



PARIS • 9 AVRIL 2025

SNCF VOYAGEURS CADRES TRANSPORT TRACTION

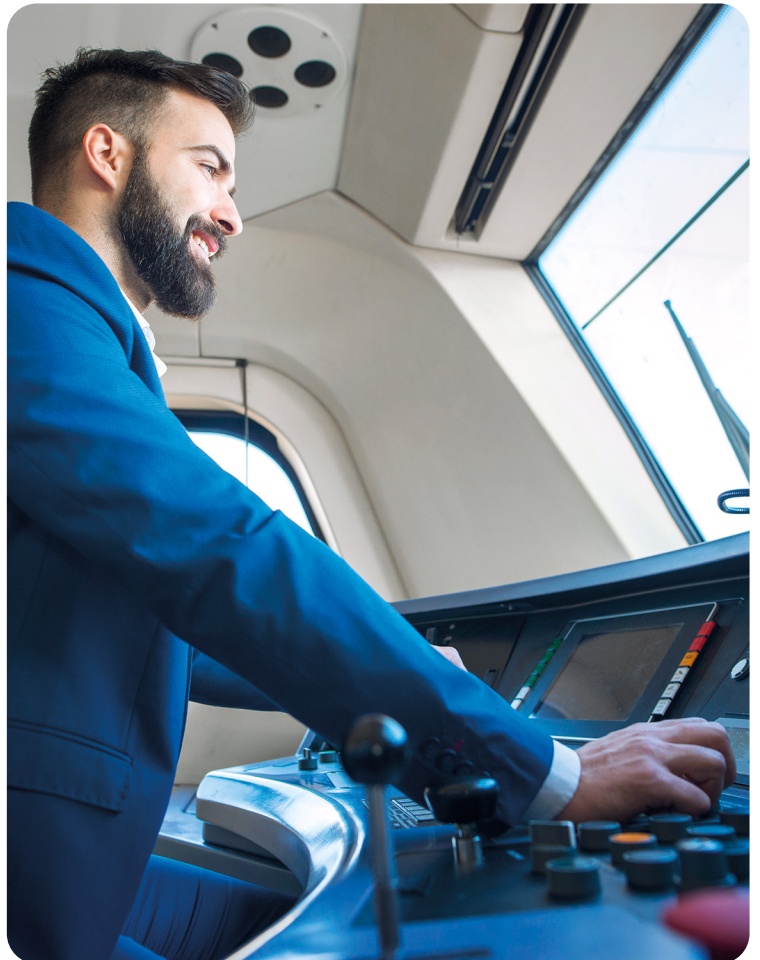
LA DIRECTION, HORS DU CADRE

UNSA & CTT-DPx : UN SEUL COMBAT POUR DE VRAIS RÉSULTATS !

À la suite de nombreux retours de terrain, l'UNSA a alerté la direction par le dépôt d'une demande de concertation immédiate (DCI) sur les conditions de travail des cadres transport traction (CTT). Ces derniers sont trop souvent oubliés dans les discussions, alors qu'ils font face à une accumulation de difficultés.



L'UNSA-FERROVIAIRE
EXIGE QUE LA DIRECTION
RECONNAISSE ENFIN LE
TRAVAIL ESSENTIEL QUE LES
CTT-DPx ACCOMPLISSENT
AU QUOTIDIEN !





L'UNSA RAPPELLE LE RÔLE ESSENTIEL DES CTT-DPx

- **Acteur** essentiel de la sécurité ferroviaire quotidienne.
- **Manager** polyvalent et polycompétent.
- **Appui à la production**, conducteur occasionnel, parfois récurrent sur les périmètres en tension d'effectif, sans réelle compensation.

IL EST TEMPS DE RECONNAÎTRE CE MÉTIER SPÉCIFIQUE DE MANAGER

- **Mettre en place** des pesages de la charge de travail et adapter la ressource de CTT en conséquence.
- **Garantir l'examen ETT3** en fin de cursus aspirant CTT.
- **Proposer** une réelle évolution de carrière.
- **Réévaluer** la rémunération des CTT et de leur prime de travail spécifique à la hauteur de leur investissement et de leurs compétences.

QU'A PORTÉ L'UNSA ? TROIS POINTS ESSENTIELS NÉCESSITANT UNE ATTENTION ET DES ACTIONS IMMÉDIATES

- #1 La réévaluation** immédiate des postes de CTT-DPx doit prendre en compte la réalité de la charge de travail actuelle, l'attribution de moyens adéquats pour permettre à ces agents d'exercer leurs fonctions efficacement est crucial.
- #2 La mise en place** d'un plan d'actions concret visant à réduire la charge de travail des CTT-DPx pour améliorer

leurs conditions de travail. Plan devant être élaboré en collaboration avec les CTT.

- #3 Garantir** à chaque CTT-DPx un collectif de 25 agents maximum, inscrit dans les textes. Ce collectif ne devrait pas dépasser ce nombre, qu'ils soient tuteurs ou non d'aspirants et / ou stagiaires ETT3 et quelle que soit l'activité (Transilien, TER, TGV ou Intercités).



**NOUS AVIONS
ALERTÉ L'ENTREPRISE
À PLUSIEURS
REPRISES SUR LE
DÉFICIT DE L'EFFECTIF
CTT AINSI QUE SUR
LE MANQUE DE
CANDIDATS CTT. CETTE
ALERTE N'AVAIT PAS
ÉTÉ RETENUE COMME
INQUIÉTANTE. LE BILAN
ACTUEL DÉMONTRE
BIEN QUE NOTRE
PRÉOCCUPATION ÉTAIT
JUSTIFIÉE.**

EN DÉTAIL

LES DÉBATS ONT MENÉ À DES GARANTIES DE LA PART DE LA DIRECTION

L'UNSA obtient le doublement du volume de DPx formés dans les deux prochaines années. Cette avancée majeure répond directement aux préoccupations exprimées par le pôle traction concernant le déficit d'effectifs et le manque de candidats CTT-DPx.

