

**SNCF VOYAGEURS
AGENTS DE CONDUITE**



COMMISSION METIER TRACTION

OCTOBRE 2026



L'ADC, RESSOURCE INTERCHANGEABLE ? PAS SI SÛR...

Jeudi 15 octobre, en Commission Métier Traction, première pour notre nouveau directeur de la Traction.

Dans sa déclaration liminaire, l'UNSA-Ferroviaire expose à la direction ce qu'un ADC vit chaque jour :

- Dilution des spécificités traction au sein de la SA Voyageurs ;
- Ouverture à la concurrence du TER ;
- Dérives réglementaires quotidiennes vis-à-vis de l'accord temps de travail ;
- Augmentation de la productivité ;
- Optimisation des ressources ;
- Etc.

À l'UNSA, nous comprenons qu'une entreprise doit s'adapter, se réorganiser ! Nous ne comprenons plus lorsque :

- Les limites réglementaires sont franchies ;
- Les évolutions se font à marche forcée ;
- La production s'oppose à ce qui est humainement supportable.

Nous ne comprenons plus le manque de réalisme, parfois, de la SA Voyageurs ou le manque d'écoute de la part des activités...

Il ne s'agit pas seulement d'une impression.
C'est notre quotidien, c'est notre réalité.



**Consultez
la déclaration
UNSA**

Contactez-nous sur federation@unsa-ferroviaire.org





CELA CONFIRME CE QUE L'UNSA DÉNONCE DEPUIS DES ANNÉES ! PLUS PARTICULIÈREMENT SUR :

LA FORMATION INITIALE DES ADC : L'UNSA AVAIT RAISON !

Le nouveau directeur de la Traction le reconnaît.

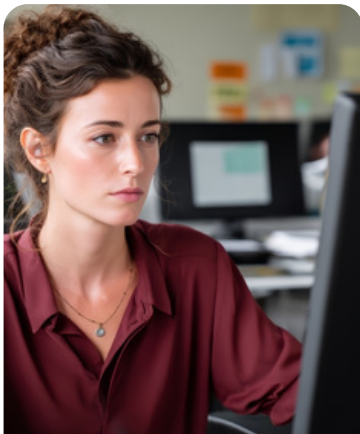
Le taux de réussite à l'examen ETT2 — le graal pour devenir conducteur — a encore diminué pour passer sous la barre des 55 %. C'est une spirale négative qui dure depuis des années, et l'UNSA-Ferroviaire ne cesse de le dénoncer.

Aujourd'hui, la Direction Traction reconnaît notre expertise et la justesse de notre analyse.

Notre demande a été entendue : un chef de projet va être mis en place pour un audit sans a priori. Il est temps de questionner les acteurs de la formation, d'identifier les bonnes pratiques en matière de recrutement et d'écarter les mauvaises en matière de formation. Il faut s'interroger sur les outils de formation, sur ce qui est efficace et sur ce qui ne l'est pas !

Pour éviter une crise ACR (Adéquation Charge Ressources) demain, c'est aujourd'hui qu'il faut réagir, alors :

- **L'UNSA NE LÂCHERA RIEN**, parce que former, c'est donner les moyens de réussir. Pas accumuler les contenus dans des délais contraints et faire porter l'échec aux seuls stagiaires !
- **L'UNSA exige d'être ASSOCIÉE** à cet audit. Pas spectatrice ou informée après coup.
- **L'UNSA exige d'être ASSOCIÉE**, parce que nous connaissons la réalité des écoles, des stagiaires, des moniteurs et du terrain.



LES CONDITIONS D'EXERCICE DU MÉTIER DE CTT :

L'UNSA-Ferroviaire porte seule le sujet et la Direction doit nous répondre immédiatement.

Ils et elles certifient, évaluent, forment les conducteurs. Ils et elles interviennent à toute heure sur un accident de personne. Ils et elles gèrent des incidents. Ils et elles sont les responsables juridiques de la certification ADC. Ils et elles gèrent des équipes de plus en plus grandes ; ils et elles sont tantôt RH, tantôt dépanneurs, tantôt conducteurs...

Et en échange ? L'invisibilité. Le surmenage. La rémunération inadaptée.



CE QUE L'UNSA DÉNONCE :

- La Direction Traction doit répondre immédiatement à notre sollicitation et faire un état des lieux du métier ! Lors de cette CMT, l'UNSA dénonce les conditions d'exercice du métier de CTT ;
- L'UNSA-Ferroviaire considère le métier de CTT comme appartenant à la fois au collège cadre dans les différentes Directions et à la filière traction dans son ensemble. Pour l'UNSA, il est primordial d'aborder cette population sous différents prismes ;
- Le prisme lié à la fonction de cadre opérationnel dans toute sa dimension, mais également sous le prisme de la production « traction », c'est-à-dire avec un œil d'agent de conduite...
- Un état des lieux du métier est désormais incontournable. Notre demande d'audit devra faire émerger les problématiques et devra questionner sans tabous !

SÉCURITÉ : LE BILAN SEF 2025 PAS FAMEUX, LA COURBE 2026 INQUIÈTE !

