



## COMMISSION PROFESSIONNELLE CENTRALE

### MATÉRIEL ET TRACTION DU 11 DÉCEMBRE 2014

**Profitant de la réforme du système ferroviaire, la Direction ambitionne de casser la Traction et ses métiers. Elle souhaite faire assurer des tâches conduite par des cheminots qu'elle ne reconnaît pas comme ADC (CREQ, CRLO, APLG...). La CGT s'oppose à cette nouvelle attaque contre la filière Traction et fait des propositions afin d'éviter tout dumping social, notamment à travers le Grand Métier Conduite.**

#### Effectifs en berne

De l'aveu même de la Direction, l'adéquation charges-ressources est tendue en cette fin d'année 2014. Pour la CGT, il n'y a rien d'étonnant au regard des volumes de formations TA ou TB initiales et TA vers TB réalisées en 2013 et 2014.

En effet, alors qu'en 2011, il a été procédé à 1007 mises en stage dont 681 pour les établissements voyageurs et 326 au Fret, en 2013, la Direction a diminué de manière drastique les mises en stage les faisant chuter à hauteur de 477 dont seulement 36 au Fret.

Pour 2014, un tour de vis supplémentaire a été appliqué avec une prévision de 620 mises en stage dont 36 au Fret. Au 31 octobre, seules 445 mises en stage ont été engagées, soit un delta de 175 formations.

En procédant ainsi, la Direction a asséché et cassé les parcours professionnels entre Fret et Voyageur, Fret ne recevant quasiment plus de ressources.

Dans le même temps, le taux de réussite aux divers examens est très mauvais ce qui réduit d'autant le nombre d'ADC en sortie de formation. En 2013, le taux de réussite global aux examens était de 68,22% et de seulement 54,05% pour les formations TB initiales.

Dès lors, le nombre de sorties de formation étant inférieur à celui des départs à la retraite, et la charge du SA 2015 supérieure à celle du SA 2014, il ne fallait pas être devin pour s'apercevoir que nous allions droit dans le mur.

#### Des ADC en CDD

La Direction n'a pas pour autant cru bon devoir changer de cap, malgré les multiples alertes émises par la CGT et recourt désormais à des ADC en CDD sur plusieurs régions (PACA, Alsace et Nord Pas-de-Calais). Ce nouvel angle d'attaque contre l'emploi à Statut à la Traction s'ajoute au recours massif à des ADC contractuels dont le nombre était de 225 à fin 2013 avec 58 mises en stage à fin octobre 2014 !

Ce recours aux CDD est parfaitement illicite car il n'a pour objet que de pallier un déficit structurel en emplois organisé par la Direction de l'entreprise.

#### Dumping social : le dictionnaire des filières en ligne de mire

Profitant de la réforme, la Direction ressort de ses cartons des projets jusqu'alors repoussés. Le 1<sup>er</sup> consiste à autoriser les APLG (remiseurs-dégareurs) à sortir des dépôts et circuler sur voies principales en gare. 3 sites ont été ciblés par la Direction du Matériel (Caen, Levallois et Miramas). Les snipers de la Direction se croient autorisés à casser la Traction par le dumping social, et la Direction de la Traction reste sans réponse face à toutes les attaques que subit notre filière, y compris au Fret avec les CRLO+.

La réforme version Pépy renforce la prédominance des activités et le Domaine Traction, muselé, est cantonné à l'EPIC MOBILITÉ au sein de Transilien.



Pour la CGT, ces 3 projets sont à ranger au rayon des fantasmes non réalisés. Ils se font en dehors de la réglementation actuelle et du dictionnaire des filières mais également contre la directive européenne qui a mis en place la licence de conducteur.

Comme si cela n'était pas suffisant, l'Infra, placée dans l'EPIC RÉSEAU, envisage d'autoriser les CREQ à tirer des trains plus lourds et à une vitesse plus élevée pour casser l'unicité de la filière Traction et avoir sa propre Traction au sein de son EPIC. Le dumping social est une constante chez nos dirigeants. Nos craintes sont confirmées par le Directeur de la Traction qui nous annonce que les contrats de détachement aux pôles régionaux Infra et au pôle national Infra sont reconduits pour 3 ans et qu'après ce délai, il ne sera plus possible pour la Traction (au sein de MOBILITÉ) d'assurer ces charges. Dans 3 ans maximum, le Domaine Traction et ses ADC seront remplacés par des CREQ sous-payés et une Traction Infra avec ses propres règles de sécurité.

### **La CGT revendique un Grand Métier Conduite**

Pour contrer ces attaques, la CGT fait des propositions. Tout d'abord, la CGT revendique l'intégration au sein de la Traction de tous les agents chargés de la conduite : CREQ, CRLO et APLG. Ces agents seraient placés comme les TA et TB du Domaine Traction sur 2 niveaux de qualifications (Q1 PR 10 à 15 et Q2 PR 16 à 21).

Sont placés sur Q1 les agents effectuant le classement des engins moteurs, les mises en tête, les évolutions de type A et B, des trains de travaux sur chantiers interceptés, les manœuvres dans les chantiers, les missions d'AICR, les trams-trains sur voies dédiées hors RFN. Sont placées sur Q2 toutes les autres tâches et missions, en particulier la conduite en ligne.

La Traction assurera des missions pour les 2 EPIC MOBILITÉ et RÉSEAU. La CGT revendique donc que le Domaine Traction, assurant ces fonctions mutualisées, soit placé, comme l'exige la Loi du 4 août 2014, au sein de l'EPIC de tête pour assurer l'intégration industrielle mise en avant dans la Loi.

### **TTO023 – Temps alloués au personnel de conduite pour effectuer diverses opérations au cours du service**

Après 2 ans de tiraillements entre activités et Direction de la Traction, la TTO023 définit les temps forfaitaires alloués aux différentes opérations réglementaires et tâches de sécurité réalisées par les ADC que ce soit en roulement ou en service facultatif.

Après une étude approfondie dudit règlement, la CGT relève quelques inepties, erreurs dans la rédaction du document et affichage d'une volonté de gain de productivité des activités sur le dos des ADC.

L'introduction dans un document réglementaire d'un calcul des temps de parcours en taxi par le logiciel « Via Michelin » est une réelle aberration, l'utilisation de ce logiciel étant interdite à titre professionnel, y compris pour la SNCF.

Autre exemple, des plus dangereux au demeurant : une relève entre conducteurs qui pourrait se réaliser le temps d'un arrêt de service, ce qui, selon la durée de cet arrêt, peut ne pas permettre d'effectuer toutes les opérations de sécurité !

Tout cela dans un seul but : moins de temps consacré à la sécurité afin d'accroître la productivité et de privilégier la régularité coûte que coûte.

Lors de cette CPCMT, la CGT a exprimé les craintes et les désaccords sur plusieurs points de cette nouvelle TTO023 et a demandé à la Direction de la Traction de revoir sa copie. Les demandes ont été balayées d'un revers de manche, la Direction, droite dans ses bottes, n'a pas voulu corriger ce règlement et s'arc-boute à vouloir l'appliquer au changement de service de 2015, prenant au passage soin de noter nos remarques.

Pour la CGT, l'application de ce règlement n'est que la poursuite de la réforme du ferroviaire rêvée par Pépy. Il démontre bien que les gains de production (humains et financiers) se feront sur le dos des cheminotes et cheminots au détriment de la sécurité des circulations.

Pour la CGT la réglementation ne doit être soumise à aucune contrainte budgétaire, elle doit juste répondre aux besoins des usagers et des chargeurs, pour un Service Public de transport ferroviaire sûr, fiable et de qualité.

