

Encore un coup bas !



Tractionnaire Syndicaliste

Octobre 2008 - N°87

Dans l'ancien règlement des retraites, un conducteur avec 25 ans de services pouvait partir à la retraite dès 50 ans, s'il était aide-conducteur, conducteur de manoeuvre et de parcours principal, conducteur de ligne élève, conducteur de ligne ou conducteur de ligne principal ou si, remplissant d'autres fonctions, il comptait au moins quinze années d'affiliation dans l'un quelconque des emplois ci-dessus, à l'exclusion de toute période de service accompli à temps partiel.

Dans le nouveau règlement des retraites issu de la contre-réforme, un conducteur avec 25 ans de services peut partir à la retraite dès 50 ans s'il remplit des fonctions d'agent de conduite relevant de la liste d'emplois figurant en annexe 3 (*ndlr : tous les grades des qualifications TA et TB*) du présent décret ou si, remplissant **ou ayant rempli d'autres fonctions**, il compte au moins quinze années d'affiliation dans l'un quelconque de ces emplois.

Dans un autre contexte, nous aurions pu nous satisfaire de la prise en compte des revendications de Force Ouvrière, en particulier de la transcription des nouveaux grades conduite de 2005 garantissant la retraite à 50 ans pour les CRML et CRTT, et du calcul des années de machine au prorata du temps partiel effectué pour déterminer les 15 ans de machine nécessaires pour un départ à la retraite dès 50 ans lorsque l'agent ne finissait pas sa carrière à la conduite.

Malheureusement, le Gouvernement, sans en aviser les organisations syndicales, a apporté une ultime modification en ajoutant la partie en gras située ci-dessus **« ou ayant rempli d'autres fonctions »**.

Cela signifie dorénavant qu'il faut absolument 15 ans de machine à un ADC pour partir à la retraite dès 50 ans. Auparavant, un ADC monté en machine à 38 ans pouvait partir en retraite à 50 ans. Avec ce nouveau libellé, il ne pourra partir à la retraite qu'à 38 ans + 15 ans soit **53 ans même si son âge pivot est fixé à 51 ans !**

FO s'est adressé au Directeur de la Traction pour lui demander la façon dont l'entreprise gèrera le cas des agents entrés tardivement à la conduite et qui n'auront pas 15 ans de machine au moment de l'âge d'ouverture des droits. **Même si les cas semblent peu nombreux, les agents concernés apprécieront ce nouveau coup bas !**

RH0077 : la trêve est terminée !

Aujourd'hui, la direction veut s'affranchir de toute discussion avec les O.S. Elle s'adresse donc directement aux cheminots pour s'attaquer insidieusement aux fondamentaux mêmes de notre réglementation du travail. Environ 800 ADC volontaires (*dont une grande partie pour satisfaire des demandes légitimes de mutation*), chiffre de la direction, auraient accepté de travailler dans des cadres organisationnels différents des taquets actuels du RH0077. Relativisons ce chiffre car c'est de 3000 agents supplémentaires dont l'entreprise aurait besoin pour couvrir tous ses trafics Fret en dehors de la réglementation actuelle !

La direction va tenter de mettre en place des conditions de travail différentes dans chaque roulement Fret pour tenir compte du trafic à réaliser et des exigences commerciales.

Comment l'entreprise va-t-elle s'y prendre pour déroger à la réglementation du travail actuelle ?

Les Directions du Fret et de la Traction ont informé les organisations syndicales de leur intention de modifier l'article 49 du RH0077. Sa nouvelle rédaction ne devrait concerner que les agents volontaires affectés à un service Fret, ainsi tous les articles du RH0077 seront dérogatoires sans que l'accord des délégués du personnel, ou de l'inspecteur du travail, ne soit nécessaire. Quelles seront les limites des articles que l'entreprise adaptera par roulements (*pas plus de 25*) ?

Que deviendront les agents qui veulent conduire des trains Fret sans déroger à la réglementation actuelle ?

