



# UNAC-FO

Union Nationale des Agents de Conduite Force Ouvrière

*La primauté aux revendications*

**Tractionnaire Syndicaliste**

Septembre 2007

N°75

## SOMMAIRE

### Page 1

Édito par le SG de l'UNAC

**Gilles Desfrancois**

### Page 2

Dédit

### Page 3

Divers

### Page 4

Règlement des retraites

## 4 ans d'attente

*Le 19 février 2003, la Direction de la Traction décrivait qu'il y avait des régions excédentaires et déficitaires en personnel de conduite. Pour effectuer un rééquilibrage par les vases communicants, elle incita des agents reçus à l'examen TB à accepter une nomination, et non un détachement, dans des régions dites déficitaires.*

*Ceux qui ne souhaitent pas s'exiler ont été affectés à d'autres tâches. Comme par exemple sur l'EMT du Limousin (Limoges) où pendant plus de 4 ans des agents reçus à l'examen TB ont intégré le service intérieur !*

*Tous les 60 jours pendant 4 ans, ils ont effectué une journée à la route. Bien maigre lien avec leur métier ! Aujourd'hui, après une formation de remise à niveau d'une durée de plus de 4 mois, ces agents vont pouvoir exercer enfin leur métier. **Saluons leur patience et souhaitons leur bonne carrière.***

# Un choc social annoncé !

Depuis le 12 avril dernier, la direction prépare les cheminots, notamment ceux affectés à l'activité Fret, à un choc social sans précédent. La stratégie Fret de Monsieur Véron engendra des conséquences funestes pour l'emploi et le développement du Fret SNCF. Le plan à venir sera certainement d'une toute autre dimension puisqu'il va s'attaquer aux conditions de travail, redéfinir le contour des métiers et, derechef, **supprimer des emplois !**

Certaines organisations syndicales de cheminots sont convaincues de l'inéluctabilité du tsunami social annoncé ! A contrario, Force Ouvrière condamne dès à présent les modifications au RH 0077 qui entraîneraient une dégradation des conditions de vie et de travail des cheminots. Le développement de l'activité Fret ne doit pas se faire au détriment des salariés de la SNCF.

**Le modèle SNCF**, façonné depuis la nationalisation de 1937 par les cheminots, **établit des normes sociales et professionnelles nous garantissant un niveau de sécurité exemplaire.**

Il est maintenant quasiment acquis que la SNCF plagie les nouveaux entrants sur tout ce qui est du domaine sécuritaire. Le Code du travail devient une référence avant même que la négociation nationale sur les conditions de travail des entreprises ferroviaires du privé ne soit achevée ! En outre, l'arrêté aptitude, normalement une base plancher pour les entreprises, est dorénavant le plafond pour l'habilitation des agents remplissant une fonction de sécurité. Le processus mis en place à Naviland, filiale de la SNCF, atteste notre analyse.

Avec ses nouvelles méthodes de gestion par la recherche effrénée de productivité, de réduction des coûts par la diminution des journées de formation, la SNCF rassemble tous les ingrédients favorables à l'affaiblissement du niveau de la sécurité des circulations.

Que personne ne mente aujourd'hui aux cheminots, les préceptes de la SNCF sont compatibles avec la libéralisation du transport ferroviaire. Mieux encore, ils peuvent être inoculés à la concurrence sans que cela n'affecte ni les uns, ni les autres !

**Force Ouvrière** dit non à des modifications sociales qui affecteraient les cheminots mais **dit oui à la propagation du Statut et de la réglementation du travail aux nouveaux entrants.**

Si les décisions iniques de l'entreprise trouvent refuge dans notre réglementation, le contexte social deviendrait catastrophique pour les cheminots. Nous n'en sommes pas là, **nous avons encore notre destin entre nos mains !**

# Dédit formation : RH 0913

## Nouvel outil de répression ?

### Pourquoi un dédit formation opposable à tous les conducteurs ?

L'ouverture à la concurrence attise la convoitise des entreprises ferroviaires à l'égard des conducteurs SNCF. Formés, habilités, ils sont opérationnels quasiment de suite sans que ce concurrent ne soit obligé de consacrer un seul euro à sa formation !

C'est pour se prémunir d'un départ massif de conducteurs que l'entreprise a créé le dédit formation.

Celui-ci contraint le conducteur à rester au moins 5 ans à la SNCF à partir de la fin de sa formation initiale pour les agents recrutés en interne et après les 3 premiers mois du contrat de travail pour les autres.

### Que devra rembourser l'agent en cas de départ de l'entreprise pendant la période de fidélité ?

Si la cessation du contrat intervient dans un délai inférieur ou égal à la moitié de la durée de la période de fidélité (*dédit formation*), l'agent devra rembourser l'intégralité du montant de sa formation soit : **36 820 €** pour un TB et **16 618 €** pour un TA.

Au-delà de ce délai, le remboursement par l'agent est proportionnel au nombre de mois restants jusqu'à l'expiration de la période de fidélité.

