



TRAM-TRAIN :

Une réglementation déjà minimaliste, pourtant bafouée par la Direction !

Suite à une demande commune des OS représentatives, la Direction de la Traction a enfin daigné recevoir les délégations, le 22 juillet dernier. Dans sa déclaration, la CGT a rappelé ses nombreuses revendications autour des différents dossiers estampillés Tram-Train en place ou en projet.

- ➔ *En place : Aulnay Bondy et St Gervais Mont-Blanc ;*
- ➔ *Mis en œuvre prévue en décembre 2010 : Nantes Clisson ; Mulhouse ; Esbly Crécy ;*
- ➔ *En projet plus lointain : Ouest Lyonnais ; Nantes Chateaubriand...*

Parmi tous ces projets, seul celui de Mulhouse correspond à la définition initiale de Tram-Train : amélioration de l'offre ; interconnexion entre le réseau Tram et TER et circulation sur les deux réseaux ; matériel léger adapté à la circulation urbaine... Les autres s'apparentent plus à des transferts de charges TB vers TA, la SNCF organisant le dumping social interne, comme elle l'a déjà effectué précédemment au Fret.

La CGT a fortement contribué à la création du grade de conducteur de Tram-Train dans la filière traction, alors que la Direction SNCF s'apprêtait à confier ces nouvelles tâches à KEOLIS filiale du groupe. Par la même occasion, ce nouveau métier limite les prétentions de concurrents, tel VEOLIA, malgré le fort soutien accordé par certains dirigeants politiques nationaux et européens.

Alors que le Tram-Train est en plein essor, à la SNCF, il existe très peu de textes qui l'encadrent. Il y a volonté de la Direction d'entretenir un flou réglementaire autour du Tram-Train et d'éviter ainsi toutes contraintes pouvant empêcher un transfert de charges et de coût du travail entre cheminots. A cela s'ajoute le refus de la Direction de la Traction de cadrer nationalement la réglementation, laissant chaque région faire tout et souvent n'importe quoi.

Sans vouloir jeter aux orties la réforme de 2004, la CGT considère que **celle-ci doit être ajournée et poursuivie** en réformant les primes traction et en créant le grand métier conduite regroupant tous les conducteurs au sein de la filière traction.

Toutes les OS se sont rangées à ce constat et ont demandé à la Direction de mieux définir le grade de CRTT.

Le Directeur de la Traction, après nous avoir proclamé comme à l'accoutumée qu'il était seulement **le garant de la sécurité** et que pour le reste c'était l'affaire des régions, s'est fendu pour toute conclusion d'un ubuesque: « **Si ce n'est pas écrit, c'est permis** ». On a connu plus déterminé et rassurant en matière de sécurité des circulations.

Tout au long de la réunion, le Directeur a refusé de rouvrir de véritables négociations sur ce dossier éminemment brûlant. A tous les étages de la Direction, on reçoit les représentants des cheminots mais on ne les entend pas. La Direction ne négocie pas, à moins que nous l'y forçons...

Polyvalence des métiers de cheminots

Dans chaque projet, la Direction tente d'instaurer la polyvalence des CRTT, en contradiction complète avec le dictionnaire des filières. Le métier de CRTT, à l'instar de tous les autres ADC, c'est bien de conduire les trains, les Tram-Train en l'occurrence et cela est déjà amplement suffisant. Or, dans plusieurs dossiers, on assiste à des dérives graves, en particulier pour les CRTT Mont-Blanc, mais aussi pour les futurs conducteurs de Mulhouse.

Pourtant, le dictionnaire des filières est formel, pas de tâches annexes pour les conducteurs (renvoi 1 de l'article 5 du RH0263) hormis celles clairement reprises dans le chapitre de la filière traction. En aucun cas, un conducteur peut participer à des opérations de contrôle des usagers ou d'entretien du matériel par exemple.

Titre I ou titre II ?

A part des cas très spécifiques, le titre II ne correspond pas au métier d'agent de conduite en ligne, sauf à contourner sans cesse la réglementation, ce que la Direction fait allègrement, il n'apporte pas la robustesse nécessaire à la production. En effet, les remplacements sont difficiles voire impossibles : pas de Fac ; pas de parcours en EV ; pas de coupure en dehors de la résidence d'emplois ; RHR interdit ; utilisation exclusive sous le régime d'exploitation en navette... C'est pourquoi, la CGT revendique l'application réglementaire du titre I pour les CRTT. Cela améliore la rémunération des ADC : 10€ en plus d'EVS, en moyenne par jour (sans RHR). Cela améliore les conditions de travail, l'emploi et facilite grandement les remplacements y compris par des jeunes TB. Tout le monde y gagne finalement.

