

LIAISON NATIONALE EQUIPEMENT

LA PENIBILITE, Ça COMMENCE à L'EMBAUCHE !

Pour rappel : la pénibilité des métiers était soi-disant à mettre en discussion dans les entreprises concernées par les contres réformes des régimes spéciaux dicit le ministre du travail.

A la SNCF cela a donné lieu à trois mois de réunions entre décembre 2007 et mars 2008. La négociation a évidemment été absente de ces réunions et la direction a décidé seule. Dès le début, la direction a décidé que les questions de pénibilité du travail pendant la carrière ne relèvent que des CHSCT, pas de la direction : il n'était plus question d'en discuter.

En dehors de cet aspect « foutage de gueule » sur la forme de reconnaissance, quelques 95 000 cheminot-e-s sont écartés de toute reconnaissance de la pénibilité dans l'exercice de leur métier (la SUGE, le SES, ...).

Et pour les métiers qui sont reconnus « en pénibilité avérée » la direction n'accorde que quelques miettes aux 70 000 cheminot-e-s répartis sur ces 51 métiers :

- ✓ plus 4mn de repos compensateurs pour travail sur la période milieu de nuit (0h00 – 4h00) ;

- ✓ une majoration de la prime de travail de 20 et 25€ au-delà de 20 et 25 ans de travaux pénibles ;
- ✓ des mesures de cessation progressive d'activité au-delà de 50 et 55 ans.

Certains métiers sont qualifiés par la direction de : « *pénibilité à préciser au niveau de l'emploi tenu* » ; cela donnera sans doute lieu à de nouvelles discussions sans fin dans le cadre de l'observatoire des métiers.

La majorité des métiers ne donne pas lieu pour la direction à une quelconque reconnaissance de pénibilité.

Comment va réellement être prise en compte cette pénibilité ?

Quels sont les critères d'attributions, combien de conditions faudra-t-il remplir pour espérer un peu de compensation ?

Est-ce que les 70 000 cheminots concernés vont tous pouvoir bénéficier des mesurètes ?

Comment vont être retracées les carrières des agents (nombreux) qui ont changé plusieurs fois de métier et/ou de filières ?

POUR LA DIRECTION, L'EQUIPEMENT SERAIT à MOITIE PENIBLE !

L'astreinte, le travail de nuit et de week-end, les horaires décalés sont des critères de pénibilité admis par la direction : **pourquoi par exemple les agents SE, qui sont soumis à toutes ces contraintes, ne sont-ils pas reconnus comme exerçant un métier pénible ?**

Quant est-il des dirigeants (DPX, DU) qui sont souvent soumis aux mêmes contraintes que les

agents de leurs équipes avec en plus la pression managériale ?

La vraie prise en compte de la pénibilité doit se faire avec la possibilité de partir en retraite dès 55ans et sans aucune décote. Elle doit se traduire par des aménagements de postes en fin de carrière (le travail doit s'adapter à l'homme et non pas l'inverse !)

Avec la Direction, les règles à l'Équipement sont :

1. la mobilité forcée, le travail de nuit et de week-end sous prétexte de productivité sans parler de la dégradation des conditions de vie qu'elles soient personnelles ou professionnelles.
2. Des fusions et des regroupements d'établissements, d'unités, de brigades avec leurs lots de désorganisation, d'allongement de parcours, de détachements et de déplacement aux 4 coins d'établissements grands comme des régions !
3. Des chantiers massifiés (SPRC), complexes et sources d'incidents et d'accidents liés à des conditions de travail dégradées, de nuit, sur des installations méconnues des agents en renfort faute d'effectifs suffisants dans les équipes.