Sans être catastrophiques, les derniers bilans sécurité alertent. Concernant la sécurité des circulations (SEF), le bilan distingue deux indicateurs majeurs.

Des chiffres qui inquiètent :

- Pour l'année 2025, le bilan recense 5 événements EHPG* et 31 événements EHPA* N3 attribués directement à la traction.
- La tendance ne s'inverse pas en 2026 : au 31 août, on dénombre déjà 2 EHPG et 25 EHPA N3/N4 imputables à la cause traction.

(*) EHPG : événement à haut potentiel de gravité
EHPA : événement à haut potentiel d'apprentissage



Les principaux événements de sécurité résultent du non-respect de la signalisation, des ordres écrits, des vitesses (de plus de 40 km/h) et des règles d'arrêt, associés à des risques voyageurs liés aux erreurs d'ouverture des portes, à la descente en zone dangereuse et aux modifications d'itinéraires en gare.

Face à ce constat, nous refusons la fatalité. Ces dysfonctionnements sont, selon l'UNSA, symptomatiques d'une gestion qui privilégie le rendement au détriment de la sécurité. Pour l'UNSA, il devient urgent de garantir :

- Un haut niveau de connaissance par une formation initiale et continue solide (ex. : 4 JFC/an) ;
- Un montage des journées de service humainement supportable (respect strict de l'accord TT) ;
- Le respect du droit à la déconnexion (commande du personnel respectueuse de la vie privée) ;
- L'utilisation des CRML pour gagner en QVT (la fin des petits mouvements, grandes menaces) ;
- La limitation du e-learning (interdire cette méthode pour les formations liées à la sécurité) ;
- L'interdiction des études de ligne par vidéo (nécessité urgente de modifier la TT00035).



ÉVOLUTION DE LA TT00035 : LES DÉROGATIONS DÉSORMAIS INSCRITES DANS LES TEXTES

Rappel : la TT00035, socle de la certification des conducteurs SNCF, évolue pour se conformer aux exigences de l'EPSF et de la STI OPE, mais pas seulement...

Dès le 1^{er} janvier, T-CMS y intègre directement des dérogations pour assouplir les règles :

- Possibilité pour des TB1 de rouler à V200 (sous conditions).
- Autorisation pour des ADC novices (TB1) de rouler à 160 km/h avec du matériel du parc ordinaire.
- Accès au TGV possible dès 6 ans d'ancienneté de conduite au lieu de 8 minimum.



L'UNSA met en garde :

Si ces dérogations répondent à des tensions d'effectifs ou à de nouvelles organisations, elles ne doivent en aucun cas devenir un automatisme, dégrader la sécurité ou brader nos métiers !

Pas de raccourcis ! Réduire les délais d'accès (V160, V200, TGV) doit s'accompagner d'une veille renforcée et du temps nécessaire à l'assimilation de l'expérience. Le bilan sécurité étant ce qu'il est, l'UNSA met en garde la direction.

L'UNSA exige une transparence totale sur les validations de la Direction Traction. Ce qui est dérogatoire ne doit pas devenir la norme de gestion !

Pour l'UNSA, la sécurité des circulations reste non négociable !

ODICÉO : BILAN POSITIF, DISPARITÉS SUR LE TERRITOIRE ET ENTRE EIC

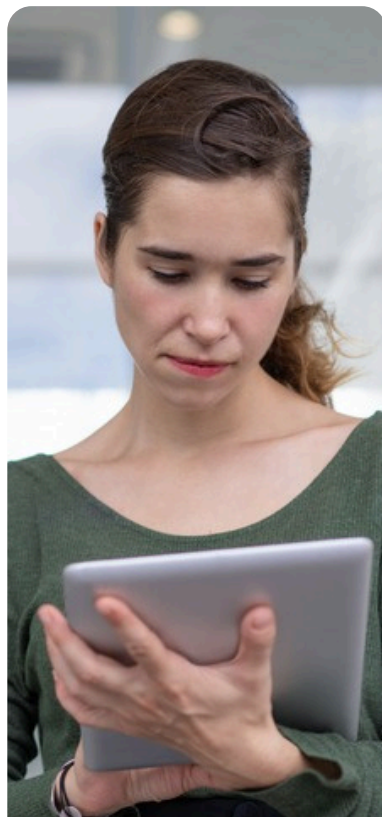
L'outil ODICÉO, c'est 1 050 ordres traités en numérique, dont 929 validés et 121 traités en mode dégradé (papier) sur un mois d'utilisation depuis le 31 août 2026, date de réception du premier ordre.

Si aucun événement de sécurité conduite n'est à déplorer à la suite de l'application de cette procédure, quelques impacts sur la régularité restent à surveiller.

Point de vigilance majeur : le recours au mode dégradé s'explique principalement par des zones blanches du réseau, des erreurs d'aiguilleur (AC), des ADC non formés ou la gestion de sillons de dernière minute.

