



Fédération des syndicats de travailleurs du rail  
**Solidaires, Unitaires et Démocratiques**



Communiqué de presse

## **Les trains au ralenti par défaut d'entretien des voies !**

Le 16 juin 2004, le président de la SNCF a annoncé que 500 Km supplémentaires de voie subiront des ralentissements de vitesse pour défaut d'entretien.

Depuis plusieurs années, la fédération SUD-rail demande une augmentation substantielle des crédits d'entretien afin de maintenir un niveau de qualité des infrastructures suffisant pour pouvoir transporter les voyageurs en sécurité.

La SNCF négocie chaque année avec Réseau Ferré de France, propriétaire des infrastructures ferroviaires, une convention de gestion de ces infrastructures. RFF, comme la SNCF, cherche par tous les moyens à diminuer les coûts, sur le dos des emplois et des matières. Cela rend impossible un entretien correct des infrastructures, notamment des voies ferrées.

Dès lors, en 2003, 300 Km de voies ont des ralentissements. En 2004, il y a 500 Km supplémentaires. Cela va continuer et s'amplifier dans les années à venir. Pourtant, la création de RFF a été présentée par la direction de la SNCF et le gouvernement comme un gage d'amélioration de la qualité du service.

La fédération SUD-rail tient à rappeler son opposition de toujours à la création de RFF. C'est une structure vide chargée des trois quarts de la dette ferroviaire, qui parasite tout développement du service public du rail.

Phénomène aggravant: la mise en œuvre de la régionalisation. La gestion des TER étant transférée aux régions, chacune d'elles souhaite développer le rail mais le moins cher possible. Il est toujours facile de réclamer des trains supplémentaires. Mais, plus une voie est chargée plus elle nécessite d'entretien. Or, ni RFF, ni l'Etat, ni les régions, ni la SNCF, ne veulent répondre à cette exigence de sécurité.

La fédération SUD-rail s'est clairement prononcée contre cette régionalisation qui prépare l'éclatement de la SNCF en plusieurs réseaux autonomes et qui développe les inégalités entre régions riches et régions pauvres. Et que dire des régions où les infrastructures ferroviaires sont coûteuses en entretien (montagne, tunnels, viaducs, ...)?

Conséquence immédiate pour les usagers: afin qu'ils voyagent en sécurité, la SNCF doit diminuer la vitesse normale de leur transport. C'est un grave recul et une première dans l'histoire du rail.

Saint Denis, le 17 juin 2004