



AUDIENCE TRACTION

DU 12 SEPTEMBRE 2018

UNE DIRECTION DE LA TRACTION EPARPILLÉE FAÇON PUZZLE !!!

Chaque jour, un peu plus, la direction de la Traction fait la démonstration qu'elle a été dépouillée de ses prérogatives par les activités. Désormais, même les sujets métiers et sécurité lui échappent, laissant le champ libre aux activités qui ne vivent que pour la rentabilité et la productivité.

Management de la sécurité

Depuis quelques mois, le directeur de la Traction claironne à qui veut l'entendre qu'il faut sortir de la culture répressive lors d'incidents sécurité.

Selon lui, « le bâton » n'est pas formateur, ce qu'il faut « c'est instaurer une véritable relation de confiance » entre l'ADC et son CTTL. De ce concept, la direction de la Traction en a fait son étendard.

Or, au Fret, on est bien loin de la nouvelle philosophie prônée par la direction de la Traction. Pour preuve, un CRML a franchi un carré à quelques jours de sa date de commissionnement avec, comme résultat, une convocation pour un entretien préalable à un licenciement !

Visiblement, au Fret, le management « new-look », ça ne leur convient pas. Le management de la sécurité demeurerait l'un des derniers leviers de la direction de la Traction sur Fret. Désormais, cette activité entend se libérer de tout lien avec la direction métier.

Interpellée par la CGT, la direction de la Traction s'est déclarée impuissante.

Formation initiale

Concernant les formations initiales, la direction de la Traction, qui prétend avoir la main en ce domaine, va de déconvenue en déconvenue. Là encore, les activités font régner leur loi faisant fi des règles édictées par la direction de la Traction.

Les activités se servent désormais de la formation comme variable d'ajustement en fonction des besoins de la production.

C'est ainsi, par exemple, qu'un stagiaire en sortie de module 5, sans souci de validation de ce module, s'est vu convoquer par le CUPT pour se faire signifier qu'il ne participerait pas au module 6 la semaine suivante. L'activité TER ajuste ses ressources nécessaires avant même l'examen.

Pourtant, les directives en matière de formation initiale de la direction de la Traction sont limpides.

Lorsque le stagiaire arrive au moins au module 4, il faut lui donner toutes ses chances de terminer le cycle de formation, quitte à proposer un redoublement d'un module. L'activité TER a pourtant décidé de s'asseoir sur ces directives.

Respect du dictionnaire des filières

Alors que les CRTT de la ligne T4 ont été transférés de l'établissement Traction de Paris Est à un établissement dédié au T4, l'activité, sous le joug du nouveau DET du T4, a entrepris de détricoter le dictionnaire des filières.



Au prétexte de travaux générant une baisse de charge, l'activité jamais à court d'innovations, a décidé de faire réaliser des journées d'accueil en gare par les CRTT. Une mission de comptage des bus a également été mise en place. Bien évidemment, aucune de ces tâches ne répond aux règles d'utilisation des CRTT. Pour autant, la direction de la Traction laisse docilement Transilien agir à sa guise.

Clause de non concurrence

L'activité TER AURA s'est lancée dans une campagne de signature de clauses de non concurrence chez les jeunes TB1 nommés dans les résidences alpines. Pour recueillir l'assentiment des agents, la direction n'a pas hésité à tromper les ADC en leur indiquant qu'ils avaient déjà signé ce papier à l'embauche, mais qu'il avait été égaré depuis. Une belle opération de barbouzes !

Informée de la situation, la direction de la Traction n'y voit rien à redire. Elle préfère fermer les yeux plutôt que de tenter d'y mettre de l'ordre.

Au passage, la CGT a fait remarquer à la direction son incohérence lorsqu'elle fait signer ce type de clause en établissements et que, dans le même temps, elle agit auprès du ministère et de l'UTP pour que la mobilité des ADC entre entreprises ferroviaires soit facilitée !

Cellules primes

Toujours avides de suppressions de postes, les activités ont dans le viseur les cellules primes. Déjà l'activité Grand-Est s'est lancée dans une opération de regroupement des cellules primes des ESV TER Rhénan, Lorraine et Champagne Ardenne.

A la clé, des suppressions d'emplois et un éloignement du personnel de ces cellules par rapport aux ADC.

La direction de la Traction interpellée sur ce sujet par la CGT croit savoir, qu'à ce jour, seul Grand-Est a ce type de regroupement en gestation.

Pour autant très vite, elle concède que les autres nouvelles régions devraient elles aussi regrouper leurs cellules avec à la fois des emplois de supprimés, une qualité de service aux ADC dégradée, et des postes de reclassement pour les ADC descendus en moins. Sur ce dossier comme tant d'autres, la direction de la Traction ne maîtrise rien...

Choc sur AGC

Depuis l'accident survenu le 20 octobre 2015 et la dérive d'une rame sur près de 20 km, le Matériel a été chargé de mettre en place des modifications sur les rames type AGC (modifications de la fermeture des capots de protection des panneaux de frein et protection des commandes de purge automatique, remplacement des valves de purge automatique par des valves de purge manuelle).

Le 21 janvier dernier, une rame type AGC équipée de ces modifications a de nouveau percuté un véhicule avec cette fois pas de dérive à la clé, mais le constat à l'arrêt que 7 bogies sur 10 étaient desserrés.

La CGT a donc interpellé la direction de la Traction sur cet incident et sur le fait que la rame ne disposait plus, après choc, que de 30% de ses capacités de freinage. La direction de la Traction n'avait pas connaissance de cet incident et ce malgré le fait qu'en amont de la rencontre, la CGT avait fourni le numéro de train et le jour de l'accident.

Même sur la partie métier et sécurité, la direction de la Traction est désormais absente. La CGT a demandé que cet incident soit porté à l'ordre du jour de la CPCMT du 04 octobre, afin que le Matériel nous fournisse les raisons de cette perte importante des capacités de freinage.

Enregistrement en cabine de conduite

Suite au rapport d'enquête sur l'accident d'Eckwersheim, le BEATT a recommandé d'équiper immédiatement les trains d'essais d'un système d'enregistrement des sons et des communications, ainsi que la mise en place d'un enregistrement vidéo de la voie.

Transilien et le Matériel, sans en référer à la direction de la Traction, ont décidé d'équiper 2 rames Z50000 de ces 2 dispositifs, dans le but de le généraliser ensuite. Une fois de plus, l'expertise métier de la direction a été mise au rebut.

La CGT a demandé que ce dossier soit mis à l'ordre du jour de la prochaine CPCMT du 04 octobre, afin d'avoir un débat sur ces dispositifs ainsi qu'un encadrement de leur utilisation.