



Collectif Technique National SES

Caténaires La modernisation, à quel prix ?

Les orientations de l'entreprise, visant à rechercher toujours plus de gains de productivité, et l'application du décret sur le travail en hauteur conduisant à limiter l'utilisation des échelles lorrys, ont mené la Direction de l'INFRA au déploiement précipité de véhicules rail route d'intervention ponctuelle caténaires. Ce déploiement de 138 engins « 4 axe » et de 40 « Lorrys » prévu jusqu'à mi 2007 est en train de se réaliser sans que soient effectués tous les essais préalables de sécurité et sans l'avis d'une majorité de nos CHSCT et des cheminots utilisateurs. A cela, il faut ajouter la disparition de 40 engins de type EMC, qui ont permis d'assurer nos missions en toute sécurité depuis de nombreuses années.

Tableau du déploiement des engins

REGIONS	Nb de 4 axes	Nb de Lorrys	REGIONS	Nb de 4 axes	Nb de Lorrys
Paris Est	3	1	Bordeaux	15	2
Reims	5	1	Limoges	4	1
Metz/Nancy	8	1	Tours	6	1
Strasbourg	5	1	Toulouse	6	2
Paris Nord	3	1	Paris Sud Est	9	1
Lille	7	1	Dijon	10	2
Amiens	2	1	Lyon	11	1
Paris St Lazare	2	1	Clermont Ferrand	2	1
Rouen	3	1	Chambéry	8	2
Paris Rive Gauche	8	1	Marseille	7	2
Rennes	3	1	Montpellier	7	2
Nantes	4	1	TOTAL	138	29

De nombreux camarades et collègues utilisant ces engins nous ont fait remonter des difficultés en termes de structures, de formation ou d'utilisation. Tous ces points, qui pourraient devenir des atteintes à la sécurité, nous ont conduit à demander la suspension de l'utilisation de ces engins dans toutes les régions, dans l'attente de solutions prouvant la fiabilité de ces engins.

Les premiers retours des régions ont ainsi démontré des problèmes dans :

Les structures de l'engin :

- ✓ Des fissures sur le châssis porteur,
- ✓ Des plateformes qui se vrillent,
- ✓ Des fuites hydrauliques, etc.

Les formations :

- ✓ Le référentiel IN 2822 (formation aux 4 Axe), non présenté aux instances et donc non validé à ce jour,
- ✓ De trop grosses zones d'ombres sur qui fait quoi,
- ✓ La non reconnaissance des formateurs en école,
- ✓ Des formateurs occasionnels à la qualification B, etc.

L'usage et l'utilisation :

- ✓ La volonté de la direction de former les agents caténaires à la fonction agent PN,
- ✓ L'éventuelle modification de l'arrêté aptitude (IN 1474),
- ✓ L'IN 3407 non présenté aux instances du personnel,
- ✓ Les barres de protection d'engagement inefficaces (puisqu'elles se tordent) etc.,

La CGT a toujours défendu la modernisation de notre outil de production, mais sous la condition qu'elle soit la garantie de nos métiers, de nos effectifs et de notre sécurité.

Aujourd'hui, il paraît difficile de dissocier ce dossier de l'évolution du RH 0347 concernant le travail en hauteur (en cours de validation par le ministère). Sous couvert de chercher à sécuriser le travail en hauteur, la direction SNCF veut créer toutes les conditions pour diminuer encore plus nos effectifs.

Sa stratégie : interdire l'utilisation des échelles et échelles lorry par une interprétation du décret, sans une volonté de remplacement en nombre suffisant de plateformes élévatrices « 4 axe, Lorryc, etc.... ». Le travail sur échelle lorry représente plus de 70 % de la charge des agents caténaire.

