



L I A I S O N N A T I O N A L E E Q U I P E M E N T

Agents Caténaires Demain?



Défendons nos Conditions de travail

Malgré quelques améliorations des techniques de travail, liées à la modernisation lente et partielle du matériel mécanisé pour le travail en hauteur (plateforme, 4'AXE, LOR'AXES ...) nos conditions de vie au travail n'ont cessé de se dégrader.

Avec SUD-Rail c'est possible ! Nous pouvons stopper cela:

- Multiplication du nombre de tableaux de service.
- Augmentation du nombre de nuits.
- rajouts ou modifications tardives qui entraînent la gestion de l'organisation du travail en opérationnel
- organisation des travaux plus complexe du fait d'un effet de fractionnement du au recours aux renforts, à la sous-traitance, etc.
- le manque de personnel de production disponible sur les chantiers qui entraîne le cumul des fonctions, la multiplication des tâches.
- Modifications des parcours et des roulements d'astreinte.
- Mobilité accrue liée à l'allongement des parcours et aux demandes de renfort constantes en personnel entre équipes pour causes d'effectifs insuffisants.
- Cumul travaux de nuit + astreinte.
- Suppression de la proximité des rames mécanisées.

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

Travail en hauteur Engins

2014 voit la fin de la dérogation pour l'utilisation des échelles et échelles lorry. C'est une complète révolution pour l'Entreprise qui n'a guère modifié ses méthodes de travail depuis le début de l'électrification, au début du 20^{ème} siècle. Effectivement tous les travaux programmés ne pourront plus se faire à l'échelle mais avec l'usage obligatoire de plateformes élévatrices. L'utilisation des échelles et échelles lorry ne pourra plus se faire que sur incident ou dans des zones non accessibles aux engins mécanisés. Il faudra donc rester vigilant sur cette notion de « non accessibilité » et les dérives que l'Entreprise serait tentée de prendre dans un but purement économique.

Autres points qui interpellent directement les caténaristes, ce sont les types d'engins qui sont choisis :

Tout d'abord sur le LOR'AXES, pourquoi avoir privilégié une entreprise comme France Elévateur quand on sait les déboires que nous avons eu sur les 4 AXES.

Il ne s'agissait pas de brouilles, nous étions alors sur des fissures importantes au niveau des châssis pouvant avoir des conséquences majeures en termes de sécurité des agents. L'Entreprise nous répondra « appel d'offre légal », mais nous pensons à SUD-Rail que le moins disant ne peut être la règle au regard de la sécurité. D'autant qu'une enquête suite au déraillement d'un lor'axe est toujours en cours et que l'utilisation de ces engins non fiables rajoute un stress supplémentaire sur les caténaristes.

Ensuite sur la volonté de se doter d'un matériel remplaçant uniquement les échelles Lorry et donc pas les échelles plates (qui elles sont remplacées par des échelles-fibre avec poste de travail intégré complètement contre-productives !) la direction met les agents caténaires en difficulté pour toutes les interventions autres que sur les conducteurs (fils de contact et porteurs). Nous le savons tous, d'autres matériels existent déjà, ils répondent, en offrant une palette large d'intervention (ligne,

consoles, poutres et supports), à un cahier des charges supérieur à celui du LOR'AXES. Leur fabrication en grande série ne nécessitait aucune nouvelle étude, tout au plus quelques modernisations. Ils apportaient une garantie d'utilisation (la période de « déverminage » étant passée), ainsi qu'une « monotypie » permettant une gestion plus simple des pièces détachées par les CREM et donc des temps d'immobilisation et de réparation brefs.

En clair on nous intime l'ordre d'être aussi productifs que le privé sans y mettre les moyens adaptés. Les dés sont donc pipés dès le départ.

Pour finir sur les engins, on peut constater que les Territoires de Production n'ont pas investi dans l'achat ou la rénovation des Rames Mécanisées et des EMC. Pire que ça, ils ont même retiré ces engins dans certaines régions.



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

Polyvalence

La Direction se trouve confrontée à un manque chronique de ressources et veut mutualiser les métiers. Pour elle : Un opérateur voie doit pouvoir après instruction prendre une consignation caténaire ou déposer un crocodile ou une balise KVB, sans devenir pour autant un spécialiste Caténaire ou SE. Pour SUD Rail il est inadmissible et dangereux que des agents d'une spécialité touchent à des installations de sécurité d'une autre spécialité pour des raisons de productivité

Mobilité

Après avoir imposé la mobilité à ses agents la direction de l'Infra ne veut plus en assumer les conséquences contrairement à sa position initiale qui disait clairement : « les EVS doivent servir à rémunérer la mobilité ». De plus elle met en application stricte tous les taquets du RH0077 pour ne plus payer les déplacements en utilisant soit leur UA soit leur résidence comme lieu de départ du déplacement (le plus favorable à l'entreprise). Vu l'étendue des établissements c'est bien évidemment les agents qui sont perdants.

La mobilité géographique est une contrainte. Nous exigeons qu'elle se fasse sur la base du volontariat. Ceci permet de résoudre le problème de la rémunération. Si l'Entreprise n'est pas capable de compenser justement cette contrainte, chacun reste dans son UA.

Evidemment, cette notion de mobilité joue aussi sur la mobilité « proche » avec des détachements ou des déplacements quotidiens pour manque de personnels. Là aussi, il nous faut défendre les notions de parcours et rappeler que c'est le volontariat qui demeure la règle.



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

Astreinte

Les délais d'intervention sur incident ne s'améliorent toujours pas suite à la mise en place de l'agent « renseigneur ». Bien au contraire nous voyons nos conditions de travail dégradées avec un stress plus important dû aux parcours qui s'allongent, aux kilomètres voiture ou camion supplémentaires et à des particularités locales méconnues. De plus le dimensionnement des équipes d'astreinte (2 agents parfois) ne permet plus une relève des incidents. L'Entreprise essaye de compenser en mettant ses Cadres sur le terrain, cette démarche ne peut à elle seule compenser le manque d'effectifs. Rappelons, sans chercher à dénigrer, que le métier de Caténaire nécessite une réelle formation, des aptitudes physiques et techniques validées par constat et que l'on ne peut s'improviser « compagnon » surtout dans une situation perturbée telle qu'une relève d'incident caténaire.



SUD-Rail et les cheminots revendiquent

- ✿ La systématisation du travail de jour chaque fois que c'est possible
- ✿ Travail 4 nuits maxi, du lundi au vendredi sans toucher au week-end en transformant les préconisations de l'IN 2424 en directives.
- ✿ Les montées de nuit à la charge de la SNCF
- ✿ 6h maxi de travail effectif de nuit payées 8H00 avec une amplitude de 8h maxi.
- ✿ Pas de fins de service de nuit au-delà de 4h du matin, avec le trajet compris dans la DJS.
- ✿ Pas de cumul astreinte + travaux de nuit.
- ✿ Le respect et le maintien du RH0077
- ✿ La reconnaissance du travail de nuit dans le calcul pour la retraite -
- ✿ Des bonifications d'années de cotisation pour l'astreinte, le travail de nuit et de week-end et en horaires décalés : 5 années travaillées = 6 années cotisées
- ✿ Des aménagements de poste tout au long de la carrière
- ✿ Des effectifs suffisants pour assurer la charge de travail et les chantiers dans de bonnes conditions.
- ✿ Des conditions d'hébergement adaptées sur tous les chantiers
- ✿

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