

La direction ne tient pas ses promesses !

Visite d'aptitude : **Pourtant ils avaient promis !?**

Souvenons-nous, il y a presque deux ans, la direction sentant la grogne montée chez les ADC, avait pris l'engagement de faire le nécessaire pour faire modifier la disposition qui prévoit un renouvellement de l'aptitude psycho...

Deux ans plus tard, les organisations syndicales ont été convoquées au Ministère pour se faire présenter les modifications envisagées à l'arrêté d'aptitude... Et surprise, de modification de cette disposition, il n'en n'est plus question !

Pour l'obtention de la licence, il faudra justifier d'une attestation psycho datant d'après l'arrêté de 2003, ce qui veut dire que chaque ADC qui a passé la psycho avant, aura l'obligation de repasser une visite psycho avant d'obtenir sa licence...

Et cela, la direction s'en est bien cachée, allant même jusqu'à prévoir des visites et de le justifier auprès des représentants en disant qu'ils étaient obligés le temps que les dispositions soient modifiées...et maintenant, tout ce beau monde se cache derrière le drame de la « Germanwings » pour justifier le maintien de cette disposition...



SUD-Rail continue à revendiquer l'abandon de cette disposition qui n'apportera rien de bon aux ADC.

Habilitation triennale, ça bouge !

L'arrêté fixant les dispositions d'habilitation des ADC, repris dans la TT0035, prévoyait une habilitation triennale par le biais d'un examen/accompagnement tous les trois ans. Face au refus ferme des O.S. qui justifiaient d'un système de suivi sécurité déjà en place à la SNCF, le Ministère a accepté de reconnaître le suivi continu fait par les CTT et renonce à imposer un accompagnement/examen tous les 3 ans.

La pression syndicale initiée par SUD-Rail a payé...

Mais le combat continue. Lors de cette rencontre, SUD-Rail a continué de revendiquer la mise en place (*comme dans l'aérien*) d'une commission paritaire en charge de faire évoluer les critères médicaux de l'arrêté, un assouplissement des critères concernant la vision (notamment la vision 3D) et la reconnaissance de nouvelles techniques médicales, notamment celle du laser pour soigner les yeux...

Pendant que certains sont déjà en campagne électorale et usent de démagogie, SUD-Rail est au travail et défend les intérêts des ADC !

Pourtant ils s'étaient engagés !?



FIL « à la patte » CONDUCTEUR, le passage en force revient à la mode !

Avec le déploiement de SIRIUS NG, la direction disait amorcer une nouvelle façon de « travailler » avec les représentants des ADC. Plus d'écoute, plus de transparence, des constats partagés et donc plus aucun passage en force Et bien, toutes ces bonnes intentions sont mortes avec son projet « **fil conducteur** » qu'elle est prête à imposer même si cela fait voler en éclat des mois d'échanges qui donnaient l'apparence (et au final que cela) d'être constructifs.

En lien avec les nouvelles réformes sur le droit du travail, la direction veut shunter « la représentation du personnel » en particulier les CHSCT et créer un nouveau lien (un fil à la patte en vérité) entre les

ADC et les dirigeants (Dpx, CUP et DET). Alors voilà le « Tweeter » à la sauce traction qui sera activé dans tous les SIRIUS NG et la myriade de messages en tout genre qui va circuler. Moitié « bureau des pleurs », moitié « Closer », c'est le « MANAGEMENT NG » qui s'invite dans un outil qui ne devait que remplacer le papier.... Mais attention, vos expressions seront surveillées, voire sanctionner si nos dirigeants estiment que vous dépassez les limites !?

SUD-Rail ne peut que s'y opposer, comme nous le faisons dès qu'un nouveau gadget fait son apparition et qu'il porte les gênes de l'isolement des conducteurs, et même pire (*voir encadré*) !

Mais lorsqu'il s'agit de « *mater du conducteur* », certains à la traction n'ont plus aucune limite. Ainsi, cette direction fait semblant de vouloir remettre à plat l'organisation du travail dégueulasse dans nos établissements, en associant les O.S. sur des remontées conducteurs, mais au final ce n'est que pour placer son « **fil conducteur** » comme solution miracle....

