

# Union Nationale des Agents de Conduite

# UNAC



L'Union des agents de conduite pour un syndicalisme libre et indépendant

## Le Tractionnaire Syndicaliste

N°169 - Décembre 2021

### Mise sur le marché des trafics subventionnés

Le monde d'après du transport ferroviaire se fait sentir. Et ça ne sent pas bon. Sur PACA, deux lots ont été mis sur le marché et nous connaissons les nouveaux attributaires. La SNCF, par le biais d'une filiale spécialement constituée pour l'occasion, remporte un lot sur lequel elle était l'unique candidat.

La loi Nouveau Pacte Ferroviaire de 2018, largement combattue par les cheminots et notamment les agents de conduite, sert de levier au patronat du ferroviaire français (dont le plus important reste la SNCF) pour accélérer la disparition du statut des cheminots.

Va-t-il trouver pour l'aider dans son œuvre ses alliés habituels ? (suite P2)

### Le retour du tractionnaire

Après 4 ans d'absence, le tractionnaire syndicaliste revient. Outils de communication des agents de conduite adhérents à Force Ouvrière, auprès de l'ensemble des agents de conduite pour faire connaître leurs analyses et leurs revendications pour les agents de conduite issues des débats que nous avons au sein de l'UNAC.

C'est à la demande des ADC FO qu'il fait son retour.  
« Les ADC ont besoin des infos qu'il contient »

### Déroulement de carrière

Les notations au mérite, une nouvelle tentative, qui pourrait permettre à certains de justifier la fin du chapitre 6 du statut. (suite P3)

### Elections à la RATP FO Groupe RATP : 2<sup>ème</sup> OS

### Organisation du travail Recours d'une organisation syndicale contre l'intérêt des cheminots.

Après la médecine, c'est au tour de la réglementation du travail de voir ses fragiles équilibres mis à mal par un jugement. A voir du juridique partout, renonçant par la même à la négociation par le rapport de force, on finit par se tirer une balle dans le pied.

Fort d'un récent jugement relatif au délai de modification des roulements et de la programmation du personnel, plusieurs directions d'établissement tentent d'assouplir les règles de commande du personnel. (suite P4)



## Ouverture à la concurrence

### Mise sur le marché des trafics subventionnés

#### **Les boîtes à Fric observent ; les salariés en ligne de mire.**

La loi NPF de 2018, finalise l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire voulue par l'Union Européenne et entamée par la directive 91-440. A chaque étape, Force Ouvrière a fait savoir son opposition aux orientations données dès lors qu'elles avaient pour conséquence la réduction des droits des cheminots.

Paradoxe de la situation, la grande Bretagne qui était le principal artisan de la libéralisation du droit du travail à cette époque, n'est plus dans l'Union Européenne aujourd'hui.

Pas de quoi être rassurés puisque lors des déclinaisons en droit national, la SNCF, soutenue par le gouvernement chaque fois que cela été nécessaire, allait systématiquement bien au-delà de ce que prévoyait les directives pour contraindre davantage les cheminots dans leurs droits.

De nouveau aujourd'hui, la SNCF, à l'œuvre dans les négociations de branche, espère trouver des alliés qui lui permettront d'accélérer la fin du statut des cheminots. Il est vrai que dans les salons de nos élites, les statuts sonnent comme des verrues qu'il faut extraire.

Nos camarades de PACA, sont en première ligne sur le sujet, puisque deux lots ont déjà fait l'objet d'un changement d'attributaire. Ils ont exprimé leur opposition à la sédimentation du cadre social pourtant institutionnalisé par le statut des cheminots. Les négociations avec le nouvel attributaire vont s'engager début 2022. Très rapidement, vont suivre les régions « Haut de France » et « Grand Est ». En 2033, les lignes A et B du RER de la région parisienne finaliseront la mise sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs en région.

A n'en pas douter, si les agents de conduite veulent peser sur les conditions de ces transferts, c'est bien sur les négociations de branche qu'il faut peser. Nous ne devons pas attendre l'ouverture des négociations de chaque lot, nous devons le faire ensemble.

Le statut pour tous les cheminots de la branche est possible, il « suffit » de l'imposer aux employeurs de la branche. L'unité des agents de conduite est la seule condition de réussite.

**Les agents de conduite ne sont pas des marchandises,**

**Se vendre, pourquoi pas... Être vendu, surement pas !!!**

**Notre prix, c'est le statut !!!**

**FO Groupe RATP : 2<sup>ème</sup> dans le groupe et 1<sup>er</sup> dans de nombreux secteurs**

Avec 27,6% des voix tous collègues confondus, FO devient la 2<sup>ème</sup> organisation syndicale à la RATP. La venue des militants d'autres organisations syndicales au sein de FO avec pour seule ambition de réaliser l'unité des salariés dans une organisation libre et indépendante, nous montre la voie à suivre.

**Ce qui est possible à la RATP est possible à la SNCF.**

## Parlons d'argent !!!

Les négociations salariales dans les entreprises de la branche laissent un goût amer aux agents de conduite. Alors qu'ils se sont montrés disponibles pour répondre aux fortes fluctuations de trafics que nous connaissons, souvent au mépris des règles d'organisation du travail, mais il fallait faire le boulot !!!

Alors que l'entreprise historique communique sur les mesures salariales 2021, on peut constater que certaines mesures doivent prendre effet en 2024, voir 2025 pour les échelons. On se pose donc la question de la réalité de ces mesures quand on sait les objectifs que se fixe la SNCF autour des thèmes déroulement de carrière (CH6 du statut) et dictionnaire des filières (RH 0263) dans les négociations de branche. Le volet « classification et rémunération » qui a pour

ambition d'instaurer la polyvalence et la poly-compétence pour plus de flexibilité tout en réduisant les coûts liés aux salaires.

