



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 05 Novembre 2020

CTN TRACTION

VOYAGES EN MARCHÉ À VUE

Suite aux annonces de baisse de charge faites par Voyages à l'issue de l'été, la Fédération CGT des cheminots a demandé une audience pour faire le point sur la situation actuelle, post-confinement et sur la mise en place du SA 2021.

LA CRISE SANITAIRE

Le gouvernement a décidé de confiner à nouveau la population. Si la crise sanitaire évolue au jour le jour et qu'elle modifie profondément les habitudes de déplacement de la population, la direction de la SNCF navigue à vue et la gestion au fil de l'eau est devenue la règle.

Si les conducteurs de Voyages ont été obligés de s'habituer à quatre adaptations de service en temps normal, aujourd'hui la direction adapte ses niveaux de desserte selon les volumes de réservation. Elle s'octroie le droit de rajouter ou d'enlever des trains à sa guise, ce qui modifie les journées de service des conducteurs en dehors des règles en vigueur. Cette organisation bouleverse l'équilibre vie privée/vie professionnelle déjà délicat en temps normal.

Comme si cela ne suffisait pas, les conditions de RHR se retrouvent nettement dégradées par l'interdiction de se restaurer dans les réfectoires des foyers. La CGT est intervenue pour que cette situation cesse au plus vite et que le mobilier soit remis en place afin que les agents puissent manger dans des conditions décentes, et non isolés dans leur chambre.

Pour la CGT, cette période particulière (avec beaucoup de suppressions de trains) pourrait être mise à profit pour détendre les journées les plus productives (suppression de coupures, journées coupées). Or la direction s'entête à les maintenir en état, de peur que les conducteurs s'habituent à des montages plus souples. Cette posture dogmatique en dit long sur la considération de la direction vis-à-vis de ses agents.

LA CHARGE DE TRAVAIL AU SA 2021

Pour le SA 2021, la charge serait en deçà de 10 à 15 % par rapport au SA 2020. La direction cherche à répartir « la misère » entre toutes les UP « contributrices ». Mais suite à la crise sanitaire et au deuxième confinement, le retour à une circulation normale ne serait désormais pas envisagé avant 2022, alors que l'entreprise l'annonçait haut et fort pour 2021 il y a quelques semaines à peine...

Il n'y aurait pas de remise en cause des dessertes TGV même si le nombre pourrait diminuer sur quelques origines/destinations. Le maillage resterait identique, les villes desservies à ce jour également.

Sur la pérennité des UP dites « contributrices » (petites UP TGV), même si des réflexions sont en cours, la direction se défend d'étudier leur suppression.



Pour la Fédération CGT des cheminots, il n'est pas question de revenir sur la carte de France des UP. Elle découle d'une histoire propre à chaque bassin d'emploi, et permet aux conducteurs habitant à proximité, de pouvoir accéder à un roulement TGV sans trop s'éloigner de leur lieu de vie. Le « Vivre et travailler au pays » est une notion à laquelle la CGT et les cheminots sont très attachés.

Le niveau de charge de travail impacte bien évidemment les parcours professionnels. La direction assure que la TTO449 (principes généraux du parcours professionnel conducteur) reste la règle en la matière.

Sur ce sujet délicat, là aussi, la direction reste évasive et annonce le report de quelques écoles TGV prévues au printemps, à l'automne, sur les axes Est, Sud-Est ou Atlantique.

Mais sur l'axe Nord, suite à la réduction de l'offre sur Eurostar et Thalys, les 15 agents prévus d'être détachés en 2021 resteront probablement dans leur roulement actuel. Ces deux « sociétés » étant exsangues, les retours de CRL vers la SNCF sont envisagés. Cela a pour double conséquence de bloquer les ADC qui souhaitent rejoindre ces entreprises et par ricochet de bloquer les montées de Transilien, TER et Fret vers le TGV.

La CGT a rappelé que le « parcours pro » est un sujet extrêmement sensible et qu'il sera observé à la loupe par tous les conducteurs. Il n'est pas question que ces derniers soient sacrifiés par des choix hasardeux de la direction. D'autre part, le fait de reporter à l'automne des formations pourrait conduire à une saturation des CPFT, particulièrement en ce qui concerne les simulateurs de conduite. Cette situation n'est pas envisageable pour la CGT.

LE PIÈGE DE LA MONO-ACTIVITÉ

La direction le reconnaît à demi-mot : les UP, qui assurent encore à ce jour une activité autre que le TGV, encaissent mieux cette période délicate. Les ADC sont mieux utilisés et surtout la charge est plus facile à couvrir. C'est donc la démonstration (comme s'il en fallait une) que la multi-activité est pleine de vertus. Cette revendication de la CGT prend toute sa place, et il est temps que la direction admette que ses choix dogmatiques sont coûteux en plus d'être contre-productifs.

Pour autant, elle n'annonce pas de moratoire dans ces restructurations visant à isoler le TGV des autres activités. Cet entêtement a aussi comme conséquence de réduire le nombre autorisé TGV, alors qu'en cette période c'est tout le contraire qu'il faudrait envisager.

Pour la CGT, il faut *a minima* maintenir les réserves Infra dans les roulements TGV, mais également conserver un seuil de charge « classique » (30 % maxi) pour permettre au plus grand nombre de pouvoir y accéder. C'est aussi un moyen d'améliorer la couverture des journées et donc d'améliorer la qualité du service public ferroviaire.

En cette période troublée, la direction pourrait être tentée de dégrader encore un peu plus nos conditions de vie et de travail. Les résultats économiques ne doivent pas être le prétexte pour balayer certains éléments de la réglementation.

La CGT sera vigilante sur les évolutions dans les mois et les semaines à venir, et plus que jamais, elle demande aux agents de conduite de se tenir prêts à se mobiliser, si le besoin s'en faisait sentir.