

La direction veut brader les conditions de vie et de travail de l'INFRA Equipement !

Le 16 juin 2009, avait lieu la restitution des « pseudos » Groupes de Travail dans le cadre de la Concertation Spécifique de Projet (CSP Evolution de l'INFRA Maintenance & Travaux)

Les organisations syndicales ont assisté au démantèlement, au pas de charge, d'un pan entier de l'entreprise ! Mais malheureusement il s'agit aussi de continuer à brader les conditions de vie et de travail des cheminot-e-s pour quelques cacahuètes au nom de la productivité et de la rentabilité.

La direction de l'entreprise entendait donc rappeler le contexte aux organisations syndicales. Cela passait par le plan du réseau 2006 à 2010, les engagements vis à vis de RFF, la modernisation de l'INFRA dans la poursuite de l'Industrialisation de la maintenance, etc, etc... pour aboutir, bien sur, à « une modernisation de nos méthodes de travail et de nos structures ».

En précisant que « **demain les agents seront appelés à travailler sur de grands territoires** ».

Lors du premier échange du 18 mai 2009, la Direction avait sorti de son chapeau des Groupes de Travail dont les 4 thèmes ont été : le fond du projet d'évolution, la mobilité dans les grands établissements, l'hébergement des équipes mobiles, et les parcours professionnels.

En réponse à la direction de l'entreprise et suite au déroulement de ces groupes de travail bâclés, la fédération SUD-Rail a exigé que la réunion ne soit pas conclusive :

- Lors des différents groupes de travail, les représentants de la direction n'étaient porteurs d'aucun mandat leur permettant de faire évoluer les dossiers et n'ont apporté que peu de réponses aux nombreuses questions soulevées par l'ensemble des O.S.
- Il n'apparaît pas dans le document support de la direction, les réponses à toutes les questions des OS, posées lors des groupes de travail sur les nombreuses zones d'ombres que comporte ce dossier.
- De plus le document support de 80 pages a été modifié par rapport au texte initial, sans mettre en évidence les nouveaux apports pour que les OS puissent les étudier.

Pour la fédération SUD-Rail cette démarche doit prendre en compte tous les paramètres qui ont été soulevés lors de la première CSP et lors des groupes de travail. L'évolution de la maintenance ne peut pas être imposée de la sorte par la direction : dans la précipitation et sans tenir compte de l'avis des organisations syndicales, des représentants du personnel et des cheminot-e-s.

La direction de l'entreprise a osé soutenir qu'elle a bien pris connaissance de toutes les remarques des 4 groupes de travail. Elle a en fait mis à profit cette courte pause pour revoir sa copie sur l'arbitrage au sein de l'Infra et les relations entre Exploitation et Infra Maintenance. **Elle va donc créer 12 Délégations Infra Régionales qui correspondront géographiquement aux directions de RFF dans les régions.**

Concernant les ABE, les ASTI et les EIV

Il y a effectivement une étude en cours sur le rattachement à Gares&Connexions des ABE. Et sur notre insistance à demander « qui était le pilote dans l'avion ? » : l'INFRA ou Gares&Connexions (?), la direction a reconnu que le dossier était « complexe ».

Cela n'empêche pas en effet Gare&Connexions de préparer le dépeçage des ABE. Les O.S ont rappelé que lors de la première CSP, il avait été précisé que les ABE devaient rester au sein de l'Infra comme les ASTI.

La direction de l'entreprise a refusé de reconnaître les propos qu'elle a tenus auparavant. Elle s'est contentée d'un : « *l'INFRA ne peut se passer des agents de l'Énergie, les ASTI restent dans l'état et un groupe de travail sera créé sur les EIV sur les perspectives industrielles* » et leur rattachement à Infrarail ;

Pour la fédération SUD-Rail, les ABE, les ASTI et les EIV doivent rester au sein de L'INFRA.

