



AUX CHEMINOTS CONTRACTUELS & STATUTAIRES

CTN Trains

Montreuil, le 16 juillet 2026

DCI SÉCURITÉ DU 8 JUILLET 2026

LA DIRECTION VEUT DES ASCT AU RABAIS, LA CGT S'Y OPPOSE !

Une DCI de la Fédération CGT des cheminots et de la CFTD a été déposée. Ce processus a été mis en œuvre à la suite de réponses jugées insatisfaisantes lors des audiences précédentes. Elle a porté sur : l'éligibilité de tous les ASCT aux TCS accompagnement des trains ; le contenu et l'application des VO ; l'information autour du déploiement de Soprano ; ainsi que les effectifs et les parcours professionnels des ASCT. Pour la CGT, cette démarche prolonge deux années d'interpellations sur l'application de la STI OPE.

UNE DIRECTION FOCALISÉE SUR LES COÛTS

Reçue le 8 juillet par les directions Bord et Sécurité (SA Voyageurs, TGV-IC et TER), la CGT a réaffirmé son insatisfaction face aux réponses apportées lors de l'audience du 22 juin. Les faits le montrent, la Direction traite la STI OPE sous le seul angle de la réduction des coûts (formation, suivi médical et suivi des compétences), la concurrence poussant vers le dumping social.

Pour rappel, le 25 février 2026, sous la pression de la CGT, la direction Inter-cités a finalement maintenu les TCS pour les ASCT, et plusieurs BU TER sont revenues sur la VO 400 en créant des VO « locales », adaptées aux réalités de terrain remontées par les militant·e·s. Pour la CGT, c'est la preuve que ces choix doivent être révisés, avec un seul objectif : un haut niveau de sécurité.

LES PARCOURS PROFESSIONNELS EN DANGER !

La mise en œuvre de la STI OPE relève des entreprises ferroviaires. Aussi, les choix opérés par la Direction fragilisent les engagements pris après le conflit de décembre 2022 : les établissements cédants (TER et Transilien) doivent assurer la formation nécessaire pour accéder à Inoui. Or, la disparition des TCS réduit le nombre de formateurs à TER — déjà quasi inexistant chez Transilien. Autre point de vigilance : lors des remplacements d'été (TER vers TGV), comment garantir une formation et une VMAS pour un ASCT TER sur seulement 3 à 4 semaines si les suivis médicaux et de sécurité ne sont plus assurés ?

EFFECTIFS EN SOUFFRANCE, LES FLÉCHAGES ATTENDUS !

La Direction a confirmé l'engagement de 154 recrutements pour l'année 2026 et 21 parcours professionnels. À date, 62 recrutements ont été effectués (47 sur TER), et 17 parcours professionnels réalisés. La CGT observe que le volume emploi 2025 (213 réalisés pour 230 budgétisés) avait conduit à un déficit, après deux années d'essor. Les conséquences sont déjà visibles dans les trains au quotidien (train en EAS, agents B manquants, congés refusés...). **Il est donc urgent de revoir le niveau de recrutement à la hausse.**

Aussi, la CGT a exigé que les embauches dans le prolongement des échanges soient toutes 4S. De plus, au regard des annonces du 23 juin du président Castex, la CGT a sollicité la Direction sur le fléchage des 80 emplois dédiés aux métiers de la relation clients. Combien au Bord ? Quelles activités ? Quelles régions et quels volumes par territoire ? Toutes ces questions n'ont pour l'heure reçu aucune réponse... **Les arbitrages ne seraient-ils pas terminés, ou les engagements du Président seraient non tenus ?**

Cette DCI démontre que les choix de la Direction affaiblissent le métier d'ASCT et, avec lui, le niveau de sécurité des circulations. En alignant la formation sur le minimum de gestes requis, la Direction réduit le coût annuel des ASCT : la sécurité est sacrifiée sur l'autel de la compétitivité.

La CGT ne lâche rien et poursuit toutes les démarches nécessaires pour que tous les ASCT soient définis comme des agents d'accompagnement des trains et ainsi garantir un haut niveau de qualification et la reconnaissance du métier qui en découle !

