

ENSEMBLE REVENDIQUONS POUR LA TRACTION

ON VOTE

Du 17 au 24 novembre 2022

DANS NOS CSE





Pourquoi SUD-Rail ?

Au lendemain du mouvement de décembre 1995, le besoin de mettre en œuvre une autre pratique syndicale, plus à l'écoute du terrain, est exprimé par un grand nombre de cheminotes et cheminots : la fédération des syndicats des travailleurs du rail « Solidaires Unitaires et Démocratiques » est créée.

Pour atteindre cet objectif, **SUD-Rail** se dote d'un mode de fonctionnement basé sur la recherche constante de ce qui uni. Notre organisation interne évite les délégations de pouvoir que connaissent trop souvent les grandes confédérations. Nous restons connectés au terrain.

Nous avons comme ambition de contribuer à répondre à la crise du syndicalisme et de participer à sa rénovation pour redonner aux cheminots le goût de l'action collective.

SUD-Rail au sein de l'union syndicale Solidaires entend mettre en œuvre un syndicalisme qui lie défense quotidienne des salariés et transformation de la société.

SUD-Rail porte une dynamique de luttes avec une volonté de rassembler TOUS les cheminots, avec des élus de terrain.

En mars 96, **SUD-Rail** avec plus de 6% des voix devient la quatrième organisation syndicale au sein de la SNCF malgré une série de 130 procès, contestant notre représentativité, qui allait nous être infligée par la direction et certaines fédérations syndicales de cheminots plus soucieuses de préserver leur pré carré que de laisser se développer un nouvel espace démocratique. En mars 2004, **SUD-Rail** devient la 2^{me} organisation syndicale à la SNCF avec 15,53% des voix.

14 ans plus tard en 2018, lors de la mise en place des CSE, **SUD-Rail** est 3^{eme} OS avec 17,3% des voix, sans être présents dans les CSE de direction ! **SUD-Rail** devient même 1^{ere} OS à la conduite, avec 31,9% des voix.

Maintenons cet état d'esprit combatif et déterminé, nous allons être attaqués ces prochains mois sur de nombreux sujets, certains démagos ont déjà commencé... Nous devons privilégier l'intérêt collectif face aux divisions et aux calculs électoralistes. Nous devons progresser, nous renforcer et consolider notre rang de 1^{ere} OS à la traction.

Depuis sa création, SUD-Rail porte une dynamique de lutte avec la volonté de rassembler tous les cheminots de la branche, et au-delà, au sein de l'union syndicale Solidaires, tous les travailleurs.

*SUD-Rail ne se
résigne pas à
accompagner
les réformes
libérales.
Le transport
ferroviaire, et
les symboles de
résistances
sociales qui s’y
attachent, ne
sont pas
condamnés à
disparaître.*



SUD-Rail ne se résigne pas à accompagner les réformes libérales imposées par Bruxelles. (L'entreprise nationale de service public SNCF, et les symboles de résistances sociales au libéralisme qui s'y attachent, ne sont pas condamnés à disparaître.)

Nous sommes résolument pour une politique d'action efficace et sans ambiguïté. Nous pensons que c'est aux cheminots, à la base, de décider des formes d'action à mettre en œuvre pour obtenir satisfaction sur les revendications.

Les calendriers préétablis de temps forts qui entraînent les cheminots dans des successions de grèves de 24 heures sont démobilisateurs lorsqu'aucune perspective d'action allant au-delà n'est proposée. Pour SUD-Rail, seul un mouvement de grande ampleur et reconductible permettra d'imposer une autre politique des transports dans notre pays.

Une fois la grève débutée, c'est aux cheminots de décider en assemblée générale des suites des modalités de leur lutte et des initiatives à mettre en œuvre.

C'est pourquoi, nous n'excluons aucune forme d'action syndicale dès lors qu'elle est portée par une majorité de cheminots.

Avec SUD-Rail, dans l'unité la plus large possible avec les cheminot-es et les organisations syndicales, imposons une politique de développement des services publics de transports ferroviaires répondant aux besoins de la population, prenant en compte les aspects sociaux, environnementaux et d'aménagement du territoire.

Nos Priorités Fédérales :

Nous subissons tous aujourd'hui la dégradation de nos conditions de travail et de vie. Privatisation des services publics, filialisation, éclatement et transformation de la SNCF en sociétés anonymes, mise en concurrence des travailleurs du rail, productivité et flexibilité, limitation du droit de grève sont à l'ordre du jour des

gouvernements actuels. Afin de stopper ces reculs sociaux, il nous faut reprendre confiance en notre capacité de lutte collective et reconstruire le rapport de force qui nous permettra de faire entendre nos revendications. **Ce cahier revendicatif se veut ambitieux et fixe nos objectifs à long terme.**

Les orientations : SUD-Rail est ...

