

Fin des autorisations de départs, chronique d'un bordel annoncé !!!

En réalité rien n'oblige la SNCF ou l'EPSF à changer quoi que ce soit en termes d'Autorisation de Départ, mais sous couvert d'une soi-disante harmonisation entre pays européens, ils ont choisi de tout réécrire.

Ne soyons pas dupes, la finalité ne se résume pas simplement à une recherche d'harmonisation ou de simplification mais plutôt à une volonté libérale de réduire considérablement les effectifs de cheminots et donc les coûts de production. La responsabilité de la mise en mouvement des trains reposerait alors sur le seul agent de conduite qui deviendra le seul et unique maillon de la chaîne sécurité. Quid de tous les bouleversements et responsabilités que cela fait reposer sur les épaules de l'ADC, pouvant engendrer de probables ruptures de séquences. Sur ce point précis d'ailleurs les experts métiers, sûrement trop éloignés de la réalité du terrain, ont bien du mal à répondre mais essaient de nous rassurer en expliquant que tous les cas « particuliers » seront traités en temps voulu...

Ça va pas être simple...

L'EPSF et la direction SNCF ont donné le cahier des charges à la Direction de la Traction pour faire en sorte que ça soit le moins complexe pour les ADC. Le moins que l'on puisse dire c'est que même les experts métier ne croient pas une seconde à leur projet et ils comptent même sur nous pour les aider !!!

Pour SUD-Rail la sécurité ferroviaire doit être la priorité, nous ne cautionnerons pas ce transfert de compétence et les nombreuses suppressions de postes que cela va entraîner.

C'est un profond bouleversement pour l'intégralité des conducteurs car "l'AuM" (Autorisation de Mouvement), sera notre seul lien avec SNCF Réseau. Et cette autorisation pourra être donnée bien avant l'heure de départ du train. Ce sera au seul conducteur de rassembler tous ce qu'il lui faut pour se mettre en mouvement (signal ouvert, agent d'accompagnement présent, essai de frein réalisé, Bulletin de Freinage, service train, visite de la rame terminée, avitaillement, bref toutes les missions aujourd'hui faites par les agents des gares ou les ASCT).

Rien n'obligeait SNCF Mobilités (puisque nous ne sommes qu'une EF !) à changer tout le système. Cette AuM aurait pu être transmise à l'agent d'escale comme actuellement. La directive ne l'empêche pas. Une nouvelle fois cette position n'est en rien sécuritaire mais purement dogmatique, elle supprimera des centaines de postes et accentuera la responsabilité de l'ADC.



SNCF Réseau devait réaliser les études locales avant fin mars et ils n'en ont reçu que 40% à ce jour ! Ce qui retarde tout le travail de la Direction de la Traction qui espère boucler fin juillet le cahier des charges de la formation. Justement au niveau de cette JF : tous les conducteurs doivent être formés au 15 décembre car le système actuel des Autorisations de Départ ne sera plus conforme à cette date...

Si on compte un début de formation mi-septembre, ça laisse grosso modo 3 mois pour former l'ensemble des ADC de France. Et ça ne semble pas les inquiéter plus que ça...

SUD-Rail dénonce cette précipitation et cet amateurisme sur un sujet aussi important.

La direction envisage des formations ou plutôt des demi-formations, car rien ne sera bouclé en septembre, mais peu importe les questionnements des ADC, les remontés de terrain...

Pour la Direction de la Traction « il faut accepter ce changement dans le métier d'ADC »...

On le voit bien, il faut que ça roule, la sécurité passe après . On nous parle déjà de formation complémentaire à travers de la documentation en distribution. En gros, ceux qui feront la formation en septembre auront une « demi formation » et plus tard une jolie feuille A4 qui fera office de « complément de formation »... Et c'est bien là que le bas blesse, on parle d'une réforme complète des autorisations de départ, comment un simple bout de papier pourrait nous permettre d'assimiler le sujet...

La direction peut dire ce qu'elle veut, il est impossible que tous les ADC soient formés correctement avant le 15 décembre, nous avons même de sérieux doutes sur le fait que les LiLi et les Consignes Locales soient mis à jour pour cette date. Comment les ADC vont ils faire pour connaître toutes les particularités des consignes locales de chaque gare qu'ils desservent ?

SUD-Rail a aussi relevé un autre problème. Les écoles d'ADC qui sortiront en fin d'année et qui auront été formées avec l'ancien système des Autorisations de Départ et donc ne connaîtront pas la procédure « AuM ».

