

CRML, quel avenir ?

Au sein d'une entreprise déjà morcelée par ses dirigeants, SNCF Mobilité perpétue les disparités CRML. Un métier, mais deux perspectives selon qu'on soit au FRET ou au Voyageur.

Coté FRET, les CRML, au départ, dédiés au manœuvres dans les triages, ont vu leur métier évoluer très vite vers des missions jusque-là assurées par des TB. Dans le même temps, et puisque le travail se faisait à moindre coût, ils ont aussi vu les espoirs d'écoles TA vers TB s'éloigner... Il n'est plus question de dessertes locales quand un CRML intervient sur un rayon de 150km, et aujourd'hui 200 km, puisque c'est la distance que la direction, appuyée par les OS qui n'ont jamais eu un regard pour les TA, a imposé lors de la

dernière modification du règlement. Aujourd'hui, le FRET ne saurait pas se passer des CRML qui assurent des missions toujours plus larges, leur rôle n'est donc pas remis en question mais ils subissent une pression énorme des patrons qui veulent toujours plus pour moins cher.

Coté Voyageur en revanche, la stratégie patronale est différente mais l'objectif de profits reste le même. L'entreprise veut exploiter plus les conducteurs TB en leur attribuant les missions de

préparation et de remisage des trains. Au coup par coup et au gré de l'inventivité néfaste de dirigeants locaux, les roulements TB voient leur charge de travail augmenter à effectif constant souvent par l'ajout de missions après les trains pour ne pas entacher la régularité...mais « juste » la fin de service de l'ADC... Dans ce contexte, la charge de travail des CRML disparaît rapidement, évidence que la direction ne manque pas d'utiliser pour reprocher aux CRML un soit disant « manque de pertinence » !!

CRLO+ REMISEURS-DÉGAREURS

La supercherie prend fin quand on sait que sur les sites où l'entreprise ne peut pas se passer du travail des CRML, elle envisage de faire assurer leurs missions par des CRLO+ ou même par des « remiseurs-dégareurs » ! L'activité Voyageur affiche clairement sa volonté de voir disparaître le métier de CRML de ses rangs. Interpelée sur l'avenir de ces agents, la direction évoque des formations TA vers TB sans plus de précision et pas grand-chose d'autre. Quid des CRML qui ne peuvent ou ne veulent pas évoluer vers le métier de CRL ? Les dirigeants, plongés dans leur calculatrice et sans doute trop occupés à savoir « combien ça rapporte ! » ne semblent pas y avoir réfléchi !

L'activité Voyageur est en train de détruire un métier qui n'existe pourtant que dans notre entreprise, créé sur mesure pour réduire les coûts et qui a d'ores et déjà rapporté beaucoup d'argent, peut-être déjà réinvesti en OUI BUS ou autre escroquerie du groupe SNCF !?

Un seul métier, deux perspectives très différentes et pourtant un point commun, le titre II dans la très grande majorité des cas. Dès la création du grade de CRML et dans un but de rentabilité, les CRML se sont vu imposer le régime sédentaire du règlement, titre II, qui ne peut s'appliquer à leur métier de conducteur. L'entreprise, consciente du fait, a préféré laisser fleurir les initiatives très locales de petits chefs en manque de reconnaissance managériale. A grands coups de note de service, l'application de la réglementation est détournée et ajustée sur mesure, vœux des dirigeants locaux. Partout sur le territoire, les conditions de travail des CRML sont fortement attaquées à travers des dérogations au règlement voulues et instituées par l'entreprise.

SUD Rail, dépose une DCI.

Face aux pertes de charge des TA ainsi que de la très nette volonté de Voyages à faire assurer les EVOS dans les technicentres par les TB, la fédération SUD-Rail a déposé une dci à la direction de la traction et a été reçue le 3 Juillet.

Nos craintes ont été confirmées : la direction de la traction ne pilote plus rien et chaque activité y va de ses projets les plus nauséabonds avec un seul objectif : diminuer les JS des TA voir les supprimer.



A Voyages :

« Sur le réseau Atlantique, l'axe TGV souhaite que les conducteurs de ligne acquièrent la connaissance Paris Montparnasse Châtillon afin de pouvoir remplacer les TA en cas d'aléa. Des évolutions Châtillon seront graphiquées sur certaines journées de service, afin de maintenir les compétences des conducteurs de ligne sur le parcours. »

Bien sûr, des réflexions du même type sont menées par les autres axes TGV avec une volonté commune, diminuer le cout des JS en supprimant les CRML. Nos dirigeants prennent un prétexte bidon en évoquant l'importance des échanges entre le matériel et le TB.

A Intercité :

« Par ailleurs, sur la ligne 4 (Grand Est), le remplacement du matériel remorqué par du matériel Régiolis a généré une diminution du nombre d'évolutions entre la gare de l'Est et l'Ourcq. De plus, l'Activité Intercités a intégré des évolutions sur ce parcours dans un roulement TB. »

« Dans ces deux contextes locaux, l'objectif poursuivi est l'amélioration de la robustesse du plan de transport et du graphique d'occupation des voies dans deux gares très contraintes. Ces évolutions s'inscrivent dans les opérations liées à la conduite en ligne qui peuvent être demandées aux conducteurs de ligne de tous grades en respect du dictionnaire des filières. » Ce sont les prétextes de nos dirigeants : Les retards seraient à cause des CRML. Mais comment peut-il être plus judicieux de faire assurer l'EVO par le TB qui arrive en retard avec son train? Grotesque ! Dommage que les dictionnaires des filières n'imposent pas à nos hauts dirigeants de sortir de leur bureau pour voir la réalité du terrain.

Au Fret :

« Au FRET, des expérimentations CRLO+ sont menées depuis plusieurs années sur la base du volontariat. L'activité se concentre sur les dessertes, les manœuvres, le tri à plat, le débranchement et les entrées et sorties dépôt. Elle s'effectue essentiellement avec des engins de type BB60000, BB64700, BB69000, BB75000/400... Ces expérimentations sont

motivées par la volonté d'élargir le champ d'intervention des conducteurs de locotracteurs et de développer leurs compétences afin d'améliorer l'efficacité des équipes de production. Les CRLO+ réalisent également dans leur journée de travail des opérations d'« accroche/décroche ». L'extension de la mise en place de nouveaux CRLO+ se fait en examinant chaque contexte local. »

L'avenir du métier de CRML est en danger, Pour SUD-Rail il va falloir instaurer une riposte à la hauteur des attaques de la direction.

FEDERATION SUD-Rail - 17 BOULEVARD DE LA LIBERATION 93200 ST DENIS

TEL : 01 42 43 35 75 FAX : 01 42 43 36 67

sud.rail.federation@gmail.com

www.sudrail.fr

