



AUX CHEMINOTS CONTRACTUELS & STATUTAIRES

CTN Traction

Montreuil, le 20 février 2024


PRÉREQUIS TGV

ON NE POSTULE PAS AU TGV, ON Y ACCÈDE !

**Avec les prérequis TGV,
la Direction impose une
nouvelle manière de faire
son marché sur le dos
des ADC à TER, IC, TN
et Fret.**

Alors que pratiquement tous les ADC déroulaient naturellement jusqu'au TGV (sur les sites où cette activité était présente), l'ultraspécialisation a conduit à une baisse significative du nombre d'autorisés « grande vitesse » et, de facto, cela a créé un embouteillage dans le déroulement de carrière des ADC.

Plutôt que de prendre ce problème à bras-le-corps, la Direction veut imposer une sévère sélection aux ADC, qui, chaque jour, subissent de plus en plus l'éclatement de la SNCF et les choix désastreux de ses dirigeants.

RETOUR EN ARRIÈRE

Lors de la mise en service du TGV, en septembre 1981, la Direction avait souhaité trier sur le volet ses conducteurs. À travers l'arrivée de ce nouveau train, la SNCF voulait modeler un « nouveau cheminot » à son image, qu'il soit docile et malléable. Face à ces dérives, la CGT a sifflé la fin de la partie et **a exigé que le TGV puisse être accessible à tous les conducteurs qui le souhaitent**, sans qu'il n'y ait aucune forme de discrimination ou de compromission.

La règle imposée fut celle de l'ancienneté (date d'examen), celle-là même qui diligente les déroulements de carrière de tous les ADC, que ce soit pour les montées en roulement ou pour les notations.

L'ÉQUITÉ REMISE EN CAUSE PAR LA DIRECTION

Aujourd'hui, au prétexte d'améliorer le taux de réussite aux constats TGV, certaines directions d'établissement imposent des QCM, des examens oraux et toute autre forme de « prérequis ». La sélection est rude et disproportionnée, pourtant le texte de référence (TTO0877), qui régit la préparation et l'accès à un service grande vitesse, est clair et il précise, dans son article 3, qu'il ne nécessite pas de déclinaison régionale ou locale.

À l'heure de l'ouverture à la concurrence et alors que le fossé se creuse entre les UP cédantes (TER, IC, TN et Fret) et prenante (Voyages), la transposition du parcours professionnel SNCF devra s'exercer dans ses filiales. Dans le même temps, la direction de la Traction a déjà annoncé la modification de la TTO0449, afin de figer les listings de cheminots transférés dans les entreprises ferroviaires privées.

Pour la CGT, quelle que soit l'activité ou l'entreprise à laquelle il est rattaché, quels que soient ses opinions ou son passif professionnel, **tout conducteur doit pouvoir accéder au TGV s'il le souhaite**. Pouvoir accéder au TGV n'est pas une chance ou un cadeau accordé aux ADC, c'est la continuité naturelle de la carrière.

Si la Direction constate un tassement voire une régression dans la réussite aux constats TGV (cela reste à prouver), elle doit se poser les bonnes questions :

- la formation « école TGV » est passée de 4 mois à 3 mois ;
- la formation continue est passée de 4 JFC à 2 JFC obligatoires, tout comme les accompagnements (2 accompagnements en ligne obligatoires par an).

La SNCF doit mettre les moyens pour que les ADC puissent réussir convenablement leur formation TGV. La CGT revendique :

- l'accès pour tous au TGV (sur la base du volontariat) sur le critère unique de l'ancienneté ;
- la fin de toute forme de prérequis ;
- une formation continue d'un haut niveau, tout au long de la carrière.

AVEC LA CGT, GAGNONS LE RESPECT DE NOS PARCOURS PROFESSIONNELS !

