

## Agents SEG, la situation s'aggrave encore !

SUD-Rail constate que la dégradation des conditions de vie et de travail des agents SEG se poursuit. Celles-ci se sont fortement aggravées par des contraintes de productivité imposées et des réductions massives d'effectifs. Cette situation a de nombreuses conséquences :

- ✓ Les disparitions des équipes travaux, et RR qui ont souvent été affectées à la maintenance.
- ✓ Des détachements massifs d'agents pour essayer de compenser les carences de recrutement.
- ✓ C'est aussi le transfert de notre charge de travail vers les entreprises privées de plus en plus présentes et qui menace nos conditions de vie, de travail et de sécurité compte tenu du dumping social que cela entraîne.
- ✓ La débauche des cheminots vers les filiales ne s'arrête plus aux cadres. Aujourd'hui certains agents SEG sont sollicités pour quitter la SNCF. Des promesses de gros salaires sont faites pour appâter les cheminots.

**SUD-Rail exige la ré-internalisation de la maintenance et le maintien du personnel SEG au statut dans l'entreprise.**

En 1997, en même temps que la création de RFF, la direction a mis en place l'optimisation de la maintenance. L'élargissement des pas de maintenance a eu un impact direct sur l'effectif SEG avec des suppressions de postes et des regroupements de parcours d'astreinte. Le clou fut ensuite enfoncé avec la fusion des établissements puis des UO. La création des Infracôle, Infraclog, a entraîné des regroupements de secteurs d'astreinte. La fusion des nombreux parcours de maintenance ont encore un peu plus dégradé les conditions de vie et de travail des agents du SEG. La situation des effectifs du SEG est devenue critique : la pyramide des âges montre clairement que l'effectif disponible à la qualification C, n'est pas en mesure de combler les départs en retraite des agents de maîtrise. Si rien n'est fait, la production risque de plus être assurée correctement. Malheureusement, la direction de l'INFRA poursuit sa politique destructrice.

**SUD-Rail exige le retour à une maintenance à hauteur des besoins. Cela passe par des effectifs supplémentaires.**



## Conditions de travail

Malgré les droits d'alerte déposés sur les installations SE contenant de l'amiante, par les représentants CHSCT SUD-Rail en 2013, la direction de l'entreprise ne prend toujours pas les mesures nécessaires pour protéger les agents. Le risque lié à **l'exposition à l'amiante** est loin d'être négligeable. La direction tente de minimiser les risques et tempore. Malgré la pression mise par les inspections du travail, la situation peine à évoluer rapidement. Pourtant les risques de mésothéliome (cancer de la plèvre) sont considérables. Aujourd'hui déjà, des agents développent des pathologies induites directement par l'exposition aux poussières d'amiante.

Faudra-t-il attendre des mises en examen de chef d'établissements pour faire bouger la direction ?

**SUD-Rail exige que l'entreprise respecte ses obligations légales afin de protéger la santé des agents SE.**

**AVEC SUD-RAIL, IMPOSEZ DE MEILLEURES CONDITIONS DE TRAVAIL**



## Formation professionnelle

Les formations des agents SEG sont aujourd'hui catastrophiques. La direction ne parvient pas à les organiser dans des délais convenables pour les AIE et attachés TS. Les délais de formation de ces jeunes agents sont trop longs faute de places en école. La seule solution qu'a trouvée la direction c'est d'alléger certaines sessions de formation destinées aux agents ne devant faire que des travaux. SUD-Rail a clairement dénoncé la décision de la direction qui met en péril la sécurité des agents et qui dérade les conditions de travail de l'ensemble des agents dans les équipes.

Dans de telles circonstances, inutile pour les autres agents de prétendre à des stages de perfectionnement ou de recyclage !

**SUD-Rail exige le respect des formations pour l'ensemble des agents SEG. C'est le seul gage pour garantir la sécurité de tous.**

## Nouveau S9.

Pour augmenter la productivité et non pour renforcer la sécurité des chantiers comme ils le prétendent, nos dirigeants ont passé en force le nouveau S9. Leur stratégie, exigée par le gouvernement et RFF et relayée par nos patrons, est simplement de préparer et faciliter l'entrée du privé en allégeant les procédures de sécurité qui sont le cœur même de nos métiers. Insidieusement, en imposant ainsi ces assouplissements, la direction fait porter le chapeau aux agents du terrain (**RPTX, chef de chantier, agent d'activité, agent sécurité, agent d'accompagnement, annonceur**).

**SUD Rail exige un vrai S9 qui protège les agents**

## ET DEMAIN ?

Des effectifs qui ne cessent de baisser et la **massification du travail** entraînent de nouvelles contraintes : Plus de travail de nuit, de Week-end, de déplacements, de risques d'accidents du travail, des plages d'intervention plus longues, des temps de repos plus courts.

La **télésurveillance** et la mise en œuvre de la maintenance conditionnelle feront aussi subir d'importantes diminutions d'effectifs.

Là encore l'objectif de la direction est de réduire le nombre de roulements d'astreinte quitte à mettre en place des listes d'appel pour les secteurs ou installations sur lesquels il y a peu de gêne pour la régularité.

**SUD Rail exige la pérennisation de l'emploi et le maintien des compétences afin de maintenir un service public de qualité et la sécurité des installations.**

### **Redonner la parole aux techniciens :**

L'abandon progressif de la technique au profit du management et du contrôle de la gestion est un mauvais coup pour la spécialité. La perte de compétences de l'ensemble de la chaîne, depuis l'agent jusqu'au responsable d'unité, est indéniable.

