

## Nouvelle certification des ADC (TT035), des avancées... Largement insuffisantes !!

Le 3 mars avait lieu un Groupe de Travail Traction concernant l'évolution voulue par la direction de la traction de la certification des ADC: La fameuse TT0035.

Ce nouveau texte ne concernera que les ADC de l'entreprise ferroviaire «SNCF Voyageurs» . Le FRET ne souhaite pas s'inscrire dans ce modèle de compétences (c'est l'autre nom donné à la certification). Pour SUD-Rail, nous y voyons clairement une entrave à l'équité des parcours pro des ADC. Les directions d'activités essaient de nous rassurer sur la continuité de ces parcours notamment entre FRET et Voyageurs, mais on voit bien que cela risque de devenir une usine à gaz et pourrait défavoriser rapidement les ADC du FRET qui n'auront pas eu le même modèle de certification. Faudra-t-il qu'ils aient des compléments de formation comme les ont les anciens ADC d'ECR ? Qui va financer ? Est-ce que cela ne va pas jouer dans le choix des stagiaires des écoles TA/TB, TGV ou pour une simple mutation vers un site voyageurs ? Autant de questions sans réponses... La Direction de la Traction n'était vraiment pas à l'aise sur ce sujet qu'elle n'a pas du tout travaillé !

**Pour SUD-Rail, tous les ADC doivent avoir accès aux parcours pro équitablement.**



### Entraînements des ADC :

Concernant les Entraînements des ADC, SUD-Rail a demandé que ceux-ci soient réalisés uniquement à la demande de l'ADC, ce que refuse toujours la Direction de la Traction. Il est vrai que celle-ci doit amortir coûte que coûte ses simulateurs flambant neufs!

La direction souhaite donc nous envoyer chaque année en « entraînement » pour travailler les situations rares, complexes ou identifiées à risques, par le conducteur ou son DPX. Ces « entraînements » pourront être réalisés au simulateur, sur le terrain ou en salle. La direction ne s'interdit pas de faire des journées mixtes JFC/« entraînement ».

**SUD-Rail revendique le maintien de 4 « vraies JFC » au minimum et non des journées où l'on fait de l'acquisition de compétences (AUM, DEFIT, Prise de Parole...).**

**Les journées d'entraînements ne peuvent venir qu'en plus de ces JFC!**

#### Les avancées:

- Les thèmes qui seront abordés seront communiqués en amont au conducteur.
- La séance d'« entraînement » ne fera pas l'objet d'évaluation .

## Les instructeurs...

Au delà d'amortir coûte que coûte ses simulateurs pour subsister, la Direction de la Traction veut absolument mettre en place les instructeurs. Ce sont ces ADC qui seront chargés de faire les séances d'« entrainement ». Ils devront animer la séance d'« entrainement », développer les compétences des conducteurs et réaliser un débriefing...

La direction a établi les critères de sélection suivants:

- Avoir une licence et une attestation complémentaire valides. Néanmoins l'instructeur pourrait continuer à exercer suite à une inaptitude médicale (sous conditions)
- Avoir une expérience de 5 ans à la conduite.
- Avoir une expérience de formateur d'entreprise de 2 ans.
- Avoir suivi une formation générale et technique d'instructeur.



Pour SUD-Rail l'expérience de 2 ans comme Formateur d'entreprise ne doit pas être un critère de sélection. Cela pourrait permettre aux ADC de pouvoir souffler en milieu ou fin de carrière ou favoriser des reclassements définitifs ou temporaires.

Il suffirait d'inclure le module de formateur d'entreprise pendant la formation d'instructeur.

**Une avancée suite à nos interventions, l'instructeur n'aura aucune prérogative sur l'évaluation et la certification des ADC.**

### Le système de management des compétences maintenant valide l'Attestation Complémentaire



### Le nouveau système de cotation :

Jusqu'à présent le système était assez binaire, on était validé ou pas. La direction souhaite changer ce système et mettre 4 niveaux de cotations:

- **Non Acceptable (NA):** indique que la compétence n'est pas conforme au niveau attendu. L'ADC devra faire l'objet d'une action individuelle avant de l'exposer à nouveau au domaine de risque concerné.
- **Perfectible (P):** Compétence conforme mais sa mise en œuvre est fragile. Nécessite une action individuelle pour la rendre plus robuste.
- **Standard (S):** Indique que la compétence de l'ADC est conforme.
- **Standard + (S+):** permet de souligner une pratique qui mérite d'être valorisée et qui peut éventuellement être partagée avec le collectif.

**Pour SUD-Rail ce système de cotation promet d'être une usine à gaz et va accroître le stress des ADC. La cotation Standard + est une aberration, les établissements vont s'en servir pour favoriser leur « employé du mois ». Les ADC ne sont pas des VRP soumis à des objectifs de vente !!**

Le DPX Ligne est responsable de la mise en œuvre du cycle triennal pour les ADC de son équipe. Mais la direction souhaite que le DPX Ligne ait la possibilité de s'appuyer sur les contributions des ARC (Adjoints Réfèrent Conduite) mis en place par Transilien, voir d'autres ADC + coté TER ou TGV (ex : Chef de ligne, Conducteur référent Périurbain...).

**Pour SUD-Rail c'est NON**, ces métiers voulus par les activités ne figurent pas dans la TT0035 et le dictionnaire des filières.

**La certification des ADC doit rester de l'unique compétence des DPX ligne.**

**Avec ce nouveau modèle de compétences, la Direction de la Traction crée un système complexe qui va ajouter de la pression aux ADC, mais cela ils s'en foutent... Le seul intérêt pour eux est de maintenir leurs places dans une Direction de la Traction qui n'a pratiquement plus aucun poids face aux activités !**