La casse du métier d'ADC

Partie 2 et 3 :

- **Sirius un outil pour isoler l'ADC**
- **VAS, VAP, la désintégration de la traction.**

Partie 1 : La stratégie du déploiement de l'EAS (déjà paru)
Partie 2 : Sirius un outil pour isoler l'ADC.
Partie 3 : VAS, VAP, la désintégration de la traction.

SIRIUS :

Système **I**nformatique **R**egroupant les **I**nformations **U**tiles au **S**ervice.
Tout est dans le titre. Il suffit de prendre le temps de le lire et d'y réfléchir….

La réussite du projet SIRIUS et de toutes les applications qui l'accompagne (Kawet , Yammer etc.) consiste donc à se débrouiller pour détacher progressivement tout ce qui peut relier l'adc à un établissement, à son dépôt d'attache. Autrement dit à un point fixe. On largue ses « amarres ».

D'abord on met les fiches de paie sous enveloppe pour les adresser, pour l'instant, toujours sur le lieu de travail, à son destinataire. On évoquera la confidentialité pour justifier l'action, ça passera très bien… On laisse passer le temps.

Puis on ne lui adresse plus au dépôt mais directement chez lui. Rien de choquant, pensera-t-on. Mais c'est fait.
On transformera ensuite le cahier de congé papier en cahier de congé informatique prétextant que c'est plus pratique ou qu'il faut vivre avec son temps. Ainsi on pourra bientôt poser un congé depuis presque n'importe où…il sera refusé les 2/3 du temps mais ça c'est un autre sujet…
Après, on fait de même avec le registre d'émargement des documents réglementaires qui passe de papier à informatique lui aussi. Les effets sont les mêmes que pour les congés…sauf que les rectifs, eux, sont tous acceptés…
Par ailleurs, on modifie, en catimini, les termes utilisés sur les documents administratifs (sur la fiche de paie par exemple) : on ne parle plus d'établissement mais de lieu principal d'affectation…
On laisse passer le temps.
Profitant de la mode des outils numériques, on lance alors un premier appareil numérique pour remplacer la fiche train : Sirius 1ere génération. On observe alors ce qu'il se passe. On mesure la satisfaction, l'engouement, l'opposition s'il y en a.

Les observations faites permettant de poursuivre, on remplace alors le 1er jouet par un 2ème, plus grand, plus moderne, plus fonctionnel dit-on. Plus fashion quoi.
On en profite pour ajouter à ce jouet, 2ème version, une boite mail. Mais, pas d'inquiétudes, il n'y a aucune obligation de la consulter (tiens on a déjà entendu des promesses similaires pour l'EAS…), d'ailleurs elle n'apparaît nulle part dans les référentiels. On habituera cependant tout le monde à s'en servir en envoyant des informations dessus mais, chut, ça on ne le dit pas.

On y intégrera aussi la programmation. On dira que c'est juste informatif, pratique, dans un premier temps. Effectivement l'accord d'entreprise (ex RH077) et RH 677 ne parlent toujours que de grille et de roulement. En aucun cas de programmation ou compo de JS virtuelle à suivre sur une tablette.

S'agissant des RH, on a vu au mois de juin dernier qu'il était effectivement question (dans le projet de nouveau texte) de considérer la zone d'emploi du conducteur comme une zone d'un rayon de 50km autour de sa résidence. Ce qui voulait dire PS/FS délocalisées imposées. Donc Temps de repos très réduits (puisqu'on considère alors qu'en finissant ou commençant « là-bas » c'est comme si on finissait au dépôt), baisse de la rémunération car suppression des RHR situé dans les 5Okm, cela va avec…
Ce projet de texte n'est pas enterré. Il va réapparaitre prochainement. Peut être sous un autre nom, une autre forme. Quelque chose qui passerait mieux. On l'a vu pour l'EAS, ce genre de tromperie est bien pratique. Les « cerveaux » y travaillent en ce moment.
Ne pas oublier que les 50km ne peuvent être qu'une étape avant d'augmenter la distance au besoin…

On y ajoutera aussi les RT et on utilisera cela comme un argument de vente « de poids » : c'est pour votre bien, ça fait baisser le poids du sac. Comme c'est beau. Trop aimable. Trop.
Trop pour être sincère…
Idem pour les référentiels. Plus besoin de les retirer dans un établissement, ils sont maintenant eux aussi, virtuels. On peut les envoyer n'importe où, d'un seul clic, comme tous les rectifs qui vont avec. Ce n'est pas très grave si les ADC ne voient pas vraiment les rectifs…tant qu'ils signent l'émargement, ce sont eux les responsables…

On commence aussi à constater des JF, en 2016, où le CTT est remplacé par…la machine. C'est le power point, la vidéo, qui parlent maintenant et qui présentent les thèmes eux-mêmes. De là à envoyer cela sur les tablettes et que le conducteur se débrouille tout seul chez lui, il n'y a qu'un pas. D'ailleurs cela commence avec le site form traction TV.
S'il y a une question ?
Ce n'est pas un problème, il y a une boite mail…
C'est à peu près là que nous en sommes aujourd'hui.
L'eau chauffe dans la casserole, là aussi…

Pour poursuivre, ce qui est en train d'être mis au point par nos très chers « stratèges » en ce moment c'est le transfert de FLASH, FLH et cadre avis urgent sur Sirius.
Echéance : Fin 2017. Et ils travaillent déjà à l'intégration de certaines parties du memento.

ADC suréquipé en cabine n'empêche pas la cata en opérationnel !!!

