



TRAVAILLER EN TOUTE SÉCURITÉ ???

Après l'accident mortel d'un salarié d'une entreprise privée en gare de Paris Austerlitz, un agent du SEG de l'INFRAPOLE Lorraine est décédé au cours d'une intervention d'astreinte.

Si les résultats des enquêtes ne doivent subir aucun frein, pour la Fédération, la gravité des accidents et incidents dans les chantiers de l'Infrastructure est en lien direct avec l'organisation de la production. Les actions de la CGT et les exigences portées par les cheminots ne peuvent continuer d'être banalisées par la Direction !

Malgré les multiples interventions de la Fédération CGT au cours de CPC, CFHSCT, audiences et DCI, rien n'a été fait ni même engagé pour éviter les situations intolérables dénoncées par les militants dans les établissements !

Alors que les facteurs de risques ont été surmultipliés par une industrialisation de l'entretien du réseau, en maintenance comme en travaux, la Direction continue de s'enfermer dans son schéma dangereux de privatisation des interventions pour traiter le ferroviaire comme un chantier géant de BTP.

Ce prisme de rentabilité est l'essence même d'une réforme du ferroviaire qui n'a comme seul objectif celui de la mise en concurrence de tous les pans de l'entreprise publique SNCF.

Si rien ne change, tous les éléments sont réunis pour que l'état de crise d'aujourd'hui s'installe durablement dans le ferroviaire : en gérant la maison SNCF comme une vulgaire construction, chaque étage dépend de l'avancement du précédent.

Alors que le système intégré permet de coordonner toutes les activités en maîtrisant totalement la sécurité, aujourd'hui les constats sur la production, l'état du réseau, l'accidentologie du ferroviaire et en particulier à l'Infrastructure, démontrent que les réorganisations n'ont cessé de casser les savoir-faire des cheminots et leur santé.

La Direction de l'Infrastructure n'a eu de cesse de restructurer les parcours et l'organisation de la maintenance, augmentant par cela le nombre de km de lignes et la perte des moyens pour entretenir l'ensemble des installations au même niveau.

En recherchant inlassablement des gains de productivité, les cheminots sont appelés à intervenir en situation perturbée sur des zones devenues dangereuses par manque de connaissance et de repères de leur constitution. En effet, par la multiplication des installations, ce sont autant de techniques différentes que des agents approchent parfois qu'une fois tous les 2, 3 ans et plus, ou lors d'un dérangement, sans qu'entre temps une formation permettant la « remise à niveau » nécessaire n'ait été réalisée.

Le stress vécu par les agents devant appliquer les mesures techniques et rechercher les causes possibles des dérangements, est surmultiplié en cas d'intervention « d'agent travaillant seul » puisque responsables de leur propre sécurité en matière de risques ferroviaires. Le risque routier ajoute aux sorties d'astreinte une dangerosité supplémentaire.

Malgré les nombreux accidents en situation de travail isolé, la Direction persiste à maintenir des effectifs en dessous des besoins élémentaires de sécurité ferroviaire.

C'est pourquoi, la CGT s'oppose aux expérimentations actuellement en cours pour la mise en œuvre de boîtiers dits de « détection homme mort ».

La vie des cheminots ne peut être suspendue à un GPS !

Ce système permet de détecter l'absence de mouvement d'un cheminot mais en aucun cas ne peut servir de mesure de prévention. Les seules mesures que revendique la CGT et qui permettent d'éviter le risque comme le prévoit le premier des 9 principes généraux de prévention, sont :

- **d'arrêter toute restructuration et remettre des parcours d'intervention à taille humaine ;**
- **de réaliser des formations annuelles permettant une remise à niveau technique des installations constituant le parcours des agents ;**
- **des roulements d'astreinte basés sur la sécurité du personnel ;**
- **l'interdiction du travail « agent seul ».**

Ce n'est pas l'appel à la sous-traitance prônée par le Directeur de Réseau qui permettra de résoudre les problèmes d'entretien du réseau et de réduire les risques des situations perturbées.

A l'image des incidents très médiatisés d'Aulnay-sous-Bois ou le blocage total de la gare de Paris Nord, le manque de moyens techniques et humains démontre que l'urgence est quotidienne. Pour la CGT, la politique d'entreprise doit prendre une tout autre orientation, vers la voie du service public. Les mesures telles que PRISME, mis en œuvre après les catastrophes ferroviaires ne sont que de la « poudre aux yeux ». La politique d'entreprise et son cortège de restructurations, suppressions, gains de productivité, réductions d'effectifs, recours à la sous-traitance maintes fois dénoncé par la CGT, est la seule responsable de la dégradation des conditions de vie et de travail des cheminots, y compris à l'Ingénierie ! La Direction, qui en 2016 a supprimé volontairement l'instance nationale de débats sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des cheminots de l'infra, la CFHSCT, en est la seule responsable.

La CGT ne laissera pas continuer une telle hécatombe et demande à tous les cheminots d'intervenir pour que plus aucun agent ne perde sa vie en la gagnant, et exige :

- **L'arrêt immédiat du travail « agent seul » ;**
- **Une Table Ronde Sécurité ;**
- **Une Table Ronde Emploi ;**
- **Le maintien de la CFHSCT Equipement ;**
- **L'arrêt de la sous-traitance ;**
- **L'arrêt du recours aux contrats précaires ;**
- **L'arrêt du cumul de missions de sécurité ;**
- **L'embauche immédiate des intérimaires et des CDD ;**
- **Le comblement des postes vacants ;**
- **Le renforcement du système de formation ;**
- **La prise en compte des savoir-faire et la technicité des cheminots pour mettre en œuvre une véritable politique de maintenance basée sur des parcours d'entretien dans des établissements à taille humaine.**