Concernant les conditions d'hébergement ou de déplacements dans les établissements

La direction cherche à imposer aux cheminot-e-s les conséquences du bouleversement que représente la massification de la maintenance avec les nouvelles méthodes de travail SPRC. Avec INFRA 2010, elle crée des EVEN gigantesques qu'elle vide petit à petit en transférant les effectifs vers les ELOG. La direction sait que ces transformations vont avoir un très fort impact sur la vie et les conditions de travail des cheminots. Et elle prétend que le Groupe de Travail Mobilité a été créé afin d'amener des réponses.

Concernant les déplacements, la direction voudrait définir au sein de chaque établissement Infra V une zone géographique pour chaque Unité d'Affectation où « l'entreprise 'voudrait' commander son personnel dans le cadre ordinaire de la réglementation du travail ».

En clair, un agent pourrait prendre son service à n'importe quel endroit dans cette fumeuse « zone géographique ». Pour mieux nous endormir, la Direction veut nous faire croire qu'en dehors de cette zone, la commande fera l'objet d'une « **concertation individuelle** ». Mais d'un autre côté, elle remet en cause ces belles paroles puisqu'elle ajoute « **A défaut d'aboutir, l'agent serait commandé sur une mission dans sa « zone géographique** ».

Pour la fédération SUD-Rail, ce projet en l'état est inacceptable. Alors que l'entreprise nous sert l'éco-mobilité à toutes les sauces, sa décision unilatérale de massifier la maintenance ne doit pas s'accompagner de la condamnation des cheminot-e-s de l'Équipement à la « mobilité forcée », à vivre et travailler loin de chez eux

Les milliers d'emplois qui ont été supprimés ces dix dernières années (5300 agents) et les 920 suppressions de postes prévus pour l'année 2009 n'arrangeront pas les choses.

La direction pense pouvoir gagner sur tous les tableaux avec la mise en place d'INFRA 2010 qui a supprimé de nombreux Etablissements, parcours et locaux de brigades, bureaux administratifs, cabinets médicaux. Or aujourd'hui, ce sont les cheminot-e-s qui vont perdre sur tous les tableaux, puisque les effets indésirables de toutes ces réorganisations imposées ont pour conséquence de nombreux dysfonctionnements dans tous les établissements et se traduisent par des chantiers SPRC mal organisés ou annulés, une accentuation des quasi-accidents/accidents, une augmentation des risques d'accidents routiers et des risques psycho-sociaux.

Concernant la mobilité

Lors du groupe de travail du 12 juin 2009 l'ensemble des O.S a déploré le comportement de la direction de l'Infra qui dans sa droite ligne politique est complètement hermétique aux propositions des organisations syndicales qui vont pourtant dans le sens de la sécurité, des garanties réglementaires du RH0077, et de l'amélioration des conditions de vie et de travail.

Les écrits de la direction concernant la programmation et la commande dans les grands établissements V sont également de la pure provocation puisqu'à aucun moment la direction ne tient compte des propositions faites par les organisations syndicales. La direction devrait d'abord donner l'exemple en respectant la réglementation du travail actuelle et les tableaux de service des cheminot-e-s de l'Équipement

Concernant les dossiers GAME.

Ils doivent tous être équivalents ou supérieurs à ceux d'aujourd'hui en application du code du travail et de l'article L4121-1 et 2 (*L'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs*). En résumé l'entreprise ne nous a jamais présenté un dossier GAME. Elle parle toujours globalement

Concernant les populations Exécution, Maitrise et Cadre des EVEN et des DRI,

La direction veut imposer les transferts des agents des DRI vers les EVEN et les agents des EVEN vers les ELOG au nom de la productivité. A ce titre, SUD-rail dénonce les dispositions du RH910 (Accord Mobilité que SUD-Rail n'a pas signé) qui autorise les affectations d'office : « *A la date prévue du changement d'organisation, si – en dépit des mesures mises en œuvre pour favoriser les mobilités concertées- il reste des agents sans affectation, il est procédé aux affectations d'office des agents du cadre permanent et au licenciement des agents contractuels dans le respect des dispositions statutaires et légales* ».