A l'heure actuelle, seuls les CRTT du Mont-Blanc sont soumis au titre 1 du RH 0077.

Primes traction

La CGT considère que la structure de la prime CRTT est tout à fait cohérente, par contre, le niveau de ses paramètres, en particulier le taux au 1000 Km, est très insuffisant. Si on le compare à celui attribué aux CRL pour les TER, il est plus de 6 fois inférieur (en dessous de 9€ pour les Tram-Train, pour plus de 60€ pour les TER) ; l'amener à 20€ dans un 1^{er} temps est une nécessité urgente. La Direction se retranche derrière une réunion spécifique sur la prime CRTT en septembre, mais cela ne serait que pour parler de la répartition des primes complémentaires entre les différents roulements CRTT. Pour la CGT, pas question de se limiter à cela, du reste comment répartir la PC entre des roulements qui n'ont pas les mêmes paramètres, pour la PP de trains de la même catégorie ? Le taux au 1000 Km pour les Tram-Train doit être mis en cohérence avec ceux des autres trains et donc singulièrement relevé et défini nationalement et uniformément avant de discuter de la répartition des PC.

En ce qui concerne la prime Service Train en EAS, là encore, les CRTT sont injustement sous-payés. En effet, le taux pour les CRTT est de fait la moitié de celui réglé aux autres ADC. Cela retire environ 85€ mensuellement à la prime traction des CRTT. Exercent-ils le service du train dans des conditions plus faciles que les autres, nul ne peut le prétendre, ce serait plutôt l'inverse en zones hyperdenses ou denses.

La rémunération des CRTT a besoin d'un sérieux coup de pouce, avec les trois paramètres que nous avons évoqués : Titre 1 au lieu du Titre 2 ; taux au 1000 Km revalorisé et prime ST identique pour tous les conducteurs, il y a de quoi faire...

Les CRTT sont des agents de conduite à part entière, ils n'ont pas à être payés comme des sous conducteurs.

Établissement traction ou Établissement multi métiers/mono produit

Pour la CGT, les conducteurs de Tram/Train font pleinement partie de la filière traction, ils doivent donc être intégrés aux Établissements traction. Pour nous, cela apporte des garanties :

En matière de :

- sécurité avec une ligne métier forte et complète, avec une complémentarité de tous les acteurs sécurité traction ;
- parcours professionnels au sein de la filière ;
- représentation du personnel et de notations cohérentes ;
- qualité de la production avec une commande unique et de la multi-activités pour les jeunes TB, lorsque le contingent de CRTT est faible ;
- de polyvalence, cela rend plus difficile son introduction.

La CGT a donc des exigences pour que les CRTT ne soient pas les conducteurs voyageur low-cost de la SNCF. Pour cela, il est urgent de mieux définir ce qu'est un projet Tram-Train et ensuite de déterminer le cadre dans lequel doivent évoluer les CRTT.

Avant toute chose, il faut que la Direction respecte les principes édictés dans la négociation métier de décembre 2004.

Faire un Tram-Train, ce n'est pas seulement remplacer des rames TER par des rames dites Tram-Train.

- S'il n'y a pas une réelle interconnexion entre les réseaux Tramway et TER, avec circulation sur les 2 réseaux ce n'est pas un Tram-Train ;
- Si les rames affectées ne sont pas du matériel léger et spécifique pouvant circuler sur les deux réseaux (contre exemple Z800 ou Z850 de Mont-Blanc), ce n'est pas du matériel Tram-Train ;
- Les conducteurs Tram-Train doivent de plus recevoir une formation générique complète, leur permettant d'assurer leur mission sur le réseau Tram et TER en toute sécurité, et aussi d'évoluer sans frein dans leur parcours professionnel vers TB.

La CGT est déterminée à empêcher les projets qui n'auraient pas d'autre but qu'un transfert de charges TB vers TA, afin de baisser les coûts conduite, type Nantes Clisson ou l'Ouest Lyonnais.

Sur le dossier Mont-Blanc en particulier mais aussi sur celui de la ligne T4, la CGT a soulevé des problèmes liés à la sécurité. Manque de formation, exploitation sans boucle de rattrapage à Mont-Blanc ou constamment en mode dégradé sur la ligne T4, affaiblissent le niveau de sécurité.

