

➔ Un directeur de la traction qui n'assume pas de siéger face aux représentants des cheminots !

Lors de la CPC-MT du 10 décembre 2015 le directeur du matériel a déserté l'instance (encore), le directeur de la Traction a quant à lui annoncé qu'il ne souhaitait plus siéger en CPC-MT et déléguerait l'instance à son RH .

On voit bien là un manque de courage, et surtout un irrespect total des cheminots de la traction . Nos directeurs délégués préfèrent aller manger des petits fours dans des forums ou réunions avec d'autres dirigeants plutôt que d'être au contact des représentants des cheminots. **SUD-Rail dénonce ces choix qui sont contraire au dialogue social et demande aux dirigeants d'assumer leurs politiques d'entreprise. La direction, après les dernières élections où les cheminots n'ont pas choisi les OS réformistes a demandé aux directeurs des domaines ,de régions et d'établissements de choisir entre déléguer les présidences des instances à leurs adjoints ou à siéger. Quel respect des salariés !**

➔ Des manques d'effectifs toujours (voir plus) important pour 2016 !

Voilà ce qui nous a été annoncé lors de la CP-CMT du 10/12/2016 . Pourtant le directeur de la traction au cours d'une DCI en septembre 2015 avait promis un retour à la normale au plus tard au premier trimestre 2016.

Ce même directeur de la traction, qui ne veut plus venir dans les instances, reporte les tords sur le Fret qui n'enverrait plus d'ADC « coté voyageur » pour cause de reprise du Trafic ! On aura tout entendu ...

Les résultats des examens sont toujours aussi mauvais 63 % seulement de réussites mais nos dirigeants se veulent positifs par rapport à l'observation des chiffres (catastrophiques) de 2013 qui étaient à 47% .

SUD-Rail continue de dénoncer les conditions de préparation aux prérequis TA/TB dans certaines régions , la saturation des CPFT ,le manque de formateurs « qualifiés » et les conditions d'hébergement, qui sont directement en lien avec ces mauvais résultats .

Tous les jours des trains sont « calés » faute d'ADC. A l'heure où beaucoup de régions pointent du doigt la SNCF, les conséquences et la réécriture des futures conventions risquent d'être dévastatrices. L'IDF n'est bien sûr pas épargné et nos hauts dirigeants envisagent d'envoyer des détachés de province vers l'IDF alors que ces mêmes régions sont déjà en sous effectifs chroniques !

Pendant ce temps là les retards de formation , d'EIF non tenus , de refus de congés et de dérogations au RH077,etc..., continuent à augmenter et à s'accélérer.

Pour SUD-Rail ce sous-effectif est orchestré par nos dirigeants qui espèrent beaucoup de la future CCN et donc de la casse de notre RH077 . Il suffit de voir les annonces de budget pour 2016 : - 1400 emplois et + 4,5 % de productivité ! SUD-Rail entend bien peser dans ces négociations et mettra partout où nous sommes présents les moyens de lutte nécessaire .

Dans le contexte actuel, l'unité est primordiale, comme nous l'avons déjà fait avant l'été 2015, nous appelons les autres OS à l'unité pour mettre fin et inverser ce manque d'effectifs !



Élections Professionnelles du 19 novembre 2015 :

Les ADC placent une nouvelle fois SUD-Rail en 2ème position au niveau National !

Avec 28,33 % des voix les ADC ont donné un message clair à nos dirigeants : nous ne voulons pas et n'accepterons pas la casse de nos métiers !

Nous remercions tous les ADC qui nous ont accordé leur confiance. Le vote SUD-Rail vient renforcer un syndicalisme qui vient de la base et qui se veut revendicatif et sans compromis.

Face aux enjeux de la future convention que l'on veut nous imposer (Transporteurs dont la SNCF et certaines OS), les ADC ont, par ce vote, annoncés leur intention de lutter pour préserver leur condition de travail et de vie !

La Liaison Nationale ADC-SUD-Rail assumera pleinement les responsabilités que vous lui avez confiées en étant quotidiennement à vos côtés , au côté des élus et représentants SUD-Rail locaux et tous ceux qui voudront rejoindre SUD-Rail dans la lutte.

Nous resterons sur ce mandat, toujours à l'initiative et à l'offensive pour faire avancer nos revendications et gagner un statut unique de haut niveau , stopper la course à la productivité et des dégradations des conditions de travail .

