



2018

# TRACTION

Traction



## LE « GRAND MÉTIER CONDUITE » : SEUL BARRAGE AU DUMPING SOCIAL DANS LA BRANCHE FERROVIAIRE !

**Les discussions sur la classification des métiers au niveau de la branche ont repris.**

**Le patronat souhaite instaurer la polyvalence fonctionnelle, afin d'engranger des gains de productivité en abaissant fortement les besoins en emplois.**

**Cette polyvalence fonctionnelle affecte négativement le niveau de qualification des salariés et, par voie de conséquence, la sécurité ferroviaire.**

**Afin de garantir le haut niveau de qualification requis, chaque métier de la branche ferroviaire doit avoir des contours distincts des autres métiers. Les tâches inhérentes à chaque métier doivent donc être exclusives des autres métiers et de toutes tâches annexes, sauf exceptions justifiées par le Service Public et encadrées par les textes en vigueur.**

En matière ferroviaire, chaque emploi se doit de reposer sur un haut niveau de formation, gage d'un haut niveau de qualification et garant d'un haut niveau de sécurité. Toute forme de polyvalence fonctionnelle, telle que l'entreprennent les dirigeants de l'entreprise, percute de plein fouet le pilier sécurité (ex. : agent de conduite assurant le petit entretien ou la gestion « commerciale » des usagers).

Le dictionnaire des filières (RHO263), qui a largement fait ses preuves depuis de nombreuses années, est le seul socle propre à répondre aux exigences de formation, de qualification et donc de sécurité dues aux usagers. Il est donc nécessaire à la fois de parfaire ces dispositions et de les rendre applicables à l'ensemble de la branche et non uniquement à la SNCF. L'exigence d'un haut niveau de garanties collectives contribuera donc là encore à un haut niveau de sécurité.

La définition des métiers à travers la CCN devra notamment porter sur :

- La définition la plus précise possible de chaque métier, des tâches, des fonctions, des responsabilités... Chaque imprécision peut constituer un vide dans lequel le patronat s'engouffrera afin de développer la polyvalence fonctionnelle et favoriser ainsi la mise en concurrence des salariés entre eux ;
- Le niveau de recrutement, de qualification, la catégorie socio-professionnelle (employé/exécution, maîtrise, cadre) ;
- La formation initiale et continue ;
- Le déroulement de carrière.

Dans le cadre des négociations au niveau de la branche ferroviaire, la CGT revendique la création du « GRAND MÉTIER CONDUITE ».

### Des dérives patronales à faire cesser !

La direction de la SNCF n'hésite plus à brader les fondamentaux de la sécurité ferroviaire pour assurer des trains low-cost et mettre les cheminots en concurrence entre services.

Ainsi, la direction du Matériel tente un peu partout sur le territoire de faire circuler les remiseurs-dégareurs (APLG) sur le Réseau Ferré National pour les évolutions et mises en tête, alors que le dictionnaire des filières (RHO263) réserve cette tâche aux ADC Traction.



La direction Infra, quant à elle, tente de surmonter la limitation en masse, vitesse et puissance des engins moteurs des CREQ pour créer sa propre Traction au sein de son EPIC SNCF-Réseau. Elle met en place des formations à des locomotives puissantes type 67400.

La direction Fret adapte à sa mode et de son propre chef les règlements généraux de sécurité pour augmenter les masses remorquables, bien au-delà de celles prévues.

La direction de la Traction fait conduire des conducteurs dits « occasionnels » qui ont une formation continue et un suivi qui ne sont pas en adéquation avec les exigences de sécurité et de la licence européenne.

Toutes ces mises en concurrence ne visent qu'à abaisser le niveau de qualification et donc de rémunération des cheminots, emportant par là même un abaissement du niveau de sécurité des circulations.

### **Un cadre réglementaire qui appelle à une unification du métier de conducteur :**

La conduite de toute circulation ferroviaire nécessite l'acquisition préalable de compétences permettant la compréhension générale des systèmes, la maîtrise de la réglementation ferroviaire en situation normale et dégradée, ainsi que les connaissances spécifiques nécessaires à la circulation sur les lignes et engins pratiqués.

L'arrêté du 06 août 2010, modifié par arrêté du 17 juillet 2015, relatif à la certification des conducteurs de trains définit le « conducteur » comme « *une personne assurant la conduite d'un train, qu'elle en assure les commandes directes ou qu'elle donne des directives en cabine à la personne maîtrisant les organes de commande* ».

