



CERTIFICATION PAR LES ARC : LE MÉTIER DE CTT PRIS POUR CIBLE

Depuis l'écriture de la directive européenne 2007/59/CE, la direction ne cesse de vouloir remettre en cause notre certification basée sur le suivi continu.

Pour des raisons économiques, elle préférerait s'en remettre au contrôle des connaissances afin de supprimer des accompagnements et des journées de formations.

Depuis dix ans, les CTT voient leur charge de travail s'accroître considérablement du fait de la multiplication exponentielle de tâches non-liées à leur cœur de métier (certification et formation). La direction a donc décidé, dans un premier temps, d'alléger leur mission de certification en limitant le nombre de journées de formation ainsi que le nombre d'accompagnements pour les conducteurs.

Les CTT se sont également vus adjoindre des conducteurs « assistant », généralement en fin de carrière. Leur mission correspondait principalement à exercer des tâches administratives telles que la mise à jour des collections de postes...

Mais la direction, avec sa volonté permanente d'abaisser les coûts au maximum, poursuit dans ses orientations néfastes en détricotant les métiers et en déqualifiant les postes.

Ces derniers mois elle accélère sa politique en élargissant les missions de ses assistants, désormais appelés « Adjoint référent conduite » (ARC), à la certification et à la formation. Les ARC, conducteurs sélectionnés au bon vouloir de la direction, pourront désormais contrôler des bandes ou accompagner leurs pairs, travail aujourd'hui réalisé par le CTT.

Malgré une formation dispensée pour effectuer ces missions, ces agents n'auront jamais la compétence et l'expertise d'un agent ayant suivi et réussi une formation « Cadre Traction ».

Ils n'auront aucun lien hiérarchique avec les conducteurs, et n'auront pas de légitimité aux yeux de leurs collègues. La direction choisit de placer ces agents dans des situations compliquées à gérer et qui pourraient, au final, provoquer des situations conflictuelles entre cheminots.

Quant au rôle du CTT, il ne consistera plus qu'à valider le travail de l'ARC : il ne vérifiera plus et ne suivra plus les compétences des conducteurs. Le cadre traction, libéré de ces tâches, deviendra soit l'expert sécurité, soit le manager du site de production.



Avec sa casquette « expert sécurité », il aurait en charge tous les cheminots ainsi que la gestion de toutes les questions liées à la sécurité.

La CGT a largement milité pour que les emplois « d'assistant » soient créés et proposés à des agents en fin de carrière leur permettant d'effectuer d'autres tâches que la conduite. Ils ne peuvent apporter qu'une aide au cadre traction.

La CGT est opposée à la déqualification du métier de CTT. L'abaissement de la certification entraînera une baisse inévitable du niveau de sécurité. Au final, la certification basée sur le contrôle continu des conducteurs, comme à la SNCF, pourrait être remise en cause. Un contrôle de connaissance pourrait être mis en place lors du renouvellement de l'habilitation : le conducteur devrait entretenir ses compétences sur son temps personnel via des exercices en e-learning.

La CGT revendique un haut niveau de sécurité qui doit passer par une certification et une formation adaptées cœur de métier du cadre traction.