L'engin :

Les agents n'ont jamais été conviés à une étude préalable. Celle-ci aurait vraisemblablement évité des erreurs de conception et des non-sens vis-à-vis de la sécurité. Les principaux utilisateurs connaissent le métier et auraient été force de propositions sur des aménagements. La direction, afin de limiter la charge du 4 axe, a joué sur un poids restreint, qui n'est d'ailleurs jamais le même entre la



fiche présentée au Forum des EIV de Brive (3480Kg) et la notice de l'IN3207, sensée reprendre la notice du constructeur (3460Kg). Le poids est à considérer à vide et limite ainsi le chargement en élément de l'infrastructure (lors de l'évolution en mode tracté route) demeurera très faible. Dans le même ordre d'idée, cet engin n'est pas équipé de roue de secours et nécessite l'embarquement du précieux élément dans le camion.

Pour l'engagement des engins en voie, des barres de protection sont prévues mais, hélas, pour des raisons de légèreté, elles ne présentent pas la fiabilité voulue. En deux mises en voie, elles ont subi de telles contraintes qu'elles n'assurent plus du tout la limitation de la voie contiguë. Mais déjà, la direction recommence à parler d'engagement furtif (PCD – Protection de Courte Durée). Nous avons rejeté ce principe, face aux risques encourus.

Toujours sur l'engagement, sur certains parcours, nous risquons de rencontrer d'énormes difficultés (Accès, PN, etc..) que la direction devra résoudre en amont et non pas, comme à son habitude, après coup, ainsi il faudra que les CHSCT locaux puissent accéder et participer à de réelles discussions en séance pour l'élaboration de consignes d'établissement en vue des accès des engins au domaine ferroviaire.

La Formation :

Outre que l'IN 3207 n'a jamais été validée par aucune instance nationale, la direction l'exploite comme document métier. Elle y reprend des notions que nous avons rejetées à l'époque et ne fait aucun effort pour reconnaître le « Formateur occasionnel ». Elle pousse même le principe jusqu'à, dans certains cas, faire assurer la formation par un agent à la qualification « B ». Nous considérons, en nous appuyant sur les textes réglementaires, qu'il ne saurait être question d'autre chose qu'un agent au minimum à la qualification « C ».

Comme l'IN 3207, les documents liés à la formation (l'IN 2822 – Procédure de délivrance des autorisations de conduite – et l'IN 3289 – Formation à l'utilisation des engins) n'ont trouvé d'écho dans des instances officielles.

Les agents :

La direction entend limiter les équipes à 2 agents, alors que l'IN 3207 prévoit que l'équipement de ces engins doit être de 3 agents. Lors d'une discussion, au cours de la CFHSCT du 5 octobre 06 sur le déploiement des engins, elle a même fait une lecture de son propre document en faisant abstraction des caractères impératifs des textes. Elle est bien dans une perspective de diminution des effectifs, quoiqu'elle en dise, et entend utiliser la modernisation pour arriver à ses fins.

Les agents ne doivent pas être soumis tous au CACES, mais à une autorisation de conduite qui nécessite des prérogatives médicales, des formations et la connaissance des lieux d'intervention. Ce dernier point aura une incidence importante dans le cadre de la mobilité recherchée par la direction, des agents. La dernière autorisation sera délivrée par le DET après le contrôle des points précédents.

De nombreux points sont en discussion avec la direction de l'INFRA. Afin de ne pas se retrouver face à une situation de blocage comme pour l'Autoprowa, elle fait dans l'urgence et a programmé des groupes de travail dans les semaines qui suivent. Aussi nous vous appelons à rester vigilants et la CGT ne manquera pas de vous tenir au courant des évolutions de ce dossier qui engage l'avenir des agents CATENAIRE.



Pour compléter ce dossier, il nous paraît important d'y apporter quelques renseignements supplémentaires afin de connaître nos destinées, vues par la SNCF. Voici donc les précieux chiffres :

État des lieux des effectifs (qualif. B à D) :

Globalement, on peut constater une baisse importante des effectifs des brigades « Caténaïres », de l'ordre de - 229 sur la dernière décennie. Au regard de l'hécatombe qu'a connu l'équipement de façon générale, la baisse pourrait paraître minime si la direction, après avoir laminé nos collègues de la Voie, n'entendait pas appliquer la même politique désastreuse.

