

LIAISON NATIONALE EQUIPEMENT*Info CPC-VA du 11 juin 2009*

Avenir de l'INFRA ?

La direction refuse le dialogue !

Après le FRET, c'est au tour de l'INFRA de voir son organisation structurelle totalement chamboulée. La direction dans son obstination à enchaîner les projets les uns derrière les autres en oublie l'essentiel : **l'humain !**

Il suffit de constater dans quel marasme se trouve FRET et les menaces qui pèsent encore et toujours sur son avenir au sein de l'EPIC SNCF pour nous faire craindre le pire quant au devenir de l'INFRA.

La Fédération SUD Rail ne peut s'empêcher de faire des comparaisons entre la mise en place des Territoires de Production Infra et les restructurations subies par FRET. Les similitudes sont très nombreuses et les arguments avancés par la direction pour justifier tout ces projets sont toujours les mêmes :

Productivité, Concurrence, Rentabilité !

A SUD Rail nous pensons que ce n'est pas en maltraitant les hommes en leur imposant des choix qu'ils ne partagent pas comme voudrait le faire l'entreprise qu'elle obtiendra le meilleur d'eux mêmes !

Sans les cheminots les belles ambitions ne valent rien et nous pensons que le paramètre «facteur humain» est trop souvent oublié dans les dossiers de l'entreprise.

Par essence la maintenance du réseau ferré est une activité qui coûte parce qu'elle nécessite des moyens humains et matériels, des compétences et de la technicité dont seuls les cheminots sont détenteurs puisque c'est leur métier. Quand ces paramètres seront pris en compte dans les calculs de la direction ?

Les cheminots et leurs savoir-faire sont la première richesse de l'entreprise il ne faut pas l'oublier !



La fédération SUD-Rail exige le gel immédiat de la mise en œuvre du NS9 !



A 3 semaines de la mise en œuvre officielle de cette nouvelle réglementation la direction n'est toujours pas capable de nous donner des garanties sur l'aspect GAMÉ (Globalement Au Moins Équivalent) du projet et sur la signature du décret validant l'application des nouveaux textes.

La direction reconnaît qu'elle n'a pas recueilli l'adhésion des Personnels comme le préconisait l'organisme de validation des textes réglementaires, l'EPSF.

Pire elle renie sa parole sur l'objectif initialement affiché qui était l'amélioration de la réglementation Sécurité.

Elle refuse d'écouter les OS quand celles-ci évoquent le simulacre de formations et les évaluations bidon faites aux agents de terrain.

Tout ceci risque d'aboutir à une situation fortement accidentogène.

Pour ce qui est de la Fédération SUD-Rail nous allons rappeler aux agents quels sont les risques qu'ils encourent au niveau pénal en étant impliqués dans un accident de personne.

Nous leurs rappellerons aussi qu'ils doivent user du droit de retrait s'ils ne se sentaient pas pleinement en capacité de maîtriser cette nouvelle réglementation élaborée à la va-vite.

Nous appelons tous et toutes les représentant-e-s au CHSCT à faire usage du droit d'alerte s'ils l'estiment utile au maintien de la sécurité des cheminots, ainsi que la nécessité dans cette hypothèse de réunir cette instance en présence de l'Inspecteur du Travail.

M O B I L I T E I M P O S E E

Pour la direction de l'entreprise l'orientation donnée à l'INFRA est très claire : les cheminots devront être extrêmement mobiles pour répondre aux nouvelles contraintes de production. Cette mobilité sera imposée progressivement aux agents de l'INFRA.

Dans un premier temps pour faire passer la pilule la direction fait appel au volontariat. Ceci a rapidement des limites. Confrontée au refus d'un nombre important d'agents la direction essaye de contraindre les réfractaires à grand renfort de demandes d'explication et de menaces de sanctions.

C'est ce qui se passe actuellement sur la région de Lyon où la Direction colle des demandes d'explications écrites (7P1) aux agents qui refusent de partir en déplacement.

Pour SUD Rail la mobilité ne doit se faire que sur la base du volontariat et dans le respect des individus et de la réglementation.

Nous sommes intervenus en CPC-VA pour faire cesser ce chantage.

