

Certification et licence du conducteur...

La transposition de la directive européenne 2007/59/CE, issue de la signature en 2004 des accords entre les patrons des chemins de fer européens (CER) et la fédération des transports de la Confédération Européenne des Syndicats (ETF, dont font partie CGT, CFDT/FGAAC, UNSA FO et CFTC) débouche aujourd'hui sur une remise en cause complète de l'arrêté d'aptitude (TT035). Au-delà de la vérité enfin dévoilée sur le processus de séparation des médecines, c'est la remise en cause complète du système de certification.

**Les conducteurs doivent maintenant savoir ce qui les attend...
SUD-Rail les informe des causes et des conséquences !**

Certification des conducteurs

Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire des documents suivants:

◆ une licence qui identifie le conducteur et qui est délivrée par une autorité (EPSF) qui remet un certificat et détermine la durée de validité. Cette licence est personnelle et est délivrée, sur demande, à tout conducteur qui remplit les conditions minimales liées aux aptitudes médicales et psychologiques, à la formation de base et aux compétences professionnelles générales.

◆ une attestation complémentaire harmonisée prouvant que son titulaire a reçu la formation complémentaire dans le cadre du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire. Cette attestation reflète les exigences particulières du service autorisé pour chaque conducteur, et est donc à validité restreinte.

L'attestation complémentaire harmonisée autorise la conduite d'une ou plusieurs des catégories suivantes:

catégorie A: locomotives de manœuvre et trains de travaux;

catégorie B: transport de personnes et/ou de marchandises.

Un conducteur muni de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée, peut conduire les trains pour autant que l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, responsables du transport concerné, soient munis d'un certificat de sécurité.

Conditions et procédure pour l'obtention de la licence et de l'attestation

Concernant la formation et les aptitudes de base du futur conducteur, le postulant doit être âgé de vingt ans au minimum. Toutefois, les États membres peuvent délivrer une licence à partir de l'âge de dix-huit ans, la validité d'une telle licence étant alors limitée au territoire de l'État membre qui la délivre;

Les compétences professionnelles sont justifiées par une formation adéquate (concernant les règles d'exploitation, l'ingénierie, la communication, l'acquisition des compétences de conduite, etc.) et la réussite des examens concernés. L'autorité compétente délivre la licence au plus tard trois semaines après avoir reçu tous les documents nécessaires. La licence est rédigée dans la langue ou les langues officielles de l'État membre qui la délivre. Elle doit être renouvelée tous les cinq ans. Lorsqu'un conducteur cesse d'être employé par une entreprise ferroviaire, celle-ci en informe sans délai l'autorité compétente. L'attestation complémentaire harmonisée perd sa validité lors de la cessation de l'emploi. La licence délivrée par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) appartient au salarié, mais elle ne peut en l'état lui permettre la conduite d'un train. Les Entreprises Ferroviaire devant délivrer les attestations relatives à la connaissance des matériels roulants et des infrastructures.

A la SNCF cette partie pourrait correspondre à l'examen TA et TB actuellement en pratique.

Les conséquences pour les conducteurs



Si cette directive européenne a le mérite d'exister et de permettre le cadrage « a minima » d'un socle commun d'aptitudes et de connaissances à l'exercice du métier de conducteur de train, la transposition en droit français, elle, se fait, en tirant vers le bas les dispositions existantes et en remettant en cause le suivi médical préventif effectué à la SNCF.

Un examen médical physique d'aptitude tous les 3 ans !

Finie la visite médicale d'aptitude annuelle. En imposant une périodicité de 3 ans jusqu'à l'âge de 55 ans, puis ensuite, annuellement, c'est clairement la voie de l'économie qui a été favorisée. Les agents soumis à l'arrêté aptitude, mais également les conducteurs qui dépendront à l'avenir d'un nouvel arrêté, bénéficieront tous les ans d'une visite médicale du travail durant laquelle le médecin s'assurera du maintien de l'aptitude de l'intéressé au poste de travail qu'il occupe, sans le soumettre aux examens physiques prévus dans l'arrêté aptitude ! La possibilité donnée aux E.F d'externaliser ces prestations médicales mettra, de fait, fin au suivi individualisé et à la relation de confiance avec les médecins.

Un examen psychologique tous les 10 ans !

Les agents de conduite passeront une bonne partie des tests psychologiques initiaux lors de la demande de renouvellement de leur licence. Le Ministère s'appuyant sur l'accord européen entre la CER et l'ETF pour valider cette disposition. Pour SUD-Rail, il est inconcevable de se voir dans l'obligation de repasser par la case psycho ...

Un projet de texte interfédéral demandant que le décret soit modifié nous a été adressé par la CGT. Nous avons fait part à toutes les fédérations de notre accord pour une telle démarche unitaire, au-delà des désaccords qu'on peut avoir sur tel ou tel point. Mais la fédération CGT a rejeté notre signature, et pris seulement celles de CFDT (dont FGAAC), UNSA, CFTC, CGC...

L'unité syndicale nécessaire est encore une fois sacrifiée au détriment d'un sectarisme bien loin de l'intérêt des salariés !

La fin des JFC ??

Contrairement à l'arrêté aptitude, le suivi individuel des conducteurs, toujours de la responsabilité de l'employeur, est réduit. A part l'obligation de vérifier tous les 3 ans l'ensemble des compétences requises, il n'y a plus d'obligation de suivi annuel par le biais d'accompagnement. Pire, la journée de formation continue annuelle disparaît dans le texte, les entreprises adapteront leurs formations au gré des évolutions réglementaires. SUD-Rail pèsera pour que la SNCF n'utilise pas cette modification pour revenir sur le nombre de journées de formation continue annuelle.



L'auto-entrepreneur ??

Une définition plus que floue de la notion d'employeur dans le texte, permettrait la création de boîtes d'intérim de conducteurs, voire même d'auto-entrepreneur conducteur. On voudrait remettre en cause le RH077 ou le statut, qu'on ne s'y prendrait pas autrement. Bientôt les CRL manpower en tête des trains ?