Nationalement coté traction : la CGT recule de -0,21% à 31,22% des suffrages, la CFDT recule également à 21,30% pendant que FO porte son score à 11,81% et l'UNSA recule à 7,31%.



IDéshuntent , IDisparaissent , IDérailent : Haro sur les X73500 !!!!

C'est le triste constat depuis 1999 : Les X73500 sont dans 80 % des cas mis en cause dans les nombreux cas de déshuntages. Une modification a été faite dans le passé avec la mise en place d'une boucle inductive mais force est de constater que ce dispositif n'a pas fait disparaître les anomalies graves de déshuntages.

Alors pourquoi ?

- ◆ Parce que les X73500 sont des automoteurs très légers ?
- ◆ Parce qu'ils circulent sur des lignes souvent peu fréquentées par des trains lourds ?
- ◆ Parce qu'ils n'aiment pas les pollutions sur le rail ?
- ◆ Parce qu'il y a beaucoup moins de trains lourds qui circulent suite à la casse du Fret?
- ◆ Parce qu'ils ont un problème de conception ?

C'est sûrement l'ensemble de ces points qui sont responsables des nombreux déshuntages. De vraies mesures doivent être prises pour mettre fin à cette anomalie qui engendre un risque pouvant être désastreux. Les mesures prises sur le matériel, les voies ou les zones de gare sont toujours insuffisantes. La direction SNCF traîne des pieds préférant appliquer sa politique du risque calculé, sans mesure de précaution.

Dans certaines régions lorsque des ADC font usage de leur droit de retrait, ils sont mis en demeure et reçoivent des demandes d'explications : SUD-Rail a prévenu la direction nationale qu'en cas de sanction nous appellerons tous les ADC à être solidaires.

AGC/BGC/ZGC : Pour quand une NG-GC sans faille ???

Des modifications nécessaires et urgentes !

Nous constatons tous au quotidien de nombreux disfonctionnements, voire même des problèmes de conceptions des dernières générations d'EM . Suite à la dérive de 19 km d'une ZGC le 20 octobre 2015 sur la ligne reliant Amiens à Rouen , la direction du matériel a décidé de modifier une nouvelle fois la série AGC/BGC/ZGC . Des mesures avaient déjà été prises suite à un heurt avec un véhicule routier impliquant aussi un AGC en 2010 à Sallanches (renfort des panneaux de freins) et en 2013 en région Pyrénées suite à une défaillance des patins électromagnétiques ayant entraîné une dérive.



Toutes ces mesures se sont avérées insuffisantes et nous font s'interroger sur la conception et la certification des matériels moderne, alors que dans le même temps, la direction ingénierie du matériel a donc décidé d'apporter les modifications suivantes :

- L'amélioration du chasse-obstacles,
- L'amélioration du mécanisme de purge des freins pneumatiques (retour à une purge manuelle à tirette classique),
- Mise en place d'un isolement électrique entre la cabine et le coupleur d'attelage afin de préserver les fonctions Radio et FEM, même en cas de court circuit sur l'attelage,
- Mise en place d'une commande manuelle du frein électromagnétique en cabine, alimentée en 72v permanent.

Si toutes ces mesures semblent nécessaires et urgentes, il n'en reste pas moins qu'aujourd'hui les ADC sont inquiets de la possibilité de se retrouver en tête d'un train « fou ».

Beaucoup s'interrogent sur le scénario d'un bestiau qui fait des ricochets sur tous les équipements de freins et les purges, rendant instantanément inopérant l'automatisme du frein malgré une action sur le freinage d'urgence ...

Fin décembre la direction du matériel a présenté le calendrier des modifications .

Il y a de quoi être inquiet, car celui-ci s'échelonne jusqu'à 2019 !

Pendant ce temps les AGC continueront de circuler partout en France malgré les droits d'alertes de nombreux CHSCT.

Mais c'est sans compter sur SUD-Rail qui ne laissera pas nos dirigeants jouer la montre avec la vie des usagers, des riverains et des cheminots !

		2016												2017											
		janv.-16	févr.-16	mars-16	avr.-16	mai-16	juin-16	juil.-16	août-16	sept.-16	oct.-16	nov.-16	déc.-16	janv.-17	févr.-17	mars-17	avr.-17	mai-17	juin-17	juil.-17	août-17	sept.-17	oct.-17	nov.-17	déc.-17
10,4 M€	CHASSE OBSTACLES																								
	Limite de gabarit																								
	Etudes Approvisionnements Déploiement																								
485 K€	CHASSE OBSTACLES																								
	Profil en "V"																								
	Etudes Approvisionnements Déploiement																								
2,45 M€	Valves de purge																								
	Etudes Approvisionnements Déploiement																								
	Essai 4 mois puis 18 mois → 05/2018																								
3,15 M€	Isolément électrique																								
	Etudes Approvisionnements Déploiement																								
	3 ans → 12/2019																								

SUD-Rail intervient pour la reconnaissance de la pénibilité avérée pendant les formations !