Ils pourront continuer leur activité au sein de Fret SNCF, **et ça c'est une priorité pour FO. Nous veillerons aussi au maintien de leur rémunération car l'entreprise pourrait être tentée de les « affamer » pour qu'ils deviennent des volontaires contraints !**

Pour FO, le Fret a aussi un avenir avec la réglementation du travail actuelle.

Conditions de travail de la CCN : POUR FO, C'EST NON !

7000 cheminots pourraient être concernés !

Le Bureau Fédéral de la Fédération Force Ouvrière des Cheminots a décidé de ne pas signer le projet d'accord de branche relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail concernant les salariés des entreprises ferroviaires **non soumis à un Statut** (à la SNCF, seuls les contractuels entrent dans son champ d'application).

À terme, plus de 7000 cheminots de la SNCF en CDI (PS25) risquent donc d'être concernés par ce projet d'accord. Tous les métiers recensent des contractuels, même à la conduite où on dénombre une trentaine d'agents hors Statut !

Ce volet social a été négocié dans le cadre de la rédaction, entre l'Union des Transports Publics et Ferroviaire (*les patrons*) et les O.S. de la Convention Collective Nationale (CCN).

Le dumping social reste d'actualité !

Ce projet d'accord, prévu d'être décliné en décret, va-t-il limiter le dumping social ?

Non, il va tout bonnement complé-

ter, **mais insuffisamment**, le Code du travail sur les spécificités liées aux trafics ferroviaires.

Les conducteurs du privé, qui représentent la majorité des salariés des nouvelles entreprises ferroviaires, seront encore loin des conditions de travail des ADC de la SNCF.

Extraits du projet d'accord :

- **Repos journalier d'une durée minimale de 12h00.**
- **104 repos** par an dont 25 repos doubles et 14 devant comprendre un SA/DI ou DI/LU.
- **25 congés** par an.
- **Durée maximale journalière du travail fixée à 10h00 pouvant atteindre 12h00** dans des situations exceptionnelles telles qu'un engagement contracté tardivement ou des travaux saisonniers non prévisibles et non programmés par l'entreprise.
- **Amplitude d'une durée maximale de 12h00 pouvant atteindre 14h00** au simple motif d'attribution tardive de sillons !
- Un RHR doit être suivi d'un repos à la résidence. Si l'entreprise ne possède pas d'établissements suffisamment rapprochés pour per-

mettre une relève, **elle pourra programmer d'autorité un deuxième RHR consécutif.**

Une telle écriture n'incitera pas une entreprise ferroviaire privée à améliorer sa couverture territoriale en unités de production. D'autant moins qu'avec un accord d'entreprise, ou d'établissement, **elle a la possibilité de porter à trois le nombre de RHR consécutifs !**

Quand on connaît les difficultés à militer dans le privé, **on ne voit pas comment les salariés**, pour conserver des trafics et donc préserver leur emploi, **pourront s'opposer à la programmation d'un troisième RHR consécutif !**

Encore pire que la directive européenne !

Notez qu'au niveau européen, l'accord ETF/CER, dorénavant une directive, condamné à l'époque uniquement par FO, prévoit au maximum la programmation de deux RHR consécutifs.

FO craint que le projet national facilite les desseins de la Commission européenne dont l'objectif est de porter à trois au minimum le nombre de RHR consécutifs !

La SNCF va s'en servir !

Dès maintenant, la Direction du Fret veut bâtir des roulements hors RH0077 en apportant **une modification à l'article 49 pour atteindre sans difficulté les limites fixées dans ce projet d'accord.**

Indirectement, celui-ci s'adressera donc à plusieurs centaines de cheminots, sans compter les PS25 !

La concurrence est une réalité, soit ! Mais la préservation du Statut des cheminots reste la priorité de la Fédération FO.

C'est pour cette raison que FO ne signera pas en l'état ce projet d'accord.

Négociation terminée ?

FO, ainsi que d'autres O.S. ont écrit au Ministère pour demander la continuation des discussions sur le volet social de la CCN. Maintenant, la balle est dans son camp.

La Fédération Force Ouvrière restera attentive à toute proposition du Ministère permettant d'améliorer les futures conditions de travail des salariés du privé dont nous ne saurions taire les répercussions possibles sur les cheminots de la SNCF.