Et lorsque certaines O.S. sont contre son projet, elle annonce « simplement » qu'elle va tout de même faire une « expérimentation parallèle » et tant pis si personne n'en veut ...

Pour notre part, il est clair que tout ADC doit refuser de participer à cette mascarade, qui *in fine* n'est qu'un outil de plus contribuant à dégrader encore plus le climat délétère qui règne dans notre profession, en permettant la stigmatisation d'ADC par messagerie interposée (et oui, on veut manager autrement, mais on n'a pas dit qu'on le ferait bien et avec courage ..!).

Lors d'un dernier groupe de travail comme il y en a tant, nous nous sommes opposés avec succès à l'activation d'une fonction (*jusqu'ici garder secrète*) qui permet de collecter des informations depuis le mode conduite notamment sur les performances du conducteur ; évidemment là aussi, les mots « anonyme » et « uniquement pour faire des stats » ont été prononcés ..!

Loi ferroviaire / Transbordement :

Pourtant rien ne devait changer !?

Loin d'une « simple » mise en conformité, les nouvelles procédures et chaînes de responsabilités envisagées par la SNCF témoignent d'une totale remise en cause des modalités d'application et de la chaîne de responsabilité lors d'un transbordement.

Pour SUD-Rail, c'est bien dans un contexte d'éclatement de l'entreprise, mais également d'une volonté permanente de remettre en cause le dictionnaire des filières, que l'on doit étudier ce projet.

Là où le chef d'incident local, représentant de l'Infra-Circulation et appartenant à la filière Transport-Mouvement, assurait le plus souvent l'ensemble de la coordination des opérations de transbordement, la direction envisage désormais de transférer la responsabilité soit directement au conducteur soit vers un dirigeant d'activité voyageur (dénommé Responsable de l'Opération).

La direction indique ainsi que le conducteur peut organiser seul l'opération de transbordement lorsqu'il « considère avoir la maîtrise de la situation ». Il s'agit là d'une tendance récurrente de la part de la direction de faire porter aux agents en opérationnel la responsabilité et la prise d'initiative. Ces conséquences seront de fragiliser l'application de procédures identifiées et maîtrisées, mais au quotidien, ce sera très souvent que le conducteur va se retrouver seul responsable d'une situation perturbée à haut risque, c'est intolérable !

Et même lorsqu'un responsable de l'opération sera dépêché sur place, l'entreprise envisage de substituer au chef d'incident local, formé aux risques ferroviaires et aux procédures de fermetures de voies, maîtrisant parfaitement les emprises ferroviaires de son secteur, par un dirigeant d'activité voyageur, le plus souvent de la filière commerciale et dont la formation à l'intégralité des règles applicables à la sécurité des circulations reste à démontrer (3 jours nous semblant vraiment pas très sérieux et sécuritaire).

SUD-Rail appelle l'ensemble des conducteurs à refuser cette responsabilité nouvelle et à demander systématiquement l'intervention d'un dirigeant en cas de transbordement. Ne prenez pas le risque de finir devant le juge en cas de problème !

SACRÉ
MENTEUR

Réfléchir avant d'agir :

Quand la CFDT veut supprimer les allocations de déplacements !?

Pour certains, la campagne électorale a déjà commencé et ils sont prêts à tout pour gratter quelques voix, même à vendre n'importe quoi aux cheminots et aux ADC.

Quand, à grand coup de communication, la CFDT affirme aux agents que les tickets restaurants, c'est possible, elle oublie les règles législatives, fiscales et légales qui gèrent la fourniture de ces chèques déjeuners.