L'entreprise doit respecter les conditions de vie et les choix des agents des directions régionales et des Etablissements Equipement.

Concernant l'hébergement.

SUD-Rail a rappelé à la direction que des régions passent des commandes de bungalows sans savoir s'il y aura du personnel dedans. Aujourd'hui la plupart des agents refusent ce type d'hébergement. Les régions ont l'obligation de respecter les normes du constructeur qui préconise un hébergement à deux chambres. Nous avons rappelé que la surface des chambres doit être de 9m² minimum.

SUD-Rail rappelle que le déracinement familial et la mise en place d'hébergements Indécents conduiront inévitablement à des situations graves.

« Augmentation des risques psycho-sociaux ayant un impact grave sur la santé et la sécurité »

Concernant la formation des agents de production :

La direction va « refondre » les formations de base, de perfectionnement et d'approfondissement afin de mieux cibler les compétences nécessaires pour tenir les différents postes. Elle prétend s'engager à échanger avec les OS lors de prochains rendez vous sur la refonte de la formation des opérateurs SE et des opérateurs Voie.

SUD-Rail a rappelé qu'il est dangereux de vouloir diminuer la durée et la qualité des formations en supprimant certains modules.

Concernant les agents d'encadrement,

La direction prépare de nouveaux parcours professionnels et va rédiger des « fiches » pour souligner la « richesse des cursus » en intégrant les différents parcours croisés entre Maitrise d'œuvre, Maîtrise d'Ouvrage Mandatée, Ingénierie, Maintenance, ELOG et EVEN. En gros, préparez vos valises

SUD-Rail a rappelé que l'entreprise doit aussi prendre en compte les conditions de vie et de travail des agents d'encadrement.

Concernant Le travail de nuit :

La direction l'avait pourtant claironné et promis lors du lancement des SPRC, **la massification de la maintenance pouvait et devait se faire en journée**. SUD-Rail ne l'avait pas crue et ne s'était pas trompé. La direction ne se gêne pas pour faire tout le contraire aujourd'hui : « *Le travail de nuit est une nécessité* », Elle ose encore nous faire croire qu'elle « *veillera à améliorer la planification et la commande du personnel* ».

Et ce n'est pas tout, la Direction met en avant le travail en 5 nuits consécutives, chaque fois que l'organisation de la production l'impose.

La direction sait que le « cocktail » qu'elle nous concocte (plus de travail de nuits avec 5 nuits consécutives, plus de mobilité géographique) est hautement dangereux car elle « *souhaite* » tout de même **mieux prendre en compte le risque routier**.

Pour nous préparer à « *l'augmentation du travail de nuit* », la direction propose d'appliquer aux nuits de vendredi à samedi l'indemnité supplémentaire pour travail de nuit applicable aux nuits de dimanche à lundi, indemnité reprise à l'IN 3549. Par ailleurs les taux des indemnités spéciales nuit reprises à l'IN 3549 (Taux a passe de 4,49 € à 8 €, Taux b passe de 6,82 € à 10 €) sont réévaluées.

Tout en n'oubliant pas de préciser que ces nouvelles mesures ne se cumulent pas aux usages locaux non prévus par les référentiels actuels.

Pour SUD-Rail les conséquences du travail de nuit sur la santé ne sont pas monnayables.

La direction doit favoriser le travail de jour.

Elle doit respecter le volontariat et mettre les effectifs nécessaires.

Elle doit appliquer l'IN 2424 qui préconise le travail en 4 nuits pour préserver la santé.

Ce n'est pas quelques euros qui préserveront la santé et la vie des agents.

Concernant les suites de la DCI de mai et juin 2009 sur l'ensemble des revendications.

