



FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS

CPC MT PARTIE TRACTION

En début de séance, la CGT a demandé une minute de silence suite aux conducteurs décédés dans l'accident au Luxembourg et à Achères. La Direction n'a pas pipé mot, nous avons ainsi rendu hommage aux victimes. Le constat est accablant, les réorganisations de l'entreprise ne permettent plus d'assurer la sécurité des circulations et des cheminots.

Après un peu plus de 10 ans, un nouvel accident a eu lieu dans la zone du Luxembourg. Un nouveau nez à nez, aboutissant au décès du conducteur Luxembourgeois. Le conducteur et la contrôleuse Français ont également été blessés. A ce jour, les causes de cet accident n'ont pas été trouvées ; ce qui n'empêche pas l'entreprise de forcer les agents à circuler sur la ligne avec tous les dangers que cela peut représenter. Pour la CGT, la Direction doit suspendre toutes les circulations transfrontalières, FRET compris, jusqu'à l'obtention d'éléments suffisants permettant d'établir les causes précises de ce drame. Le DRH refuse de s'engager sur l'arrêt des trains afin de protéger les agents tout en argumentant qu'il n'a pas d'information sur le sujet.

L'accident d'Achères a eu pour conséquence le décès d'un conducteur d'Achères ; le Directeur de la traction annonce toujours plus de vigilance concernant l'usage du téléphone portable dans les emprises. La CGT a fait remarquer que la communication qui a été faite est déplorable. Pour la Direction, l'agent était en communication téléphonique alors que rien ne le confirme à ce jour. S'en est ensuivi une campagne d'affichage sécurité « plus que limite » en termes de décence. Le Directeur de la Traction se demande quoi faire en matière de prévention et il s'engage à faire une visite sur place. Pour la CGT, la politique qui consiste à faire porter la responsabilité sur les acteurs de terrain est inadmissible. Pas une fois les causes inhérentes au système, comme le temps consacré à la formation et à la connaissance des chantiers, ne sont abordées. Pas une seule fois, les défauts dus à l'éclatement de l'entreprise, comme l'absence d'entretien des pistes et itinéraires, ne sont montrés du doigt. La Direction se retranche systématiquement derrière les soi-disant manquements des agents pour masquer ses propres déficiences. De plus, l'exigence d'un premier rapport d'enquête sous 24 heures empêche que les causes réelles soient trouvées.

La vie des usagers et des cheminots vaut bien plus-qu'une annonce de bénéfices de PEPY. La CGT se battra toujours au côté des salariés pour que les résultats économiques ne soient pas l'étalon de la sécurité des circulations et des personnes.

L'année 2016 fût, aussi, une année noire en termes d'effectifs. Même en imposant des plans de transport adaptés, le manque de conducteurs est encore trop important pour assurer la charge de travail en toute pérennité et sans plan de transport adapté.

L'augmentation de la productivité avec les magouilles de la Direction telles que le manque de repos réglementaire (113,7 RP au lieu des 116 RP prévus au RH0077, au titre 1), les repos glissants en PACA, les retraités embauchés en CDD, ne permettent pas de compenser le déficit d'effectifs. D'ici juillet 2017, la mise en stage de plus de 1000 agents est budgétée. Mais la CGT interpelle la Direction sur l'augmentation constante du nombre de contractuels ; il est évident que la Direction a pour but de casser le statut des cheminots. En revanche, le taux de féminisation reste très faible.



Pour la Direction, l'ensemble de tous ces effectifs permettra d'arriver à un équilibre d'ici l'été 2017. Pour la CGT, le compte n'y est pas. L'ensemble des stagiaires n'aura pas l'examen, les taux de réussite de l'examen avoisine les 67%. Ces taux de réussite faibles sont dus notamment à l'éloignement des CPFT des sites de production. La réussite de l'examen doit couvrir le déficit de conducteurs afin de permettre d'améliorer les conditions de travail de l'ensemble des conducteurs.

La Direction a présenté le bilan sécurité de l'année passée ainsi que les projections pour 2017. Les chiffres de la sécurité, si on se cantonne aux franchissements de signaux d'arrêts, voire aux autres événements sécurité conduite, sont présentés comme stables. Toutefois pour la CGT de trop nombreux paramètres sont à l'avertissement voire déjà au rouge.

