



# LA MAINTENANCE ET LA SÉCURITÉ NE SE JOUENT PAS AUX DÉS !

**Un rapport commis par l'EPSF\*, dont nous ne sommes pas destinataires, est évoqué dans les médias depuis mardi soir.**

**Le sujet est d'importance. Il ne doit pas être traité à « l'emporte-pièce », de façon polémique, sans aborder le fond.**

**Les faits sont têtus. La responsabilité de l'Etat et de la direction SNCF est majeure.**

**\* EPSF : Établissement Public de Sécurité Ferroviaire**

Pour rappel, l'EPSF est l'institution qui a validé la déréglementation ferroviaire depuis des années.

Le système ferroviaire est face à des choix exercés par les gouvernements successifs et la direction SNCF qui visent à la recherche effrénée de baisse des coûts et à la casse de l'outil public qu'est la SNCF.

**La CGT réaffirme que la sécurité ferroviaire passe avant toute autre considération.** Les référentiels, les textes réglementaires en vigueur, le Statut des cheminots sont autant de garde-fous qui imposent des règles, des contraintes incontournables, des devoirs qui ne peuvent cohabiter avec la logique de réduction des coûts à tout prix.

Les circulations ferroviaires en France restent globalement fiables et sûres grâce à l'investissement des cheminots de la SNCF qui font correctement leur travail dès lors qu'on leur en donne les moyens structurels, organisationnels, fonctionnels et financiers.

Les réformes en cascade (notamment 2014 et 2018), le recours massif à la sous-traitance, à l'externalisation, la casse des effectifs cheminots, le recours à l'emploi précaire, la stratégie du « tout business », sont les ingrédients de la mauvaise recette qu'ils continuent de nous servir.

## LA VÉRITÉ DES PRIX :

- La réforme de 2014 prévoyait le recrutement de 500 agents par an jusqu'en 2020, pour faire face au défi de la régénération des voies. Cet objectif n'a jamais été réalisé. Pire, en 2018 nous enregistrons -285 agents pour l'entretien ;
- Depuis 2014, la sous-traitance a augmenté de 35% à la SNCF ;
- En 5 ans, ce sont plus de 10 000 emplois de cheminots SNCF équivalent temps plein, qui ont été confiés à la sous-traitance ;
- La direction SNCF reconnaît que le recours à la sous-traitance représente un surcoût de 10 à 15% ;
- Le dernier contrat de performance Etat/SNCF Réseau prévoyait, notamment, la régénération de 1 000 km de voies. Pour exemple, seulement 800 km ont été réalisés en 2018 ;
- Dans le cadre de la réforme dite du « pacte ferroviaire » de 2018, le Gouvernement a fait le choix de concentrer les moyens sur les métropoles et d'abandonner les lignes régionales et de proximité.

CONTACT  
SERVICE PRESSE  
COMMUNICATION  
Cédric ROBERT  
Tél : 01 55 82 84 32  
com@cheminotcgt.fr

Pour l'heure, une question se pose : quelle stratégie sert ce rapport fantôme de l'EPSF ?

A-t-il vocation à accélérer la casse de l'outil public SNCF, à justifier la réforme de 2018, à entériner l'éclatement de l'entreprise, l'ouverture à la concurrence et la fin du statut des cheminots ?

Au contraire, celui-ci aura-t-il pour effet de stopper la dérive ultra libérale qui vise à en finir avec les services publics en général et avec la SNCF en particulier ?

**La Fédération CGT des cheminots réaffirme que la loi dite du « pacte ferroviaire », au-delà de son impréparation, ne répondra pas aux exigences d'un service public de qualité puisque la séparation de la SNCF en plusieurs sociétés anonymes va exacerber la stratégie du Gouvernement et de la direction SNCF.**

**Constante dans ses revendications depuis des années, la CGT exige que des moyens humains, matériels et financiers soient attribués au service public SNCF de transport de voyageurs et de marchandises afin de maintenir un haut niveau de sécurité sur les infrastructures ferroviaires.**