AU SUJET DE LA RÉMUNÉRATION DES CTT-DPx

L'expertise managériale traction n'est pas correctement valorisée avec ses 91,50 € et de loin ! La conduite occasionnelle des trains est née sous la contrainte de trains

exceptionnellement « calés » avec des voyageurs, la réduction conséquente du nombre de journées de réserve des ADC et pour pallier des pointes de charges (week-end de pointes neige, pointes estivales, etc.).

AUJOURD'HUI, ON PARLE PRODUCTION, DE MISSIONS COMPLÈTES

L'indemnité pour la conduite occasionnelle est perçue comme faible, d'autant plus qu'elle ne se cumule pas avec les éléments de rémunération inclus dans la prime



de traction des ADC. De plus, étant une indemnité, elle n'est malheureusement pas liquidable pour la retraite, ce qui soulève des interrogations quant à la valorisation de ces missions supplémentaires. Cette indemnité semble bien éloignée d'une prime de traction et la question de sa prise en compte dans le calcul des retraites demeure.

UNE ÉTUDE UNSA ET LA PÉNIBILITÉ DANS TOUT ÇA ?

En 2023, l'UNSA-Ferroviaire a initié une étude portant sur la réévaluation de la pénibilité des emplois repères (ER). Cette étude nous a conduits à demander la révision des critères pour plusieurs ER, notamment les ER 303 et 310.

CONTRAINTES PHYSIQUES

- **Vibrations** ressenties lors des accompagnements d'agents en cabine de conduite.
- **Contraintes** posturales et articulaires dues au travail sur ordinateur, pouvant entraîner des troubles musculo-squelettiques (TMS), ainsi qu'à la posture courbée en cabine de conduite (notamment pour l'observation sous le pare-soleil).

ENVIRONNEMENT ET CONTEXTE DE TRAVAIL

- **Bruit ambiant élevé**, lié à l'environnement ferroviaire (moteurs thermiques, dispositifs de sécurité tels que VA et KVB, échappement d'air, bruits mécaniques).



L'UNSA-FERROVIAIRE CONTINUERA DE PORTER SA DEMANDE DE RÉÉVALUATION ET DE CONSIDÉRATION DE CES ÉLÉMENTS POUR LES CTT-DPx.

• Charge mentale

importante, comprenant la gestion des agents, une charge administrative accrue, la pression managériale, les entretiens et le suivi des agents, les enjeux de sécurité, et la nécessité de transmettre des gestes métiers en constante évolution.

HORAIRES ET RYTHMES DE TRAVAIL

- **Horaires aléatoires**, avec des changements fréquents (alternance de travail de bureau et d'accompagnements d'agents).
- **Astreintes** régulières.
- **Missions** de conduite. ...

L'AFFECTATION À LA RÉUSSITE DE L'EXAMEN ETT3

L'UNSA considère que l'entrée en formation d'un candidat CTT constitue bien plus qu'une simple opportunité de développement professionnel. Nous y voyons un véritable engagement contractuel, un accord mutuel entre le directeur de périmètre et le candidat. Le candidat s'engage à investir du temps, des efforts et des ressources pour acquérir les compétences et les connaissances nécessaires à l'obtention de l'examen ETT3. Il s'engage à respecter les règles et les exigences de la formation, à faire preuve de diligence et de professionnalisme. En retour, il s'attend légitimement à ce que l'entreprise lui offre une formation de qualité, un accompagnement adéquat et une perspective d'emploi concrète à l'issue de sa réussite à l'examen. C'est dans cette optique que l'UNSA insiste sur la nécessité d'inscrire l'affectation future dans ce contrat initial.

CE QUE CETTE PRÉCISION PERMETTRAIT

- **De clarifier les attentes** : le candidat saurait dès le départ où il pourrait être affecté, ce qui lui



permettrait de se projeter et de mieux orienter sa formation.

- **De sécuriser le parcours du candidat** : l'affectation ne serait plus soumise à des aléas ou à des décisions arbitraires, mais deviendrait une composante de l'engagement de l'entreprise.
- **De responsabiliser l'entreprise** : en inscrivant l'affectation dans le contrat, l'entreprise serait tenue de respecter cet engagement, renforçant ainsi la confiance et la transparence.
- **D'éviter les frustrations et les déceptions** : un candidat qui aurait réussi brillamment sa formation, mais qui se verrait proposer une affectation ne correspondant pas à ses attentes tant sur la vie professionnelle que personnelle, pourrait légitimement se sentir lésé. La contractualisation de l'affectation permettrait d'éviter ce type de situation.

EN BREF

QUE RETENIR DE NOTRE ACTION ?

Cette demande de concertation immédiate a été l'occasion pour l'UNSA d'exprimer clairement les préoccupations et les revendications concernant les conditions de travail et la reconnaissance des cadres transport traction. Nous avons obtenu des avancées

significatives, mais les engagements de la direction restent faibles. Des points cruciaux devront évoluer tels que la réévaluation de la charge de travail, l'amélioration des conditions de travail, la reconnaissance financière équitable et la prise en compte de la pénibilité.



CTT-DPx, VOUS N'ÊTES PAS SEUL ET LE BRAS DE FER N'EST PAS TERMINÉ. VOUS POUVEZ COMPTER SUR VOTRE SYNDICAT UNSA-FERROVIAIRE.