Actions Revendicatives

CONTRE LA REMISE EN CAUSE DES ACQUIS SOCIAUX

- Reconstruire le rapport de force par un syndicalisme au plus près du terrain.
- Rechercher l'Unité tant des cheminots que des OS.
- Œuvrer à un mouvement de grande ampleur.
- Revendiquer l'unicité du transport ferroviaire public et un statut social de haut niveau pour tous les travailleurs du rail.
- Unifier les luttes de tous les travailleurs sur le plan national.

POUR LE DROIT A VIVRE DÉCEMMENT DE SON TRAVAIL

- Pour un salaire minimum à l'embauche de 1800€ net et une augmentation uniforme des traitements de 400€ pour compenser la hausse du coût de la vie et la perte de pouvoir d'achat des cheminots depuis des décennies.
- Préservation et amélioration des déroulements de carrières.

POUR LA RÉDUCTION DES INÉGALITÉS SOCIALES

- Refus de toutes les formes d'individualisation du salaire.
- Refus des notations au mérite.
- Création d'un Statut de haut niveau social pour toute la branche ferroviaire.

POUR UN SERVICE PUBLIC DU TRANSPORT

- Renforcer la présence humaine dans les Gares et les Trains.
- Continuer de soutenir les associations d'usagers ainsi que les comités de soutien aux petites lignes.
- Ouvrir un grand débat public sur la politique de transport dans notre pays et en Europe.
- Pour l'égalité d'accès de tous les citoyens aux transports ferroviaires.

POUR GARANTIR UN HAUT NIVEAU DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU FERRÉ EN EUROPE.

- Travailler au développement de la coopération entre les salariés des entreprises de transports.
- Refuser le dumping social, pour un statut social de haut niveau.

POUR LE PROGRÈS SOCIAL.

- Ré-ouvrir les négociations sur la reconnaissance de la pénibilité au travail en dénonçant les accords régressifs signés à ce jour.
- Soutenir les propositions de réduction du temps de travail (semaine de 32H).
- Lutter pour un statut des cheminots Européens de haut niveau social.

La Liaison Nationale ADC Au service de tous les CONDUCTEURS :

Au sein de SUD-Rail sont organisées des Liaisons Nationales par Métiers, il existe donc une : **Liaison Nationale Agents de Conduite.**

Aujourd'hui la concurrence s'organise :

- En interne, entre les conducteurs des différentes filières, des activités et des régions.
- Dans le groupe SNCF avec les filiales.
- Entre les différentes entreprises ferroviaires.

La liaison nationale ADC ne fait pas de

différence entre les salariés des différentes entreprises ferroviaires qui doivent pouvoir être défendus et soutenus.

Lutter ensemble contre le dumping social qu'il soit en lien avec la rémunération, les conditions de travail, le statut, le niveau de formation, les règles de sécurité, les règles d'aptitude, c'est aussi opposer une organisation efficace contre les décisions des politiques libérales et du patronat.

C'est pourquoi la liaison nationale intègre l'ensemble des agents de conduite travaillant sur le réseau ferré national comme suit :

<i>Pour la SNCF</i>	Les agents de la filière Traction (CRTT, CRML, CRL)	SUD-Rail revendique la suppression du Titre 2 et l'application du Titre 1 à tous les conducteurs. Nous revendiquons l'embauche et le passage des contractuels au Statut.
	<ul style="list-style-type: none"> • Les CRLO • Les APLG • Les Agents dépendant de l'équipement (CREQ) 	Pour ces agents, SUD-Rail revendique l'application des clauses les plus favorables entre leur ancienne filière et la traction concernant la rémunération, la réglementation du travail, le déroulement de carrière, et le statut.
<i>Pour les entreprises ferroviaires privées</i>		SUD-Rail revendique un statut unique de haut niveau pour tous les conducteurs circulant sur le réseau ferré national.

Pour SUD-Rail, l'accord d'entreprise SNCF doit être la base de la réglementation du travail de tous les conducteurs sans exception.

Fonctionnement de la LN ADC :

Chaque année les représentants régionaux des Agents de Conduite de la fédération **SUD-Rail** ainsi que des **adhérents** se réunissent régulièrement en liaison nationale.

