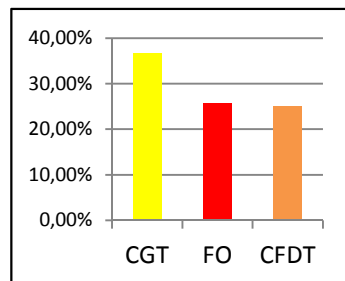


Dans le détail :

A la traction SUD baisse de 1,34 %, dans une moindre mesure la CGT et la CFDT baissent également. 766 conducteurs ont refusé de leur maintenir leur confiance.

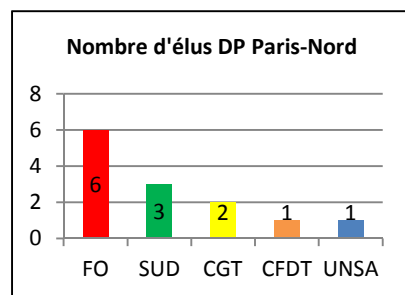
C'est le cas notamment sur la région d'Amiens et Dijon (La CGT, la CFDT et SUD baissent), à l'inverse les candidats UNAC-FO progressent.

C'est la cas à Marseille où SUD dévise de 5,25%. Les militants FO qui ont travaillé d'arrache pied progressent de 8,45% devenant la deuxième force syndicale chez les conducteurs, derrière la CGT qui baisse. UNSA et SUD ne franchissant pas les 10%, seul SUD parvient à « sauver » un élu DP.



Après des années d'hégémonie sur l'Etablissement Traction de Paris-Nord, SUD s'effondre quand FO devient le premier syndicat de conducteurs. Un résultat qui ne tient rien du hasard. Les conducteurs, sans doute lassés de l'inaction, ont validé un véritable travail militant. Un résultat qui se vérifie dans tous les métiers, FO devenant premier syndicat sur la région avec près de 30% des suffrages.

L'UNAC-FO progresse également à Bordeaux, Chambéry, Dijon, Metz, Toulouse, Paris Saint Lazare, Reims,... Rejoignez le mouvement ! Adhérez et militez avec l'UNAC-FO.



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

9,91 %

C'est le nouveau poids de l'UNAC !

Le 20 mars les conducteurs, à l'instar de tous les Cheminots, ont voté. Sur 11 071 suffrages valablement exprimés, 1097 se sont portés sur les listes de candidats FO. L'UNAC-FO remercie les conducteurs qui lui ont fait confiance. Avec un score de 9,91 % de représentativité la Direction de la Traction ne peut pas faire comme si l'UNAC n'était pas là.

Ce score s'inscrit dans une progression constante pour l'UNAC-FO : +1,2 % par rapport au scrutin de 2011. Une progression qui s'observe aussi pour la Fédération FO des Cheminots.

Ce qui est également frappant à l'issue de ce scrutin c'est le score historiquement bas de votants à la SNCF. Là aussi la traction n'échappe pas au mouvement d'ensemble. Un tel niveau d'abstention n'est pas une surprise. Il y a bien entendu une responsabilité de l'entreprise qui n'a rien fait pour faciliter le vote physique, bien au contraire. Mais comment les conducteurs et l'ensemble des Cheminots auraient pu choisir quand depuis de trop nombreuses années le syndicalisme rassemblé s'est substitué aux revendications, mettant les Cheminots devant le fait accompli : soit la réforme assumée, soit la réforme négociée mais la réforme tout de même !

Ce n'est pas rien si la quasi-totalité des syndicats sont en baisse, à l'exception de l'UNCA-FO. Sans la loi inique d'août 2008, dite de représentativité, nous aurions évidemment progressé bien plus. Ce sera l'enjeu du futur scrutin. Les militants FO n'ont aucun doute au regard du bilan et des enjeux.

Un bilan qui en fait pâlir plus d'un !

