



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

# LE METIER D'AGENT SE EN DANGER

La Direction de la production industrielle de l'Infrastructure vient récemment d'adresser un courrier aux Directeurs des territoires de production concernant l'Habilitation Mainteneur de l'Infra (HMI) des agents SEG. La Direction a pris soin de définir de nouvelles directives sans en avertir les organisations syndicales ni les commissions nationale et fonctionnelle HSCT. Cette attitude est révélatrice d'une volonté d'agir vite et sans concertation.

## QUE CHERCHE A CACHER LA DIRECTION ?

Tout d'abord, la Direction met en cause » *le dispositif actuel de formation des agents SEG qui ne permet de disposer d'agents habilités qu'environ 24 mois après leur embauche* ».

D'une part, il est frappant de constater qu'elle ignore que la plupart des agents recrutés le sont en tant qu'attaché opérateur et que le point de sortie statutaire pour accéder au grade de SUIE

(B2-8) ne prend effet qu'après une période de formation comprise entre 30 et 36 mois après l'embauche.

D'autre part, il apparaît que même après cette période de 3 ans maxi, un certain nombre d'ATTOPB n'ont toujours pas passé l'ensemble de leurs modules de formation théoriques et ne peuvent, par conséquent, être habilités.

## LA FORMATION INTERNE EN CAUSE.

Pour faire face aux nombreux départs en retraite d'agents SE embauchés dans les années 70, la Direction recrute... mais trop tard !

Et là, PANIQUE A BORD !

Résultat, par manque de formateurs en école, les agents embauchés attendent leur tour (parfois 2 ans) pour partir ou repartir en formation.

En revanche, les écoles de formation SNCF ouvrent généreusement leurs portes aux entreprises privées pour former certains de leurs salariés aux procédures de sécurité sur les installations ferroviaires telles que les essais simples sur installations non en service alors qu'un cheminot du SE après 25 ou 30 ans d'expérience n'y est pas autorisé.

## LA DIRECTION ENTIEREMENT RESPONSABLE.

La formation a un coût et le fait de ne pas pouvoir utiliser les agents à la production dans les délais prescrits représente un coût supplémentaire. En période d'économie à réaliser ça fait désordre !

Par conséquent, la Direction a trouvé la solution : puisqu'il faut réduire les coûts, on va le faire sur le dos de la sécurité en habilitant les agents coute que coute !



## **VERS LA REMISE EN CAUSE DE LA SECURITE DES INSTALLATIONS, DES CIRCULATIONS ET DES USAGERS.**

Au lieu de remettre à plat le processus de formation afin d'éviter d'être obligé de reconnaître ses erreurs, la Direction veut imposer la délivrance d'une habilitation RESTREINTE pour l'intervention sur les installations de sécurité.

Le fait d'en avoir obtenu l'approbation de l'EPSF (établissement publique de sécurité ferroviaire) ne change rien ? Bien au contraire !

En effet, l'EPSF est l'organisme qui délivre autorisations, agréments et certificats de sécurité aux entreprises privées pour leur permettre de s'inscrire dans l'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence.

### **Pour la Fédération SUD Rail, il n'y a aucun doute à avoir.**

En abaissant le niveau d'exigence de sécurité lors des interventions sur les installations de signalisation, c'est permettre aux opérateurs privés de s'engouffrer dans la brèche d'une part, et comment ne pas y voir un effet annonciateur des dégâts auxquels il faut s'attendre avec la mise en œuvre de la réforme du système ferroviaire, d'autre part.

### **UNE HABILITATION AU RABAIS POURQUOI FAIRE ?**

La Direction cherche à rassurer en listant le type d'installations concernées : maintenance et travaux de 1<sup>ère</sup> catégorie (maintenance d'aiguille, fiche de maintenance, mesure d'isolement, d'alimentation ou remplacement de cartouches de détonateur).

Il sera délivré une attestation d'aptitude restreinte valable 3 ANS (rien que ça) après un processus de validation de formation théorique en école jusqu'au module 5 et un stage pratique sous la surveillance d'un agent HMI (qualification B, C, D ? On ne sait pas).

Le but affiché étant de permettre une certaine autonomie à un agent en formation, cela comporte un certain nombre de risques : prise de décision contraire à la sécurité en croyant bien faire par manque d'expérience, responsabilités partagées entre collègues, pressions managériales pouvant amener à faire toujours plus pour aider à réaliser le plan de charge comme le précise Xavier OUN, Directeur de la production industrielle.

Cela ne fait aucun doute que la cible à atteindre est l'augmentation de la productivité.

L'ensemble du personnel, de l'exécution à l'encadrement, doit prendre conscience des risques de dérives dont la Direction de l'entreprise veut nous faire endosser la responsabilité.

Que ce soit en maintenance ou en travaux, des incidents contraires à la sécurité se produisent toujours, malgré le fait que ce soient des agents SE d'expérience qui interviennent. Et combien d'incidents graves ou contraires à la sécurité sont évités grâce à la rigueur et au professionnalisme d'agents expérimentés.

**SUD Rail ne laissera pas abaisser le niveau de sécurité à l'équipement et s'oppose aux choix de la Direction en la matière.**

**Il est clair que les usagers, en juillet 2013 à Brétigny, ont payé particulièrement cher la course effrénée à la rentabilité au détriment de la sécurité.**

**SUD RAIL APPELLE L'ENSEMBLE DES ORGANISATIONS SYNDICALES A S'OPPOSER  
AU PROJET DE LA DIRECTION ET A CONSTRUIRE LES CONDITIONS D'UNE  
MOBILISATION UNITAIRE DES CHEMINOTS DU SE DE TOUS COLLEGES.**