Année	1992	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	09/206
Caténaïres	2587	2433	2425	2397	2373	2366	2306	2298	2248	2219	2180	2155
Différence		-154	-8	-28	-24	-7	-60	-4	-5	-29	-39	-25

Les chiffres de la filière de l'équipement (EVEN/ELOG – PRI – INGENIERIE):

Année	1992	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	9/2006
Effectifs	39211	36224	35011	34303	33631	33422	32932	32920	32176	31419	30892	30431
Différence		-2987	-1213	-708	-672	-209	-490	-12	-744	-757	-527	-461

Etat des lieux du métier :

Sur les 33 155 Km de lignes que compte notre réseau, 14 529 sont électrifiées (5838 Km en 1,5KV, 8588 Km en 25KV et 122 en autres types).

Dans les cycles de maintenance, la direction a fait des coupes sombres. Elle a diminué le contenu de nos RP (Révision Périodique), ce qui pose de graves problèmes de régularité. Même si elle affirme que le nombre d'incidents diminue, elle ne peut cacher l'augmentation spectaculaire des minutes perdues. A cela, bien entendu, des explications : outre la baisse des effectifs, les modifications des roulements d'astreinte (élément structurant de nos métiers) ont un impact considérable sur la qualité du service publique ferroviaire en général.

Nous avons dénoncé, lors de notre conférence technique, la séparation des 2 parties de notre métier ; le correctif et le préventif. Cela a conduit au transfert de certaines charges de maintenance vers les entreprises privées (de plus, lors des visites, combien de nos collègues ont rectifié les défauts, sans pour autant que cela soit inscrit sur le cahier de rapport, comme tel). La diminution des effectifs conduira, une fois de plus, vers un allongement des parcours et augmentera d'autant les risques potentiels d'accidents de trajet.

Etat des lieux de la sécurité :

Même si nous n'avons pas à déplorer de réels accidents graves, les statistiques présentées lors des CFHSCT laissent apparaître une augmentation du nombre d'accidents et du taux de fréquence :

Année	2003	2004	2005
Nb d'Accidents	116	87	94
Taux de fréquence	64,03 %	49,08 %	54,87 %

« L'année 2006 n'étant pas terminée, les chiffres sont difficilement exploitables et ne donneraient pas un réel aperçu de la situation »

Ce n'est, certes, pas la mise en place d'une ligne de vie qui suffira à régler la dangerosité de notre métier, d'autant qu'il semble se faire tout et n'importe quoi. Dans certaines régions, la direction a même fait appel à des organismes privés sur nos métiers « Caténaire ». Une fois de plus la SNCF refuse de reconnaître le statut de formateur et préfère externaliser les compétences internes.

Au regard des entreprises intervenantes, nous ne pouvons que déplorer le manque de moyens mis à notre disposition par la SNCF. Nous sommes en retard, en terme de modernisation et nous ne pourrions nous défendre face aux autres entreprises ferroviaires qui vont intervenir sur notre domaine. Une fois de plus, nous accusons la direction de l'INFRA d'avoir calculé la mise en concurrence en truquant les cartes. Le simple bilan des achats de « 4 axes » et autres engins donne une vision de sa volonté de réduire le nombre d'équipes et de remettre en question nos métiers et son astreinte.

Sans la pression de la CGT, la direction de l'entreprise aurait appliqué, sans mesures particulières, un texte : le RH 0347 (qui se veut une transposition du code du travail et de la réglementation européenne) et qui aurait interdit complètement l'utilisation des échelles lorrys. Chacun comprendra que s'il n'y avait pas eu ces mesures particulières, dans les conditions actuelles, c'est toute une partie des charges de travail des équipes caténaïres qui aurait été transférée à des entreprises privées disposant, elles, de moyens plus appropriés. Après de vifs débats, la direction de l'entreprise a proposé au ministère d'inclure des mesures permettant l'utilisation des échelles lorrys. Ceci avec une date butoir fixée à 2011 pour la transition qui correspondrait à la dotation de PEMP pour l'ensemble des équipes caténaïres.

Montreuil, le 30 novembre 2006