



## Le Tractionnaire Syndicaliste

N°172 - Mars 2022

### RGPD

L'alibi qui sert de frein à ceux qui ne veulent pas permettre aux agents de prendre connaissance de leur situation par rapport aux autres.

### Notations

Qui a eu accès aux listings de notations pour lui permettre de vérifier sa situation au regard du classement issu de l'application du statut ?

Les délégués de commission seraient-ils à même de déterminer la situation de chacun des agents relevant de leur circonscription ?

Pour pouvoir réclamer, chacun doit pouvoir avoir accès aux listings.

**Cela vaut pour les notations mais également pour l'accès au roulement suivant dans le cadre des parcours professionnels.**

**Exigeons la publication des listings de classement des agents lorsqu'ils ont vocation à l'ouverture d'un droit.**

### Retraite

Une modification du régime spécial des cheminots passée sous silence.

Alors que la loi « Nouveau pacte ferroviaire » promettait un maintien du régime spécial aux salariés transférés, un décret vient modifier notre régime spécial.

Nous nous étions saisis de trois sujets fondateurs de notre retraite :

- **Le calcul de la pension,**
- **La validation des bonifications de traction,**
- **La pension de réforme.**

**Les conséquences de ces modifications** (Page 2-3)

## Un vrai travail, Un vrai salaire, Pour une vraie retraite

Voilà une vieille revendication de Force Ouvrière qui reste d'actualité et mérite, plus que jamais, d'être portée face aux attaques incessantes que les salariés subissent.

### Pole National Infra

Des agents de conduite en souffrance !!!

La direction de la traction persiste à vouloir s'affranchir de toutes règles dans l'utilisation de ces ADC.

L'UNAC soutient l'action de ces ADC et enjoint la direction de la traction à ouvrir de véritables négociations.

**Décryptage d'une souffrance programmée.**

### La fin des négociations en entreprise ???

La liberté des salariés de s'organiser autour de leurs revendications, est bel et bien, en passe d'être mis à mal par ceux qui prônent les décisions unilatérales des employeurs.

Nous apprenons qu'au moins une des organisations syndicales signataires de l'accord « classification et rémunération » dans la branche, se montrerait hostile à la négociation d'une déclinaison de l'accord dans certaines entreprises, mais pas dans toutes les entreprises !!!

(Page 4)

**Compréhension d'une posture qui vise le dumping social.**



# Retraites

## Modification du régime spécial

### Le calcul de la pension :

Avec la mise en place du statut, les éléments pris en compte pour le calcul de la retraite (éléments liquidables) sont les éléments fixes au moment du départ, pourvu que ces éléments aient été validés 6 mois auparavant (et non une moyenne), augmentés de la prime de traction, pour son montant réel sur la moyenne des 36 derniers mois ou des 3 meilleures années.

Pour les salariés transférés, la quotité de pension s'appliquera sur **la moyenne de la rémunération des 6 ou 12 derniers mois** (et non pas les meilleurs).

Pire encore, cette moyenne sera **soumise à un abattement** correspondant à la proportion d'élément liquidable / rémunération des salariés encore soumis aux dispositions statutaires **dans un emploi type**.

Le bénéfice d'augmenter la prime de traction en fin de carrière, n'aura donc aucun effet sur les retraites des salariés transférés.

Le taux d'abattement sera fixé tous les quatre ans et communiqué aux salariés concernés. Il appartiendra donc aux organisations syndicales au sein de la SNCF d'œuvrer pour augmenter la proportion d'éléments liquidables dans la rémunération, pour garantir le niveau de pension des salariés transférés.

**Un comble !!!**

### Les bonifications :

Bien loin de donner accès aux bonifications de traction à l'ensemble des agents de conduite, cet alinéa a au moins le mérite de ne pas figer les droits des agents lors de leur transfert.

Les agents de conduite transférés qui ont été embauchés à la SNCF avant le 31 décembre 2008, continueront donc à valider leurs bonifications.

Cela est un minimum, alors que l'UNAC réclame le retour des bonifications de traction pour tous les agents de conduite.

Qu'on se le dise : d'autres auraient préférés pour les salariés transférés, l'extension de la retraite complémentaire telle qu'elle a été négociée pour les agents de conduite embauchés à la SNCF à partir du 1er janvier 2009.

### La pension de réforme :

Le droit à pension de réforme a bien failli passer aux oubliettes, les pouvoirs publics considérant qu'il était l'équivalent de la pension d'invalidité. Au-delà de la boutade qui consistait à prévoir le paiement d'une pension d'invalidité pour tous les salariés échouant aux visites d'aptitude physique et psychologique, que ce soit à l'embauche ou en cours de carrière ; il a été nécessaire de rappeler que dans une entreprise à forte dominante de métiers soumis à aptitude, la garantie d'une pension de réforme pose clairement l'obligation de reclassement, et de maintien dans de l'emploi prévu par la loi.

