètres de lignes aujourd'hui soumises à des ralentissements de vitesse pour des raisons de sécurité, et par des lignes classiques, notamment de trains régionaux, où les usagers ont un fort sentiment d'inconfort. Le réseau est aux dernières limites de son usure. Les cheminots le maintiennent en état comme ils peuvent, mais il n'est pas possible d'identifier par tous les acteurs y compris le gouvernement, une rénovation profonde.

**Comment en est-on arrivé là ?**  
Gilbert Garrel. Dans les années 1980, ont été créées les lignes à grande vitesse (LGV), et ce, sans aucun financement de l'État. Les travaux ont été réalisés exclusivement par des emprunts contractés par la seule SNCF. Et lorsqu'on arrive à une limite d'emprunt, comme c'est le cas aujourd'hui, on se rend compte que le choix de développer les LGV s'est traduit par un abandon du réseau classique en termes de renouvellement et d'entretien.

**La SNCF et RFF, dans une logique de réduction des coûts, font de plus en plus appel à des entreprises privées. Quelles en sont les conséquences ?**

Gilbert Garrel. La SNCF et RFF se retrouvent aujourd'hui confrontés à des contradictions flagrantes. D'un côté, la nécessité de rénover un réseau obsolète, ce qui signifie investir dans ce réseau et, de l'autre côté, une volonté permanente de réduction des coûts. Donc la SNCF cherche à faire de plus en plus de travaux avec de moins en moins de moyens. Concrètement, la politique est de faire appel à des entreprises sous-traitantes, de faire travailler les agents aux limites de leur productivité, d'externaliser certaines charges, d'utiliser des salariés précaires (CDD, intérim...).

faire la SNCF et RFF sont des économistes d'apparence. En effet, en utilisant ces moyens-là pour réduire les coûts de production, le travail est forcément de moindre qualité et oblige bien souvent les cheminots à repasser derrière les travaux réalisés par des entreprises privées. Nous sommes là dans un système totalement incohérent, dirigé uniquement par le dogme du refus de travailler avec un nombre suffisant de cheminots qualifiés et formés. L'objectif permanent de la SNCF est de réduire les effectifs de cheminots.

**En parallèle, l'Europe prône une libéralisation du secteur et le**

## Les salariés d'Euro Cargo Rail se battent depuis près d'une semaine pour leurs conditions de travail.

Le conflit entre dans son septième jour, et pour l'instant, aucune perspective de sortie. » Nicolas Soumitran, conducteur de trains de marchandises chez Euro Cargo Rail (ECR) est en grève, comme près de 80 % de ses collègues. Une grève illimitée à l'appel de la CGT et de la CFDT pour « améliorer les conditions de vie et de travail des salariés et garantir un respect de la réglementation du travail », détaille la CFDT dans un communiqué.

Filiale de l'entreprise allemande DB Schenker Rail, propriété de la Deutsche Bahn, Euro Cargo Rail opère depuis 2005 sur le réseau français à la faveur de la libéralisation du fret ferroviaire. Rentabilité et productivité en fer de lance, la direction de l'entreprise privée parle sur la dégradation des conditions de travail pour abaisser ses coûts de production.

Aujourd'hui, les salariés dénoncent un dialogue social en interne devenu une « arlésienne », « l'absence de négociation sociale véritable » et un « ras-le-bol général ».

Al'origine du conflit, un nouveau coup porté par la direction d'Euro Cargo Rail aux salaires et aux conditions de travail dans le cadre des négociations annuelles obligatoires (NAO), durant lesquelles la direction a tenté de remettre en cause un accord signé en 2008 avec les syndicats au terme d'un mouvement social.

« La CGT et la CFDT refusent à juste titre de signer ce qui constitue un nouveau recul social: gagner moins en travaillant plus et ne jamais voir la couleur de sa retraite, le tout bâti sur le fameux "modèle allemand" », explique Nicolas Soumitran. « On nous demande d'être de plus en plus disponibles et de moins en moins

payés. La direction compte par exemple sortir de notre temps de travail les temps de trajets pour aller chercher un train, on est devenu les pompiers volant du transport de marchandises et en plus, il faudrait qu'on rogne sur nos temps de repos... », poursuit-il.

Le mouvement de grève, principalement porté par les agents de conduite qui représentent près de la moitié des quelque 1 000 salariés d'Euro Cargo Rail, entre aujourd'hui dans son septième jour. « La direction, droite dans ses bottes, refuse de négocier quoi que soit tant que nous sommes en grève », déplore Nicolas Soumitran. « Mais nous ne bougerons pas et les trains resteront à l'arrêt », prévient-il.

Pour l'heure, la grève perdure et s'amplifie, hier le centre opérationnel d'ECR à Paris comptait 90 % de grévistes parmi son personnel.

M. D'A.