

TEGEVISTE QU'EST CE QUE C'EST ?

« UN TEGEVISTE EST UNE PERSONNE QUI CONDUIT UN TGV » comme le précise le dictionnaire (**Le Petit Robert en 1997**). .

QUALIFICATION :

Agent de la SNCF, le **TEGEVISTE** est un **AGENT DE CONDUITE**.

Comme tous ses collègues conducteurs, il a subi et réussi un long stage de formation initiale à la conduite en premier et satisfait à l'examen qui la sanctionne.

Selon les spécificités de cet acquis, il devient conducteur de locomotives diesel ou électriques ou parfois les deux.

Après avoir accumulé une certaine expérience dans la maîtrise des trains classiques et reçu ponctuellement des formations continues à des circulations plus sophistiquées à des vitesses plus élevées il **PEUT** être choisi pour recevoir la formation à la conduite des trains à grande vitesse. Cette seconde formation initiale lui donne, après satisfaction à l'examen tégévique, accès à la conduite des TGV, il devient **tégéviste**.

Il est alors affecté à un roulement comprenant un maximum de TGV. (Il peut, à l'occasion, assurer la conduite d'un train classique mais ce n'est plus sa vocation. Le coût de sa qualification rend ce contre emploi peu rentable pour la SNCF).

STATUTS :

Comme tous ses collègues cheminots, le tégéviste n'est pas un fonctionnaire. Il appartient à un Établissement Public Industriel et Commercial (statut actuel de la SNCF).

Le tégéviste fait partie des catégories de personnel qui n'ont pas la garantie de leur rémunération (comme les pilotes de l'aviation civile par exemple).

Son «**permis de conduire**» peut être remis en cause,

- sur le plan professionnel :
 - Un conducteur est habilité pour trois ans par son CTT (Cadre Transport Traction) devenu DPX Ligne (Dirigeant de Proximité Ligne). La validation des compétences s'appuie sur le suivi de la mise en pratique régulière de ces compétences et sur la veille effectuée sur 3 ans de l'ensemble des PPOS (pratiques professionnelles observables en situation) et des PR (procédures rares) mises en œuvre par un conducteur.
 - Le CTT vérifie la fréquence de la pratique des EM (Engins Moteurs), du passage sur les lignes. La fréquence de passage sur les lignes est définie par un référentiel d'établissement en cohérence avec les directives du référentiel national (fréquences différentes selon la complexité de la ligne). C'est le CTT qui renouvelle ces compétences, le conducteur ne signe plus comme avant sa fiche de connaissance lignes.
 - Chaque année une attestation d'aptitude professionnelle est remise à l'agent par le DPX Ligne au vu des attestations de formation (journées de formation continues), du suivi des compétences professionnelles et de l'aptitude physique.

- sur le plan médical,
 - 1 fois par an à l'occasion de la visite médicale dite « de sécurité ».
 - tous les jours en cas d'accident de santé.

C'est la raison pour laquelle les agents de conduite de la SNCF sont de plus en plus nombreux à souscrire à titre personnel des assurances auprès d'organismes spécialisés afin de pallier cette absence de garantie de leur rémunération.

REMUNERATION :

Lorsqu'il a satisfait à l'examen d'autorisation à la conduite en premier, le conducteur fait partie de la filière CONDUITE.

Cette filière comporte un certain nombre de niveaux hiérarchiques.

- Elle débute à la position **15** pour les tégévistes :
 - avec un traitement de base brut de 1 703,08 € au 01/10/2001.
- Elle PEUT s'achever à la position **19**, échelon 8 :
 - avec un traitement de base brut de 2 307,28 € en mars 2009.

A ce traitement il convient d'ajouter 40% d'Éléments Variables de Solde directement liés au travail effectué.

La montée dans la grille hiérarchique n'est pas automatique.

Elle est liée à une notation, soit au choix, soit à l'ancienneté.

L'agent de conduite n'a pas la certitude de terminer sa carrière à la position la plus élevée (19).

RESPONSABILITE :

Dans l'exercice de sa mission, l'agent de conduite est **RESPONSABLE** administrativement, pénalement et civilement.

Son comportement est systématiquement enregistré et analysé par un dispositif inviolable (que le grand public appelle « BOITE NOIRE »). La double ou la triple sanction peuvent être retenues.

