

ST DENIS, LE 10 12 2021



# CONDUCTEURS ÉQUIPEMENT... LE MÉPRIS DE LA DIRECTION !

### LA DIRECTION CONFIRME SES (O)POSITIONS SUR LA RECONNAISSANCE DES CONDUCTEURS ÉQUIPEMENT

Au cours de la réunion de DCI SUD-Rail du 21 juillet 2021 sur la reconnaissance du métier, la direction Réseau a fait un copier/collé de la DCI SUD-Rail de septembre 2020. La direction a semble t-il oublié, ou ne veut pas reconnaître que les

Conducteur Equipement sont des conducteurs à part entière avec les habilitations et compétences qui sont liées à ce métier.

SUD-Rail a rappelé à la direction que le métier de CREQ s'est professionnalisé en matière de conduite et que les Conducteur Equipement possèdent tous une licence européenne de conducteurs de trains (comme les conducteurs Mobilité TB) que la direction refuse à l'heure actuelle de reconnaître comme tel.

Face à ce mépris de la direction, une action en justice initiée par les Conducteurs Equipement pour faire reconnaître cette licence de conduite est actuellement en cours.

La direction ne reconnaît pas non plus le travail des Conducteurs Equipement notamment en n'appliquant pas la MT07256 (certification des conducteurs).

### FOUTAGE DE GUEULE !

Concernant la problématique de la polyvalence des Conducteurs Equipement, pour la direction, cela fait parti de « la richesse » de ce métier ! Pour la direction, les conducteurs équipement devraient donc s'estimer heureux d'avoir une activité « touche à tout » **(et sans compensation en termes de salaire et de déroulement de carrière !)**.

La direction est cynique et irrespectueuse avec les conducteurs réseau quand elle nous dit que la polyvalence valorise la mission de conducteur réseau.



#### APPLICATION

#### DE LA MT 07156

Concernant les compétences conduites de l'encadrement à SNCF Réseau, SUD-Rail déplore que la direction continue à trainer des pieds en la matière malgré les alertes. Des N+1 en charge du management de conducteurs équipement n'ont toujours pas les compétences conduite. Et ce de manière continue et non transitoire.

SUD-Rail alerte notamment sur la cohérence de l'évaluation des compétences conduite par un encadrement ne les possédant pas.

Face à l'inaction de la direction sur ce risque, SUD-Rail a posé en début d'année des droits d'alerte et alerté par courrier l'EPSF sur cette problématique.

Malgré cela, SNCF Réseau ne semble toujours pas vouloir mettre fin systématiquement aux situations transitoires en place depuis des années, mettant en péril le suivi et le maintien des compétences des conducteurs équipement réseau, et par là même, la sécurité ferroviaire.

Pour SUD-Rail, au contraire, le cumul des missions et des responsabilités qui vont avec (missions conduite et hors conduite, alors que les conducteurs en pôle conduite n'assurent que des missions de conduite) peut impacter la sécurité et être source de souffrance au travail.

## VETO SUR L'AVENIR DES CONDUCTEURS ÉQUIPEMENT TRAINS LOURDS

Au cours de la DCI SUD-Rail du 21 juillet 2021, la direction Réseau a confirmé qu'elle ne développerait pas l'activité conducteurs équipement trains lourd au-delà de l'activité appro LGV et que la charge de travail qui aurait pu être donnée aux conducteurs équipement trains lourd (Supply chain notamment...) sera donnée en priorité aux conducteurs PRI/PNI et pour le reste au fret et aux prestataires privés.

Les agents qui se sont investis dans le développement des missions de conducteurs réseau trains lourds vivent à l'heure actuelle très mal le fait que la direction, qui a dans un premier temps encouragé ce développement (avec des promesses non tenues), annonce aujourd'hui qu'elle n'a pas volonté de développer ces missions (droit d'alerte atteinte aux personnes en cours sur ce sujet, encore une fois à l'Infralog National).



Au cours de la DCI SUD-Rail de septembre 2020, un dirigeant en charge de la mise en place de l'activité trains lourds et qui avait assuré vouloir son développement devant les agents, n'a ainsi pas hésité à retourner sa veste devant ses « grands chefs » au cours de cette réunion (nous espérons qu'il se reconnaîtra...).

Pourtant les conducteurs réseau trains lourds ont les compétences pour développer ces missions et sont notamment en mesure d'effectuer la conduite sur lignes classiques.

Au cours de la réunion de DCI SUD-Rail du 21 juillet 2021, la direction semble avoir oublié que la MT 07256 permet aussi aux conducteurs équipement la MA 100 (sous condition d'engins et de signalisation).

De la même façon, contrairement à ce qu'a dit la direction au cours de cette réunion, des conducteurs équipement trains lourds effectuent actuellement des missions seul et sans pamage sur lignes classiques avec engins traction BB 67200 (train désherbeur). La méconnaissance de la direction réseau sur les missions conducteurs réseau trains lourds montre le peu de considération de la direction concernant les conducteurs équipement.

**Le choix de la direction de faire effectuer les missions de conduite Infrarail (programmées ou inopinées) exclusivement par les conducteurs mobilité PRI/PNI, fret ou filiales démontre lui aussi la volonté de la direction de ne pas utiliser à leur juste mesure les compétences des conducteurs équipement. Quitte à faire appel à la sous-traitance ou à augmenter les coûts (exemple de conducteurs réseau non utilisés avec chaque conducteur réseau remplacé par 2 conducteurs mobilité PRI/PNI pour effectuer la même mission).**

**En conclusion, pour SUD-Rail, il est inacceptable que la direction réseau considère les Conducteurs Equipement comme une ressource conduite de seconde main, polyvalente, et corvéable au gré de ses intérêts de production.**

**Contactez vos représentants SUD-Rail conducteurs équipement pour en débattre et construire le rapport de force pour faire enfin reconnaître les compétences conduites des conducteurs équipement.**

### ARGHH...MONI !

Concernant les tablettes conduite, SUD-Rail déplore encore une fois que la direction réseau ne considère pas les conducteurs réseau comme des conducteurs à part entière (alors que certains conducteurs réseau effectuent des parcours jusqu'à 300km).



Alors que l'outil Ipaid destiné à la conduite est fiable (utilisé par les conducteurs Infrarail PRI/PNI), la direction réseau fais le choix de doter les conducteurs réseau de tablettes non spécifiques à la conduite dont les remontées de terrain montre pourtant des dysfonctionnements.

Encore une fois, la direction fais des choix non pas dictés par la sécurité mais dictés par la politique de l'entreprise (éclatement de la SNCF, externalisation et filialisation...).

