



SNCF VOYAGEURS AGENTS DE CONDUITE

ALERTE SÉCURITÉ & CONDITIONS DE TRAVAIL

L'UNSA DÉNONCE UN FOSSÉ ENTRE LES OBJECTIFS ET LA RÉALITÉ DU TERRAIN !

Lors de la commission métier traction (CMT), nous avons soulevé une fois de plus les points critiques qui fragilisent la sécurité et les conditions de travail des ADC. Nous avons demandé des mesures immédiates !

Explications.



#1 FORMATION & CONNAISSANCE DU RÉSEAU

La politique actuelle mène à une dégradation dangereuse des compétences réseau !

LES CONNAISSANCES DE LIGNES

Dans les *business unit* (BU) TER, les demandes de temps supplémentaire pour les connaissances de lignes sont couramment, voire systématiquement rejetées.

DES VIDÉOS À LA PLACE DU TERRAIN

Pour les connaissances de lignes chantiers et les raccords TGV, la direction propose des formations dématérialisées sous forme de vidéos. C'est inacceptable ! Rien ne remplace la présence sur le terrain pour maîtriser la sécurité ferroviaire. L'UNSA-Ferroviaire refuse une formation au rabais.

LA PROGRAMMATION DES ÉTUDES DE LIGNE

Les ADC sont souvent livrés à eux-mêmes pour la maîtrise d'une ligne. Pour l'UNSA, les journées de service (JS) doivent être montées conformément à la réglementation et programmées en bonne et due forme. ...



L'UNSA LE RÉAFFIRME :
LA SÉCURITÉ N'EST PAS NÉGOCIABLE,
ELLE EST FONDAMENTALE !
L'UNSA EXIGE UNE PRISE EN COMPTE
IMMÉDIATE DE SES ALERTES.

#2 JOURNÉES DE FORMATION : INSUFFISANTES ET PARFOIS INEFFICACES

Les journées de formation continue (JFC) sont bien chargées et loin de remplir leur rôle essentiel.

POUR L'UNSA-FERROVIAIRE

Ces journées devraient être des lieux d'échange et de partage de bonnes pratiques. Aujourd'hui, elles sont souvent très denses, parfois peu captivantes et surtout insuffisantes en nombre. L'UNSA réclame une révision complète du format et une augmentation de leur fréquence.



**UN CONSTAT IMPLACABLE :
LA PRODUCTION EST TOUJOURS
PRIORITAIRE FACE AUX DEMANDES DE
FORMATION COMPLÉMENTAIRE...**

#3 PRÉPARATION DE MISSION : LE CHAOS DE L'INFORMATION

Le temps de préparation de mission (PS) est devenu une course contre la montre qui met la sécurité en péril !

COMMENT CONSOLIDER CETTE PHASE ?

Il faut revoir le temps de PS alloué et le nombre de notes rectificatives (NR) ou de modifications horaires (MH) à consulter. La quantité de courriels liés à la sécurité ne permet pas toujours une préparation de mission sereine. Les ADC ne doivent pas avoir à effectuer un contrôle permanent de leur programmation. L'UNSA exige le respect strict de la réglementation du travail !

UNE EXIGENCE CLAIRE DE L'UNSA

Le retour des gestionnaires de moyens (GM) face aux ADC à la PS est indispensable. C'est le seul moyen d'obtenir les informations nécessaires rapidement, sans avoir à les chercher soi-même.

QUE RETENIR ? DES ÉLÉMENTS IMPORTANT POUR LES ADC

Ces composantes de nos journées de service sont un levier crucial pour progresser sur les questions de sécurité et d'amélioration de nos conditions de travail. C'est ce combat que mène

l'UNSA-Ferroviaire en commission de suivi de l'accord sur l'organisation du temps de travail et c'est la position que l'UNSA tiendra lors de la restitution de l'audit national en cours !

FORMATION ASPIRANT DPX TREIZE MOIS SOUS TENSION ?

La direction a présenté le parcours de formation des aspirants DPx, étalé sur environ treize mois en alternance entre l'ENCT2M et unité de production.

Si le parcours prévoit dix semaines de modules à l'ENCT2M, l'UNSA s'inquiète de la réalité opérationnelle et de la dilution de l'apprentissage.

NOUVELLE FILIÈRE CTT : UN AN APRÈS, LES DOUTES PERSISTENT

Il y a un an, lors d'une réunion bilatérale, la direction de la traction nous a présenté la nouvelle formule d'accès au statut de cadre transport traction (CTT) et à l'obtention de l'examen ETT3. ...



Sceptique, l'UNSA-Ferroviaire avait alors émis des recommandations claires sur cette *innovation*.

CE QUE NOUS AVIONS EXIGÉ POUR LA NOUVELLE FILIÈRE CTT

- **Qu'elle débouche** systématiquement sur l'examen ETT3.
- **Qu'elle positionne** le CTT sur la classe 6.
- **Qu'elle n'impose pas** systématiquement le palier de durée de formation minimum de 13 mois (pour rappel, la direction avait évoqué comme maximum 24 mois).
- **Qu'un REX soit présenté** aux organisations syndicales : cette demande sera honorée lors de la prochaine commission métier traction.

L'UNSA-FERROVIAIRE ALERTE

Il s'agit d'une formation qui porte sur le management de la sécurité et des ADC. Elle doit rester qualifiante et bien dimensionnée dans le temps. Elle ne doit pas pousser le candidat dans ses retranchements.