La question : « Est-il possible de cumuler panier repas, allocations déplacements (régimes général ou roulant) et ticket restaurant ? » La réponse institutionnelle (et pas celle de SUD-Rail) est clairement non ! Et cet état de fait, la CFDT ne peut pas l'ignorer donc, soit elle oublie de dire aux ADC que leur rémunération risque de fortement baisser en échange de tickets restaurants, soit elle fait délibérément le choix de « risquer » les allocations de déplacements d'une catégorie de cheminots pour fournir des tickets restaurants à une autre qui, elle, ne peut prétendre à ces allocations.



Mensonge ou incompetence, les ADC jugeront !

Accords locaux / protocoles congés :

Pourtant rien ne devait bouger !?

Dans toutes les régions, les DET appliquent les directives de la traction pour tenter de limiter les sous-effectifs en 2015 : **Suppression des accords locaux, modification des protocoles congés pour descendre en dessous des 20% d'absences voire embauche de jeunes retraités en CDD.**

Certains DET vont beaucoup plus loin ! Souvenez-vous du temps où les accords locaux de l'ET PACA faisaient rêver de nombreux ADC. Aujourd'hui la tendance s'est inversée, allant jusqu'à transformer cet établissement en véritable laboratoire.

Le DET de PACA ne sait plus comment faire pour couvrir sa charge. Même les ADC retraités en CDD ne sont plus suffisants. Alors pour l'été, il cherche des volontaires pour bafouer le statut et le RH077 en créant un POOL FAC. Le principe est simple : pas d'absences (CA) pendant 4 mois, des PS délocalisées, une souplesse totale dans le commande et la conduite en EAS... en échange d'un peu d'oseille ! La logique de cette « carotte estivale » c'est d'abord de cacher les problèmes d'effectifs et de s'inscrire dans une logique de rationalisation de l'emploi. C'est ensuite accepter la mise à mort du RH077 avant la future CCN convention collective nationale du secteur ferroviaire.

SUD-Rail n'accepte pas un nouveau recul sur nos conditions de travail et nos congés.

Accepter un tel marchandage, c'est déjà s'asseoir sur notre réglementation.

**ADC, soyons solidaires et unis contre les attaques de la direction,
c'est la seule solution pour nous garantir un avenir !**

Sécurité Ferroviaire

Pourtant, à entendre Pepy, ce serait une priorité !?

X73500 : Attention danger.

7 deshuntages de zones de 1 à 27 secondes et une fermeture de PN par zone courte c'est ce qu'a provoqué la circulation du X73568 le 11/01/2015 entre Dax et Hendaye.

Depuis, les directions de l'Infra, du Matériel et de la Traction se renvoient la « patate chaude ». Des essais ont été menés et comme ils sont mauvais, on fait souder les rails pour augmenter les pourcentages. Pendant ce temps, les X73500 continuent à circuler partout en France sans qu'aucune mesure de précaution n'ait été prise. Les risques sont importants : rattrapage , heurt , nez à nez... mais nos dirigeants refusent de prendre des mesures préventives et appliquent la politique du risque calculé. **Sans de rapides informations et de garanties, SUD-Rail appellera au boycott de ces EM. ADC soyez vigilants, la sécurité des circulations repose sur vos épaules !**

Fret : Départ sans essais de frein.

A force de supprimer du personnel, sur certains chantiers maintenant il n'est plus possible de réaliser des essais de freins sur les trains Fret. La direction du Fret n'y voit pas de problèmes majeurs, il suffira aux ADC de partir sans essais de freins si la composition du train n'a pas été modifiée et ce, peu importe le temps de stationnement ou les risques liés à la sureté des sites. Que dire devant tant d'irresponsabilité et de remise en cause de la sécurité ferroviaire ?

A force de supprimer personnels et boucles de rattrapages, la catastrophe annoncée n'est plus très loin... Faudra-t-il un autre accident comme la gare de Lyon ou Brétigny pour que nos dirigeants arrêtent de faire n'importe quoi ?!

Pour SUD-Rail, il est impossible de faire droit à de telles mesures. En toute responsabilité, nous appelons les ADC à refuser le départ d'un train qui n'aurait pas fait l'objet d'un essai de frein. A SUD-Rail, nous ne jouerons pas avec la sécurité !