Ce cahier revendicatif, validé par le Conseil Fédéral **SUD-Rail**, fixe nos objectifs à long terme. Nos délégations auprès de la direction de l'entreprise ont pour mandat de négocier des avancées qui vont dans le sens de ce cahier revendicatif. Il est évolutif.

Ce cahier revendicatif concerne tous les agents habilités à la conduite d'engins moteurs sur le réseau ferroviaire, conformément à notre revendication de les réunir dans la filière Traction.

C'est l'outil devant permettre aux ADC de se rassembler, de débattre, de se forger une opinion sur nos orientations. Il doit leur permettre de venir renforcer et adhérer au syndicalisme de lutte que nous développons depuis 1996.



Le rôle de la Liaison ADC :

- Informer les ADC sur les sujets spécifiques métiers.
- Etudier et suivre les dossiers.
- Coordonner les délégations qui rencontrent la direction dans les différentes instances catégorielles.
- Organiser les débats.
- Définir des orientations et revendications, en cohérence avec le cahier revendicatif fédéral.
- Animer des conflits nationaux et le soutien aux conflits locaux.

Le cahier revendicatif SUD-Rail a pour vocation de dénoncer et de combattre la politique actuelle mais surtout d'être un pôle de rassemblement, d'unité et d'action des travailleurs du rail, en mettant en débat d'autres logiques et en traçant des perspectives.

Rémunération :

La formation de conducteur se doit d'être une formation de haut niveau en ce qui concerne la sécurité, la réglementation et la technique. La rémunération d'un tel niveau de compétence et de responsabilité doit être à la hauteur des exigences du métier.

Tous les conducteurs doivent pouvoir dérouler jusqu'à l'équivalence de la position terminale du statut SNCF, afin de bénéficier de la meilleure pension de retraite possible.

De plus, lorsque nous comparons l'augmentation des salaires et l'inflation, nous constatons que les cheminots ont perdu une grande part de leur pouvoir d'achat ces dernières décennies.



SUD-Rail revendique :

Positions et Echelons d'ancienneté

La progression en rémunération doit se faire par augmentation automatique tous les 3 ans minimum. Ainsi les commissions de notation, les échelons d'ancienneté disparaissent.

Indemnité de résidence

Nous revendiquons la suppression de l'indemnité de résidence avec intégration, dans le traitement, de la somme équivalente à la zone 1 (majoration réclamée de 5 %).

Traitement

Il correspond donc à la somme du traitement actuel et de l'indemnité de résidence le tout majoré de 20%.

Qualifications

Deux qualifications regroupant les conducteurs de toutes les filières. **Qualification 1 : positions de 10 à 16 pour les statutaires, et équivalent pour les contractuels.**

Qualification 2 : positions de 16 à 21 pour les statutaires, et équivalent pour les contractuels.

Ces positions sont obtenues par décalage avec celles de la qualification 1. Elles tiennent compte des évolutions technologiques, de l'augmentation des connaissances de lignes et de la complexité de l'environnement professionnel.

Niveaux

Suppression des niveaux dans les qualifications.

Notations à la SNCF :

SUD-Rail a toujours combattu les notations et les évolutions de salaires au mérite.

C'est pourquoi nous revendiquons que les listings soient élaborés en classant les agents en date d'examen et en ancienneté par l'âge.

Ce listing doit inclure également les agents contractuels afin de faire un suivi en commission

pour vérifier le traitement équitable entre agents.

Les compétences TA ont beaucoup évolué, ainsi, pour une meilleure reconnaissance de ce grade, dans le cadre de la prise en compte de l'ancienneté du temps sur le grade TA (50% dans la limite de 4 ans) une nouvelle date d'examen TB sera calculée avec cette ancienneté pour l'inclure dans le listing.

Primes Diverses :

SUD-Rail revendique :

Autres primes mensuelles

- Technicité TGV
- Réglementations étrangères
- Réglementation RATP et signalisation urbaine (Tram-Train).
- Connaissance langue étrangère.
- Circulation sur ligne étrangère.
- Prime service facultatif
- Connaissances particulières (VU, Thermique, ligne à fortes pentes...)

Ces primes doivent être versées tous les mois quelle que soit l'utilisation.

Primes à la journée de service

- Présence Horaire : paiement dès la 1ère heure.
- Prime de présence de nuit : payées de 21 h à 7 h.
- EAS / Radio : une prime complète (avec prise en compte des particularités locales) dès la première minute, pour tous les types de circulation.
- Travail Dimanches et fêtes payé 150%.
- Indemnité LN, circulation réseau RATP.
- Instructeur quel que soit la formation.

