

L'info ADC

Solidaires
SUDRail



Aout 2021

Situation sanitaire, SUD-Rail s'oppose au Pass Sanitaire, à l'obligation vaccinale et exige des garanties pour les ADC !

SUD-Rail défend des valeurs de libertés et de solidarité, notre rôle de syndicat de travailleurs du rail n'est pas d'être « pour ou contre » la vaccination mais bien d'assister les salariés face aux attaques répétées des gouvernements successifs et de la direction SNCF.

La mise en place du Pass Sanitaire pour les usagers mais surtout pour les cheminots constitue clairement une atteinte aux libertés fondamentales de chacun.

SUD-Rail appelle les cheminots à ne pas réaliser de contrôle sur les Pass Sanitaires et à continuer d'effectuer leurs seules missions de sécurité et de contrôle des titres de transports.

Par ailleurs comme le prévoit la loi, les cheminots qui souhaitent se faire vacciner ou qui accompagnent un mineur dont ils ont la charge lors d'une vaccination doivent pouvoir le faire pendant leur temps de travail.



Le virus circule énormément mais à la traction, le relâchement sur le triptyque nettoyage/désinfection/traçabilité des locaux et des cabines de conduite est flagrant dans de nombreuses régions.

Selon le Protocole National face au Covid 19, le nettoyage et la désinfection doivent être quotidiens et la traçabilité doit être visible par les salariés. Exigeons collectivement la sécurité sanitaire que notre employeur nous doit !

Le Pass Sanitaire est obligatoire pour fréquenter les restaurants, les bars... Ce qui durcit de fait les conditions de RHR des roulants qui venaient à peine de retrouver un semblant de « confort » pendant les RHR.

SUD-Rail est intervenu pour que les foyers Orféa ne soient pas soumis au Pass Sanitaire.

Il est hors de question de repartir pour des mois de restriction dans les foyers, nous ne laisserons pas faire n'importe quoi avec les conditions de RHR des roulants !

Il en est de même pour les petits déjeuners dans les hôtels prestataires qui seraient des box à emporter avec des produits de piètres qualités pour les cheminots ne présentant pas le Pass Sanitaire. C'est inacceptable !

Sur les trajets domicile/travail des cheminots, la direction est une nouvelle fois obtuse...

De nombreux cheminots ne pouvant se loger à proximité de leur lieu de travail sont contraints de prendre le train notamment des TGV et des Intercités pour venir travailler.

Pour la direction et le gouvernement, les cheminots doivent être traités comme des clients lambdas...

Concernant les parcours EV des ADC dans des TGV ou IC, là aussi la direction passe en force et pour l'instant refuse d'évoquer le sujet sérieusement.

SUD-Rail dénonce ces aberrations qui auront des conséquences certaines sur la production ferroviaire.

LIAISON NATIONALE DES AGENTS DE CONDUITE



Taches supplémentaires pour les ADC, sur Grand Est les ADC font reculer la direction sur les VAE !

Initiée en région parisienne avec les OAE (Opération Avant Expédition), puis sur Alsace avec la VAE en gare de Strasbourg, un déploiement de la VAE a été tenté sur la région Grand Est et plus particulièrement en gares de Metz et de Nancy.

Au fait une VAE (Visite Avant Expédition) c'est quoi ?

C'est faire faire aux ADC le travail des agents d'escale lorsqu'ils visitent et vident la rame avant les garages, évidemment sans formation ni moyen.



Bref, une mise en danger pure et simple de l'ADC qui peut se retrouver nez à nez dans les lieux de garage avec un voyageur excédé, mais surtout une responsabilité supplémentaire pour les ADC. SUD-Rail a engagé un rapport de force pour s'opposer à cette nouvelle tâche et à l'augmentation de la charge mentale qui va avec.

Sur ce sujet la direction souhaite diminuer les coûts de personnel mais surtout elle fait peser sur les cheminots la politique abjecte du risque calculé !

Cette direction si souvent hautaine et distante n'a eu d'autre choix que de faire marche arrière, preuve s'il en est que collectivement nous serons toujours plus forts qu'individuellement. Dans cette période où le patronat du ferroviaire poursuit ses obsessions de casse des métiers et de polyvalence contrainte, cette lutte victorieuse illustre que l'ajout de tâches supplémentaires n'est pas une fatalité.

Atout Conduite: le programme fourre-tout de la Direction !

Depuis quelques mois nous entendons l'expression Atout Conduite à toutes les sauces: la remise en état des pistes c'est Atout Conduite, la 2ème partie de carrière des ADC c'est Atout Conduite, le projet de mise en place de tenues pour les ADC c'est Atout Conduite, le suivi de l'acquisition des modifs réglementaires avec une appli Autotest sur l'I Pad c'est aussi Atout Conduite...