EN BREF QUE DEMANDE L'UNSA ?

L'alternance doit garantir un vrai temps d'apprentissage pour les futurs managers. L'UNSA refuse que l'urgence de production prime sur la qualité de la formation, essentielle pour la sécurité de tous !



SOYONS TOUS MOBILISÉS POUR DES FORMATIONS DE QUALITÉ ET NON DES PALLIATIFS DE PRODUCTION !



L'UNSA RESTE À VOTRE DISPOSITION POUR TOUTES INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES.

ATOUT CONDUITE : FIN DE COURSE ? UN DISPOSITIF SANS EFFET CONCRET

Le bilan *Atout conduite* est sans appel : les indicateurs sont peu encourageants, la visibilité sur le terrain est quasi nulle et le dispositif semble être en bout de course. Il se contente trop souvent de s'appuyer sur des risques déjà identifiés, reprenant les missions normales des CSSCT.

LA FEUILLE DE ROUTE ATOUT CONDUITE EST DÉCLINÉE PAR ACTIVITÉ, SAUF QUE... POUR TGV / IC

- **Amélioration** des cabines de conduite, des lieux de repos hors résidence (RHR), des relations ADC / bureau de commande et de l'organisation du travail.

POUR TER

- **Les mêmes axes** que pour TGV / IC sont retenus.

POUR TRANSILIEN

- **Traitement des irritants** avec l'amélioration des conditions du quotidien. ...



ATOUT CONDUITE N'EST QU'UN SLOGAN S'IL N'EST PAS ASSORTI DE MESURES CONCRÈTES ET D'UNE RÉELLE IMPLICATION DANS L'AMÉLIORATION DE NOS CONDITIONS DE TRAVAIL !

EN BREF QUE DIT L'UNSA ?

La feuille de route ne reprend pas d'éléments supra légaux. Par conséquent, le programme *Atout conduite* ne produit pas les effets escomptés !



RÉGLEMENTATION CE QUI CHANGE

Préparez-vous aux changements impactant directement votre métier : signalisation, ordres d'exploitation et téléphonie (ARES).

#1 SIGNALISATION DES TRAINS : VISIBILITÉ ET SÉCURITÉ ACCRUES

De nouvelles règles entrent en vigueur pour renforcer la sécurité et la visibilité des circulations.

SIGNALISATION D'ARRIÈRE (DÈS LE 1^{ER} JANVIER 2026)

Généralisation à deux fanaux rouges fixes (ou plaques réfléchissantes pour certains trains de marchandises).

SIGNALISATION D'AVANT (TRAVAUX 2025)

Les locomotives verront leurs feux blancs horizontaux renforcés en luminosité. Le but n'est plus seulement d'être vu, mais aussi de mieux voir, pour pallier la visibilité réduite en cas de plaque de queue réfléchissante sur les trains longs.

ANOMALIE DE SIGNALISATION (DÈS LE 14 DÉCEMBRE 2025)

La modification des règles en cas d'extinction des feux d'avant est prévue. Les règles en cas d'extinction partielle (feux horizontaux uniquement) sont désormais à la charge des entreprises ferroviaires (EF).



**D'AUTRES ÉVOLUTIONS
DEVRAIENT VOIR LE JOUR, COMME
FERCOM / BIC POUR LE REMPLACEMENT
DE LA TÉLÉPHONIE DE VOIE. ODICEO SERA
INTÉGRÉ DANS SIRIUS NEXT AVANT L'ÉTÉ
2026. L'UNSA SERA VIGILANTE QUANT
AU DÉVELOPPEMENT DE CES NOUVEAUX
OUTILS, LEUR MISE EN ŒUVRE ET SUR
LE PROCESSUS DE FORMATION DES ADC
À CES NOUVEAUX LOGICIELS.**

#2 NOUVEAUX ORDRES EUROPÉENS : LA TRANSITION EST EN COURS

Le processus de transposition des instructions nationales (IN) vers les instructions européennes (IE) se poursuit, pour simplifier les procédures.

BASCULES DE FORMULAIRES (JUN 2025)

Les formulaires *FREP* et *JAMA* deviennent *IE1*. Le *DERA* devient *IE8*.

TRANSPOSITION MASSIVE (JUN 2027)

Une dizaine d'instructions nationales seront transposées vers des instructions européennes. Par exemple, *IN37* (carré de bloc automatique) et *IN38* (carré) seront remplacées par *IE1* (autorisation de franchir un EOA).

L'AVENIR DE LA MARCHÉ PRUDENTE (PROJECTION 2029)

Une étude est envisagée pour la suppression de la notion de *marché prudente*. L'UNSA a rappelé son opposition à cette suppression.

#3 MODERNISATION DES OUTILS (ARES, ODICEO, RAO, FERCOM / BIC)

L'application *ARES* est en cours d'évolution pour devenir un outil de sécurité essentiel selon la direction, notamment pour l'appel d'arrêt d'urgence.

ACTIVATION OBLIGATOIRE (JUN 2026)

L'activation du numéro de mission et du numéro de train sur l'application *ARES* devient obligatoire pour l'EF SNCF Voyageurs. Cette activation lie votre numéro de téléphone au numéro de votre train pour l'appel d'urgence.

**PÉTITION
AVEC L'UNSA
POUR UNE GRILLE
UNIQUE & LA
LINÉARISATION
DE L'ANCIENNETÉ !**



JE SIGNE

EN CLIQUANT ICI
OU EN SCANNANT
LE QR CODE