Avec SUD-Rail, les cheminots revendiquent :

1. On veut des effectifs en nombre suffisant pour assurer dans de bonnes conditions tous les chantiers
2. On veut la reconnaissance de la pénibilité liée à la continuité de service public dès l'embauche
3. On veut la reconnaissance de tous les métiers Equipement comme étant des métiers pénibles
4. On veut le maintien de la possibilité de partir en retraite à 55 ans sans décote
5. On veut des aménagements de poste en fin de carrière
6. On veut la réelle prise en compte du travail de nuit par l'attribution de repos supplémentaires
7. On veut des conditions d'hébergement (réfectoires, sanitaires) adaptées sur tous les chantiers

SUD-RAIL A DES PROPOSITIONS POUR REDUIRE LA PENIBILITE

POUR LE TRAVAIL DE NUIT ET WEEK-ENDS

- Semaine de 4 nuits consécutives du lundi au vendredi et attribution d'un repas par nuit
- 6 heures de nuit payées 8 heures
- Pas plus de 2 semaines de travail de nuit consécutives
- Pas plus de 6 semaines de travail de nuit par an par agent
- Des effectifs supplémentaires pour garantir la vie de famille et la sécurité des agents de l'Équipement

POUR L'ASTREINTE

- Meilleure compensation de l'Astreinte en temps : 1 RCA par Repos périodique et férié et ½ RCA par Journée de travail
- Suppression de toutes les listes d'appel (astreinte déguisée sans rémunération)
- Toutes les astreintes (Chaleurs et neiges) payées au même tarif
- Non cumul Astreinte et travail de nuit
- Pas plus de 7 semaines d'Astreinte par an

POUR LE TRAVAIL AUX INTEMPERIES

- Période de Froid /Forte Chaleur : pas plus de 3 heures consécutives de travail à l'extérieur
- Pas de travail de nuit en période de froid (Novembre /Mars)
- Amélioration des conditions de travail en utilisant tous les engins mécaniques équipement (bourreuse de 3^{ème} niveau, MRT, draineuse, bigrue, rame mécanisée, engins rail route de surveillance caténaire, débroussailleuse, etc...)
- Garantie d'une vie sociale et de familiale en interdisant le travail le week-end
- Pas plus de 4 heures de travail d'annonce journalières.

RETRAITE

- des bonifications d'années de cotisation pour l'astreinte, le travail de nuit et le travail en horaires décalés

L'EQUIPEMENT SOUS PRESSION

A l'heure où la SNCF affiche des millions d'€uros de bénéfices la note sur la situation financière présentée au CCE le 27 mars 2008 dénonce un déficit et une dégradation de la performance économique de l'Infra pour 2007 et présente le budget 2008 comme celui de la dernière chance.

On nous avait pourtant annoncé que tous les gains de productivité gagnés sur le dos des cheminots au travers des réorganisations, des fusions, de la mise en place de SPRC ou de mobilité accrue devaient rétablir la situation, or cette même note sur la situation financière de l'Infra précise que le décalage de résultat proviendrait du contentieux en cours avec RFF et d'une progression des coûts salariaux supérieure aux prévisions !

Avec ce dernier point on peut être sûr que la direction va encore nous annoncer des réductions d'effectifs et une chasse aux EVS.

Si les cheminots sont chers aux yeux de la direction, c'est parce que la sécurité sur les chantiers fait partie intégrante de la prestation fournie par l'Infra et si pour la SNCF ce n'est pas rentable, pour SUD-Rail et les cheminots c'est non négociable !

Donc 2008 est l'année charnière pour l'Infra ; la réduction du déficit repose sur la poursuite

des projets de « *professionnalisation* » (décentralisation des responsabilités, augmentation de la réactivité, contrôle de gestion interne, suivi des créances...) et des projets de productivité (planification et massification – SPRC, évolutions des organisations – transferts EVEN/ELOG).