L'ensemble des conducteurs, comme défini par l'arrêté d'aptitude, est soumis à licence personnelle conditionnée à l'aptitude médicale et professionnelle. L'exercice de leur métier nécessite en outre la délivrance par leur employeur d'une attestation complémentaire d'autorisation à la conduite sur infrastructures et matériels.

Cette exigence commune doit conduire à une formation unique et de haut niveau de l'ensemble des conducteurs.

**Le « Grand Métier Conduite », revendiqué par la CGT, répond à l'exigence de sécurité, assure l'unicité du métier de conducteur et garantit des conditions de vie et de travail acceptables pour l'ensemble des cheminots affectés à la conduite de circulations ferroviaires.**

### **Le « Grand Métier Conduite », gage d'un unique et haut niveau de qualification**

Le « Grand Métier Conduite », c'est l'intégration de l'ensemble des agents exerçant la conduite d'engins, de trains, ou de toute autre circulation ferroviaire (les TA et TB, mais aussi les CREQ, les CRLO et les APLG) au sein d'un unique métier conduite comprenant plusieurs qualifications au sein de la filière Traction.

Pour la CGT, le « Conducteur » doit donc être défini dans la Convention Collective Nationale de la branche ferroviaire comme « *toute personne autorisée à conduire une circulation ferroviaire de façon autonome, responsable et sûre, qu'il s'agisse de trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises, y compris de locomotives, de locomotives de manœuvre, de tout engin de traction ferroviaire, de trains de travaux ou d'engins ou véhicules ferroviaires d'entretien ou les trains et qu'elle en assure les commandes directes ou qu'elle donne des directives en cabine à la personne maîtrisant les organes de commande* ».

Le « Grand Métier Conduite » comporte 2 niveaux de qualification :

- 1er niveau de qualification (équivalant à l'attestation complémentaire de catégorie A) : les conducteurs chargés exclusivement du classement des engins moteurs, des mises en tête, des trains de travaux sur chantier intercepté, des manœuvres dans les chantiers, des fonctions d'agent en second ;
- 2e niveau de qualification (équivalant à l'attestation complémentaire de catégorie B) : les conducteurs assurant, même ponctuellement, d'autres tâches et missions que celles définies pour le premier niveau de qualification, en particulier la conduite en ligne.

## **Le « Grand Métier Conduite », gage d'un haut niveau de formation et de sécurité**

La conduite de toute circulation ferroviaire nécessite un haut niveau de formation (initiale et continue), gage d'un haut niveau de qualification propre à garantir un haut niveau de sécurité ferroviaire. Cette exigence ne peut souffrir d'aucune exception !

**En ce sens, la CGT revendique un niveau de formation commun à tous les agents en charge de la conduite de circulations ferroviaires.**

Le déséquilibre actuel de formation entre agents assurant la conduite de circulations ferroviaires (50 jours pour un CRLO, 65 jours pour un CREQ, 80 jours pour un CRML...) doit être gommé par un socle commun de formation initiale qui est la revendication majeure du « Grand Métier Conduite ». Des contenus et des centres de formation communs renforcent l'unicité des règles de conduite applicables à tous les conducteurs !

### **Une formation initiale assurant l'unicité du métier et de véritables parcours professionnels**

#### **La CGT revendique :**

- ▶ **Que cette formation se déroule au plus près géographiquement des futures affectations des stagiaires ;**
- ▶ **Un stage de découverte du métier précédant la formation d'une durée minimale de 10 jours ;**
- ▶ **Un stage électrotechnique avant la session préparatoire pour les agents n'ayant pas acquis ces connaissances ou ne les ayant pas conservées.**

#### **L'accès à la Qualification 1 (agent ne possédant pas le BAC)**

**Une formation générique d'environ 150 jours comprenant 2 phases :**

- La première afin d'effectuer le classement des engins moteurs dans les dépôts et les missions d'agent en second ;
- La seconde pour l'acquisition des autres capacités.

La formation est divisée en 2 parties. Une évaluation satisfaisante aux 2 parties donne accès à la qualification 1. La réussite à la première partie seulement donne accès au « vivier » de la qualification 1 avec la possibilité de repasser ultérieurement la seconde partie. Il doit être proposé au salarié un accès à la formation pour la deuxième partie de la formation tous les 12 mois. L'employeur ne peut refuser cet accès au salarié. L'existence de ce vivier ne se justifie que pour permettre aux agents en échec de conserver leurs acquis en restant en contact avec le métier, en leur permettant d'aborder à nouveau l'évaluation de la formation dans de bonnes conditions. Pour cela, l'entreprise doit tout mettre en œuvre pour garantir la réussite de ces salariés.