INFRA Maintenance & Travaux

Création de trois «Territoires de Production»

Le projet INFRA 2010 n'a été construit que sur des gains de productivité. Aujourd'hui, les effets néfastes de toutes ces réorganisations sont ressentis par tous les cheminots et se traduisent par :

- * Des chantiers SPRC annulés (fautes d'effectifs)
- * Une accentuation des quasi-accidents et accidents
- * Une accentuation des risques d'accidents routiers puisque la taille des parcours a été largement agrandie
- * Une aggravation des risques psycho-sociaux (stress, souffrance au travail, anxiété) dans la mesure où l'ensemble des cheminots de l'INFRA (hommes et femmes) ont des conditions de vie dégradée, dégradation liée notamment à une mobilité géographique ou fonctionnelle imposée.
- * Un choix arbitraire de prendre le matériel et les véhicules neufs dans les brigades territoriales pour doter les ALOG ou ELOG, ne laissant que du matériel et des véhicules usés et dangereux pour travailler dans les équipes territoriales.
- * Un déracinement des familles des agents de l'INFRA dans la mesure où les travaux se font de plus en plus loin et le plus souvent sur des nuits et des week-ends.



Le projet INFRA Maintenance Travaux c'est :

- La suppression des 23 directions régionales Infra
- La construction de 3 Territoires de Production INFRA : Nord-Est, Sud-Est et Atlantique, selon leur logique d'axes
- La disparition des DDI
- Le rattachement des Personnels des DRI soit en établissement soit dans les directions de production
- Une possibilité de mobilité accrue sur les Territoires.

La création des trois territoires ne peut se faire que :

- ⌘ **Par le respect des conditions de vie et de travail des cheminots et cheminotes**
- ⌘ **Avec des effectifs suffisants (exécution, maîtrise et cadre) dans tous les établissements**
- ⌘ **Avec des moyens matériels suffisants et adaptés**
- ⌘ **Avec des organisations du travail prenant en compte toutes les difficultés des chantiers, des UP, des bureaux administratifs et comptables de l'Équipement.**
- ⌘ **Par une réelle concertation de tous les cheminots-es de l'Équipement.**

Effectifs de l'Infra

Depuis 10 ans les effectifs à l'INFRA ont été affaiblis par la direction de l'entreprise par la perte de 5300 agents auxquels s'ajoutent les 920 suppressions de postes prévues pour l'année 2009.

La situation risque de devenir catastrophique dans la fonction Equipement si rien n'est fait dans les 5 ans à venir. Les cheminots vont devoir faire face à une véritable hémorragie due aux nombreux départs en retraite prévisibles des agents ayant atteint 55 ans.

► Les agents caténaire sont 2056, ils risquent de perdre 523 agents dans les 5 ans toutes qualifications confondues. Plus d'un quart de l'effectif global risque de disparaître.

► Les agents des brigades voie sont 9870, ils risquent de perdre 2868 agents toutes qualifications confondues. Près d'un tiers de l'effectif global risque de disparaître.

► Les agents du SET sont 771, ils risquent de perdre 219 agents toutes qualifications confondues. Presque un tiers de l'effectif global risque de disparaître.

► Les agents du SEG sont 3118, ils risquent de perdre 1035 agents toutes qualifications confondues.

SUD Rail dénonce cette situation sans précédent. Elle risque de mettre en péril la sécurité, l'avenir de nos métiers et notre capacité à entretenir le réseau dans un avenir très proche.

Il y a urgence à réagir pour éviter la catastrophe. Sachant qu'il faut plusieurs années pour former convenablement les agents.

ABE – ASTI

La Direction recule ... pour l'instant !

Sur le projet d'un Etablissement unique Télécom et Informatique (ESTI) en Ile de France, la direction a reporté le projet pour ne pas mettre en péril la taille critique de certains établissements en Ile de France. SUD-Rail sera de nouveau (et enfin) reçu le 30 juin par la direction suite à la Demande de Concertation Immédiate (DCI) lancée en début d'année (!?)

Le projet de rattachement des ABE à la nouvelle Activité « Gares et Connexions » est remis dans les cartons jusqu'à fin 2010 dans l'attente de négociations de l'INFRA avec les autres Activités pour garder notamment la gestion de la partie Energie qui concerne les installations de l'Infrastructure.

La Direction INFRA reconnaît être tributaire de RFF pour l'allocation des sillons et donc des plages travaux. De cette affirmation on peut déduire que c'est donc la création de RFF qui nous impose aujourd'hui les SPRC. C'est de là que vient la suppression des blancs travaux de jours. Ce fait est potentialisé par la mise en place du cadencement.

La Fédération SUD-Rail rappelle qu'elle était, lors de la création de RFF, la seule Organisation Syndicale à s'opposer à cette « désintégration » de notre Entreprise.

S

P

R

C

Face à tous ces bouleversements majeurs, face au refus de concertation de la direction la fédération SUD Rail a quitté la séance avec l'ensemble des Organisations Syndicales.

Concernant le NS9, un courrier unitaire sera adressé à Mr Borloo, ainsi qu'à l'EPSF, à RFF et au Président de la CPC-VA, Mr OUIIN.

Une réunion interfédérale élaborera les revendications d'une DCI nationale unitaire dans les prochains jours.