



AUDIENCE DCI TRACTION DU 16 OCTOBRE 2017

Décidément la direction est intarissable lorsqu'il s'agit de réfléchir à des organisations en dehors de tout cadre légal. A chaque fois, elle justifie ses projets par la concurrence qu'elle appelle de ses vœux, comme M. Pépy l'a à nouveau fait récemment au séminaire des managers à Rotterdam.

C'est dans ce cadre que chaque activité réfléchit à quel mauvais coup elle pourra porter au statut, au dictionnaire des filières ou encore à l'accord d'entreprise sur l'organisation du temps de travail, alors que dans le même temps s'ouvrent les discussions sur les contours des métiers au niveau de la branche ferroviaire.

La fédération CGT l'avait annoncé à l'époque lors de sa séparation des autres activités, Fret « laboratoire » de la direction. Les apprentis laborantins se sont multipliés et désormais chaque activité y va de ses projets avec comme objectif commun, la casse du Statut et de nos métiers.

La Traction n'y échappe pas. TER avait dans ses cartons plusieurs remises en cause de notre Statut et de sa grille salariale.

En Lorraine, TER Grand Est projetait d'utiliser des CRML sur des trains de voyageurs au prétexte qu'ils ne circuleraient que sur un bout de ligne et sur un seul engin.

TER Bourgogne Franche-Comté quant à elle souhaitait, dans le cadre de la réouverture d'une ligne (Belfort / Delle), créer un nouveau niveau sur la qualification TB, à savoir le TBO ou bien encore dénommé TB junior placé sur la position 5.

La CGT a obtenu, lors d'une DCI nationale, le retrait de ces projets.

Pour autant, concernant la ligne Belfort / Delle, TER persiste dans sa volonté à dédicacer des TB sur cette ligne et avec un seul engin moteur. Cette dédicace a un coût important et de fait, « les laborantins » de cette activité ont donc décidé d'adjoindre à la conduite des trains des missions annexes (ouverture/fermeture des gares, entretien des distributeurs de billets, accueil des usagers, visite du train en gare, ...) en dehors de tout cadre légal.

La réglementation du travail est elle aussi adaptée en dehors du cadre légal avec la suppression du 19/6h encadrant les repos au titre 1.

Toutes ces entorses à la réglementation seraient justifiées par la concurrence qu'il y aurait sur cette ligne avec les chemins de fer Suisses. Un conducteur suisse est bien mieux rémunéré qu'un TB à la PR 19! Le niveau de rémunération des TB n'est donc pas un sujet, loin de là.

En revanche, sur l'organisation du travail projetée par TER, là il y a à redire. En effet, les suisses ne font pas la même ineptie que TER en dédicacant cette charge. Ils assureront la charge Belfort / Delle, sans dédicace, et dans des roulements multi-activités.



Pour la CGT, il y a effectivement un surcoût quand on dédicace 10 ADC à un bout de ligne au lieu de mixer cette charge au sein d'un roulement de l'UPT de Belfort. De plus, quand on adjoint des tâches annexes aux ADC, celles-ci les éloignent encore un peu plus de la conduite, il ne faut pas s'étonner que les coûts soient plus élevés que dans une utilisation normale au sein d'un roulement ayant de multiples connaissances de ligne.

Pour la CGT, si l'activité TER fait ce choix, c'est qu'en fait cette ligne fait l'objet d'une convention spécifique d'une durée de 2 ans et qu'elle cherche comme dans bon nombre de régions à faciliter l'implantation d'un opérateur privé.

La CGT, avec les cheminots, ne compte donc pas s'arrêter au seul retrait du TBO, mais bel et bien à une incorporation de cette charge au sein d'un roulement de Belfort sans l'ajout de tâches annexes relevant d'autres métiers.

EMPLOI :

La DFAC, en recherche de GM, a embauché, en intérim, 7 GM en CDI pour une mission de 12 mois. La direction de la Traction en charge de cette spécialité a découvert cette information par le biais de la déclaration CGT faite lors de la CPCMT du 5 octobre. Alors soit la direction de la Traction ne contrôle plus rien et Fret n'en fait qu'à sa tête, soit elle est malhonnête.

FORMATION :

Sur l'ET de Paris-est, Transilien, par la voix du DET, souhaite remettre en cause la formation CRTT en souhaitant scinder la partie circulation Tram et circulation sur RFN. Cette activité prend prétexte d'un volume de formation CRTT à réaliser avec l'ouverture de la ligne Montfermeil.

La fédération CGT est opposée à ce charcutage de la formation Tram-Train. Pour se préparer à l'ouverture de la ligne Clichy-Montfermeil, il faut anticiper les formations CRTT afin de les faire circuler sur Bondy / Aulnay, donnant ainsi la possibilité de dégager des CRTT pour faire des écoles CRTT vers TB.

Sûrement pleinement satisfaite du niveau de réussite des formations, la direction de la Traction supprime unilatéralement une semaine de formation aux stagiaires en formation TB.

Partant du principe que le stage de découverte prévu avant la formation afin que chaque stagiaire puisse se faire une idée du métier et de l'organisation de l'entreprise, n'est pratiquement jamais réalisé, la direction a décidé de l'intégrer dans le module 1 de la formation TB.

On pourrait se dire que cela va dans le bon sens si dans le même temps, la direction ne retirait pas 1 semaine de formation au module 4.

Pour la fédération CGT, cette décision est inacceptable. Une fois de plus ce choix est dicté par des considérations financières. Il va à l'encontre de la sécurité notamment parce que ce module 4 est consacré aux anomalies d'infrastructure et de signalisation. Dans la période où les incidents se multiplient sur le territoire, il serait bon que la direction revienne à la raison. C'est à ce que va s'attacher la fédération CGT, avec les cheminots, dans les prochaines semaines.