A défaut d'être retranscrite dans le décret, cette obligation du paiement d'une pension de réforme pour défaut de reclassement, aurait dû faire l'objet de toutes les attentions des signataires de l'accord de branche.

### Les conséquences de cette évolution

Les organisations syndicales qui s'en remettent aux pouvoirs publics, et concèdent dans un accord, sans s'y opposer, qu'un décret fera l'affaire... Ne manquent-elles pas de responsabilité ? Nous n'abordons pas ici le régime de retraite dans son ensemble, mais ce qui est sur, c'est que l'évolution du mode de calcul pour les salariés transférés aura un impact non négligeable, sur le calcul de toutes les prestations servies par la caisse au titre de notre régime.

Par ailleurs, la pension de réforme est rétablie pour les salariés transférés, mais il faut craindre, puisqu'elle sera soumise à décision de la caisse après avis médical et non plus de la commission de réforme, que l'autorisation donnée aux employeurs de licencier en cas d'inaptitude, laisse de nombreux salariés sur le carreau avant la fin de leur carrière ; Faute d'avoir imposé la pension de réforme pour défaut de reclassement dans la branche.

Doit-on oser, à ce stade parler des garanties quant au maintien de la rémunération des agents de conduite en cas d'inaptitude, il est à craindre que les licenciements prononcés feront perdre le bénéfice d'une évolution de leur rémunération à ces agents déjà affectés par les conséquences d'une inaptitude. Ce sera la double peine !!!

# Retraites



## 2022, que reste-t-il de la loi de 1909 ?

### Un droit depuis l'origine des compagnies ferroviaires

Dès leur création au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, les compagnies de chemin de fer développent pour leurs salariés des services de santé et de retraite.

**Le régime de retraite des cheminots existe depuis une loi de 1909. A cette époque, point de SNCF, ni même de sécurité sociale.**

La loi du 21 juillet 1909, unifie les régimes de retraite du personnel des grandes compagnies de chemin de fer.

Elle fixe notamment :

- **le droit à pension de retraite** de 50% du salaire moyen (sur les 6 années les plus productives) pour 25 ans de service à l'âge de 50 ans pour les chauffeurs et mécaniciens. Le montant de la pension est augmenté de 1/50<sup>ème</sup> par année au-delà de la 25 ans de service (2% par an, limité à 75%) ;
- **Le droit à la pension de retraite proportionnelle** (dès 15 ans d'activité) ;
- **Le droit à la pension de reversion** ;

Elle instaure également la commission de réforme.

Elle est complétée en 1911, pour la rendre rétroactive aux périodes cotisées avant 1909. En 1924, est instaurée la péréquation des pensions sur les salariés

Lors de la création de la sécurité sociale en 1945, seuls les régimes plus favorables que le nouveau système instauré, sont maintenus. Ce sera notamment le cas du premier régime créé, celui des marins qui date de 1673, et de bien d'autres comme celui des cheminots, qui entre temps ont été regroupés au sein d'un monopole public, la SNCF (1938).

Les bonifications de traction, en tant qu'années liquidables, naissent en 1968, par décision ministérielle suite aux grèves de la même année.

### La sécurité sociale de 45

Ce que la sécurité sociale de 1945 a apporté, c'est une couverture minimum pour tous, laissant co-exister les régimes plus favorables en attendant que le régime général puisse apporter les mêmes garanties.

Voilà plusieurs décennies que l'intérêt économique prime sur les intérêts sociaux, l'ensemble des régimes subissent des coupes sombres. Le régime de retraite des cheminots n'est pas épargné.

### Depuis 2003

Notre droit à pension subit les changements climatiques et fond comme neige au soleil :

Le droit à pension de retraite :

- 50 ans d'âge et 25 ans d'activité ;
- 2% par an ;
- Commission de réforme ;
- Bonifications (embauchés à partir de 2009) ;
- Péréquation des pensions sur les salaires ;

### 1909, un régime de retraite pour tous les cheminots ... de toutes les compagnies.

C'est pourtant bien ce que l'article 1er de la loi du 21 juillet 1909 mettait en place :

« Art. 1er. — Les grandes compagnies de chemins de fer et l'administration des chemins de fer de l'Etat devront modifier leurs règlements de retraites, de façon à assurer à tous leurs agents, employés et ouvriers de l'un ou l'autre sexes, les droits et avantages minima ci-après et à satisfaire aux prescriptions de la présente loi. »

Alors, en attendant que le régime général assure les mêmes garanties que les régimes spéciaux, c'est avec Force, attachement et détermination que la Confédération Générale du Travail FORCE OUVRIERE, réclame le maintien des régimes spéciaux. La fédération FO des cheminots revendique le retour de l'application du régime spécial des cheminots à tous les cheminots et pour le agents de conduite, l'UNAC est déterminée, sans concession pour :

- ouverture des droits à la retraite à l'âge de **50 ans avec 25 ans de services** ;
- Montant de la pension = **2% par année effectuée** du cumul de la rémunération fixe au moment du départ et de la moyenne des éléments variables des trois meilleures années ;
- Retour des **5 années de bonifications liquidables** pour tous les agents de conduite ;
- Mise en place de la commission de réforme au niveau de la branche pour garantir une pension de réforme aux agents en situation d'inaptitude qui ne bénéficieraient pas d'un reclassement dans la branche ;

### Application du régime spécial des cheminots à tous les cheminots.

### Nous l'avions craint, c'est désormais une réalité !

Certaines dispositions doivent obligatoirement faire l'objet d'un accord d'entreprise. C'est une des prérogatives qui était laissée aux salariés, lorsqu'ils se regroupent en section syndicale pour défendre leurs intérêts dans leur rapport avec leur employeur.

