



GRAND MÉTIER CONDUITE

LA CGT NE BRADERA PAS LES COMPÉTENCES DES CONDUCTEURS ÉQUIPEMENT

Alors que tout démontre la nécessité de rassembler tous les conducteurs d'engins ferroviaires dans un seul et même métier, la Direction de l'INFRA nie l'évidence du grand métier conduite. Pour cela, elle s'autorise à détourner, à son profit, les revendications des conducteurs équipement, afin de les enfermer dans des pseudo-expérimentations de « conduite plus lourde et plus vite » pour des chantiers de formation de trains.

Cherchant à se payer des conducteurs au prix le plus bas du marché, l'objectif de la SNCF est de valoriser au moins disant les aptitudes et les compétences des CREQ. Elle cherche à remplacer les conducteurs de lignes, détachés sur les chantiers Equipement pour sous-traiter à outrance les trains de l'infra à des entreprises avides de rentabilité financière. Dans le même temps, la Direction avoue que les besoins spécifiques en matière de PAMAGE (pilotage) et de CONDUITE n'ont pas été véritablement estimés en totalité. Néanmoins, elle demande de valider un chèque en blanc pour autoriser des CREQ à tractionner des trains dont l'habilitation à ce jour relève du métier d'agent de conduite.

De plus, alors que tout démontre que les vitesses des engins de l'Equipement ne permettent pas d'intégrer sans contrainte nos trains de travaux et d'acheminement des matériaux entre les sillons commerciaux, la Direction n'engage aucune réflexion sur ces impératifs de plus en plus pressants.

Elle condamne les CREQ au peu d'accompagnement de TTX restant à assurer et à leur formation, laissant la sécurité des circulations à des entreprises privées peu capables d'assumer en toute sécurité la desserte et le dégagement des chantiers.

Privatisant ainsi les trains de l'Infra, elle se déresponsabilise de leur gestion et de leur maîtrise, perdant par la même occasion le contrôle de leur sécurité et leur coût. Pour la CGT, l'organisation de cette ouverture à la concurrence est irresponsable et scandaleuse.

Si cela permet de vérifier qu'il est grand temps de rattacher au niveau de l'EPIC de tête l'ensemble des agents relevant de l'arrêté d'aptitude de 2007 et des directives européennes, les slogans de la Direction n'expriment qu'une envie de valoriser les compétences des CREQ sans y mettre de conviction et ni le prix de la véritable reconnaissance qu'ils sont en droit d'attendre.

A quelques encablures de la négociation sur les métiers dans le cadre de la CCN, la Direction de Réseau se refuse d'appliquer la loi et préfère organiser une concurrence déloyale tant externe qu'en interne en saupoudrant des qualifications D qui ne correspondent ni aux réalités revendicatives ni aux besoins de modernisation d'un parc engins sous-utilisé et en partie obsolète.

Beaucoup d'exemples et de situations permettent de mesurer que rien n'a été pensé pour que l'Infra ait les moyens affichés par les décideurs qui vantaient les mérites d'une réforme du ferroviaire soi-disant porteuse d'avenir.

Les cheminots peuvent aujourd'hui mesurer que leur ambition n'est pas de maintenir des emplois de service public, mais bien de limiter l'irrigation ferroviaire des territoires pour faire des profits tous azimuts, sur le rail comme sur le bitume.

Nos dirigeants sont maintenant devenus de « grands économistes » qui ajustent la sécurité en fonction des situations, perdant toute notion des réalités du ferroviaire et de ses dangers. Désormais pour eux, la sécurité est un coût qu'il faut réduire coûte que coûte.



Pour autant, l'action de la CGT les amène à sortir de leur léthargie, comme c'est le cas pour l'Y 9000. Ainsi, après avoir conçu un engin plus vieux que son châssis, la Direction est contrainte de maintenir deux agents en cabine par son incapacité à régénérer un véritable parc de locotracteurs, augmentant le coût d'utilisation d'un engin qui trainait déjà de lourdes dettes de conception.

En matière de dialogue social, la situation est tout autant dramatique puisque les derniers échanges avec la Direction de l'Infra ont permis de mesurer tristement sa lecture erronée des revendications sur le grand métier conduite portées par la Fédération CGT des Cheminots. Si cela s'apparente à une volonté plus générale de ne pas répondre aux cahiers revendicatifs légitimes des cheminots, c'est aussi la démonstration qu'il n'y a eu à aucun moment une prise en compte de leur contenu.

C'est d'ailleurs en réponse à ce semblant de dialogue social général que toutes les Organisations Syndicales du CE Maintenance et Travaux, sur proposition de la CGT, ont quitté la séance plénière d'octobre.

Cette attitude dédaigneuse n'est pas nouvelle dans les GT CREQ, puisqu'au cours de la dernière réunion, la Direction a trouvé une excuse sortie de nulle part pour ne pas reconnaître les compétences des CREQ. Ce serait maintenant la Caisse de Prévoyance et de Retraite qui aurait les droits de décision sur le grand métier conduite. Alors que celle-ci ne s'est jamais exprimée sur son manque de financement par l'absence de recrutement d'agents de conduite ni même par les menaces portées sur le T2 par exemple, la CPR serait maintenant un lieu de négociation pour la reconnaissance salariale.

Visiblement, le 4ième EPIC n'est pas celui que l'on croit !

Ce simulacre de dialogue social vaut tout autant pour l'emploi repère qualif D qui à aucun moment n'a été abordé dans une quelconque négociation mais aussi pour l'emploi tout court. Alors que la Direction annonce que les CO sont suffisants, le manque de conducteurs sur les travaux obligerait les établissements à puiser des effectifs chez la concurrence ou dans les filiales pendant que des CREQ sont appelés à d'autres missions pour combler les départs en mobilité imposée dans les autres métiers.

Si pour la CGT, les DET ont le devoir de construire des Cadres d'Organisation intégrant l'ensemble des charges programmées, en maintenance comme en travaux, la Direction de l'Infra est tout autant responsable de cette gestion catastrophique de l'emploi aux lourdes conséquences sur la qualité du service public.

Plutôt que d'utiliser les habilitations des CREQ comme de véritables couteaux suisses, la CGT exige :

- **Le respect immédiat de tous les engagements en matière de déroulement de carrière ;**
- **L'arrêt de la sous-traitance des missions des conducteurs Equipement ;**
- **Un recrutement à la hauteur des besoins de conduite de tous les trains de l'Infra ;**
- **L'ouverture immédiate des négociations sur le « grand métier conduite » ;**
- **L'application réglementaire de la programmation des journées de service.**

Pour la CGT, l'entreprise utilise les CREQ de façon dérogatoire en les utilisant comme de véritables agents de conduite. Dans le cadre des négociations métiers, la Fédération CGT des Cheminots portera le « grand métier conduite » pour que tous les conducteurs obtiennent la reconnaissance de leur savoir-faire et gagner le contenu du cahier revendicatif. Ces négociations devront se faire sous vigilance mais d'ores et déjà la CGT appelle tous les cheminots à continuer de refuser toutes situations en écart à la réglementation, tant en matière de réglementation du travail qu'en matière de circulation ferroviaire. La légitimité des revendications est aujourd'hui plus qu'hier incontournable !