Cela se confirme de manière de plus en plus évidente : l'objectif, le but du « plan SIRIUS » est la disparition des établissements traction et UP. Une nouvelle baisse des conditions de travail et de rémunération des ADC et de ceux qui gravitent autour.
Le conducteur complètement autonome, détaché de tout point fixe. Sans liens. La fin du quasi seul lieu qui réunit, rassemble les conducteurs. La fin du commun.
Le développement de l'individualisme, l'égoïsme, l'égocentrisme à outrance. Destructeur. C'est tellement plus pratique…
La fin d'un des derniers endroits dans lequel on peut parler ensemble et avec celui qui programme notre vie professionnelle : le GM.

C'est aussi la suppression d'un maximum de personnel administratif/de gestion.
Certains diront ou penseront peut être *« on s'en fout, on n'est pas concerné »*…
Faux…
Que faire si notre CDD de 3 ans, récemment imposé par la visite d'aptitude, n'est pas renouvelé à échéance s'il n'y a plus de poste ou presque dans ces fonctions ? Ou si ceux-ci sont à 100, 200, 300km ?
Qui peut être certain que le nombre de ses globules blancs sera toute sa carrière parfaitement conforme à la norme stipulée sur les tout nouveaux formulaires d'aptitude ?
Une fois le conducteur complètement détaché, indépendant, au-delà du nouveau gain énorme de productivité gagné sur son salaire et ses temps de repos, on peut alors bien plus facilement le transférer dans telle ou telle entreprise qui aura repris tel ou tel trafic selon arrangements convenus, entre amis et dans le luxe, quelques étages plus haut.
C'est d'ailleurs ce que notre direction prépare avec la création d'ESV par activités, dans un premier temps on rassemble les agents des gares et les ASCT, prochaine étape (après la fusion des établissements traction de RA) l'intégration des ADC.

On peut alors aussi tricher beaucoup plus sur les commandes, la gestion des ADC : le commun, le collectif, les accords locaux, le repos du roulement ont disparu, il ne reste que l'individu.
Seul, isolé. Il est bien plus docile ainsi. C'est tellement plus facile comme ça.

Ensuite on s'attachera à transférer progressivement les fonctions, jusque-là assurées par le conducteur, à la machine, via Sirius.
Ça s'appelle opti-conduite et ça existe déjà. Un joli nom qui ne fait pas peur, qui semble même rassurant, au 1er abord du moins…C'est en cours de développement.
La machine dira notamment au conducteur combien il a de retard ou d'avance, à combien il faut qu'il roule pour rattraper ou perdre celle-ci, jusqu'où, à quel moment il faut qu'il tractionne pour une conduite économique en temps réel etc.

Tout cela à la place de l'analyse et de la réflexion faite jusqu'ici par le cerveau du conducteur.

Va-t-on, dans ces conditions, continuer longtemps à rémunérer comme aujourd'hui des conducteurs qui auront juste à suivre ce que leur dictera une machine ?
La température de l'eau monte…

Concernant la licence européenne et la visite d'aptitude, elles sont le passage obligé pour achever la désintégration de l'entreprise et celle des salariés qui vont avec.
Impossible de transférer des salariés dans une autre entreprise dans un système fermé ou c'est l'opérateur historique SNCF qui gère tout et notamment les autorisations de conduite sur le plan physique et médical.
Impossible de faire rouler des conducteurs de trains étrangers sur des trains en France sans existence d'un titre universel : la licence européenne.
Eh bien oui, comme il n'est pas encore possible de supprimer l'adc tel que cela a été fait avec les agents de manœuvre, ceux des gares, guichets et asct, on se débrouille pour s'offrir la possibilité de remplacer ce couteux salarié par des « européens » aux exigences bien plus….Raisonnables… ☺
La licence européenne est donc, pour ceux qui tirent les ficelles, une action nécessaire au processus.

Vous avez l'impression d'être méprisés et considérés comme des imbéciles par nos stratèges ?

L'explication détaillée que l'on vient de faire des stratégies qu'ils nous appliquent montrent que ce n'est pas qu'une impression.
Il ne tient qu'à nous de rappeler à ces gens que nous sommes autre chose.
Nous pouvons penser que Sirius c'est bien ou encore qu'amener sagement ses papiers pour obtenir sa belle licence est une bonne action.
Nous pouvons aussi sortir de la casserole avant qu'il ne soit trop tard…
Nous avons le choix entre suivre sagement et à la lettre tous les stratagèmes qui nous sont appliqués ou les déjouer et faire en sorte que notre avenir soit autre chose que l'esclavage doré que nos élites nous assurent de manière certaine.
Ensemble nous pouvons encore agir, il n'est pas trop tard.

ADC, renforcez le syndicalisme de lutte…
Rejoignez SUD-Rail !!!

SUD-Rail Lyon
41, quai Fulchiron
69005 LYON
Tél. SNCF : 405 405
Tél. PTT : 04 78 38 15 08
sudraillyon@gmail.com
http://www.sudraillyon.org

SUD-Rail Chambéry
807, Chemin de la Rotonde
73000 Chambéry
Tél. SNCF : 572 022
Tél. PTT : 04 79 96 20 73
Fax PTT : 04 79 96 09 00
sudrail.chy@gmail.com

SUD-Rail St Etienne
12-14, rue du colonel Marey
42000 St Etienne
Tél. SNCF : 546 424
Tél. PTT : 04 77 47 95 22
Fax PTT : 04 77 25 35 25
sudrailse@gmail.com