Alors que les cheminots doivent compatir aux difficultés financières de leur entreprise, les dirigeants de certains établissements organisent des séminaires pour assurer la cohésion managériale.

De quoi est-il sujet dans ces séminaires ?

La bonne parole qui annonce fièrement la fin du statut, surement ; mais à en croire de récentes notes, c'est bien de coercition dont il est question.

Et oui, encore ces satanés agents de conduite qui ne sont pas assez souple dans leur vision du monde d'après.



## Notations 2022 : la mise en place d'un outil managérial

L'exercice de notation qui s'annonce, dont certains disent que ce serait le dernier du genre, risque bien d'être des plus douloureux pour les agents de conduite.

Notre métier est fait de rigueur, une raison qui explique peut-être notre manque naturel de « souplesse », mais nos dirigeants gardent bon espoir de nous assagir.

Les critères pour l'attribution des contingents autres que « prioritaire » laissent sans voix :

**Economie** (no show, conduite économique), **production** (répondre aux sollicitations de production), **client** (prise de parole dans les trains), **savoir être** (dire merci chef même si vous n'êtes pas noté, ou plus souvent de dire oui chef lorsqu'on vous demande de partir avec du matériel non conforme aux conditions avant départ) quoique ce dernier item pourrait également jouer sur le critère production ...

« Rassurez vous », ou pas, le prochain exercice n'a pas vocation (selon les notes en notre possession) à atteindre « la cible esquissée » mais seulement à l'amorcer pour être totalement atteinte en 2023. En tout cas, c'est ce que l'on peut lire dans ces notes.

Nous l'avons toujours dit, les agents de conduite ne doivent pas être malléables, notre métier ne le permet pas. Nous pouvons nous montrer serviables, trop souvent peut-être, mais dans un échange respectueux, bien loin d'ailleurs de la notion de savoir-être définie par l'entreprise. Le savoir être, selon un conducteur, se résume souvent au respect de ses temps de repos et à des réponses à ses congés suffisamment en amont.

L'UNAC attribue un ZERO POINTE aux dirigeants qui ne font pas respecter le savoir-être envers les agents de conduite.

**L'UNAC refuse tout système de notation qui laisserait entrevoir qu'un agent de conduite devrait accepter d'assurer un train au détriment des règles de sécurité ou de commande pour ne pas être lésé dans son déroulement de carrière.**



## Réglementation du travail :

### Un jugement qui risque de faire des vagues

Alors qu'il est de plus en plus difficile de faire respecter les principes de commande du personnel, notamment pour les agents qui ne sont pas affectés à un roulement de service. C'est un recours d'une organisation syndicale, pour faire juger le délai de modification du roulement et la hiérarchie des normes, qui permet à l'entreprise de s'engouffrer dans la brèche pour mettre à mal les principes de commande du personnel en roulement de service.

Retour sur l'évolution de l'organisation du travail :

En 2016, alors que certaines organisations syndicales s'empressaient de négocier un accord de branche sur ce thème, Force Ouvrière avait clairement annoncé que les négociations ne pouvaient disposer de clauses inférieures au décret en vigueur à l'époque, le RH077. Nous avons même porté qu'il fallait revoir les dispositions prises en vertu de l'accord 35h qui en avait dégradé les termes en augmentant la flexibilité en matière de modification de commande.

Fort de cette réalité, les employeurs c'étaient alors empressés de demander au gouvernement d'adopter un décret leur permettant de négocier sur une base moins disant que le RH077. Le décret 2016-755 était né.

Au terme des négociations au niveau de la branche se sont donc tenue sur cette nouvelle base, Force Ouvrière a fait connaître son opposition à cet accord, il a malheureusement été validé.

Au sein de l'entreprise historique, les négociations auraient dû tenir compte de ce nouveau cadre, en précisant dans l'accord d'entreprise les dispositions qui devaient l'être plutôt que de croire que les bonnes pratiques allaient perdurer...

Exemple : si le RH0677 prévoit un délai de 16 jours pour l'établissement des roulements de service au lieu des 10 jours prévus à l'accord de branche (ce détail n'est d'ailleurs même pas repris par l'OS portant le recours), alors qu'il était de 21 jours dans la plupart des dépôts avant 2016, on peut constater que rien n'est prévu pour la modification du roulement si ce n'est : « une décision du chef d'établissement en accord avec le bureau qui a établi ce roulement. » De ce point de vue, la convention collective est plus favorable en prévoyant un délai de 7 jours. Voilà donc un nouveau prétexte pour les entreprises de s'asseoir sur la composition et succession des journées de service qui doivent être la règle.

En 2016, lorsque que l'accord d'entreprise avait été unanimement signé par les 4 OS représentatives (Force Ouvrière avait été exclu des débats), nous n'avions pu que constater le vide laissé par cet accord alors que dans les négociations où nous avons été présents, nous avons œuvré à colmater les brèches ouvertes par le décret et l'accord de branche relatif à l'organisation du travail.

Toutes les organisations syndicales ont connu des déconvenues devant les tribunaux. Là n'est pas un problème, mais il ne faut pas confondre droits, justice et revendications. ET encore moins vouloir se servir des tribunaux pour faire du tapage !!!



**Devant la nécessité de reconstruire l'unité des agents de conduite,**

**Les agents de conduite de l'UNAC ont exprimé le souhait de relancer ses publications pour vous faire part de ses analyses et revendications.**

**Tous les agents de conduite qui souhaitent contribuer à ses débats sont invités à rejoindre les syndicats FO-Cheminots.**