Seront-ils renvoyés en formation le lendemain de leur jury pour « désapprendre » tous les modules appris auparavant?! La Direction de la Traction n'y avait même pas pensé...

Pour la direction tout va bien, la liste des AuM sera reprise au paragraphe 5.2 des LiLi.



Ce projet est néfaste pour les ADC, la Direction de la Traction possède même une étude FOH (Facteurs Organisationnels et Humains) commandée par l'EPSF assez négative sur ce projet. Elle pointe notamment l'accroissement de la charge mentale des conducteurs. Mais en toute « transparence », ils refusent de nous la transmettre car c'est la propriété de l'EPSF...

SUD-Rail n'accompagnera pas ce projet néfaste pour la sécurité ferroviaire qui ne fait qu'accroître les responsabilités et la pression sur les ADC.



LE CHANTAGE DE LA CONCURRENCE POUR FAIRE AVALER

LES TACHES SUPPLÉMENTAIRES...

De toute part, région par région, les agents de conduite sont attaqués sur les fondements de leur métier. La Direction de la Traction ayant lâché la bride aux activités, c'est la course à la « fausse bonne idée ».

Suite à la mise en place des CSE, c'est une gouvernance par établissement qui est devenue la norme. De fait, les décisions sont prises par des politiques, qui sont souvent incompetents dans leur domaine (la politique), plutôt que par nos dirigeants SNCF qui le sont souvent aussi...incompetents...

Les attaques se multiplient sur tout le territoire au gré des mauvaises idées germant ici et là, chez des dirigeants n'y connaissant rien en ferroviaire.

Le seul fil directeur de cette mascarade est que chaque mauvaise idée qui détériore les conditions de travail des ADC, qui est contraire au dictionnaire des filières, qui abaisse le niveau de qualification, est promue d'office au rang d'excellente idée qu'il faut promouvoir et défendre par tous les moyens.

La réduction des coûts demeure l'obsession permanente de ces technocrates.

Pour SUD-Rail ces multiples attaques sont des déclarations de guerre à l'encontre de tous les conducteurs.

Lorsque l'on attaque, dans une région, un pan du dictionnaire des filières, garant de la sécurité des circulations via nos conditions de travail mais aussi notre rémunération, c'est tous les conducteurs que l'on attaque. En voulant s'asseoir sur le dictionnaire des filières dans les régions Grand Est et Pays de Loire, sur Paris ou dans les Axes TGV, nos dirigeants appuyés très souvent par nos élus (qui parfois sont les mêmes, n'est-ce pas madame BORNE ...) espèrent masquer leurs incompetences et sauver leurs postes.

Pour SUD-Rail il est clair que notre réponse doit nécessairement être collective et massive. Les ADC ne peuvent accepter d'être sacrifiés pour justifier les errances des différentes politiques économiques de notre entreprise.

Les agents de conduites sont attaqués frontalement, SOYONS à la hauteur des attaques et répondons avec force et conviction.

SUD-Rail se bat et soutient tous les agents de conduite qui refusent de voir leur métier sacrifié sur l'autel de la stupidité et de la cupidité.

La responsabilité individuelle de chaque agent de conduite attaquée est immense, car son combat sur son périmètre est un combat pour tous. Lorsqu'on lutte contre la Visite de la rame avant expédition (VAE) sur Strasbourg ou sur Nantes c'est tous les ADC qui sont attaqués. Il va de soi que si cette mauvaise idée venait à être entérinée sur ces territoires elle ne tarderait pas à se propager dans les autres régions comme cela s'est produit avec l'EAS.

Lorsque les ADC se battent pour ne pas faire les pleins de carburant sur Paris Austerlitz c'est pour tous les ADC qu'ils sont en train de se battre.

Sur l'axe Tgv Sud-Est, la fausse bonne idée revient à l'auteur de la note demandant aux ADC de nettoyer leur pare-brise avec un pulvérisateur et une raclette...

Pour nos patrons, sous prétexte que la concurrence effectuera toutes ces taches supplémentaires, il faut que nous les acceptions sans broncher !

Pour SUD-Rail ce chantage nauséabond à la concurrence est inadmissible !!!

