



C O M M U N I Q U E D E P R E S S E

La catastrophe de Brétigny

Le CHSCT (*comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail*) de Juvisy/Brétigny s'est réuni le 12 novembre 2014 pour rendre son avis sur le rapport d'expertise commandé par l'instance en juillet 2013 sur les causes de la catastrophe de Brétigny de juillet 2013 et ayant été remis au CHSCT du mois de novembre 2014. A l'unanimité les membres présents du CHSCT ont adopté une résolution du CHSCT reprenant dans son intégralité les recommandations contenues dans ce rapport.

Un constat accablant pour la direction de l'entreprise SNCF :

Baisse drastique des effectifs à l'entretien du réseau depuis 2000, puisque les effectifs de la branche Infra ont diminué de plus de 6 000 agents, soit une réduction moyenne de 1,5% par an qui se traduit sur l'établissement de 150 à 43 agents entre 1985 et 2013 sur le secteur Brétigny Etampes ; il en est de même pour le seul secteur de Brétigny qui a vu fondre ses effectifs de 48 à 22.

Au niveau national c'est une baisse plus accentuée à la voie 20% en moins sur 10 ans

Une maintenance des voies plus suivie correctement, puisque la mission des agents de la voie s'est décentrée vers une maintenance dans l'urgence au fur et à mesure de la dégradation de l'état du réseau.

Cette dégradation avait pourtant mise en avant en 2005 par le rapport Rivier, mais la SNCF ne l'a pas suivi !

Une dégradation accélérée du réseau ferré dans la mesure où le renouvellement des voies est passé de 1000 km de voie par an jusqu'à 2005 à 500 km par an depuis cette date. C'est l'inverse de ce que prévoyait l'audit de l'école polytechnique de Lausanne !

Une organisation du travail détériorée par une réduction des effectifs consécutivement liée à une augmentation drastique des circulations. Cette politique du chiffre de la direction Nationale de la SNCF est directement mise en cause dans ce rapport !

La catastrophe de Brétigny

Résultat d'une politique nationale de maintenance.

Le rapport d'expertise pointe et précise que les causes de la catastrophe de Brétigny ne sont pas une exception, ni du point de vue de l'organisation du travail et de ses contraintes, ni du point de vue du quotidien des situations de travail à la Voie, ni même du point de vue de l'appréhension des agents quant à la survenue prochaine d'un accident. Cet accident a créé un traumatisme dans l'esprit des cheminot-es de tous les services de la SNCF, laissant planer une appréhension forte quant au risque de la survenue d'une nouvelle catastrophe comme cela a pu se produire un an après Brétigny en juillet 2014 à Denguin en Pyrénées Atlantique

La direction SNCF essaye de dégager en touche par les chiffres donnés dans l'expertise jugée « très parcellaire » alors que ce sont ceux qu'elle a elle-même fournis aux experts !

La fédération SUD-Rail rappelle qu'il faut tirer les bonnes conclusions de ce drame, ce ne sont pas les cheminot-es qui travaillent quotidiennement dans des conditions de plus en plus difficiles qui doivent être pointés du doigt, mais bien les directions de la SNCF et de RFF, qui à leur plus haut niveau ont la responsabilité de leurs politiques qui ont conduit à cette catastrophe ! C'est désormais à la justice, au tribunal d'Evry, de demander des comptes aux dirigeants de la SNCF et de RFF afin qu'ils assument la pleine responsabilité de leurs politiques mortifères de casse sociale. Il faut redonner les moyens au service public ferroviaire et stopper la politique d'éclatement du système ferroviaire au risque de voir dans les années à venir une surenchère concurrentielle se faisant sur le dos de la sécurité des cheminot-es et des usagers.

Poursuivre cette politique aura des conséquences graves sur la sécurité des circulations.