Les activités tentent de prendre les commandes de la Direction de la traction et souhaitent adapter la réglementation à leurs contraintes financières. La mise en place des limitations de vitesse par panneaux publicitaires tant vantées par le journal de la traction, les projets de règlements liés à l'activité, mettent à mal les fondamentaux de la sécurité ferroviaire.

Afin d'améliorer les performances du système de sécurité, la Direction de la traction souhaite modifier en profondeur le système de management de la sécurité. Les formations, initiales et continues devraient être revues. Les modalités de maintien et de certification des agents de conduite vont être modifiées.

Pour la CGT, de nombreuses variables sont intimement liées et il est nécessaire de les améliorer pour faire monter le niveau de sécurité. Effectifs, formations, conditions de travail, pénibilité, toutes ces composantes doivent être améliorées. Pour la CGT ces domaines sont un investissement pour la sécurité et non un coût.

La Direction s'attaque à nos métiers sans se soucier de sécurité. La recherche de productivité nécessaire pour payer la lourde facture de la réforme risque, si le débat est confisqué par une Direction avide de profit, de se faire sur le dos des usagers et des cheminots.

Concernant l'IMC, la Direction de la traction, en toute sérénité, annonce qu'elle a rencontré toutes les organisations syndicales sous la forme de bilatérale. Le passif sera régularisé sur 3 années (5 ans avant l'ANI) et il sera attribué la somme de 160 € par roulant. Pour l'avenir, cette règle particulière, concernant une partie des conducteurs, sera édictée de la meilleure manière possible afin d'éviter toute forme d'incompréhension ou d'interprétation dans le futur RH 0677 qui sera rédigé par la Direction elle-même. En attendant cette réécriture, la Direction essaie, par une lettre de cadrage du RH National, d'intégrer une temporalité inexistante réglementairement. Bien sûr, la CGT a rappelé que seulement 3 OS se sont rendues à ces bilatérales, la CGT en avait refusé le principe vu la transversalité du sujet qui implique les conducteurs mais aussi les contrôleurs.

Ainsi la CGT a été reçue dans le cadre d'une DCI pour porter ses positions qui sont très éloignées de celles de la Direction qui ne correspondent pas à la décision de justice. La CGT a également affirmé son désaccord sur le passif puisque la Direction avoue à demi-mot, devoir 2200€ aux agents concernés par cette dérogation et comptabilise au « doigt mouillé » le nombre D'IMC réellement réalisé. Enfin, la CGT a réaffirmé que les signataires frénétiques de juin 2016 (OS accompagnatrices et Direction d'entreprise) devront rendre des comptes aux cheminots, puisque le chèque en blanc signé sur l'accord d'entreprise sera à double effet avec la réécriture unilatérale du RH 0677.

Concernant le plan social de l'entreprise ferroviaire ECR et de la reprise éventuelle de ces salariés, la Direction de la traction a pris la décision de prendre une partie des conducteurs de cette entreprise ferroviaire. Bien sûr, la Direction de la traction ne s'exprime pas sur les conditions et les lieux d'embauche de ces agents. Elle désire regarder au cas par cas afin d'embaucher où elle le souhaiterait.

Pour la CGT, les embauches doivent se faire au plus près de leur bassin de vie et d'emploi. De plus, cette entreprise est composée de plusieurs métiers du ferroviaire, la SNCF doit s'efforcer de reprendre tous ces agents. Les conditions d'embauche doivent être équitables et se faire au statut dès que cela est possible. Leur ancienneté à la route doit être prise en compte dans l'ancienneté conduite.

Aussi, il nous paraît évident que les charges de travail afférentes aux salariés de cette entreprise soient étudiées afin de pouvoir les réintroduire dans les résidences SNCF les plus proches. De plus la CGT restera vigilante sur toute forme de discrimination envers ces agents.

L'absence de financement de la réforme, l'éclatement de l'entreprise font supporter tous les coûts aux cheminots et aux usagers. La disparition des trains de nuit, la mise en place de l'EAS, la suppression de nombreux emplois cheminots, l'augmentation de la productivité n'arrivent pas à compenser le déficit humain et l'augmentation des écarts sécurité. Pour la CGT, toutes les réformes, toute l'organisation de l'entreprise dégradent les conditions de sécurité et de travail des agents. Un service public de qualité ne peut s'envisager qu'avec une présence humaine au contact des usagers dans les trains et dans les gares.

