



Le Tractionnaire Syndicaliste

N°173 - Avril 2022

3 accords pour mettre fin au statut.

60% des cheminots seraient satisfaits de la proposition du patronat !!!

A en croire le résultat aux élections professionnelles des organisations qui partagent en conscience cette mise à mort du cadre social des salariés du chemin de fer, 60% des cheminots seraient d'accord avec cela...

Classif et Rému, Salariés transférés, Nouveau cadre social

Et cela n'augure rien de bon dans le cadre d'une commission du statut qui doit se tenir dans le courant du mois de mai.

Page 2

Conseil de l'UNAC

Nos représentants régionaux se sont réunis le 8 avril à l'occasion de notre conseil. Le premier constat à tirer de ce conseil est à n'en pas douter le terrible désarroi dans lequel les accords de fins d'année 2021 plongent les agents de conduite. Après la suppression des garanties statutaires pour les salariés contractuels, la perspective des changements statutaires avec les mêmes OS qui ont signés ces accords inquiète.

Parmi les sujets abordés, si certains concernent certaines localités, la plupart découle évidemment d'orientations nationales, qui tôt ou tard impactent l'ensemble de la filière.

Page 3

Grève sur PACA

Les agents de conduite de PACA entrent dans un bras de fer avec leur direction qui refuse d'aboutir sur un compromis dans le cadre des négociations.

Réclamant leur juste dû concernant :

- Le maintien de leur pouvoir d'achat ;
- Le respect des rythmes de travail ;
- La sécurité des circulations ;
- La défense du service public ;

L'UNAC soutient les agents de conduite de PACA qui se retrouvent contraints de se mettre en grève pour faire valoir leurs légitimes revendications.

Coup de gueule de l'UNAC

**Accident du travail :
un critère d'attribution d'une prime ???
Un acte managérial honteux !!!**

La pratique managériale qui consiste à tenir compte des accidents de travail comme critère pour l'attribution d'une prime, est purement et simplement un acte managérial honteux qui montre le mépris, voir le dédain avec lequel nos dirigeants nous considèrent, et ce, tout en se cachant derrière notre encadrement.

Page 4



La régression sociale s'accélère

Une volonté affichée et partagée !

Nous l'évoquions dans notre numéro de février, il existait depuis le 1er janvier 2020, trois régimes de droit à la SNCF, 2 relevant du statut (commissionnés et contractuels) et les nouveaux embauchés depuis le 1er janvier 2020 (régime de la convention collective).

Une négociation vient de conclure à la suppression du régime des contractuels supprimant pour eux toutes les garanties du statut et des règlements pris pour son application. Entre droits statutaires et droits conventionnels, le choix pour ceux qui donnent leur accord, consiste à transférer les contractuels de droit statutaires vers le droit conventionnel. Evidemment bien moins favorable !

Les contractuels seront donc de fait les premiers salariés faisant l'objet de ces transferts en terme de droit.

Voilà donc un ballon d'essai lancé par un employeur qui considère que les cheminots disposent de trop de droits. La transformation est accordée par des organisations syndicales pour qui le statut des cheminots n'aurait plus de raison d'être.

La liberté de choix de ces organisations syndicales n'est pas à remettre en cause, mais les principes qui les guident, doivent être clairement affichés, afin de ne pas tromper les cheminots qu'ils sont censés représenter.

L'UNAC, tout comme sa fédération FO-Cheminots, propose aux agents de conduite de se regrouper au sein de ses syndicats qui portent comme principale revendication :

L'extension du statut ainsi que des régimes de prévoyance et de retraite pour tous les cheminots !

Notre société évolue certes, accompagner ces évolutions pour préserver l'intérêt des cheminots évidemment, mais accompagner la régression sociale certainement pas.

150 ans d'histoire du chemin de fer pour en arriver là ? Ce n'est décidemment pas notre vision des choses.

**Comprendre, c'est d'abord s'informer.
Agir, c'est se regrouper, débattre, et décider de l'action à mener.**

L'UNAC-FO affiche sa volonté :

L'extension du statut à l'ensemble des cheminots, quelle que soit l'entité employeur !

L'UNAC-FO affiche son ambition :

Conformément à la constitution, les services publics et les activités en situation de monopole, doivent être la propriété de la nation.

**L'UNAC-FO ne partage pas la régression sociale
portée par les signataires d'accords autorisant
le renoncement à 150 ans d'évolution des droits des cheminots !**

Quel avenir pour les ADC



La rémunération, et la baisse de pouvoir d'achat

L'absence de revalorisation générale des salaires, et plus encore des primes de traction qui rentrent dans le liquidable, affaiblit le pouvoir d'achat des ADC de façon durable, mais a également des conséquences sur le calcul de nos futures pensions.

Cette absence de revalorisation conduit également à faire baisser le vie à l'embauche pour les générations futures.

Est-il acceptable que le niveau de vie des futurs embauchés soit inférieur à celui des générations passées lors de leur embauche ?

Qui pourrait encore croire que les employeurs pourraient s'en émouvoir alors qu'ils sont eux-mêmes les instigateurs de cet appauvrisse-

ment. D'ailleurs à en croire le résultat des grandes entreprises, la métaphore utilisée par un ancien président alors qu'il était premier ministre devant les critiques qu'il subissait, pourrait caractériser leur comportement :

« ça m'en touche une sans faire bouger l'autre »

Certes, le cadre social qui se dessine dans la branche laisse la part belle à l'individualisation des relations de travail, faut-il y voir de la part des négociateurs un moyen de tirer un intérêt personnel en renonçant au cadre collectif ?

