

L'info ADC

Solidaires
SUDRail



Avril 2021

ATOUT CONDUITE: de la Com, de la Com et uniquement de la Com !

Plusieurs items mais surtout beaucoup de blabla pour que « la conduite des trains soit un atout de performance et une fierté d'entreprise ». Rien que ça...

Pour se donner bonne conscience, la direction fait mine de se préoccuper des réalités quotidiennes des ADC notamment en termes de sécurité. Dans ce domaine les « irritants » sont nombreux: évolutions règlementaires, polyvalence forcée, hyper spécialisation, nouveau modèle de compétences, pistes mal entretenues...

La Direction se rassure et insiste sur 4 pauvres exemples locaux de rénovation de pistes qui devraient nous faire croire que les choses avancent réellement.

Pour SUD-Rail, sur ce point particulier, il est crucial que SNCF Réseau stoppe immédiatement sa politique mortifère de réduction des coûts qui ont des impacts directs sur l'entretien des infrastructures notamment.

Dans le cadre de ce programme, la Direction s'engage aussi à un traitement plus efficient des BS...

Pour SUD-Rail, depuis la disparition des CHSCT, le traitement des BS est catastrophique. Sur de trop nombreux secteurs les délégués du personnel n'ont pas accès aux BS, c'est une forme d'entrave, la direction est juge et partie mais surtout les problèmes perdurent...

La direction reconnaît que « les dernières évolutions règlementaires ont parfois été maladroites » (AuM, généralisation de l'EAS en région, polyvalence des ADC...).

C'est le moins que l'on puisse dire...

Depuis de trop nombreuses années, nous rencontrons des évolutions majeures dans nos quotidiens de travail et la perspective de l'ouverture à la concurrence avec la promesse du moins disant social ne nous permet pas de conduire des trains sereinement !

Sur la Qualité de Vie au Travail (QVT), c'est la listes des promesses qui n'ont jamais été tenues: propreté et confort des cabines, propreté/confort/accès aux sanitaires, organisation du travail, amélioration des espaces de vie (UP, coupures, RHR...), temps de conduite et de retournement plus équilibrés...

Ces sujets sont connus depuis des années et avec ce programme tout s'arrangerait...

Plutôt que de faire miroiter des évolutions qu'ils n'ont pas su nous apporter ces dernières années, SUD-Rail exige des mesures immédiates qui rendraient cette période de crise sanitaire un peu moins insupportable.

- La réouverture immédiate des lieux de vie et de restauration des résidences et maisons Orféa.
- La garantie de nettoyage et de désinfection des cabines et des locaux.
- L'amélioration des roulements, en plaçant l'ADC au centre du plan de transport et non plus en simple variable d'ajustement.



Pour SUD-Rail, le programme Atout Conduite est une mascarade réalisée par des communicants déconnectés des préoccupations quotidiennes des ADC.

Le massacre du FRET se poursuit...

La privatisation de FRET SNCF s'accélère, la situation financière est catastrophique et les patrons accentuent leurs folies dépensières ...

Cela ressemble de plus en plus à l'accélération finale avant le mur !

La réduction des couts est une obsession et l'apparition de « DIGIDRIVE » qui est le « SIRIUS » du pauvre en est une nouvelle illustration.

La direction FRET cherche à tout digitaliser, pour supprimer le maximum de personnel opérationnel!

Toutes ces dépenses, alors que ça fait 7 ans que la direction prive les cheminots d'augmentation salariale et donc qu'elle réduit leur pouvoir d'achat.

SUD-Rail estime qu'entre DIGIDRIVE, ORP, le déménagement du siège de Clichy à St Ouen, Opéra pour la comptabilité, les véhicules connectés...la direction va dilapider près de 50 millions d'€ tout en décimant les effectifs dans le même temps !!!

Mais pour « faire face » à toutes ces dépenses, le groupe SNCF cède ses bijoux de famille aux appétits capitalistes. FRET SNCF va céder Ermewa, sa filiale de gestion de 100.000 wagons de marchandises et conteneurs citernes, pour plus de 3milliards d'€.

ADC du FRET, tous nécessaires mais tous sur la sellette !

Un peu naïvement, certains ont cru que dans le « monde d'après » les décideurs sauraient se souvenir de l'épisode où seuls les trains de FRET roulaient quand la majorité des camions étaient à l'arrêt... et qu'ils arrêteraient le massacre du transport ferroviaire de marchandises et des conditions de travail des agents du secteur.

Visiblement, l'amnésie des dirigeants est flagrante, car ils veulent supprimer en 2021 plus de 100 ADC de FRET SNCF. Voilà pour le remerciement de plus d'un an de RHR merdiques et de conditions de travail dégradées !

Concurrence sauvage, retour aux instincts primaires !

Entre la concurrence de la route et des filiales, FRET SNCF perd régulièrement des marchés. La maison mère devient parfois la sous-traitante de ses propres filiales car celles-ci remportent des appels d'offre sans avoir ni locomotives ni conducteurs pour faire le taf ! Si on peut s'interroger sur la facturation réelle et l'honnêteté comptable de ce genre d'opérations, on connaît sur le terrain les désastres engendrés pour les agents.