L'Infra est mis sous pression :

- **Aucune certitude sur la durée de la future convention avec RFF (validée pour 1 an ou pluriannuelle ?) ;**
- **Quelle organisation du système ferroviaire français (rôle et responsabilité du futur régulateur) ;**
- **la mise en concurrence par RFF sur les prestations fournies par d'autres opérateurs (Vinci, Bouygues, Eiffage). Mais la direction a déjà beaucoup anticipé sur ce point avec la création des filiales Inexia et InfraRail.**

Enfin une dernière précision d'importance apparaît dans la note financière :

« *Le maintien d'une situation déficitaire de l'Infra pourrait obliger le groupe SNCF à revoir la valeur des actifs du GID (Gestionnaire d'Infrastructure Délégué) ».*

En clair si la barre n'est pas « redressée » l'Infra subira le même sort que le Fret. Comment cela peut-il se faire quand ni le gouvernement ni la direction ne donnent de moyens pour entretenir le réseau ? C'est un jeu de dupes !

Voilà tout est clair et tout s'organise. La politique de la direction est cohérente, chaque projet et chaque nouvelle organisation réalisés sont faites au détriment des conditions de vie SNCF.

et de travail des cheminots de l'Infra. La direction a un seul objectif : préparer et faciliter l'ouverture à la concurrence et ensuite la séparation de la branche Infra de la

Pour toutes ces raisons, les négociations « à froid » sur la pénibilité à l'Équipement sans mobilisation des cheminots sont au point mort et la SNCF ne lâchera que des miettes sauf si nous décidons de mettre la pression.

REGIME PARTICULIER DE LA VOIE, RENFORCEMENT DES ELOG, SPRC, TOUJOURS PLUS D'ECONOMIES SUR NOS SALAIRES !

La SNCF l'a annoncé :

- suppression du régime particulier de la voie ;
- restructuration des établissements pour aboutir à deux types d'établissements : 1 à 2 EVEN chargés d'assurer l'astreinte, la surveillance des installations et 1 ELOG qui fera le reste (travaux, maintenance, ..)
- mise en place de SPRC et refonte des EVS

SUPPRESSION DU REGIME PARTICULIER DE LA VOIE

La direction traduit cette « réforme » par :

- le temps de transport de la brigade au chantier est désormais comptabilisé pour la moitié seulement (exemple : 1 heure de trajet AR de la brigade au chantier est comptée comme ½ heure de travail) ;
- les paniers sont supprimés (si la DJS est continue et inférieure à 9h00, application du régime général donc pas de panier) ;
- le passage du code prime 2 au code prime 5 représente à peu près 1,5 € par jour de plus pour chaque agent.

Faites la différence : vous passez de 12,95€ par jour à 1,5€.
Sur une semaine de 5 jours de travail, la perte est d'environ 57€ !
C'est tout bénéf pour la direction !

RESTRUCTURATIONS EVEN/ELOG

Après avoir sabré sur les EVS de la voie, la suite des restructurations : la création d'un ELOG reprenant 1/3 voir plus de effectifs Equipement de la région conduit la direction à revoir les conditions de mobilité des agents. Elle cherche par tous les moyens à rendre obligatoire la mobilité sur simple exigence des chefs. La modification du RH0077 le 14 février dernier permet de modifier le programme semestriel (les RP) 24 heures avant (et non plus 10 jours) pour toute « *perturbation prévisible* », notamment les travaux, les incidents, les aléas climatiques, ...

Il s'agit d'instaurer une sorte de « réquisition permanente » des cheminots de l'équipement.

MISE EN PLACE DE S.P.R.C.

La mise en place de ce dispositif n'aide en rien les cheminots et les usagers. Pour réaliser des économies, la direction instaure de grandes périodes de travail avec fermeture des voies (le plus souvent les voyageurs sont transférés par car).

C'est là que la création des grands ELOG est importante car ces établissements fournissent la main d'œuvre sur place (avec moins d'EVS) et sont obligés d'y aller grâce à la refonte de la réglementation.

Enfin, les travaux organisés sous couvert d'un SPRC deviennent juteux pour le privé car cette massification est source de bénéfices.

Désormais les appétits du privé décuplent et RFF se chargera d'écarter les cheminots de l'équipement de la SNCF pour la plus grande satisfaction des actionnaires.

TOUTES CES MESURES C'EST TRAVAILLER PLUS
POUR GAGNER MOINS !

ENSEMBLE REAGISSONS !