**Les conséquences d'un accord de branche prévoyant une clause d'application par décision unilatérale de l'employeur :**

Les décisions unilatérales des employeurs deviendront la norme, sauf là où un accord pourra permettre à l'employeur d'abaisser, plus encore, les normes applicables à ses salariés.

En d'autres termes, les négociations seront ouvertes lorsque l'employeur y aura intérêt, sinon ce sera « décision unilatérale ».

**L'exemple de « Classification et rémunération » est à n'en pas douter, le ver qu'il n'aurait pas fallu mettre dans le fruit.**

Là où l'employeur peut adopter une vision minimaliste des métiers, pour y préférer une répartition des tâches entre les salariés qu'il emploie, les signataires des accords autorisent leur commanditaire (l'employeur) à procéder par une décision unilatérale.

**Imaginez ce que cela pourra donner dans le cadre des transferts de personnel ... dans des entreprises où il n'existera aucune norme !!!**

Par contre, là où il est nécessaire de casser l'existant, bien trop contraignant pour l'employeur, certains vont -ils signer un accord visant à ramener les conditions d'emploi au plus près de celles prévues par l'accord de branche.

Y aura-t-il des signataires de l'abrogation du dictionnaire des filières et du chapitre 6 du statut ?

Vous l'aurez compris, le concept du « dumping social » est préféré à celui du dumping économique.

Le leitmotiv du patronat n'est pas très loin : pour garantir la productivité et la compétitivité des entreprises, il faut abaisser le coût du travail.

De là à convaincre les signataires que pour abaisser le coût des transports publics sur les comptes publics il faudra utiliser un maximum d'allocataires au RSA dans le cadre de leurs 15 à 20 heures de travail hebdomadaire obligatoire, il n'y a qu'un pas.

Et les faits sont là, la mesure est elle-même génératrice d'économie puisque plus il y aura de bénéficiaires du RSA pour remplacer les agents du service public, plus il y aura de bénéficiaires au RSA, plus le coût de la main d'œuvre baissera.

Allonger les durées de cotisation

Détruire les métiers

Accentuer la polyvalence

**Voilà de quoi garantir un emploi au RSA pour tous.**



## Une souffrance organisée, les pièges du PNI

Comme pour tous les services nationaux regroupant des agents de conduite, le pôle national Infra, était vu comme un fleuron de l'activité ferroviaire, qui présentait ses conducteurs comme l'élite d'un système.

Comme conséquence naturelle de la fin d'un système, on assiste aujourd'hui à la mise à mal de ses élites.

Rien n'y fait, et la direction de la traction ne compte pas s'accommoder de représentants syndicaux, il se dit même que ceux qui feraient appel à des organisations syndicales seraient exclus de ces services nationaux ... Et on comprend mieux pourquoi, lorsqu'un examen plus attentif des conditions d'utilisation de ces agents est réalisé.

**Régime de déplacement** : régime général

**Régime de travail** : régime roulant.

**Conditions d'utilisation** : en déplacement toute la semaine, avec au cours de la semaine des repos journalier hors résidence suivi de repos journalier à la résidence « de déplacement », qui se trouve être chaque soir différente.

**Une aberration réglementaire qui, à n'en pas douter, donnerait lieu à réparation pour les agents concernés.**

Alors certes, tout cela est arrosé d'allocations de déplacement et d'indemnités diverses, qui naturellement viennent gonfler la rémunération. Mais voilà, cette partie de la rémunération gonflée artificiellement, n'a pas vocation à apporter une quelconque garantie. Ces éléments ne sont pas liquidables et sont purement et simplement perdus les jours d'absences, quelle que soit la nature de l'absence. Pourtant les agents qui la perçoivent, s'en retrouvent piégés.

Au contraire de cela, l'UNAC entend défendre les intérêts collectifs et individuels des agents de conduite, quand bien même ils représenteraient une minorité. Et c'est en ce sens que les agents de conduite de l'UNAC portent, pour ceux du PNI, comme pour l'ensemble des agents de conduite :

- l'exigence du respect de la réglementation du travail ;
- la définition d'une garantie de la prime de traction pour chaque jour calendaire (exceptés les repos périodiques et jours fériés) intégrant une partie des éléments volatils dans la part liquidable ;
- La définition de parcours professionnels clairs et accessibles à tous les agents sans discrimination notamment relative à l'appartenance syndicale ;