

Les représentants nationaux des Maîtrises et Cadres des ECT, réunis à Montreuil, ont fait un état des lieux de divers dossiers revendicatifs en cours concernant l'encadrement dans notre fonction.

Aucune obligation !

Depuis quelques mois, certaines directions d'ECT profitent de l'entrée en vigueur de la loi sur le « service minimum » pour tenter de faire accepter aux RET qu'ils sont désormais dans « l'obligation » d'accompagner les trains dès qu'il y a une situation perturbée, notamment en cas de grève des ASCT ; et qu'ils seraient automatiquement « réaffectables » au même titre qu'un agent d'exécution. Il est aisé de voir l'intérêt, pour les directions d'ECT, d'une interprétation abusive des textes législatifs et réglementaires.

Les RET ne sont ni « commandables » ni « réaffectables » d'office sur les trains, ceci pour plusieurs raisons :

- Ce ne sont pas des agents d'exécution et n'ont donc pas à être « commandés » comme tels, d'ailleurs ils ne sont pas soumis à un tableau de service.
- Ce ne sont pas des ASCT non plus, l'accompagnement des trains ne fait pas partie de leur fiche métier.

Par conséquent, service minimum ou pas, le rôle des RET reste cadré par le référentiel RET négocié en 2006 qui ne prévoit qu'une possibilité de « sollicitation » des RET pour remplacer les ASCT sur les trains. Faut-il rappeler ***qu'une sollicitation n'est pas une obligation ?***

Attention danger !

Quant aux RET et autres Cadres acceptant de se substituer aux ASCT, nous leur demandons de bien mesurer les diverses situations à risques dans lesquels

l'entreprise les met tout en n'en assurant pas la responsabilité (Monsieur X avait accepté... s'empressera-t-elle de signifier...).

En effet, les RET ne peuvent posséder les mêmes automatismes qu'un ASCT, même s'ils ont du savoir-faire. À plus forte raison lorsqu'ils sont « débauchés » pour « faire l'ASCT » sur un autre territoire ECT que celui sur lequel ils exercent habituellement (de plus en plus fréquent...) et qu'ils ne sont pas familiarisés avec toutes les variétés de matériel roulant et les caractéristiques « sécurité ». Outre le positionnement moral vis-à-vis des collègues RET et ASCT de ces régions, cela pose également la question de la charge de travail personnelle non effectuée. Rappelons également que, comme la grande majorité des cheminots, RET et Cadres des ECT ont une affectation territoriale liée aux zones d'emplois de l'établissement.

Bien souvent également ils sont utilisés de l'aube au coucher du soleil, en dehors de toutes limites de la réglementation du travail (amplitude, durée de travail, etc.).

Quant aux généreuses et substantielles « récompenses » attribuées pour avoir participé à faire face aux situations perturbées, elles sont tirées d'on ne sait quel budget ou imputées au titre d'on ne sait quel compte, mais au détriment du collectif en tout cas !

C'est d'autant plus gênant lorsqu'il s'agit d'un mouvement revendicatif. Ceux qui participent à « réduire au maximum » les effets de ce mouvement prennent de facto « fait et cause » pour la direction de l'entreprise alors que la réalité reste leur situation de « salarié » et la nécessité en tant que telle de faire valoir leurs propres revendications et de s'abstenir de mettre des obstacles à l'expression des revendications de ses propres collègues salariés.

En conclusion donc : L'accompagnement des trains en situation perturbée n'est en aucun cas obligatoire ! C'est une prise de risques pour les agents et les usagers ! En cas de grève c'est malsain pour le climat social des ECT !

Pénibilité

A l'issue des discussions nationales par métier, la Direction des Trains et de l'entreprise ont arrêté que :

- Le métier de RET ne présentait pas suffisamment d'éléments de pénibilité pour qu'il soit classé comme étant à « pénibilité avérée ».
- Le métier de Responsable de Commande Trains (RCT) devait être classé dans les métiers à pénibilité avérée (au même titre que ASCT et CBORM) mais avec une reconnaissance comme telle suivant les conditions locales d'exercice (3x8, ...) (Il est classé métier pénible « étoilé »).

CBORM : 100 D2

supplémentaires

C'est ce qui a été obtenu lors des discussions nationales suite à la DCI ASCT de la mi-avril 08. Cette avancée permettra de mettre les qualif. D des ECT au niveau de la « proportion moyenne » des autres métiers, même si elle reste encore éloignée de notre revendication d'accès à D2 après 7 ans maximum passés sur D1.

Mesures de juin 2006

Rappel de celles-ci :

1. requalification de 40 postes de RET,
2. création de 30 postes de RET pour descendre les équipes à 20 agents maxi par RET,
3. requalification de postes CPST.

Ces 3 mesures devaient être déclinées sur 2007 et 2008.

Or, à ce jour, nous n'avons pas obtenu de la direction des trains un bilan d'étape détaillé, malgré nos multiples demandes. La fourniture de ce bilan sera un préalable à l'ouverture des discussions nationales sur les métiers d'encadrement ECT en juin.

Évolution des métiers des ECT

Des discussions nationales débutent en juin sur l'évolution de nos métiers. Dans ce cadre, il y aura un volet concernant les métiers encadrement (RET et CPST). Ces discussions nationales s'étaleront de juin 08

au 1^{er} semestre 09 : elles porteront sur le contenu du métier, la formation, les parcours professionnels, la rémunération, les conditions d'exercice du métier.

Un projet d'évolution du contenu du métier de CBORM sera également discuté.

Alliance : suite et fin...

Bel échec après pourtant une vaste et longue concertation au niveau national dans lequel l'UFCM-CGT a pris sa place – cependant la question de l'évolution des outils (OMEGA) et celle des méthodes de travail en CPST restent posées.

En attendant, les équipes CPST des ECT expérimentaux ont « essuyé les plâtres » et fait preuve d'une grande disponibilité. La Direction des Trains en a conscience, reste à savoir si localement il y a eu ou non des signes concrets et forts de reconnaissance. Si ce n'est pas le cas, faites remonter vos exigences auprès d'un représentant de la CGT et de son UFCM.

Systeme des EVS des RET

L'adoption ou non d'un nouveau système sera réglée dans les discussions par métier d'ici fin 2008.

L'UFCM-CGT reste plutôt favorable à l'instauration d'un tel nouveau système à la condition de **relever substantiellement** le taux horaire de déplacement et le maximum du forfait des frais de restauration ou par rapport aux montants sur lesquels s'était basée l'expérimentation dans divers ECT en 2006 et 2007.

CPST

On voit progressivement apparaître de plus en plus de Responsables de Commande Trains (RCT) faisant partie de la spécialité « Gestionnaire des Moyens » (GM). La Direction Nationale des Trains nous assure que ce ne sont pas que des initiatives locales. Nous porterons ce problème dans des discussions sur l'évolution du métier, en aucun cas cette procédure doit impacter la règle du Transport Commercial Voyageur en CPS.

Je souhaite :

Prendre contact

Me syndiquer

Nom : Prénom :

Adresse :

.....

Code postal : Ville :

Date de naissance :/...../.....

Établissement :



Bulletin à remettre à un militant UFCM-CGT ou
A renvoyer à la fédération CGT des Cheminots – UFCM-CGT
263, rue de Paris – Case 456 – 93515 Montreuil Cedex