Collectif Technique National Traction

Compte rendu de l'audience sur la certification et le renouvellement des habilitations des ADC

La Direction est d'accord sur le constat, mais ne propose aucune solution !!!

Rappel : La CGT a interpellé la Direction de la Traction le 31 décembre 2010. En effet, bon nombre d'ADC n'avaient pas leur habilitation renouvelée dans le fichier informatique « Sitar » et sur leur carte.

Ces agents n'étaient donc plus autorisés à conduire le 1er janvier 2011 !!!

Dans l'urgence et sous la pression de la Fédération CGT, le Directeur de la Traction a fait une lettre pour prolonger l'autorisation conduite des CRL jusqu'au 10 janvier 2011.

Une solution qui ne peut nous satisfaire mais rappelons que sans notre intervention, rien n'aurait été fait et les CTT auraient dû suspendre les conducteurs ou les laisser conduire sans habilitation.

L'entreprise a été obligée de prendre ses responsabilités mais il n'en demeure pas moins que de nombreux agents de conduite ont circulé (au-delà du 10 janvier) sans titre d'habilitation à jour.

La CGT et son UFCM ont donc décidé d'interpeller la Direction de la Traction afin de lui faire part de l'ensemble des problèmes liés au suivi des conducteurs.

Le loupé du 31 décembre : La CGT a rappelé à la Direction que, contrairement au renouvellement annuel, la TT0035 impose à la fin du cycle de 3 fois 365 jours, le renouvellement **sans délai** des habilitations conduite. Ceci aurait dû être fait pour tous les ADC, autorisés avant 2005, au 1er janvier 2011 à 0h00.

La préparation de cette opération dans la base Sitar pouvait se faire dès le 1er décembre 2010. La Direction de la Traction a adressé un courrier de rappel aux DET, CUPT et ADQS fin novembre. Elle a « oublié » de préciser que les cartes devaient être renouvelées à la même date !!!

Bon nombre de CTT n'ont pas été informés de cette situation.

Un système d'habilitation fortement faillible : Dans un précédent tract, nous avons évoqué plusieurs problèmes pouvant générer des situations à risques. La Direction confirme que c'est le registre informatique qui fait foi (Sitar). Mais :

- ➔ En cas d'incident ou accident, c'est le titre papier qui est demandé au conducteur, du reste celui-ci fait partie des « objets » qui doivent être obligatoirement emmenés en service. Début janvier et même si l'entreprise avait couvert l'ADC ensuite, c'est bien lui qui aurait dû vivre la situation fort inconfortable de ne pas pouvoir présenter un titre d'habilitation à jour (imaginez la situation en Suisse ou en Angleterre !).
- ➔ Faute de moyens, les CTT ne peuvent rectifier les titres d'habilitation en temps réel à chaque modification. Qui prend la responsabilité du décalage entre la base informatique et le document papier ?
- ➔ Il n'y a pas d'annexe papier concernant les compétences systèmes. Or, compte tenu de la gestion par activité et des nombreuses suppressions de compétences que cela a générées, quel conducteur est certain d'être toujours autorisé à circuler sur VUTP ? A conduire telle ou telle catégorie de train ?... Qui est responsable en cas de problème ? Le CTT ? L'ADC ?
- ➔ Les GM n'ont pas accès à la base Sitar et les logiciels de commande et d''habilitation ne communiquent pas entre eux. Ils commandent donc les agents de conduite en fonction de renseignements fournis par l'encadrement traction. Les CTT constatent lors des contrôles de niveau 1 qu'il existe des erreurs liées à des loupés de mise à jour. Ajoutons qu'avec la suppression des GM sur certains sites ce sont les CRO (ou des organes similaires) qui assurent la commande et le font totalement sans aucune certitude vis-à-vis des habilitations réelles des ADC.
- ➔ Une autre difficulté soulevée par la CGT est que jusqu'à présent les ADC avaient en général tous le même cycle de renouvellement, les JF pouvaient donc avoir un programme uniforme afin de valider toutes les PR pour chaque conducteur au cours du cycle de 3 ans. Avec les nouveaux autorisés qui ont un cycle de renouvellement différent, les besoins en JF ne seront plus uniformes, il faudra donc adapter les programmes des JF selon le cycle de renouvellement de chaque ADC. Avec la spécialisation, cela va vite devenir ingérable…

La Direction de la Traction nous confirme qu'il n'y a pas de projet de relier informatiquement les différents systèmes existants, les problèmes soulevés restent donc entiers.

En résumé : Notre système fonctionne avec des gestionnaires de moyens qui ne sont pas certains des habilitations des agents de conduite qu'ils commandent. Les conducteurs en question ne sont pas sûrs non plus de connaître leurs propres habilitations. Des CTT qui inventent des systèmes chronophages pour pallier à ces dysfonctionnements et supportent des responsabilités qui ne sont pas les leurs. Une Direction qui regarde tout ça et n'a pas de solution.

Le « poids » de la certification d'un agent de conduite va donc en augmentant tant en responsabilité qu'en temps passé. Les ADC et les GM sont dans l'incertitude au quotidien.

La CGT et son UFCM ont demandé à la Direction d'aborder urgemment :

- ✓ **les problèmes de charges de travail des CTT ;**
- ✓ **les problèmes de responsabilité de l'encadrement traction ;**
- ✓ **les dysfonctionnements des différents systèmes informatiques utilisés.**

Le 24 mars, encore plus forts,
Je vote CGT !

Montreuil, le 22 février 2011