

Union Nationale des Agents de Conduite

En 2015 l'UNAC-FO soufflera ses 65 bougies. Mais la connaissez vous ?

C'est le 07 mars 1950 que des agents de conduite décident de créer un « lieu » où traiter les problèmes spécifiques aux agents de conduite. Dès le départ ils considèrent que si leur métier recèle des particularités qui nécessitent un « outil syndical », les revendications ne peuvent se porter avec une approche catégorielle, approche trop restrictive alors même que de nombreux sujets sont communs à tous les Cheminots. Dès sa création l'UNAC décide donc d'affirmer son attachement à la Fédération Syndicaliste FO des Cheminots. C'est Emile GEOFFROY, mécanicien de route à Dôle, qui sera le premier Secrétaire Général de l'UNAC.

64 ans plus tard l'aventure continue et l'UNAC-FO continue d'agir aux intérêts des conducteurs, tous les conducteurs !

L'**UNAC-FO** c'est un **représentant régional** dans chaque région. Chargé d'animer sa structure et de travailler les revendications des conducteurs de sa région.

L'**UNAC-FO** bénéficie de la plus grande autonomie pour tout ce qui concerne les problématiques et les revendications propres aux conducteurs. Pour ce faire elle organise son propre **Congrès** tous les 4 ans. Elle est dotée d'un secrétariat chargé de mettre en œuvre la résolution.

Le **Conseil de l'UNAC-FO** se réunit au moins 2 fois par an. Composé de chaque représentant régional il veille à la bonne mise en œuvre de la résolution et traite des problèmes propres à la traction.

L'UNAC-FO c'est un tissu de militants formés et aguerris qui siègent dans les IRP (DP, CHSCT, CRT, CE). Des conducteurs au service des conducteurs.

CRTT, CRML, CRL, un seul métier : conducteur !
Un seul syndicat : l'UNAC-FO !

ELECTIONS PROFESSIONNELLES



EN MARS 2014 JE VOTE

Tractionnaire Syndicaliste

Novembre 2013-numéro 144

FO Cheminots
UNAC

unac@fo-cheminots.fr

Le statut et le RH 077 ne sont pas négociables !

A l'instar des autres dossiers portés sur la feuille de route du gouvernement, la plus grande confusion règne autour de la réforme du ferroviaire.

Le Ministre des Transports avait imaginé précipiter son projet de loi (le modèle PEPY) devant ainsi l'examen au Parlement Européen du quatrième paquet ferroviaire. Une stratégie qui aurait permis d'imposer le modèle franco-allemand comme le socle du ferroviaire européen.

Le 16 octobre (jour de la présentation du projet de loi devant le Conseil des Ministres), c'est la porte-parole du Gouvernement, Najat Vallaud-Belkacem, qui est venue doucher les ardeurs de Monsieur Cuvillier, annonçant que l'examen du projet de loi ne commencerait qu'après les élections municipales. Soit près de 2 mois après la première lecture du quatrième paquet ferroviaire prévue au Parlement Européen. C'est un bien mauvais coup pour le modèle Cuvillier-Pépy et ses défenseurs mais finalement un simple aléa pour les Cheminots, dans la mesure où le Ministre n'a jamais consenti à revenir sur le quatrième paquet et son dogme : l'ouverture à la concurrence.

Pour l'UNAC-FO les véritables enjeux sont le retour à une SNCF intégrée, d'avant 1997. Le Maintien du Statut et de tous les règlements !

Le 27 mars 2014 votez pour des représentants qui ne sont pas décidés à laisser filer les conditions de travail des conducteurs.

Le gendarme du rail

Nous l'écrivions dans le tractionnaire du mois d'avril.

Au travers d'un article consacré à la licence nous alertions sur le risque qu'il y avait à voir l'EPSF se transformer en « gendarme du rail ». Avec le risque de voir les conducteurs pénalisés sous les mêmes formes que peuvent l'être les chauffeurs routiers.

C'est d'ailleurs une volonté européenne que de voir des établissements de sécurité se transformer en gendarme du rail et ainsi faire peser la pression, non pas sur les entreprises mais sur les salariés.

Une position qui semble faire son chemin puisque des conducteurs de la région de Paris-Saint-Lazare ont subi des contrôles en cabine de conduite de la part de l'EPSF.

Si ces contrôles ne semblent pas avoir eu de suites immédiates on imagine aisément ce qu'aurait donné un système du type « gendarme du rail ». A quand les PV ?

Cette position est inacceptable car elle fait peser l'ensemble des responsabilités sur le conducteur et le cas échéant le soumet au risque de double peine : PV + sanction. C'est d'ailleurs le cas dans le transport routier, où un chauffeur contrôlé en dépassement du temps de conduite (par exemple) est verbalisé puis, la plupart du temps sanctionné dans son entreprise.

Dans le même temps on a détruit la Commission Nationale Mixte de Sécurité qui, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence imposée par Bruxelles, aurait été un ultime rempart. FO a porté la revendication d'une CNMS dans chaque Etat membre à l'ETF les 19 et 20 mars dernier. Une position suivie uniquement par la CFDT, un isolement qui ralentit le succès d'une revendication pourtant profitable à la sécurité ferroviaire. Cela n'a pas échappé au Ministre des Transports, qui en refusant de réactiver une CNMS, cautionne la politique de son prédécesseur et de l'Europe !

Austérité à la conduite : l'entreprise grignote des RF

Plusieurs établissements, pour ne pas dire la plupart maintenant, ne permettent plus aux agents de bénéficier d'une jour de repos compensateur au titre des jours fériés quand le conducteur est en DAD ou en Inut.

Un exemple qui illustre la mise en place de l'austérité à tous les étages. Un conducteur tenu de rester à son domicile et en tout état de cause à disposition de l'entreprise serait considéré comme ayant bénéficié d'un RF au motif qu'on ne l'a pas sollicité. Un montage pour le moins scabreux !

Pour FO il n'est pas question de revenir sur une pratique aussi ancienne que la réglementation !

Les militants CFDT du Nord Pas de Calais demandent l'annulation de l'ANI signé par leur confédération !

C'est en tout cas ce qu'il ressort d'un article paru dans la revue du CER du Nord Pas de Calais ce mois ci.

On y lit, dans un article consacré à la Convention Collective (qui viendrait se substituer au RH077), que, je cite : « **la CFDT exige la remise en place de la hiérarchie des normes permettant d'éviter des accords d'entreprises en dessous de la Convention Collective** ».

Une prise de conscience un peu tardive puisque c'est l'ANI dit de « compétitivité-emploi », signé le 11 janvier entre la CFDT et le MEDEF, qui a introduit la possibilité de rompre avec le principe de faveur (la hiérarchie des normes).

Un premier pas qui conduira peut-être nos collègues du Nord Pas de Calais à franchir le Rubicon et demander purement et simplement le maintien et la pérennisation du Statut et de tous les Règlements !