Nous pourrions égrener d'autres exemples mais pour SUD-Rail ces sujets qui mêlent sécurité ferroviaire, conditions de travail et perspectives d'évolution de carrière ne doivent pas être cantonnées à un programme fourre-tout qui pour l'instant se base surtout sur de la comm...

Cela fait des années que nous constatons la dégradation des pistes et itinéraires le long des voies. C'est un des effets visibles de la découpe frénétique du système ferroviaire public.

Nos collègues de l'Infra n'ont plus les moyens humains ni matériels pour entretenir les pistes, remplacer les caillibottis cassés ou contenir la végétation abondante.

Concernant le port de la tenue, c'est sur Pays de la Loire que la direction souhaite en doter les ADC en passant par le programme Atout Conduite. L'objectif est de « rendre identifiables des agents » qui n'en ont absolument pas besoin puisque qu'ils n'ont pas de missions commerciales à réaliser.

Pire pour SUD-Rail, en EAS notamment, cette tenue mettra les ADC en danger face à certains usagers mécontents.

Enfin plus grave, la Direction de la Traction va réaliser le suivi de compétences des ADC et l'acquisition des modifs réglementaires via une nouvelle appli issue du programme Atout Conduite...

Pour SUD-Rail seuls une formation initiale de qualité, des accompagnements fréquents par un CTT et des JFC avec des contenus adaptés garantissent un haut niveau de compétence des ADC.

SUD-Rail tient à réaffirmer son opposition au E-learning.

Atout Conduite n'est pour l'instant qu'un programme pseudo-bienveillant qui ne comble pas le fossé qui s'est creusé entre des ADC excédés par les réorganisations successives (entraînant souvent une déqualification du métier) et une direction pilotée par des activités obnubilées par la rentabilité économique.

VTC vs Taxis : Transilien SNCF doit revenir à la raison

Depuis le 1^{er} juin, sur la région parisienne la direction impose des VTC à la place des taxis pour les acheminements des ADC. Certains cadres doivent être amnésiques, ce transfert vers les VTC a été essayé il y a 5 ans en IDF et en province, et c'était déjà un flop...

Bien évidemment les cadres qui gèrent ces contrats d'acheminement ne connaissent pas nos boulots, notre quotidien de travail, alors ils n'ont même pas imaginé les difficultés issues de ce changement de prestataires (lieux de prise en charge complexes, impossibilité pour les VTC de circuler dans les files de bus contrairement aux taxis...). Leur obsession, la réduction des coûts à tout prix en imposant du dumping social. Ces compagnies de VTC ont obtenu ces marchés sans avoir le nombre de chauffeurs suffisants pour assurer les prestations...alors il sous-traient vers Uber ou d'autres VTC peu scrupuleux...

Le système VTC est un système qui vise le dumping social sur le système des taxis, il se veut tellement souple et peu regardant que même des « artisans » VTC, déjà sous-traitants de sociétés de VTC, sous traitent parfois encore leur propre course...

Rappelons que la SNCF, en tant qu'employeur, doit nous éviter tout risque au travail. En cas d'impossibilité (danger routier par exemple) elle a donc l'obligation légale de le diminuer ce qu'elle ne fait pas de façon consciente avec ce système de VTC.

Elle se retrouve donc en faute en cas d'accident.

De plus, l'entreprise transmet les données personnelles des ADC (nom, prénom, numéro de téléphone) aux « chauffeurs » avec lesquels les possibilités de conflits sont plus qu'évidentes en cas de problème.

Dans cette situation la loi sur le RGPD, avec laquelle la direction fait preuve d'un excès de zèle pour les listings de notations ou de mutations, n'existe plus...

Pour SUD-Rail il est inadmissible de faire subir aux ADC la pression du « H00 » et de les mettre en difficultés au cours de leurs JS à cause de VTC qui n'ont pas la qualité de service requise pour être prestataire de service pour les SNCF.

SUD-Rail ne lâchera rien pour défendre les conditions de travail des cheminots contre une direction décomplexée et déconnectée.

L'avenir à la SNCF des cheminots au Train Jaune n'est pas garanti

SUD-Rail était reçu récemment pour évoquer le futur des cheminots du Train Jaune catalan. Dans sa volonté perpétuelle de réduction des coûts, la direction va transférer une partie des trains dit « de rodages », initialement réalisés par des TB à des CRLO.