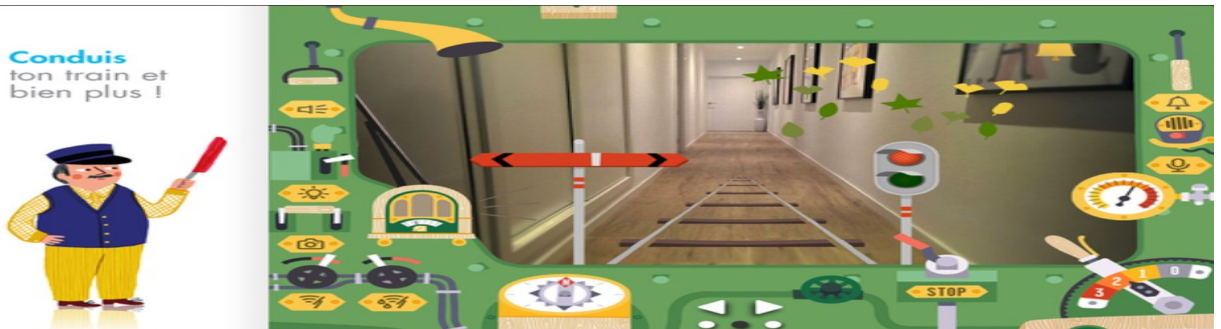
SUD-Rail n'acceptera aucune compromission. Le métier d'agent de conduite est un métier qualifié à haut niveau de sécurité. Il est hors de question que les politiques sous prétexte de faire des économies nous imposent de mettre nos vies et celles des voyageurs en danger.

Ce ne sont pas les salaires d'agents d'exécution que nous sommes qui coûtent une fortune, mais bel et bien leurs politiques économiques totalement incohérentes qui nous fait acheter 100 rames TGV alors qu'il n'en faut que 36. Ce qui nous coûtent une fortune ce sont des coûts de transfert évalués à 2 milliards d'€ pour avoir désintégré une entreprise publique en 5 Sociétés Anonymes...

Avec SUD-Rail, construisons ensemble une réponse collective à toutes ces attaques.

Chaque ADC dans sa région doit savoir que c'est le métier de conducteur dans son ensemble qu'il est en train de défendre.

La future formation conduite (avec beaucoup de simu...) pour être un véritable « couteau suisse » et supprimer de nombreux emplois cheminots...



Formation initiale et examen final, la déqualification se poursuit...

Comme nous l'avons déjà mentionné précédemment, les activités ont définitivement pris la main sur la Direction de la Traction y compris lorsqu'il s'agit de réécrire la TT032.

A l'avenir la formation initiale contiendra toujours 180 jours mais le découpage sera différent (F° générique de 100 jours à 87,5 jours et F° d'application de 80 jours à 92,5 jours). La formation d'application n'est nécessairement pas du stage ligne mais plutôt du simulateur... Et oui il faut rentabiliser les 11 nouveaux simulateurs SIMBOX qui ont coûté plus de 13 millions €.

La diminution de la formation générique, signifie que les stagiaires passeront moins de temps dans l'étude et la compréhension des systèmes en revanche l'info voyageurs ou l'utilisation de l'I Pad auront une place prépondérante...

L'examen aussi va subir un sérieux lifting. Fini l'écrit, la pratique et l'oral et place à une pratique et un oral intégrant du simulateur... L'utilisation du simulateur garantira t'elle l'équité indispensable à l'examen ?

Dans cette évolution de la TT032, il manque clairement une partie sur la montée en compétences des moniteurs (F° initiale moniteur, JFC moniteurs, 2 dossiers sécurité, 1 ADC et 1 moniteur, revalorisation de la prime d'instruction...) qui doivent , après le stagiaire , avoir un rôle central durant la formation.

En matière de recrutement, et notamment de féminisation à la traction, la direction est encore loin de ses « faibles objectifs » de 10%, en revanche nous remarquons qu'elle n'a aucunes difficultés à recruter des contractuels qu'elle pourrait embaucher au statut ...

Du pur hasard surement...

Pour SUD-Rail, il faut clairement se donner les moyens d'attirer les femmes à la traction, et cela passe par des basiques comme la mise aux normes des locaux SNCF notamment des sanitaires ainsi que la mise en place de temps de retournement décents entre les trains.

Depuis des années SUD-Rail porte des propositions dans le domaine de la formation (possibilité du redoublement pendant la formation, augmentation des formations TA vers TB ou promotion de la mobilité interne vers les métiers de la traction).

Ces propositions, si elles étaient reprises par la Direction de la Traction, seraient clairement des améliorations pour les taux de réussite aux examens.