La rémunération jugée excessive par certains est censée tenir compte de ces responsabilités.

CONDITIONS DE TRAVAIL :

Les agents de conduite ont, ce que l'on appelle pudiquement un service décalé.

Ils peuvent travailler n'importe quel jour de l'année et à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit. Les notions de week-end, réveillon de Noël, réveillon du jour de l'An, vacances scolaires n'ont pas une grande signification pour eux.

Il est à noter que le conducteur est toujours seul dans sa cabine de conduite.

Leur mission est souvent coupée par un repos à l'extérieur. Un Parisien peut ainsi coucher à Toulon ou à Hendaye, un Bordelais à Lille ou un Lyonnais à Nantes... etc. et ceci pas forcément la nuit.

13ème MOIS :

Le 13ème mois n'existe pas à la SNCF.

A sa place est servie une prime de fin d'année en décembre. Représentant pratiquement un mois de salaire pour une grande majorité d'agents de la SNCF, chez les agents de conduite, elle ne constitue que 60% de la rémunération nette mensuelle.

FACILITES DE CIRCULATION :

Les agents de conduite disposent d'une Carte de Circulation leur permettant de voyager en 2ème classe sur les trains de la SNCF. Toutefois, ils peuvent bénéficier d'une carte de 1ère Classe après l'âge de 49 ans (depuis janvier 2002).

A l'occasion de leurs déplacements privés, ils sont tenus d'acquitter dans les TGV, TéoZ, Lunéa, etc. la réservation obligatoire correspondante.

RETRAITE :

Chez tous les agents de la SNCF, l'âge légal pour faire valoir ses droits à la retraite est fixé à 60 ans. Les agents de conduite PEUVENT exercer ce droit à partir de 50 ans sous réserve de remplir certaines conditions (années de cotisations, années passées à la conduite des trains... etc.).

Depuis la réforme des retraites, si cette opportunité est toujours d'actualité, le nouveau calcul des pensions amènera progressivement les conducteurs à retarder l'âge de leur départ.

ACCES EN CABINE DE CONDUITE :

En l'état actuel des textes réglementaires, l'accès en cabine de conduite par le public n'est pas autorisé. Il ne peut l'être qu'après autorisation demandée à la Direction de la Communication, mais pour des raisons de sécurité, cette possibilité n'est accordée qu'avec parcimonie.

Par contre, il n'est pas interdit, à l'arrêt en gare de saluer et de converser avec les tégévistes permettant ainsi des échanges enrichissants.

MOUVEMENTS SOCIAUX A LA SNCF.

PRECISION TRES IMPORTANTE.

Avant toute chose, il faut préciser que l'ACTGV est une Association socioprofessionnelle régie par la loi de 1901. Très présente sur le terrain, elle N'EST PAS UNE ORGANISATION SYNDICALE et NE PEUT, en aucun cas, APPELER A LA GREVE.

Ses adhérents se retrouvent, ou non, dans les rangs des principales Organisations Syndicales représentatives et se comportent, au cas par cas, selon leur sensibilité et leur choix.

Par contre, sur les sujets concernant l'avenir de l'Entreprise, le statut de son personnel et les sujets catégoriels strictement liés à la fonction d'AGENT DE CONDUITE en général et de TEGEVISTE en particulier, elle peut être amenée à préciser sa position.

CONTEXTE :

Le fonctionnement au quotidien de l'Entreprise, sur le plan social est régi, conformément à la loi, par les instances traditionnelles que sont les réunions des délégués du personnel, des membres du Comité d'Établissement (CE) ainsi que du Comité Hygiène et Sécurité, Conditions de Travail (CHSCT). Ces instances comprenant également des audiences.

Si, à l'issue de ce dialogue constant un conflit apparaît, les Organisations Syndicales (O.S.) peuvent être amenées à déposer un PREAVIS DE GREVE cinq jours au minimum avant la date retenue pour la Cessation Concertée du Travail (CCT).

La loi impose alors à la Direction de l'Entreprise et aux Organisations Syndicales concernées de se rencontrer pour tenter de résoudre le problème existant.