Sur certains dépôts, perdre un client revient à fermer la résidence... En tête de train, des ADC se sentent « obligés » de finir leur étape même avec 6 heures de retard. Certains acceptent des dérogations au temps de conduite de nuit, d'autres valident des parcours en taxi hors temps de travail pour que la « journée passe » ...ces dérives sont dangereuses, car à la fin seul l'ADC répondra de ses actes en cas de pépin !

En effet, les écarts sécurité deviennent de plus en plus importants et bien évidemment la direction ne défend pas les ADC « fautifs ». Elle les envoie à la psycho, lance des procédures d'inaptitudes sécurité à leur rencontre...

Collègues ADC du FRET et d'ailleurs : faites-vous respecter et faites appliquer la réglementation du Travail, il en va de votre Habilitation Conduite, de votre Santé et de la Sécurité Ferroviaire !

Polyvalence, bons à tout, bons à rien !

En 2021, la Direction du Fret souhaite faire des économies sur le dos des ADC en leur faisant faire le boulot de leurs collègues sédentaires. En plus du côté immoral de leur faire porter la responsabilité de la suppression de postes sédentaires, la Direction sera responsable de la surcharge de travail notamment mentale que subiront les ADC.

Les patrons voudraient que les TA conduisent des véhicules de services plutôt que de prendre des taxis. Les TB devraient « sur certains sites » procéder aux attelages/dételages/immobilisations de rames/essais de frein sur certains trains.

Dans la même veine, les wagons connectés devraient à terme permettre l'édition du Bulletin de Freinage par l'ADC ainsi que la réalisation de l'essai de frein depuis sa cabine de conduite, le tout sans vidange de la CG. Formidable non ?

**Pour SUD-Rail, trop de travail pour un travailleur peut le tuer
mais aussi tue le travail d'un autre travailleur.**

Stoppons-les !!

L'escroquerie aux temps partiels (VT) doit cesser immédiatement !!!

Sur tout le territoire certains RH, par ignorance ou par incompetence, lèsent des dizaines de cheminots.

SUD-Rail est intervenu au niveau national pour dénoncer ces dérives et rappeler la règle.

Le DRH Traction a reconnu dans un courrier les abus de certains RH en région et a rappelé les règles des contrats de temps partiels.

Pour les dirigeants de la SNCF tous les gains de productivités sont bons, surtout s'ils se font sur le dos des agents d'exécution.

SUD-Rail vient notamment de faire rétablir le respect d'une fin de service au plus tard à 19h pour bénéficier d'un VT le lendemain et une prise de service au plus tôt à 6h après le VT.

Certains dirigeants considèrent, à tort, qu'un VT n'est ni un repos ni un congé.

Pire, ils affirment que le temps partiel n'a aucune référence réglementaire connue. C'est FAUX, la référence réglementaire qui s'applique est le RH00662.

Pour ce qui concerne la règle du 19/6, il n'y a plus de sujet à interprétation car la cour de Cassation de Metz a tranché en date du 21 Septembre 2011. La règle du 19/6 est désormais une règle de droit qui doit s'appliquer lors de l'octroi d'un VT.

D'autres RH zélés (via des avenants foireux aux contrats de temps partiels) tentent d'interdire la pose des VT le mercredi ou pendant les périodes de fort besoin.

Ce n'est pas la règle, c'est inacceptable !

SUD-Rail rappelle qu'un salarié, qui se fait amputer d'une partie de son salaire et qui perd des Congés Annuels, peut poser ses VT sur toute l'année et donc pendant les périodes de forts besoins.

SUD-Rail tient à remercier « nos partenaires autonomes » qui ont communiqué sur le sujet en se servant du courrier des représentants SUD-Rail...

SUD-Rail a signé l'accord temps partiel, son application n'est pas négociable « quoi qu'il en coûte » !

Le temps partiel pour les nuls : petit rappel simplifié des droits et devoirs de chacun.

- Une planification en amont des VT doit être proposée par l'agent à sa commande.
- Un mois avant la date du VT, une réponse doit être donnée par la commande pour l'octroi et/ou le refus.
- Un VT est un jour chômé non rémunéré, sa pose doit donc être répartie tout au long de l'année.
- Il ne peut y avoir de contraintes écrites pour refuser la pose de VT sur certaines périodes comme les vacances ou les week-ends et/ou le mercredi.
- Un VT est à considérer comme un repos. Les règles des repos sont donc applicables. Il doit donc faire minimum 38 heures, et respecter le 19h/6h.
- Le retour à son roulement se fait dès que possible, c'est -à-dire dès que possible...

SNCF VOYAGEURS
DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES
9, rue Jean Philippe Rameau
CS 20012
93212 PLAINES ST DENIS CEDEX



Fédération SUD Rail
17 Boulevard de la Libération
93200 SAINT DENIS

Saint Denis, le 12 mars 2021

Messieurs,

Par un courrier en date du 23 février 2021, vous attiriez notre attention sur les conditions de programmation de certains agents travaillant à temps partiels au sein du périmètre du CSE TER Bourgogne Franche-Comté.

Nous sommes conscients de l'importance du temps partiel pour de nombreux salariés dans l'aménagement de leur vie professionnelle, et pour son articulation avec leur vie personnelle. A ce titre, je tiens à vous confirmer la politique volontariste de l'entreprise dans la mise en œuvre de cet accord.

La mise en œuvre d'une activité à temps partiel, pour être viable dans la durée, doit être équilibrée et permettre au service d'utiliser les salariés dans le cadre de leur temps de travail prévu contractuellement. Aussi, conformément à l'accord qui prévoit que « (...) les journées chômées supplémentaires (VT) sont positionnées par le service après avoir étudié les souhaits exprimés par le salarié à temps partiel choisi », le service de commande étudie les demandes en veillant à préserver au mieux l'équilibre entre les souhaits du salarié, et la possibilité de l'utiliser à hauteur de son temps de travail contractuel. Les demandes de journées chômées supplémentaires ne permettant pas une bonne utilisation au salarié au regard des contraintes de la production et des dispositions réglementaires appliquées dans l'entreprise en matière de temps de travail, peuvent ainsi conduire le service à devoir les positionner sur d'autres dates.

Nous allons procéder, au-delà de ce périmètre, à un rappel des règles de mise en œuvre du temps partiel et de la programmation des jours chômés supplémentaires pour que ces situations individuelles se normalisent dans les meilleurs délais.

Je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance de ma considération la meilleure.

B. Bouette
DRH Méfier Traction



Flicage, délations, sanctions, mais nous sommes TOUS SNCF...

Le DET de l'Axe TGV Sud-Est, particulièrement décomplexé, fait souvent parler de lui notamment pour ses méthodes de management. Se sentant pousser des ailes, il souhaite à nouveau franchir un cap :

Deux ADC de Lyon qui ont plus de 25 ans de services sans aucune procédure disciplinaire ou événements notables se sont vus notifier 3 jours de mise à pied chacun pour ne pas avoir porté leur gilet au technicentre de Lyon Gerland.

Bien évidemment le port de l'EPI est obligatoire, mais pour SUD-Rail ces sanctions sont totalement disproportionnées et font beaucoup de bruit du côté des cheminots de l'Axe.

Les deux collègues ont été pris en photo à leur insu depuis la tour du technicentre sans que le « corbeau » les ait avertis qu'ils pouvaient courir un danger... Une belle preuve de courage et une application magistrale des « gestes qui sauvent » !

L'erreur est humaine et peut arriver à chacun de nous. Nous avons d'ailleurs constaté dans une Com SNCF que le PDG de la SNCF M. Farandou a aussi omis de mettre son EPI lors d'une visite de site à Paris Bercy. Ce dernier est-il sous une procédure disciplinaire ? Va-t-il avoir 3 jours de mises à pied ? Nous en doutons fortement... Pourtant ne sommes-nous pas « TOUS SNCF » ?!



Avec son management agressif le DET de l'ET TGV SE a fortement dégradé le climat sur l'ET. SUD-Rail intervient à tous les niveaux pour que les sanctions soient revues à la baisse et n'hésitera pas à partir au conflit si nécessaire.

Au TGV toujours, dès leur descente du train, certains hauts cadres « balancent » aux DET d'Axes, les ADC qui ne réaliseraient pas d'annonces en conduisant. Pitoyable !!!

Sur d'autres périmètres la délation et le flicage vont aussi bon train...

Sur Transilien, après le flicage du départ des trains à H00 dans les gares parisiennes, ils surveillent que les mécanos, dans les gares d'origine, effectuent « des annonces d'humanisation » en plus des annonces du SIVE (Info Voy embarquée). Ils ont enlevé les contrôleurs et généralisés l'EAS sur Transilien et sur une grande partie du TER, et ils voudraient maintenant que les mécanos fassent des « annonces d'humanisation »... Pathétique !!!

Pire encore, certains cadres font les plantons en tête de quais, à la chasse des mécanos qui seraient au téléphone en cabine.

Bien évidemment, l'EPI est obligatoire et l'utilisation du téléphone en cabine peut avoir des conséquences graves en termes de sécurité ferroviaire, mais nos patrons ne doivent pas se sentir tout puissants dans cette politique répressive.

Et après ils osent nous vendre leur politique TOUS SNCF et le traitement Juste et Equitable !

Les 3 juin tous à Marseille pour la défense du service public ferroviaire

La région PACA est à la pointe dans le processus d'ouverture à la concurrence des TER. Deux lots sont ouverts à la concurrence dès cette année: Nice/Marseille et l'étoile de Nice.

Si nous ne nous mobilisons pas, l'avenir de plus de 1000 cheminots de ces 2 lignes, sera dans une société ferroviaire privée ou une filiale privée de la SNCF.

Il est temps de construire une mobilisation unitaire sur la question, au risque de se retrouver tous dans 10 ans dans des sociétés différentes.

SUD-Rail mettra tout en œuvre pour créer ce rapport de force nécessaire et légitime.

