



DES FAUX-SEMBLANTS POUR DES CONDUCTEURS EN COLÈRE...

Suite aux négociations lors des droits de retrait après l'accident de Boulzicourt, la direction de la traction a reçu l'ensemble des organisations syndicales pour présenter son projet "Atout conduite".

Celui-ci devrait prendre en compte une partie des "irritants" des conducteurs pour améliorer leur quotidien.

La direction de la traction et les activités (Transilien, TER, Voyages et Intercités) ont présenté leur feuille de route, afin d'améliorer les conditions de vie et de travail des conducteurs pour les prochaines années.

La direction Fret a écarté ses conducteurs du dispositif et considère qu'ils n'entrent pas dans le champ de la négociation. Elle méprise leur mécontentement et les difficultés qu'ils rencontrent quotidiennement.

Quelques points de ce dispositif reprennent une partie des revendications des organisations syndicales. Ils sont à la marge et se réduisent à des expérimentations sur l'entretien des pistes et itinéraires ou encore à l'amélioration du traitement des retours des bulletins de service.

La CGT a exigé la reprise de réelles négociations salariales sur la base de la grille proposée par la CGT, dans le cadre de la Convention Collective Nationale, afin de reconnaître le haut niveau de qualification des conducteurs.

Si la direction et les activités font mine d'entendre certaines problématiques « terrain », elles refusent de mettre en place des mesures adéquates, estimant qu'elles sont des « coûts ». Elles préfèrent investir dans la communication pour expliquer aux conducteurs que leurs besoins doivent évoluer et s'adapter à une nouvelle réalité comme l'arrivée de la concurrence.

Les "irritants" existent depuis de nombreuses années. Ils s'intensifient et se multiplient.

La politique de suppression des effectifs menée par la direction en est la cause. Par exemple, la disparition des cellules d'appui dans les dépôts entraîne un allongement considérable du temps des traitements des BS.

Les suppressions de postes ont affaibli la structuration de l'entreprise depuis de trop nombreuses années.



L'organisation de la production doit être revue afin de garantir le service public ferroviaire. Une politique d'embauches de haut niveau doit être lancée afin de garantir un service public de haut niveau pour tous.

Les conducteurs ne sont pas dupes et ne se retrouvent pas dans cette politique de déshumanisation des trains, des gares et des dépôts.

La direction de la traction en est bien consciente mais se borne à développer le management et notamment celui de la conduite du changement.

Elle s'évertue à expliquer qu'avec l'ouverture à la concurrence, la seule façon de récupérer les marchés, c'est de continuer la destruction massive d'emplois, d'effectifs et de travailler encore plus, avec plus de polyvalence.

Les conducteurs veulent exercer leur métier dans les meilleures conditions, en toute sécurité, avec des cheminots formés et qualifiés dans les gares et dans les trains.

Suite aux droits de retrait, la direction s'était engagée à revoir la mise en place de l'EAS sur certaines lignes et à étudier le retour d'expérience sur les AuM. Une fois de plus, ses engagements restent sans suite. La sécurité ne semble plus être la priorité !

L'atomisation du réseau et de la production au travers des établissements d'axes ou des directions de lignes, participe à ce délitement.

La CGT a de nouveau dénoncé l'éclatement de l'entreprise, la mono-activité et l'hyper spécialisation.

La direction n'aborde la question des roulements que par le prisme de la productivité. Elle prend également le soin d'écarter le sujet des temps et des locaux de retournement.

La généralisation « d'Opticonduite », que la direction présente comme une solution pour pallier aux « irritants », n'apportera pas d'amélioration en matière de conditions de vie et de travail des conducteurs.

Seule la satisfaction des revendications légitimes des ADC portées par la CGT le permettra.