### En cas d'échec à la formation ou en cas de départ durant celle-ci, l'agent devra-t-il la rembourser ?

Cela est laissé à l'appréciation du Directeur d'établissement ! Que ce soit pour les agents recrutés en externe, ou en interne, l'entreprise pourra exiger qu'ils remboursent le montant de leur formation au prorata de sa durée.

Le dédit de formation est totalement dévoyé de son rôle initial puisqu'il peut dorénavant être un outil de répression !

Imaginez un jeune salarié qui quitterait sa formation, ou qui serait prié de l'abandonner, il deviendra chômeur avec la particularité suivante : **il devra s'endetter pour rembourser sa formation !**

Imaginez un cheminot de la SNCF qui échouerait à une formation TA ou TB mais qui réinté-

grera son service d'origine avec la particularité suivante : **pendant des années, sa fiche de paie sera amputée d'une somme jusqu'à concurrence du montant global de sa formation !**

### Le dédit formation s'appliquera-t-il aux conducteurs TGV ?

La Direction de la Traction le souhaite, Force Ouvrière s'y oppose malgré une volonté des autres OS à l'accepter, voire à le revendiquer ! Cela constitue une nouvelle dérive du dédit formation par son application à une formation nécessaire pour le déroulement de carrière des agents de conduite. En outre, ce ne sont certainement pas ces agents qui vont quitter l'entreprise même à l'ouverture à la concurrence du service international voyageurs (2010).

Accepter le dédit formation pour les formations TGV, c'est donner tous les arguments à l'entreprise pour le généraliser à toutes les formations « *lourdes* » : engins, mode de traction, ... avec le risque à tout moment, pour l'agent, d'échouer à une formation et de devoir la rembourser !

### Que revendique Force Ouvrière ?

Le retrait de toutes mesures incitant les Directeurs d'établissement à exiger le remboursement d'une formation TA ou TB à un agent en situation d'échec (*démission, métier inadapté à l'agent, échec à l'examen final,...*).

Le dédit formation ne doit être applicable qu'à un agent ayant satisfait à un examen conduite statutaire. Toutes les autres formations complémentaires ne doivent pas entrer dans son périmètre d'application.

Aujourd'hui, il est totalement inacceptable de faire peser le coût d'une formation à un agent en situation d'échec. **Quelles OS pourraient-elles d'ailleurs l'accepter ?**

**À ce jour, toutes sauf Force Ouvrière !** Nous vous invitons à interroger vos représentants sur un sujet que nous avons été les seuls à dévoiler au grand jour !

# Congrès, droit de grève

## Extrait de l'intervention du SG de l'UNAC au Congrès Confédéral Force Ouvrière du 25 au 29 juin 2007 à Lille :

En tant que Secrétaire Général de l'Union Nationale des Agents de Conduite Force Ouvrière, je tiens à vous délivrer le sentiment d'indignation de toute une corporation décriée récemment par les médias avec en filigrane une orchestration politique dont la finalité est de préparer la réforme des régimes spéciaux (*affaire dévoilée par le Figaro dans son édition du 21 juin 2007, société « RAIL Road Consultants Ltd » domiciliée sur l'île de Man. La SNCF profitant d'un réseau parallèle pour alléger ses charges sociales, ndlr*).

Les agents de conduite ne sauraient tolérer que la vénalité d'un nombre infinitésimal de conducteurs de trains puisse remettre en cause la pénibilité de leur travail et la crédibilité de leur âge de départ à la retraite. Des contempteurs de la SNCF, qui s'imaginent être des experts du ferroviaire, voudraient vous convaincre que c'est le temps des escarilles qui légitimait l'âge de départ à la retraite dès 50 ans ! N'en croyez pas un mot. Depuis l'extinction de la traction à vapeur, la SNCF a connu sa révolution ferroviaire dont l'acmé est matérialisé par le bijou de technologie qu'est le TGV. Comme toute médaille, cette révolution à son revers, les conditions de travail aux confins des limites réglementaires, la surcharge mentale due à la démultiplication des cadences et l'extension des compétences professionnelles ont contribué à la dégradation d'un métier que nos anciens, ceux du temps jadis et des escarilles, n'auraient jamais échangé contre le leur !

## Service minimum...

Le 28 octobre 2004, la Fédération Force Ouvrière des Cheminots refusait de signer l'accord d'entreprise sur l'amélioration du dialogue social et la prévention des conflits (RH 0826). Pour nous, ce texte constitue une remise en cause du droit de grève constitutionnel puisqu'il oblige que la dépose du préavis de grève soit nécessairement précédée d'une période décadaire (*ramenée à 8 jours dans la loi !*). Ensuite, il favorise la collaboration OS/SNCF sur la prévisibilité du trafic, ce qui n'est pas notre conception d'un syndicalisme revendicatif.