Revendications UNSA :

- **Formation et maintien des compétences** : nous exigeons une vigilance accrue sur la formation à l'outil ODICÉO, aujourd'hui souvent dispensée trop en amont de sa première utilisation sur le terrain.
- **Amélioration continue par REX** : la procédure doit être vigilée et perfectionnée grâce à un suivi rigoureux des retours d'expérience (REX) pour résorber définitivement les dysfonctionnements constatés (zones blanches, formation, coordination avec les AC).





ÉVOLUTION DES FORMULAIRES : CAP SUR L'INTEROPÉRABILITÉ EUROPÉENNE !

Au 13 juin 2027, la mise en application de la version 8 de l'OP00542 — exigée par l'agence européenne du rail (ERA) — va profondément modifier le paysage des formulaires et des procédures : refonte du volume global : on passe de 37 à 29 formulaires au total.

- Instructions européennes (IE) : passage de 7 à 9 (avec 2 ajouts : « IE6 » et « IE9 »).
- Instructions nationales (IN) : passage de 23 à 13 (11 suppressions au profit des IE et 1 création avec la nouvelle « IN47 »).
- Bulletins de communication (BC) : stables (7).



L'impact pour les conducteurs (ADC) :

Disparition de certains « gestes conduite » : les conducteurs devront désormais intégrer ces pratiques par eux-mêmes, puisqu'elles ne seront plus explicitement reprises sur les formulaires IE.

Focus JFC1 2027 :

Face à l'ampleur de ces changements réglementaires et comportementaux, l'ensemble des conducteurs sera formé à cette évolution lors de la JFC1 2027, qui sera exclusivement consacrée à ce thème.



Reconnaissance et rémunération : l'heure des comptes a sonné !

Parce que nous connaissons parfaitement notre métier, on attend une fois de plus de l'agent de conduite qu'il s'adapte en permanence aux situations perturbées et aux complexifications réglementaires successives.

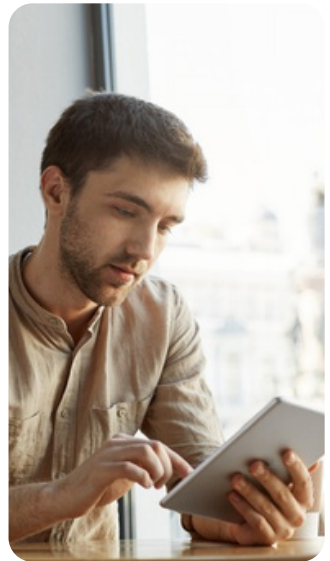
Pour l'UNSA-Ferroviaire, la coupe est pleine. Il est grand temps que la direction traduise cette exigence par une véritable reconnaissance salariale, à la hauteur des enjeux, des responsabilités accrues et des efforts constants demandés sur le terrain !

MÉMENTO ADC DÉMATÉRIALISÉ : LE PROJET EST SUR LES RAILS

Les contraintes d'impression ont généré de nombreuses difficultés en bout de chaîne, impactant directement les ADC. Pour y remédier, cette prestation de la SA Voyageurs pourrait évoluer vers un document dématérialisé.

Toutefois, ce passage au numérique reste conditionné au respect strict du cahier des charges de T-CMS, à des tests concluants et à la pleine satisfaction des besoins du terrain.

L'UNSA-Ferroviaire suivra de très près ce projet, intimement lié au confort de conduite des agents. Un déploiement bâclé ou défaillant serait directement générateur de risques psychosociaux (RPS) : la sécurité et les conditions de travail doivent rester la priorité absolue !



RÉSA EN SERVICE OBLIGATOIRE : L'UNSA INTERPELLE LA DIRECTION

Le 7 octobre dernier, un courriel de la DRH Groupe est venu officialiser une mesure lunaire : l'obligation de se munir d'une réservation en service lors de tout déplacement professionnel.

En clair : pour un parcours en voiture (EV) sur un train soumis à réservation, il sera désormais interdit de monter à bord sans ce sésame.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette décision unilatérale est tout bonnement déconnectée de la réalité du terrain, et ce pour plusieurs raisons :

- **Une aberration matérielle et logistique :** il est matériellement impossible pour un agent de conduite d'effectuer cette démarche lui-même en plein service, tout comme il est impossible d'anticiper une telle obligation (gestion d'une journée FAC, rapatriement à la suite d'un train supprimé, incident de parcours, etc.) ;
- **Une charge de travail ignorée :** cette nouvelle obligation n'est ni intégrée dans nos journées de service ni adossée à un processus partagé ;
- **Le grand flou directionnel :** à ce jour, la Direction Traction elle-même découvre cette note et peine à répondre aux légitimes inquiétudes des agents.

L'UNSA exige des clarifications immédiates et le gel de cette mesure ubuesque !

Agents de conduite : faites-nous remonter sans attendre toutes vos difficultés et aberrations rencontrées sur ce sujet !





VOS VOIX : NOTRE VOIE

**LIBÉRÉS,
DELIVRÉS,
AVEC DE
SUPERS ASC.**

AVEC L'UNSA-FERROVIAIRE :

**100 % DU BUDGET DES ACTIVITÉS SOCIALES VOUS
REVIENT POUR VOS LOISIRS ET VACANCES**

**VOTEZ |
UNSA-FERROVIAIRE**