Alors, pour faire bouger l'autre, ne faudra-t-il pas faire plus que quémander l'obole ?

Déroulement de carrière et parcours professionnels

La déclinaison des accords de branche n'étant pas encore connue, le pire est à craindre concernant la définition de deux classes pour chaque groupe d'agents de conduite. Comment les signataires des accord au sein de la branche pourront justifier de critères servant à distinguer deux classes pour les conducteurs de ligne ?

La transposition qui consisterait à limiter le déroulement de carrière des agents de conduite à la PR18, constituerait un retour en arrière de 15 ans sur le déroulement de carrière des agents de conduite et il en serait de même pour ceux relevant des grades de CRTT et CRML.

Pour nous, le déroulement de carrière des agents de conduite doit être automatique de la première à la dernière position reprise dans la plage des coefficients hiérarchiques des agents de conduite.

Beaucoup de questions se posent concernant les parcours professionnels, et notamment le respect des principes d'ancienneté, alors que les établissements traction ont explosé, et se voient peu à peu rattachés à des établissements de ligne. Il est fort à

parier que le choix de certains d'être affectés dans une résidence qui permettait un parcours professionnel au sein des roulements qu'elle proposait, soit remis en cause, pour laisser la place à la demande de mutation.

Les protocoles d'accès aux différents roulements qui avait justement vocation à poser comme principe l'ancienneté et les besoins du service pour assurer les montées en roulement, vont peu à peu laisser la place aux mutations pour convenance personnel.

La définition de parcours professionnels est essentielle pour empêcher toute forme de discrimination, notamment syndicale, mais également celle qui consiste à donner la préférence au « bon soldat », celui qui accepte tout, y compris de rester disponible pendant ses repos, au détriment de celui qui cherche simplement à préserver sa vie privée.

Maintenir les déroulements de carrière et les parcours professionnels basés sur l'ancienneté.



Une honte pour le système ferroviaire ! Et pourtant ils osent !!!

Les accidents de travail, comme critère d'attribution d'une prime, il fallait oser !!! C'est pourtant sans aucun complexe que certains dirigeants imposent à l'encadrement traction d'intégrer aux critères de versement de certaines primes des objectifs en matière d'accident du travail.

Si ce critère doit clairement être intégrés aux objectifs des dirigeants puisqu'il leur appartient d'assurer la sécurité de leurs salariés, il semble bien qu'ils se dédouanent de cette obligation en faisant reporter leur responsabilité sur celle de leurs agents. Ainsi, l'action managériale qui consiste à culpabiliser les agents de conduite du fait qu'un dirigeant ne satisferait pas à ses obligations de sécurité est en soit une honte qu'il ne faut pas avoir peur de dénoncer, que l'on soit agent ou encadrant.

L'affaire serait déjà suffisamment grave, si parmi les accidents de travail, n'étaient pas pointés les accidents de personne. Que cherche la direction et l'encadrement en agissant ainsi, si ce n'est la sédition des agents de conduite ?

Nous apprenons que de nombreux dirigeants, par l'intermédiaire de l'encadrement traction, incitent les ADC à ne pas se mettre en arrêt de travail à la suite d'un accident de personne. Il serait même proposé aux ADC alors qu'ils sont encore en état de choc de prendre sur leurs jours de congés. Ce stratagème, sous couvert d'échapper à la visite d'aptitude physique, et de toucher la PRIME ne viserait-il pas en réalité l'économie d'une visite d'aptitude et le gain de jours de travail en faisant prendre des congés ? La notion de productivisme n'a donc plus aucune limite, même plus celle de la santé des agents.

Alors que les conséquences d'un tel traumatisme devraient être reprises au titre d'un accident de travail, voire d'une maladie professionnelle, de tels agissements conduisent les agents concernés au risque de perdre le bénéfice de ce droit s'ils ne bénéficient pas d'un arrêt de travail.

Par de tels procédés, c'est bien la sécurité des circulations qui est engagée, faut-il s'attendre demain à ce que son absence lui soit refusée s'il n'y a personne pour le remplacer, voir même que la relève systématique soit abandonnée s'il n'y a plus de réserve ?

Il est vrai que les agents de conduite sont responsables de tous les maux de notre société, on nous le rabâche depuis bien longtemps, mais de là à nous rendre responsables des accidents de personne, il n'y avait qu'un pas, qu'ils ont osé franchir !!! Il faut, à n'en pas douter, y voir une forme de dédain à notre égard pour oser de telles manœuvres.

Par ailleurs, le zèle pratiqué par certains médecins en centre d'aptitude, doit nous conduire à agir pour que la santé des agents de conduite ne devienne pas une crainte pour leur carrière, car au contraire de cela, les services de médecine doivent, comme ils l'étaient avant la séparation des trois médecines, être un moyen d'accompagner les ADC pour leur permettre de continuer à exercer leur métier, et en tout état de cause de ne pas subir financièrement une inaptitude avérée déjà difficile à vivre.

Pour rappel, la séparation des trois médecines (travail - aptitude - soin) est la conséquence d'un recours d'une organisation « syndicale » devant les tribunaux. Faire le lien avec l'acceptation par cette même organisation du licenciement pour inaptitude, est peut-être grossier, mais simplement une réalité.

Nous ne devons pas laisser se perpétrer de tels agissements, la médecine doit être au service des salariés, ne laissons pas les employeurs utiliser et imposer aux services de médecine sa propre volonté. Il en va de la santé des ADC mais également de la sécurité des circulations.