



# DANGER !

**Les règles de maintenance, leur application, les moyens humains et matériels doivent être revus partout à la hausse. La mission de service public que nos dirigeants, avec l'appui du gouvernement, galvaudent ne peut, pour l'intérêt général, continuer à suivre cette pente dangereuse. C'est par l'intervention des cheminots, partout, que seront portées leurs légitimes revendications.**

Le 04 août 2017, en catimini, la Direction de M et T a commis, un nouveau texte « la MT 40014 », portant sur les « marges de manœuvre » applicable à la maintenance de la voie et appareil de voie.

Sous la responsabilité des DET, certaines opérations et pas des moindres, tels que les relevés de côtes, les reprises de gauche, etc... pourront être reportées. L'allongement des délais d'interventions pourront aller de + 30 jours à + 6 mois pour les familles A par exemple.

A demi-mot, sous couvert « des difficultés de respect de délais que peuvent rencontrer les mainteneurs sur certaines opérations de maintenance moins sensibles », une notion de « marge de manœuvre » est introduite qui permettra d'aller au-delà des règles prescrites.

A quel jeu jouent nos dirigeants ?

Cette note ne fait en fait que valider ce qui se passe actuellement sur le terrain. Dans de nombreux endroits, ces côtes ne sont plus relevées du fait du manque de personnel. La direction entend rejeter sur les DET, une responsabilité importante.

Le 12 juillet 2013, le terrible accident de Brétigny coûtait la vie à 7 personnes, qui n'ont fait que prendre un train. Si l'enquête est toujours en cours, le rapport du BEATT (le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents du Transport Terrestre) lui est bien à prendre en compte.

Il démontre l'intérêt des tournées et pointe leurs complexités, tant au niveau des items à contrôler que des contraintes qu'engendre la densité des circulations, qui interrompt la tournée. A ces constats s'ajoute qu'un agent seul, doit assurer sa propre protection, ne favorisant ainsi pas, un « confort » de contrôle.

Pour la CGT, le risque calculé n'est qu'une valeur du libéralisme, masquant les manques de moyens humains. Les règles de maintenance n'ont pas été établies au hasard. Les circulations, les installations seront mises à mal rapidement, si cette courbe n'est pas inversée. C'est par des contrôles réguliers, des interventions rapides que le réseau ferré continuera à être sûr et performant.

Le 19 octobre dernier, s'est tenu un Comité d'Administration Réseau. Si les annonces en termes d'investissements et d'emplois transmises dans les documents préparatoires n'étaient déjà pas à la hauteur, les documents remis sur table devaient être encore plus durs pour les cheminots et les usagers du service public. En effet, de + 131 en 2018, nous passons à 0 et les investissements seront amputés de 45 millions d'euros.



Pour la CGT, les annonces faites lors du CA ne correspondent pas aux enjeux du moment. Comment fermer les yeux sur une politique qui est connue, tout comme les risques mais qui sont mis sous le tapis, en espérant que rien ne se produise. En fermant les yeux on finit souvent dans le mur !

Que deviennent alors les annonces sur la création d'une plateforme « face à l'avenir », qui visait à recruter 2 800 personnes en 2018, annoncée en grande pompe par SNCF Réseau le 25 septembre dernier.

Alors que deviennent les recrutements sur les dix métiers de cette campagne : tels que les aiguilleurs du rail, des techniciens de la voie, des agents d'essais, des techniciens de signalisation mécanique, des techniciens de signalisation électrique, des régulateurs de sous-station, des techniciens caténaires, qui manquent cruellement ?

Nombre de projets sont d'ores et déjà annoncés pour 2018 sur l'ensemble du territoire. A Douai, ce sont les caténaristes qui dénoncent les manques d'effectifs et l'impact sur les roulements d'astreinte, leur qualité de vie au travail et leurs missions de service public.

Sur Clermont Ferrand, c'est l'équipe MRT qui est menacée d'être supprimée laissant ainsi 11 cheminots sur le tas. Pour la direction de cet établissement, cette équipe n'est pas « rentable » ne remplaçant pas assez de traverses par an. Un comble alors que ce sont ces mêmes directions qui portent toujours plus de sous-traitance. Une telle annonce priverait cet établissement d'une autonomie de réduction au profit d'intérêt privé. Les répercussions se feront également sur le CMI de la région qui perdra de fait l'entretien des machines, impactant des heures dédiées qui fragiliseront les emplois de ce site.

Sur Toulouse, c'est le cumul des fonctions que la direction tente de mettre en œuvre. Alors que nombre d'agents nous font remonter leurs difficultés à correctement mettre en œuvre les règles élémentaires de sécurité, cette direction entend, par le cumul des missions accroître la production.

Si les faits ne manquent pas, force est de constater que la CGT, est en première ligne aux côtés des cheminots. Sur ces 3 exemples, autour de différentes formes d'actions (pétitions, droits d'alerte, interpellations de direction, rassemblements, envahissements...), les cheminots ne comptent pas en rester là !

Comme ce sera le cas sur la Bretagne, où là aussi à l'appel de la CGT, les cheminots feront valoir leur droit à la grève du 30 octobre au 02 novembre 2017 afin de revendiquer de l'emploi, le maintien des compétences, les déroulements de carrière.

Dans cette période qui lie les ordonnances du gouvernement qui attaque de front le code du travail et les menaces qui pèsent sur l'intégrité de nos missions, l'avenir de nos métiers, doit amener les cheminots à s'inscrire massivement dans toutes les actions à venir, tant locales que nationales avec d'ores et déjà l'annonce de l'action interprofessionnelle du 16 novembre prochain.

**LA CGT APPELLE LES CHEMINOTS À RESTER VIGILANTS ET REFUSER  
TOUTES LES MESURES QUI POURRAIENT REMETTRE EN CAUSE  
LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE !**