

Déqualification et autonomisation, l'ADC, en voie de disparition !

Pendant l'été, les dirigeants avides de projets plus nauséabonds les uns que les autres, ont décidé de s'attaquer aux ADC !

Les projets tordus ne manquent pas, comme nous l'avions écrit dans un précédent tract, les dénonciations des accords locaux fleurissent un peu partout ET par ET : A Paris Nord, Paris EST, en Rhône Alpes, le rouleau compresseur est en route ! Pourtant, ces accords servent à améliorer des conditions de travail difficiles. Mais la plupart des DET appliquent ou vont appliquer la directive qu'ils

ont reçue : dénoncer le plus d'accords locaux !

Certains ADC se voient ajouter des tâches supplémentaires qui n'ont rien à voir avec notre métier et sont contraires au dictionnaire des filières : Sur PRG, on demande aux ADC de faire eux mêmes le plein des diesels, sur Belfort on demande aux TB de la ligne Belfort/Delle de faire de l'information, du nettoyage, et la visite à l'arrivée (page 4).

Tous ces mauvais coups, pour gagner en productivité et supprimer du personnel, se font en attendant la grande révolution du métier : « Sa disparition totale »

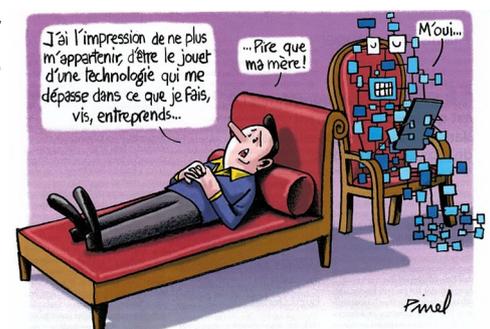
En effet, Mr Pepy et Jeantet sans aucun état d'âme ont annoncé dans les medias la fin des métiers ADC pour 2025 avec leur projet de trains autonomes !

Et puis, comme tout cela ne suffit pas, ils ont décidé d'enregistrer les sons dans la cabine et faire des enregistrements vidéo de la voie dans tous les trains de voyageurs (page 2/3).

SUD-Rail intervient nationalement sur ces sujets, mais il est nécessaire d'avoir une riposte collective de tous les ADC. Il n'est pas possible qu'UP par UP, ET par ET nous soyons attaqués chacun notre tour !

"Nous garderons des conducteurs qui n'auront plus de rôle sauf en cas de problème. Et ensuite, nous les supprimerons" dit Patrick Jeantet.

zdnnet.fr



Nous travaillerons avec toutes les OS qui voudront combattre unitairement ces attaques.

TRAINS AUTONOMES : LA DIRECTION NE VEUT PLUS DE CONDUCTEURS !

Ce n'est pas SUD-Rail qui veut faire peur, il s'agit des mots de Patrick Jeantet (PDG de SNCF Réseau) : « *Nous garderons des conducteurs qui n'auront plus de rôle sauf en cas de problème. Et ensuite, nous les supprimerons* ». Voilà l'estime que porte le président de SNCF Réseau pour les conducteurs de trains, il nous supprimera comme un vulgaire programme obsolète.

Le programme a été annoncé début septembre dans les médias et notre suppression n'est pas prévue pour 2050 mais pour 2025 !!!

Les premiers tests sont censés commencer dès l'an prochain, nos dirigeants prévoient notre suppression et en même temps ils voudraient qu'on fasse des efforts de productivité ? 2025 c'est demain. Il va falloir avoir une réponse forte et collective, car clairement si les rêves de la direction sont réalisables, il n'y aura pas de reclassement pour les 14000 conducteurs de trains.

SUD-Rail dénonce ces annonces inconscientes et décomplexées de Pépy et Jeantet. Des trains sans conducteurs en extérieur, c'est de la folie, le peu de gain de régularité qu'il pourrait y avoir mettrait en danger des vies humaines. Car oui, c'est dangereux, nous ne circulons pas dans un tunnel fermé, les conditions climatiques, les aléas extérieurs, les problèmes d'infrastructures... rentrent en compte.

Les derniers incidents dans le métro parisien ont prouvé les limites du système sans présence d'un conducteur. Nos grands prophètes feraient mieux d'investir dans du matériel fiable, une



maintenances efficaces, des infrastructures dans un bon état et des moyens humains. Ces dirigeants sabotent le service public ferroviaire depuis des années, et ils voudraient nous faire croire que ça roulera mieux sans conducteurs en tête des trains !!! Quand le train autonome sera en panne en pleine pampa et qu'il faudra 3H pour qu'un « opérateur » vienne dépanner, nous

sommes curieux de voir les déclarations que feront nos dirigeants.

Pour finir, nous allons essayer de vous faire un peu rire avec une citation de Mr Jeantet : « Cette technologie doit aussi permettre de nous améliorer sur l'entretien de la végétation le long des voies ».

Bon, avant il y avait des brigades voies, il n'y avait pas de problème de végétation, maintenant, nous signalons sur nos BS la végétation abondante et il n'est pas rare d'attendre plusieurs mois avant que ces problèmes soient résolus. Sûrement que les caméras et les trains autonomes feront le débroussaillage et l'égailage !

Pour SUD-Rail il n'y a pas de fatalisme, il faut donc que ces hurluberlus reviennent à la raison très rapidement.



CAMÉRA POUR LES VOIES, MICRO EN CABINE :

Des idées, ils en ont toujours plus foireuses les unes que les autres. La nouvelle lubie de nos dirigeants est de nous espionner, nous fliquer ou de nous faire porter le chapeau au moindre incident.

La direction expérimente sur Paris Nord, 2 rames Z50000 sur la ligne H avec des caméras qui filment la voie et des micros en cabine qui enregistrent tous les sons. SUD-Rail a donc posé une DCI pour demander l'arrêt de cette expérimentation complètement folle.

Si l'essai est satisfaisant tous les trains commerciaux de la SNCF seront équipés.

Le respect de la vie privée est totalement bafoué.

Suite à l'accident du TGV d'essai d'Eckwersheim, le BEATT a fait une recommandation pour l'enregistrement des sons en cabine pour les trains d'essai et le captage des images à l'avant du train. La magouille pour nous faire avaler la pilule est grosse, car la recommandation n'est que pour les trains d'essai, pour les autres trains il s'agit juste d'une réflexion à avoir pour la SNCF et l'EPSF. Encore pire, les rames d'essai ne sont équipées de l'enregistrement cabine en fonction que pour la survitesse tandis que les rames tests en Île de France enregistrent même à l'arrêt. On voit donc bien que le rapport du BEA-TT n'est qu'un prétexte. Combien de préconisations n'ont pas été respectées par la SNCF, SUD-Rail regrette que la direction ne soit pas aussi zélée concernant les déshuntages ou la suppression des PN dangereux.

Alors que la direction multiplie les dénonciations d'accords locaux pour accroître la productivité des ADC, SUD-Rail s'interroge sur le coût et le financement de ce système.

Le DET de Paris Nord s'est porté volontaire pour cette expérimentation aberrante, alors que sur le même périmètre les trains de la Ligne B (900000 Voy/j) peuvent rouler les portes ouvertes car non équipés de l'asservissement Traction/Portes car cela coûte trop cher !

Pour revenir au sujet principal, la caméra qui filme la voie est une réelle remise en cause de notre qualification. Que se passera-t-il lors d'un incident si le conducteur réagit 2 secondes après que la caméra ait filmé l'anomalie. Sera-t-il déclaré coupable ? C'est bien connu, un ADC roule volontairement sur des personnes et fonce sur les voitures qui forcent les PN.

Pour le micro, le respect de la vie privée est totalement bafoué. L'ADC ne pourra plus parler à un collègue en EV LOC, à son CTT... Pire, si vous avez 10 min d'attente, vous ne pourrez même plus appeler vos proches sans être écoutés. Pour SUD-Rail, seules les communications radio peuvent être enregistrées. Avec la mise en place de ce système, quels seront les conducteurs qui conduiront en toute sérénité ?

L'ELYSÉE A MIS DES JOURNALISTES SUR ÉCOUTE...



SUD-Rail dénonce également l'absence de cadre légal de l'expérimentation, car quasiment n'importe qui pourra écouter ou regarder les vidéos en avançant un prétexte sécurité. Quand on voit actuellement que sur n'importe quel sujet bidon (même pas sécurité), un cadre peut demander les conversations entre poste d'aiguillage/conducteur, cela fait froid dans le dos. SUD-Rail va étudier toutes les possibilités légales pour contraindre la direction à abandonner ce projet abject, et appellera à la mobilisation les ADC si elle persiste dans son dogme.

TB JUNIOR ACTE 2 !

Souvenez-vous il y a 1 an la région Grand Est voulait créer le TB Junior. Un TB qui devait commencer à la PR5 ,formé à une seule ligne/un seul engin avec un titre 1 modifié. Face à la levée de bouclier la direction avait été contrainte de retirer son projet tordu .

Un an après ils reviennent à la charge . Mais cette fois si les textes règlementaires sont respectés Grade TB conforme au statut , titre 1 Sauf qu'ils ont (volontairement) oublié le dictionnaire des filières . En effet, les ADC qui seront affectés à la ligne Belfort/Delle voient débarquer sur leur fiche de poste des missions qui n'ont rien à voir à celles des ADC :

- ⇒ Information des clients.
- ⇒ Operations de nettoyage.
- ⇒ Visite du train à l'arrivée.
- ⇒ Gestion des gares et haltes.
- ⇒ Port de la tenue.

La direction veut bafouer le dictionnaire des filières !!

A l'heure ou les discussions sur la classification des métiers ont débuté c'est une véritable provocation qui est faites aux ADC !

Activités accessoires	<ul style="list-style-type: none">-Il contribue au maintien en fonctionnement des installations nécessaires au service client. Ainsi, il s'assure que les installations nécessaires au service client sont en état de fonctionnement et remonte tout dysfonctionnement voire réalise le dépannage de premier niveau.-Il s'assure que les espaces de la gare sont dans l'état de propreté et d'accessibilité attendus et informe le prestataire de tout écart, voire participe à ces opérations lorsque la situation l'impose.-Il réalise les visites commerciales de train à l'arrivée.-Il participe activement à la relation clientèle en accueillant et informant si besoin les clients à bord des trains ou à quai, en dehors de toute phase de conduite ou toute opération technique sur l'engin moteur.
-----------------------	---

ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES

2ème 2018
2 mi-temps

DU 16 AU 22 NOVEMBRE VOTEZ

Fédération des syndicats de travailleurs du rail www.sudrail.fr

Sudrail

FEDERATION SUD-Rail - 17 BOULEVARD DE LA LIBERATION 93200 ST DENIS

TEL : 01 42 43 35 75

FAX : 01 42 43 36 67

sud.rail.federation@gmail.com

www.sudrail.fr