**Aujourd'hui, ce texte est légitimé par la loi sur le service minimum. Toutes les OS de la SNCF devront appliquer le RH 0826 avant de déposer un préavis de grève ; voilà qui devrait réjouir ceux qui l'ont signé mais... que très peu appliqué dès lors qu'elles constatèrent la paralysie revendicative dont il était responsable.**

En outre, ce texte (RH 0826) devra intégrer deux nouvelles attaques au droit de grève constitutionnel.

**Tout d'abord**, chaque cheminot, dont la présence détermine directement l'offre de service, devra aviser la direction de sa participation au conflit et ce deux jours avant le début de la grève (*dans le cas contraire, des sanctions seraient possibles !*). Notez que les cheminots ne participant pas directement à la production continueront de décider jusqu'au dernier moment de leur participation ou non au mouvement de grève.

**Ensuite**, à la demande des OS ou de la direction, un vote à bulletin secret pourra avoir lieu à partir du 8<sup>ème</sup> jour de grève.

**Lors des prochaines grèves, les cheminots devront se mobiliser au maximum pour empêcher cette loi d'avoir les effets escomptés par le législateur !**

# Article 7 du règlement des retraites

## Rappel...

Le 12 janvier 2005, lors de la CPC MT extraordinaire sur les conclusions du dossier Métier Conduite, Force Ouvrière alertait l'**entreprise et les autres organisations syndicales** qu'il était indispensable de modifier l'article 7 du règlement des retraites pour y intégrer le changement d'appellation des grades de la qualification TA. Bien que nous soyons intervenus à de nombreuses reprises à tous les échelons de l'entreprise et obtenus l'adhésion de plus de deux milles agents à notre pétition revendiquant l'actualisation de l'article 7, la SNCF refuse obstinément de proposer au Ministère, pour homologation, la modification idoine.

Aujourd'hui, la SNCF et les organisations syndicales ont le devoir de gommer toutes les ambiguïtés de ce règlement. **Dans le cas contraire, le Ministère de tutelle**, qui régleme dorénavant le règlement des retraites par décret après avis du Conseil d'Administration de la Caisse Autonome, **fera une lecture littérale de l'article 7** du règlement des retraites qui ne confère pas aux nouveaux grades TA un départ à la retraite dès 50 ans.

À ce jour, toutes les autres Fédérations refusent de s'associer à notre démarche. Nous espérons qu'elles finiront rapidement par comprendre les dangers de l'externalisation de la Caisse Autonome et de la caducité des courriers internes émanant du Directeur RH. Comment pourrait-il s'engager sur ce qui n'est plus de ses compétences ?

Ci-dessous, à gauche, le courrier adressé le 23 avril dernier par FO au Directeur RH, et à droite, sa réponse en date du 13 juin.

Le 11 décembre 2006, vous nous remettiez un document intitulé « *Régime de retraites et normes IAS/IFRS – Personnalité morale pour la Caisse des retraites* ». Dans celui-ci, page 2, vous reconnaissez que certains errements actuels (*cessation anticipée d'activité amiante, modification en cours pour non discrimination entre hommes et femmes, ...*) devront être préalablement intégrés dans le règlement des retraites avant qu'il ne soit modifiable uniquement par décret.

Pour compléter votre liste non exhaustive, caractérisée par les points de suspension, Force Ouvrière soumet à votre approbation la mise en adéquation de l'article 7 du règlement des retraites avec les nouveaux grades du domaine Traction adoptés lors de la CMS du 1<sup>er</sup> février 2005. Nous pensons particulièrement aux grades de la qualification TA : CRML, CRMLP, CRTT et CRTTP.

**Seule la modification de l'article 7 du règlement des retraites constitue une garantie pour un départ à la retraite à 50 ans des agents de conduite de la qualification TA**

Par lettre du 23 avril, vous m'avez soumis une proposition de mise en adéquation du Règlement des retraites intégrant les nouveaux grades du domaine traction adoptés en CMS du 1<sup>er</sup> février 2005.

Il avait en effet été envisagé dans un premier temps, lors de nos premières rencontres relatives à l'application des normes IFRS, que ce règlement soit préalablement aménagé, par homologation du Ministre chargé des Transports, pour y intégrer un certain nombre de mesures, déjà appliquées par la Caisse des retraites, mais non encore transposées. Cette opération n'a pas pu être réalisée, compte tenu du calendrier très serré de l'opération de déconsolidation des engagements retraite.

Les modifications que vous évoquez devront donc faire l'objet d'une saisine globale des Ministères de tutelle, que nous engagerons dès que nous aurons connaissance de l'organisation et des périmètres de leurs différents services.

Toutefois, s'agissant des nouveaux grades du domaine traction, je peux vous affirmer que le Directeur de la Caisse des retraites, après contacts avec le Ministère des Transports, avait donné, dès la décision de la CMS, toutes instructions à ses services pour que les grades de CRML, CRMLP, CRTT et CRTTP, placés sur la qualification TA, soient considérés comme inclus dans les emplois de conduite des trains visés par l'article 7 2<sup>ème</sup> alinéa du Règlement des retraites. Cela n'a pas à être remis en cause.