Aujourd'hui, un DPX n'a plus le temps de faire de la technique, il est trop occupé à des missions de management, de contrôle, de suivi d'indicateurs, à remplir des tableaux, à répondre aux multiples sollicitations de la hiérarchie et à faire passer la bonne parole de la direction de l'entreprise.

Les problèmes techniques sont rangés aux oubliettes et souvent, les anciens sont les seuls garants des connaissances techniques et de la sécurité dans son sens le plus large. Mais pour combien de temps encore ?

### **SUD-Rail exige un système de formation de haut niveau à la hauteur des besoins :**

Il faut dispenser des formations de base adaptées, alternant des formations théoriques et pratiques en école avec un suivi au plus près du terrain. Ceci est valable pour les opérateurs mais aussi pour les attachés TS, futurs TO et DPX.

La mise en œuvre et la reconnaissance de tuteurs opérationnels CSUIE, CSUPIE et SUPTIE disposant de temps et de moyens sont les solutions pour la transmission des compétences et la consolidation des acquis.

**SUD-Rail revendique une augmentation conséquente des formateurs** en école et en établissement pour le suivi des jeunes embauchés et pour les compléments de formation. L'entreprise doit prendre conscience que maintenir le cap actuel de productivisme en abandonnant les formations techniques, c'est aller droit dans le mur en terme de sécurité des circulations. Il est impératif que la direction de l'entreprise s'engage à faire **des recyclages périodiques dans le domaine des procédures de sécurité (S9, S6, S10..).**

**Seul un renforcement de la maintenance des installations de sécurité** garantira la fiabilité, la disponibilité, la régularité mais surtout la sécurité. Ce sont ces piliers et ces fondamentaux de nos métiers que remettent en cause la SNCF et RFF.

**SUD-Rail conteste la décision de l'entreprise de rallonger les périodes de maintenance.**

**SUD-Rail revendique un vrai déroulement de carrière:**

A l'examen de l'évolution des délais de séjour en qualification ou en niveau, nous remarquons un rallongement moyen incontestable. De plus il existe des situations anormales liées à une grille de salaire incohérente à plus d'un titre.

Accéder la Qualification D sur le premier niveau, position 15, c'est se tirer une balle dans le pied, car pour passer sur D2 16, il faudra à l'agent 7 à 8 ans. Mieux vaut donc dérouler sur C2.15 puis directement sur D2.16. Sur le long terme l'agent est gagnant.

C'est aussi le cas de B2.10 à C1.11, l'agent à tout intérêt à attendre son B2.11 et il accèdera directement sur C2.12. Nous retrouvons cette situation pour la qualification E. C'est pourquoi SUD-Rail revendique la suppression des niveaux dans cette grille.

### **Pour réduire la PENIBILITE, SUD Rail revendique :**

- ☛ -La prise en compte pour la retraite, tous les 5 ans d'une année supplémentaire au titre de la pénibilité. **5 années travaillées = 6 années cotisées.**
- ☛ -Des effectifs supplémentaires pour garantir la sécurité et des conditions de vie et de travail décentes.
- ☛ -La semaine de nuits en 4 séances consécutives maxi (du lundi au vendredi) et l'attribution d'une allocation repas par nuit.
- ☛ -6 heures de nuit = payées 8 heures.
- ☛ -Pas plus de 2 semaines de travail de nuit consécutives.
- ☛ -Prise en charge de la montée de nuit par l'entreprise sur la base de la durée journalière de service de 7h43.



**Pour une meilleure ASTREINTE, SUD-Rail revendique :**

- ☛ -Meilleure compensation de l'astreinte en temps : un RCA par repos périodique et férié et ½ RCA par repos journalier ;
- ☛ Prise en compte de l'astreinte dans le calcul des retraites ;
- ☛ -Suppression de toutes les listes d'appel (astreinte déguisée sans rémunération) ;
- ☛ -Pas de cumul astreinte et travail de nuit.
- ☛ -8 agents minimum par tableau d'astreinte.
- ☛ Des parcours d'interventions à tailles humaines, 1h30 maxi de déplacement en véhicule du domicile.



**Pour de meilleures CONDITIONS DE TRAVAIL, SUD-Rail revendique :**

Garantie d'une vie sociale et familiale en interdisant le travail le week-end. Respect du double RP en prenant en compte la journée calendaire de 00H00 à 24H00 et non par exemple : 60h00 à partir de la fin de service le vendredi.



**Pour garantir la santé et la sécurité des cheminots du SEG, SUD Rail revendique :**

- ☛ -La prise en compte de l'IN2424 en transformant ces préconisations en directives (Travail en 4 nuits).
- ☛ -L'arrêt des allongements et regroupements de parcours d'astreinte.
- ☛ -La création ou l'utilisation des IPCS, de VUT, de voies banalisées, de 3ème voie dans les tronçons à forte circulation.
- ☛ -Le remplacement de tous les véhicules vétustes ou inadaptés.
- ☛ -Le remplacement de toutes les guérites amiantées.
- ☛ -La mise en sécurité de tous les mats et potences de signaux.
- ☛ -Le respect du RH0077, malgré la grande souplesse déjà possible, suite à l'accord 35 heures.

**Pour la défense de vos conditions de vie et de travail**  
**VOTEZ SUD-Rail le 20 mars 2014**