Dans cette problématique, les TB sont tout autant concernés : c'est leur charge de travail qui est directement attaquée.

La Direction doit accepter de reprendre les négociations autour du grade de CRTT, afin de voir les projets de développement Tram-Train se poursuivre dans la sérénité et la sécurité.

Déclaration GTT Tram-Train du 22 juillet 2010

La CGT est déterminée avec conviction et constance pour l'essor du Tram-Train, dès lors qu'il correspond à une création améliorant l'offre de service public réservée aux usagers, qu'il propose des conditions d'emploi acceptables pour les cheminots et que sa production est assurée au sein de l'entreprise SNCF intégrée.

L'action de la CGT a d'ailleurs très largement contribué à la création du grade de CRTT, lors des négociations autour de la réforme de la filière, alors que la Direction SNCF s'apprêtait à confier ces nouvelles tâches à KEOLIS, filiale du groupe. Force est de constater que dans les divers dossiers en place ou en projet, les conditions d'emploi des CRTT sont largement dévoyées.

Nous tenons donc à réaffirmer que la CGT ne conçoit pas la justification du Tram-Train sous la seule volonté de baisser les coûts, les coûts conduite en particulier, avec comme corrélation un transfert de charges massif TB vers TA. De la même façon, ces projets devant développer une complémentarité des offres de la SNCF, les CRTT doivent s'intégrer pleinement dans la filière conduite et donc dans les Établissements Traction. Enfin, nous serons intransigeants sur le respect du dictionnaire des filières et refuserons donc toute tentative de mise en place de la polyvalence comme on le voit par exemple pour les conducteurs du Mont-Blanc.

Dans ce cadre, nous tenons à rappeler notre volonté de voir regrouper tous les conducteurs au sein d'une traction unique, dans un grand métier conduite. Sur ce plan comme sur celui des primes traction, nous considérons que la réforme de la filière de 2004 a été ajournée et que de véritables négociations doivent reprendre.

Cela précisé, la CGT entend le grade de CRTT comme :

- Une entrée de carrière dans la filière traction ;
- De la conduite uniquement sur du matériel léger spécifique, gardant tout son caractère Tram tant dans sa conception que son exploitation ;
- Avec une même formation initiale ETT1.1 pour tous les CRTT ;

- Une rémunération prenant véritablement en compte la qualification et assurant un retour sur la productivité ;
- Au titre du RH 0077 le mieux adapté à la production conduite, c'est-à-dire dans la majorité des cas au titre I.

Sur tous ces sujets maintenant que l'on dispose d'un peu de recul afin de mieux entourer le grade de CRTT, des précisions doivent certainement être apportées aux différents textes et en particulier au dictionnaire des filières, la CGT est prête à y contribuer. En effet, alors que les projets Tram-Train se multiplient, il y a très peu de textes à la SNCF l'encadrant. Vous entretenez là volontairement un flou réglementaire autour du Tram-Train, évitant ainsi toutes contraintes pouvant empêcher un dumping social entre conducteurs.

Concernant la rémunération et en particulier la prime traction, la CGT considère que la structuration de la prime CRTT, tout comme la répartition des différents critères la constituant, sont correctes. Par contre, le niveau du paramètre essentiel, le taux au 1000 Km est ridiculement bas. Si on le compare à celui en exergue pour les TER, il est plus de 6 fois inférieur. Le ramener à 20€ dans un 1^{er} temps, permettrait d'éviter l'instauration des primes régionales que l'on voit poindre un peu partout et serait plus en rapport avec le travail effectué.

Pour la prime Service Train, continuer à accorder que la moitié de celle des TB, constitue une injustice que nous ne saurions tolérer plus avant.

Enfin, nous attachons une importance toute particulière au parcours professionnel de ces conducteurs, c'est pourquoi la formation dispensée, initiale ou continue, ne doit en aucun cas y constituer un frein. A ce propos, nous rappelons notre détermination à voir supprimer le niveau TB1 et, par là, même adopter une nouvelle grille reprenant tous les conducteurs.

En conclusion, nous voulons, pour la conduite des Tram-Train, des ADC intégrés pleinement à la traction et aux établissements traction, bien formés, avec une rémunération et des conditions de travail décentes, et avec une réelle possibilité d'évoluer au sein de la filière traction. Le CRTT répond à cette définition, mais nombre de dossiers qualifiés Tram-Train n'en ont pas toutes les prérogatives, loin de là.