

## Arrêtons de psychoter ! ADC vous pouvez refuser l'anticipation de la visite d'aptitude psychologique !

La ligne métier traction continue de vouloir anticiper les visites d'aptitude psychologique (VAS) pour tous les ADC qui ont été certifiés par une « simple » visite psychologique/psychotechnique avant le 30 juillet 2003.

Mais que s'est-il passé après le 30 juillet 2003 ?

Ce qui est écrit dans « l'arrêté du 17 juillet 2015 » concernant la licence des ADC :  
« Pour la délivrance d'une première Licence, l'aptitude psychologique n'a pas à être renouvelée si celle-ci peut être justifiée par une attestation conforme à l'arrêté d'aptitudes du 30 juillet 2003 ». Or cette attestation n'a commencé à être donnée qu'à partir du 2ème semestre 2003.

Pour les ADC embauchés avant le 30 juillet 2003 :

Pour obtenir leur première licence obligatoire à partir du 1er juin 2018 tous les ADC (qui ont passé l'examen psycho avant le 30 juillet 2003) doivent avoir un certificat d'aptitude psychologique délivré lors d'une VAS - ou par équivalence, doivent avoir une attestation délivrée lors d'une visite psy, après le 30 juillet 2003, ce qui ne concerne que ceux qui ont dû repasser une visite, suite à un évènement professionnel par exemple.



Pour SUD-Rail, la direction se fourvoie et n'a aucune obligation à envoyer un ADC à la psycho pour l'obtention d'un certificat d'aptitude psychologique !

Pourquoi se précipiter alors que la Commission Européenne (CE) a donné mandat en avril 2014 à l'agence ferroviaire européenne pour éventuellement supprimer le renouvellement périodique de l'aptitude psychologique imposé par la licence ?

Suite aux interventions de vos représentants SUD-Rail, les directions de la traction et le département santé entendent enfin vos revendications que nous portons et mènent des recherches pour déterminer, comme nous l'affirmons, que les conditions d'exécution des tests psychos réalisés antérieurement à l'arrêté du 30 juillet 2003 étaient bien les mêmes (comme en atteste ce qui était indiqué sur nos anciennes cartes d'habilitation triennale) et peuvent donc permettre, sous couvert de la jurisprudence, d'introduire également une équivalence pour les examens psychologiques antérieurs à la délivrance d'une attestation.

Pour SUD-Rail, la direction doit stopper les visites d'aptitude psychologique et attester que les tests psychologiques passés avant le 30 juillet 2003 sont conformes à l'arrêté du 17 juillet 2015.

**SUD-Rail réaffirme donc que rien ne vous oblige à accepter de passer la visite d'aptitude psychologique par anticipation et soutient tout ADC qui refuse de se soumettre à l'anticipation des visites d'aptitudes.**

## Une direction de la traction malhonnête !

Lors du GTT TT00035 du 25 mars 2016, le directeur de la ligne métier traction, a demandé aux Organisations syndicales de faire remonter leurs remarques sur le nouveau document TT00035 qui leur a été présenté. À cette occasion, le directeur de la traction a annoncé la tenue d'un autre GTT TT00035 afin de faire la restitution des remarques remontées et des demandes de modifications : c'est ce que SUD-Rail a fait le 21 avril. Hélas, ce GTT n'a jamais eu lieu...

Aucun retour de la direction de la traction, ne serait-ce que pour confirmer la réception de notre document de travail. Dans les faits, seule SUD-Rail a fait le travail décidé collectivement, cela explique-t-il l'attitude de la direction ...?

Dans tous les cas, la nouvelle version de juin 2016 de la TT00035 sera applicable au 01 septembre 2016, alors qu'il reste des questions réglementaires et légales en suspens, sur lesquelles l'entreprise avait pris l'engagement d'apporter des réponses. Encore un signe de la fébrilité d'une direction managériale hors sol, qui prend à nouveau le risque d'un affrontement frontal avec les ADC...

Voici quelques points principaux de la TT00035 que SUD-Rail conteste:

### Objet :

La formulation qui fait référence à un document local déclinant les dispositions de la TT00035. Sans renvoi aux articles concernés cela n'encadre pas ce qui ne doit pas être « interprété » localement.

### Art 2.5 :

Le délai minimum de 18 mois d'examen pour être moniteur est trop faible. Si un établissement utilise cette possibilité de 18 mois pour palier son manque de moniteur, cela pourrait occasionner des échecs aux examens et des risques ferroviaires.

Ce délai ne correspond à aucun délai professionnel et dans les faits pose la question de la transmission d'un savoir par un agent qui est lui-même en phase d'appropriation de son métier. Le CRLEL (conducteur de ligne élève) devient CRL (conducteur de ligne) au bout de 24 mois. Cette progression professionnelle étant admise et réglementaire, ce délai de 24 mois doit, à minima, être la règle pour tous les moniteurs (TA et TB).

Une réflexion sur la perte de moniteurs « anciens » doit être menée. Cela est souvent la conséquence d'un malaise. Une revalorisation de cette fonction est indispensable pour regagner l'adhésion des ADC les plus anciens et pédagogues.

### Art 2.6 :

L'utilisation faite des conducteurs occasionnels, dans des situations conflictuelles ou en dehors de la réglementation du travail.

L'utilisation qui est faite de la vidéo dans l'apprentissage de l'infrastructure, que ce soit en connaissance initiale ou du renouvellement d'habilitation. Des dérives sont constatées dans de nombreux établissements. Le nouveau texte n'encadre pas plus son utilisation et visiblement la direction a fait le choix de porter des œillères sur ce sujet. SUD-Rail est opposée aux études de ligne par vidéo.

Les délais de maintien des habilitations engins et lignes (3 ans) répondent uniquement à un problème d'effectif et donc de production et en aucune façon à une nécessité de sécurité.

### Dans tout le document :

Le parti pris de la direction traction avec l'utilisation du mot « DPx » qui n'a aucune existence réglementaire et qui n'est qu'une notion managériale, n'a rien à faire dans un texte afférent à la sécurité des agents et des circulations.

SUD-Rail pense que le mot CTT (Cadre Traction) doit être celui qui est employé. Cela sécurise les activités d'encadrants traction et impose une connaissance « métier » dans toutes les fonctions d'habilitation et d'évaluation professionnelle. Toutes les nouvelles organisations qui se mettent en place représentent clairement un risque majeur pour les encadrants issus de la traction.

## **SUD-Rail obtient la suppression de l'absence de PAP dans les 3 ans précédent l'accès à un roulement grande vitesse dans la TT0877.**

Après plusieurs années d'interventions dans les instances, la direction de la traction entend enfin nos arguments contre la notion exigée « d'absence de P.A.P » (Plan d'Action Personnalisé) dans les 3 ans précédant l'accès à un roulement TGV. SUD-Rail est opposé à l'établissement de ces plans d'action écrits, d'autant que ceux-ci ne devaient pas être assimilés à des sanctions, ce qui était pourtant le cas dans la TT0877.

Le 18 août, lors d'une DCI, la direction de la traction nous a enfin annoncé la suppression de cette disposition.