#### **L'accès à la Qualification 2 (agent ayant obtenu le BAC)**

**Une formation d'environ 330 jours en deux phases :**

1. Une première phase correspondant à la qualification 1 (pour les agents recrutés directement pour la qualification 2). Quelle que soit l'utilisation du conducteur de la qualification 1, l'entreprise doit assurer à tous les mêmes chances d'accéder à la formation de la qualification 2.
2. Une deuxième phase correspondant à la conduite en ligne, dans laquelle peuvent être directement intégrés les conducteurs de la qualification 1 désirant accéder à la qualification 2.

L'évaluation satisfaisante de la formation sur les 2 parties donne accès à la qualification 2. Une évaluation satisfaisante à la première partie seulement donne accès à la qualification 1, avec la possibilité de suivre ultérieurement la seconde partie.

Dans tous les cas, les abandons en cours de formation, à l'initiative du stagiaire ou de l'employeur, doivent faire l'objet de contrôles par les représentants du personnel. Ils doivent assister à tous entretiens en accompagnant le stagiaire en difficulté.

Toutes les mesures doivent être prises pour réussir l'intégration dans l'entreprise.

**Ces propositions, concernant la formation au métier de Conducteur, permettent :**

- De dispenser une formation progressive, permettant l'acquisition de connaissances pour assumer certaines compétences du métier de conducteur et d'en maîtriser les contours ;
- De réduire les délais globaux de formation, afin de répondre rapidement aux besoins d'effectifs nécessaires au développement du transport ferroviaire ;
- De faire connaître aux stagiaires l'environnement dans lequel ils évolueront.

Les conditions de passage de Q1 vers Q2 ne doivent pas s'appuyer sur l'évaluation ponctuelle de prérequis, mais sur une évaluation continue. Dans le cas où le conducteur n'est pas reconnu apte à intégrer une formation Q2, l'employeur doit mettre en œuvre les moyens nécessaires à sa mise à niveau.

Le salarié qui a validé la formation (Q1 ou Q2) est réputé posséder les connaissances permettant l'obtention de l'examen licence.

### **Une formation continue adaptée aux exigences de sécurité !**

Tous les salariés exerçant un métier de la Traction doivent bénéficier d'une formation continue de haut niveau, basée sur des apports théoriques et pratiques faisant intervenir systématiquement un formateur.

Les formations à distance, autoformations ou autre e-learning ne sauraient répondre à l'exigence d'un haut niveau de formation nécessaire à la garantie d'un très haut niveau de qualification requis dans le domaine ferroviaire.

Le conducteur de la qualification 1 bénéficie au minimum de 2 journées de formation continue par an, dont 1 journée consacrée à la mise en pratique sur engin moteur.

Le conducteur de la qualification 2 bénéficie au minimum de 5 journées de formation continue par an, dont la moitié au moins consacrée à la mise en pratique sur engin moteur.

**La création d'un « Grand Métier Conduite » est le seul moyen de garantir une uniformisation des règles de sécurité et de la formation induisant un unique et haut niveau de formation, de qualification et donc de sécurité des circulations pour TOUS LES AGENTS exerçant des tâches de conduite de circulations ferroviaires au sein de la branche.**

La qualification « hiérarchique » est le fruit de la reconnaissance de la qualification initiale (diplômes) et de la qualification professionnelle résultant de l'expérience acquise et de la formation professionnelle initiale et continue.

L'unicité de la formation et de la qualification Conduite permettra donc de revaloriser la qualification de tous les agents de conduite de la branche, y compris ceux non intégrés actuellement au Domaine Traction (APLG, CREQ, CRLO).

La grille des salaires est le classement des salariés à partir de leur qualification et non en fonction des emplois assurés. Ainsi, l'unicité du « Grand Métier Conduite », en garantissant un haut niveau de qualification, permet aussi la reconnaissance de la qualification de tous et une juste rémunération.

En unifiant le métier, la qualification et la rémunération de tous les agents assurant la conduite ferroviaire, le « Grand Métier Conduite » s'oppose à la mise en concurrence des cheminots entre eux, qui n'a pour seul but de baisser le niveau de formation, de qualification et de rémunération.

**Le Grand Métier de conducteur au niveau de la branche ferroviaire, revendication portée par la CGT, ouvre donc de véritables perspectives de parcours professionnels pour tous les cheminots de la conduite, et met un stop aux vellétés patronales de dumping social.**