- **La licence de conducteur** : dès le mois de mai 2011 l'UNAC-FO lançait une pétition sur le sujet de la licence de conducteur. Une initiative qui rencontrant un véritable succès, a finit par en inspirer d'autres. Ils avaient juste oublié qu'une pétition n'est que le premier acte d'un projet revendicatif !
L'UNAC ne l'a pas oublié et a continué à agir en informant, en négociant et en obtenant des résultats : en novembre 2011 la Direction abandonnait le QCM pour l'évaluation relative à délivrance des attestations. Elle reprenait même au mot près la proposition FO. Par la suite ce fut la prise en compte de l'inaptitude psychologique au titre de l'article 31 du RH0131 en mai 2012.
Pendant ce temps les 4 syndicats dits « représentatifs » négociaient l'écriture de la TT0035. Nous ne développerons pas ici les détails mais parmi eux on peut tout de même noter la possibilité de réduire les JM à 1 ! Une hérésie quand on sait à quel point le maintien des connaissances ou l'acquisition de nouvelles est un maillon essentiel de la sécurité ferroviaire.
Comme toute période électorale celle-ci a été propice au « demain je rase gratis ». D'aucun se sont laissé aller à annoncer la fin des tests psychologiques. Ou en est-on aujourd'hui ? La vérité c'est que cet abandon ne pourra exister que dans le cadre d'un accord entre le syndicats européens de cheminots et les patrons (ETF et CER). Et dans ce cas quel sera le deal ? ... les 2 RHR successifs, le rôle de l'agence européenne ...
- **La rémunération des CRTT** en période électorale tout le monde en parle. FO a agit ! Notamment sur la région de Lyon ou le directeur voulait imposer la souplesse du titre I aux CRTT mais pas la paye. Grâce à la détermination de l'UNAC et des militants Lyonnais les CRTT ont pu faire valoir leurs droits.
- **L'état sanitaire** des foyers est un sujet qui a largement préoccupé mais peu mobilisé. L'UNAC-FO s'en est saisi et continue d'y travailler. Pas question d'affoler mais pas question non plus de dédouaner l'entreprise. Ou en est le CFHSCT ?

- **SIRIUS** : un dossier qui a voulu opposer deux camps, celui des modernistes aux arriérés. Un dossier ou certains ont fièrement arboré un autocollant vert « NON A SIRIUS » qu'ils ont vite rangé quand ils ont perçu l'outil.
L'UNAC-FO a refusé le piège tendu par la direction en dénonçant SIRIUS mais a au contraire voulu imposer la transparence sur les conséquences, notamment en terme d'emploi, de cet outil.
Grâce à l'action des militants FO plusieurs UP possèdent des rapports indépendants qui permettent à chaque conducteur de choisir en toute connaissance de cause. Ni dogmatisme, ni angélisme, juste du syndicalisme ! Un engagement qui a couté à nos militants d'être trainés devant les tribunaux : ils ont gagné !
- **La ligne B du RER** qui fait les choux gras des médias a été au cœur des revendications. Gouvernement et direction voulaient en faire un laboratoire de la concurrence en plaçant des conducteurs soumis à une réglementation différente des autres cheminots. La mobilisation de FO a permis de créer l'unité et de contrer une bonne partie du projet.
- **L'accès à la grande vitesse** a aussi mobilisé l'UNAC. Une règle arbitraire impose un délai de 3 ans en cas de PIAS. Nous avons bien lu quelques tracts sur le sujet ventant une réécriture (à l'issue de tables rondes avec les 4 dits « représentatifs »). La vérité est toute autre : la règle arbitraire demeure et va nous mobiliser de nouveau.
- **Les notations** ont fait l'objet de nombreux tracts pour vanter le résultat de telle ou telle DCI (les écuries se battant la paternité des résultats). Etrangement et pour la première fois, la Direction a refusé de communiquer sur ce sujet. Ils oublient juste que le délai moyen de passage au niveau 2 pour les TA et 3 pour les TB ne font qu'augmenter depuis ces 6 dernières années !

Dix pages ne suffiraient pas à évoquer **la réforme** et ses conséquences concrètes pour les conducteurs, le **quatrième paquet** ferroviaire, la **régionalisation** des ET, les contrôles **EPSF** en cabine, **Thalys**... Autant de sujets passés sous silence et qui ont couté chers à ceux qui ont privilégié le statut-quo au militantisme.