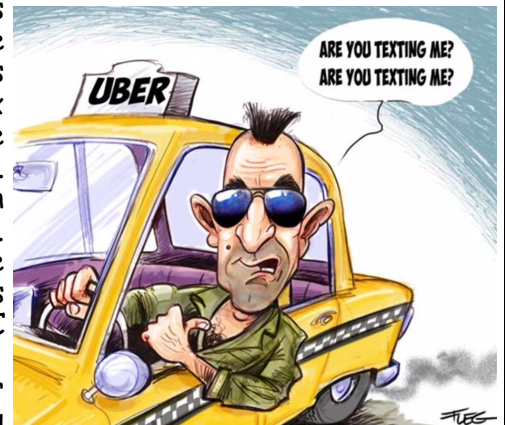


Bien évidemment SUD-Rail ne souhaite pas opposer les cheminots entre eux, mais c'est clairement une attaque au dictionnaire des filières mais aussi à la sécurité ferroviaire car les formations des CRLO et des TB ne sont pas du tout équivalentes. Cet hiver sur le Train Jaune une catastrophe ferroviaire a été évitée de justesse, principalement grâce au professionnalisme et aux gestes métiers de l'ADC.

SUD-Rail dénonce cette gestion strictement comptable de la sécurité ferroviaire.

La direction impose une polyvalence malsaine et dangereuse aggravant la destruction d'emplois cheminots entraînant inévitablement une remise en question des fondamentaux sécurité et de la qualité de service.

SUD-Rail refuse d'accompagner le dumping social à la SNCF en opposant les cheminots entre eux. La SNCF doit s'engager à maintenir le Train Jaune au sein de la SNCF et non envisager comme cela transparait déjà une exploitation via une filiale dédiée.

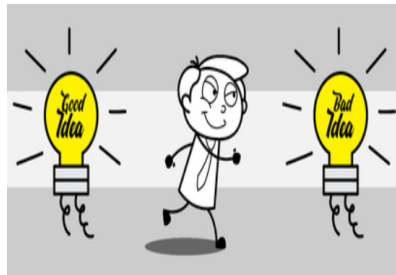


Essai de frein réalisé par les ADC ! Encore une fausse bonne idée !

Depuis le 13 décembre 2020 l'article C12.03 détaille que les ADC peuvent réaliser un essai de frein sur un automoteur avec EFAS HS...

La direction reconnaît aux ADC cette compétence technique mais la vision étriquée qui a mené à ce changement en toute discrétion est évidemment pilotée par les activités qui ont besoin que les trains roulent coûte que coûte. Et comme il n'y a plus d'AMV sur tous les sites ou « qu'ils sont occupés à faire autre chose » ...

Pour SUD-Rail, les ADC ne doivent pas compenser les suppressions d'emplois cheminots mais surtout nous devons nous opposer collectivement à cette polyvalence forcée ! SUD-Rail milite pour le respect des compétences des uns et des autres, pour la présence de personnel formés et en nombre. En revanche le transfert de compétence avec option dumping social, c'est NON !



Les ADC, sont habilités aux seules VFF en cas d'anomalies en ligne, mais ne le sont pas à la pratique d'EJ. Une fiche memento existe pour la VFF et non pour un essai de frein avec un deuxième agent, elle n'a prévu aucune formation, pourtant certaines particularités sont dangereuses sur des séries d'automoteurs.

Certaines directions de ligne font pression sur les ADC pour qu'ils réalisent ces tâches y compris sur des engins pour lesquels ils ne sont même pas habilités... SUD-Rail demande clairement le retrait de la modification de l'article C12.03 du RCL.

Si tel n'est pas le cas rapidement, SUD-Rail conseille à tous les ADC de refuser de faire cette tâche, qui pourrait les rendre pénalement responsable en cas d'incident de frein.

La conduite en EAS retoquée sur la région de Paris St Lazare !

En juin dernier, l'Inspection du Travail a mis en demeure la direction SNCF de se mettre en conformité avec la loi.

SUD-Rail s'est toujours opposé à la mise en place de l'EAS en région. Contrairement à ce que veulent faire croire certains, la circulation en EAS n'est pas anodine pour des ADC qui se retrouvent souvent livrés à eux même. C'est cette fameuse « charge mentale » et sa non prise en compte dans l'évaluation des risques par la direction qui est dans le viseur de l'Inspection du Travail.

La pugnacité des élus SUD-Rail et une Inspection du Travail qui prend ses responsabilités, auront eu raison de la mauvaise foi de la direction SNCF de Paris St Lazare.



**SUD-RAIL À
L'OFFENSIVE CONTRE
L'OUVERTURE À LA
CONCURRENCE,
LE 7 OCTOBRE TOUS À
METZ.**

15 octobre à Lille devant le conseil régional: 600 cheminots répondent à l'appel de SUD-Rail.

9 décembre à Paris devant IDF Mobilités: 700 cheminots répondent à l'appel de SUD-Rail.

3 juin à Marseille devant la gare St Charles: 1000 cheminots répondent à l'appel de SUD-Rail.

Il est temps maintenant de préparer une journée de mobilisation unitaire à l'automne !



SUD-Rail à Marseille, contre la privatisation des chemins de fer !



Contre l'ouverture à la concurrence en IDF



rassemblement à l'appel de SUD-Rail à Lille

**NON A LA PRIVATISATION
DES CHEMINS FER REGIONAUX
DANS LES HAUTS DE FRANCE**