Lors de la dernière CPC-MT la délégation SUD-Rail est intervenue pour que les périodes de formations ETT1 ; ETT1.2 et ETT2 soient prises en compte dans la détermination de la durée P1 et P2 (durée sur un métier à pénibilité avérée) des ADC .

Il n'est pas normal que la période de formation initiale, qui comporte des périodes où les stagiaires assurent des fonctions à pénibilité avérée, ne compte pas dans la durée de la détermination du P1 et du P2.

Nos dirigeants refusent de reconnaître la reconnaissance de la pénibilité des stagiaires en prétextant qu'ils ne sont pas « titulaires » pourtant eux aussi assurent la conduite des trains avec leurs moniteurs pendant leurs stages .

Il en est de même pour les stagiaires qui assureraient avant d'entrée en stage conduite un poste à reconnaissance avérée . Nous sommes intervenus pour qu'ils ne voient pas leur période de formation initiale neutralisée afin d'avoir une durée prise sur l'ensemble de leur carrière sur un métier défini comme pénible.

TEMPS ALLOUÉS **Fin du rapt de nos minutes ?**

Depuis des années les temps alloués ne sont pas correctement appliqués par certains concepteurs roulements, établissements ou Directeur D'unité au FRET. Par exemple en IdF, partout où des temps de retournement avec ou sans relève sont inférieurs à 14 min minimums (UM), il y a une dérogation grave à la réglementation.

Explication :

L'article 2.1 de la TT0023 indique que l'élaboration du temps alloué est la somme de différents temps « élémentaires » qui correspondent aux temps minimums que l'on retrouve dans différents tableaux « opération à effectuer ». Du documents Jusque-là tout va bien...

Mais à l'annexe IX, un autre tableau fait référence à des temps pouvant être réduits à 6 min (UM), voire 5 min (US) pour des trains de voyageurs (sauf TGV). Comme sa présentation laisse penser à un résumé des calculs des temps alloués globaux en cas changement de cabine, ni une ni deux, voilà que fleurissent dans des roulements des temps de retournement, quelque soit l'engin, y compris en heure de pointe en zone dense, de 5 et 6 minutes, là où il en faudrait réglementairement pratiquement le double ...

Lors de la CPC-MT du 10 décembre, à demi-mot, le directeur de la traction a admis devant le nombre d'incidents « conduite » en augmentation que si cela se confirmait, alors c'était une dérogation grave pour la sécurité et les ADC.

La réponse à notre question est donc sans appel : ce fameux tableau ne référence pas une moyenne ou un résumé des temps alloués. Il ne se substitue pas aux calculs réglementaires, mais indique des temps qui doivent au contraire se rajouter aux temps alloués globaux ... CQFD !

Nous invitons donc tous les délégués et correspondants roulements à vérifier s'ils ne sont pas concernés et à faire respecter la règle. C'est une question majeure de protection de tous les ADC.

2016 : L'année de la mobilisation !

L'équipe animatrice de la liaison ADC vous souhaite tous ses vœux . Une année qui s'annonce chargée tant les dossiers sont nombreux coté professionnel.

Une année où nous devons plus que jamais être solidaires et unis pour contrer tous les contre-projets de nos directions et activités .

Et ils ne sont pas des moindres :

- Notre réglementation du travail (RH0077) dont la mort est programmée au 1er Juillet, si nous laissons faire le patronat des entreprises ferroviaires.
- Les projets de mise en place de l'EAS dans de nombreuses régions.
- Les manques croissants d'effectifs .
- La remise en cause des parcours pro, protocoles congés, accords locaux, etc ...
- La baisse du niveau des formations.
- La casse du dictionnaire des filières et la multiplication des tâches « annexes » .

Mais vous pourrez compter sur vos représentants SUD-Rail pour vous consulter, défendre au mieux vos intérêts et vous en rendre compte. Une mobilisation forte sera nécessaire, donc sans vous rien ne sera possible !

N'oublions pas que la santé et le bonheur passent par de bonnes conditions de travail !

Non à la casse de notre métier !