Dans le cas où, malgré cette ultime concertation, il n'a pas été possible de s'accorder, les Organisations Syndicales peuvent alors lancer L'APPEL A LA GREVE et ses modalités d'application. Celui-ci a pour but d'informer les usagers et de couvrir administrativement les personnels concernés.

COÛT DE LA GREVE POUR L'AGENT :

Bien entendu, la participation à la grève donne lieu à une retenue **très** sérieuse sur la rémunération.

Le coût d'une journée « non travaillée » est alourdi par certaines charges patronales ainsi que la perte d'Éléments Variables de Soldes (EVS) qui sont des primes.

Quoi qu'il en soit, la retenue sur solde est proportionnelle au niveau général de rémunération de l'agent. Il n'y a donc pas dans ce domaine, d'agents SNCF privilégiés qui, de ce fait, auraient pour vocation « d'aller au charbon » et se « dévouer » au nom d'autres filières.

SERVICE MINIMUM :

Lorsque l'APPEL A LA GREVE est lancé, la Direction de la SNCF met immédiatement sur pied un service minimum compte tenu du nombre et de la représentativité des Organisations Syndicales à l'initiative du mouvement, ainsi que d'une estimation de la participation.

L'information des usagers sur la consistance du service minimum retenu est abondamment diffusée par la Direction à l'aide du téléphone, minitel et d'Internet. Elle est présente dans les gares intéressées. La presse télévisuelle, parlée ou écrite retransmet également ces informations.

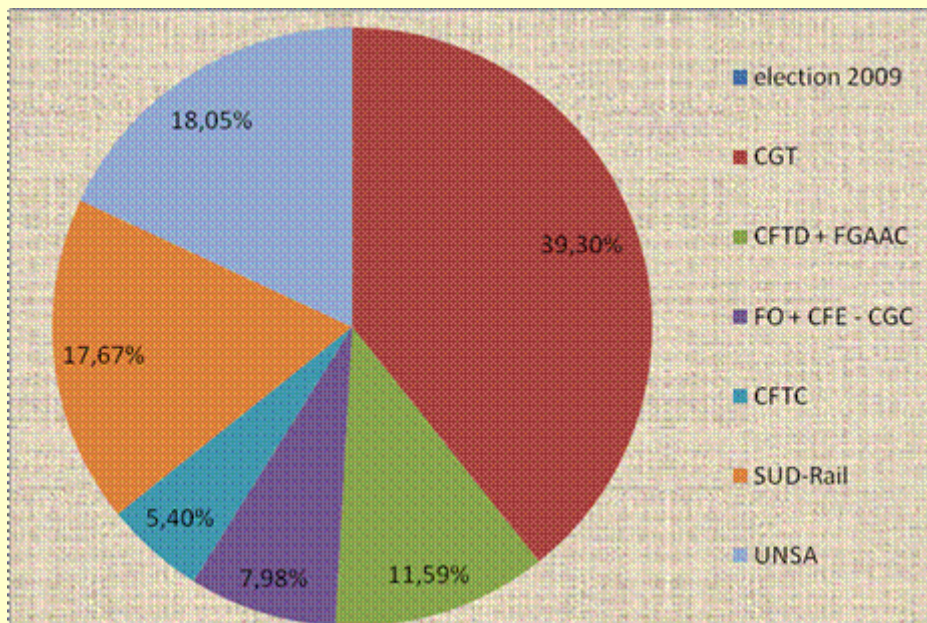
Les personnalités physiques ou morales (élus ou associations...) qui, à cette occasion, réclament l'instauration d'une loi imposant le service minimum ne font qu'exiger une disposition existante et systématiquement pratiquée depuis des années. A noter que **depuis 2008, l'agent doit se signaler « gréviste ou non » 48 heures avant le début du conflit.**

REPRESENTATIVITE DES ORGANISATIONS SYNDICALES :

A l'occasion des mouvements sociaux à la SNCF, les média donnent la parole aux Organisations Syndicales concernées, au coup par coup, en se méprenant parfois sur leur poids réel.

Compte tenu des résultats obtenus lors des élections professionnelles de MARS 2009, la REPRESENTATIVITE EXACTE des Organisations Syndicales chez les AGENTS DE CONDUITE est la suivante :

Election 2009



Elections CE 2011

■ CGT ■ CFDT-FGAAC ■ FO ■ CFTC ■ SUD-Rail ■ UNSA