La direction propose (des miettes) pour la notation 2010/2011 en revalorisant 200 postes de B vers C et 20 postes de C vers D.

Elle revalorise certaines habilitations. Pour les nouvelles missions (merci le NS9 !) : reconaisseur, chef de la manœuvre et agent de desserte, dans le cadre des missions d'accompagnement des TTx.

Revalorisation de 3,16 € de l'indemnité d'agent d'accompagnement ainsi que le taux c de l'indemnité de tracteur (pour les CREQ) qui passe de 6,29 € à 9,45€ et le taux c de l'indemnité de tracteur de 9,45€ à 12,61€.

Concernant le Code prime pour les Agents de la filière Equipement

La Direction de l'Infra nous a même proposé la cerise sur le gâteau ... à condition que les cheminot-e-s de l'Equipement soient bien sages et se tiennent tranquilles pendant qu'on casse leurs conditions de travail !!!

« Si la mise en place des territoires est faite au cours du 1^{er} trimestre 2010, par la poursuite de la réalisation des transferts des EVEN vers les ELOG, et par la réalisation complète des opérations de maintenance programmée en 2010 sous SPRC ou en massification. Cela permettra, au 1^{er} janvier 2011, de revaloriser au niveau du code prime 3 et en une seule fois la prime de travail des agents de la filière Equipement. »

Devant ce chantage inacceptable les fédérations CGT, SUD-Rail et CFDT ont finalement décidé de poser une DCI nationale sur ce passage en force.

Les Fédérations Syndicales ont demandé la détente du calendrier, ainsi que le retrait de l'ordre du jour de la réunion extraordinaire du Comité Central d'Entreprise du 07 juillet 2009, du projet « Évolution de la maintenance et des travaux ». De nombreuses zones d'ombre restent aujourd'hui sans réponse et exigent d'être abordées dans le cadre d'un véritable dialogue social. Cette situation crée, à juste titre, une grande inquiétude et un fort mécontentement chez les cheminots de l'équipement, tous collèges confondus.

En résumé demain la Direction veut :

- Une disponibilité accrue des agents sur des territoires de plus en plus grands
- Augmenter le travail de nuit avec 5 nuits par semaines et le travail le week-end
- Muter les cheminots ici où là comme des pions sur un échiquier.
- Modifier l'arrêté d'aptitude IN 1474 par une reprise de la charge de travail des agents de manœuvre qui dépendent de l'IN 1475.

Pour cela elle pense :

- Qu'un bungalow et des allocations remplaceront la vie de famille et de bonnes conditions de travail.
- Qu'une réévaluation de certaines primes, des indemnités d'agent d'accompagnement, de tracteur pour les CREQ compensera le NS9, le travail de nuit et de week-end,
- Qu'un supplément de 200 postes de B vers C, et 20 postes de C vers D suffiront pour qu'on se sente un peu moins seuls loin de chez nous
- Et qu'une revalorisation de la prime de travail fera qu'on accepte de brader nos conditions de travail, nos familles et notre avenir !!!

Face à cette situation SUD-rail mettra tout en œuvre afin que la direction prenne réellement en compte les conditions de vie et de travail, cela passera par des DCI, des grèves, des droits d'alerte, des interventions à l'inspection du travail et au tribunal.

Il n'est pas pensable que la direction de l'entreprise « se paye » ainsi les conditions de vie et de travail de l'ensemble des cheminots de l'INFRA.

SUD-Rail rappelle que l'Évolution de la maintenance et des travaux ne peut passer que :

- **Par le respect des conditions de vie et de travail des cheminot-e-s**
- **Des effectifs suffisants (exécution, maîtrise et cadre) dans tous les établissements pour assurer les chantiers**
- **De moyens matériels suffisants et adaptés**
- **Des organisations du travail prenant en compte toutes les difficultés des chantiers, des UP, des bureaux administratifs et comptables de l'Equipement.**
- **Par une réelle concertation avec les cheminot-e-s de l'Equipement**