Les primes "Présence nuit" et "Agent seul avec radio", "Dimanches et fêtes" doivent être compensées également en temps à hauteur de 150% au moyen du compteur RG.

Indemnités transformées en primes (Afin qu'elles comptabilisées pour le calcul de la retraite).

- Heures de nuit : payées de 21 h à 7 h.
- Heures de milieu de nuit payées de 0h à 5h.
- Heures de dimanches et fêtes : payées double pour toutes heures, y compris les heures de RHR.

Paiement au taux le plus élevé de toutes les indemnités. (La pénibilité est la même pour tous)

Primes accessoires

- Transformation en une seule et unique prime forfaitaire, attribuée pour chaque journée de service autre que route et manœuvre (formation, VS, ...) et en cas d'absence rémunérée (congrés, RF, RM...).

Allocations

- Paiement de l'allocation horaire de déplacement, sur le taux le plus élevé, dès la première heure.
- Paiement de l'allocation horaire supplémentaire de 21h à 7h.
- Suppression de la notion de 70 km pour pénétration en territoire étranger.

La Prime Traction :

Le système actuel de prime date de 1973. Il a démontré depuis longtemps ses limites, notamment depuis l'arrivée du TGV.

L'accroissement des vitesses et des parcours a permis d'augmenter la productivité des ADC, au détriment de leur santé, de leurs conditions de vie et de travail sans assurer à tous une juste contrepartie.

Le système actuel s'avère être un outil de gestion qu'utilise la direction pour mettre en concurrence les ADC entre eux et les diviser.

Pour SUD-Rail, ce système, sans cesse rafistolé, est complètement dépassé.

Les conducteurs de tram train doivent avoir le même système de prime que les TB.

La rémunération des conducteurs de trains des différentes entreprises ne pouvant être différente pour garantir une cohérence, ces revendications doivent s'appliquer également à l'ensemble des conducteurs.

Le système de prime traction actuel est des plus injuste ; la différence de rémunération entre les ADC ne cesse de se creuser... en fonction des charges de travail sur lesquelles les ADC n'ont aucune maîtrise. A sa création en 1973, il était censé garantir un rapport maximum de 1 à 2 entre la plus basse et la plus haute des primes. Avec le TGV ce rapport a explosé, avec comme conséquence directe une guerre ouverte entre les ADC de différents dépôts pour garder « leurs trains ». A ce petit jeu, seule la direction est gagnante puisque sur ce chantage au transfert de charge elle peut faire passer d'importants gains de productivité. De plus, l'injustice est double puisque les ADC en subissent les conséquences non seulement au cours de leur carrière mais aussi à la retraite ! Les Primes Tractions impactent directement le calcul de nos retraites.

C'est pourquoi SUD-Rail revendique la création d'une Prime de Base Garantie - PBG

Parce que les ADC passent le même examen ;
Parce qu'il n'y a pas de train plus difficile qu'un autre, mais simplement des difficultés différentes pour chaque type de train ;
Parce que les ADC ne sont pas maîtres des charges attribuées aux UP et que nous ne voulons plus que notre rémunération dépende directement des kilomètres, de la productivité, du type de trafic... ;
Parce que le système de prime doit garantir les aléas de la vie professionnelle ;

SUD-Rail revendique donc une refonte complète du système de prime :

- Remplacement de la Prime Complémentaire et de la Prime de Parcours par la Prime de Base Garantie (PBG) forfaitaire mensuelle. Cette prime est calculée sur la base des kilomètres parcourus niveau national par l'ensemble des ADC et correspond à environ 66% du total de l'enveloppe prime (PP+PC).
- Cette prime doit être réévaluée en tenant compte de l'évolution des salaires et du reste de l'enveloppe primes.
- Quel que soit la méthode de calcul, cette prime ne doit pas être inférieure à 700 €

Le Déroulement de Carrière :

Les pénibilités spécifiques au métier d'agent de conduite sont naturellement de plus en plus difficiles à supporter au fur et à mesure que l'on avance en âge. **Pour SUD-Rail le parcours professionnel doit tenir compte de cette évidence.**

Aujourd'hui, la conception des roulements est basée sur la recherche de la réalisation de la

plus forte prime traction possible, notamment à cause de l'impact sur le calcul de la retraite et du principe de hiérarchisation des primes.

Du fait du système actuel de prime de traction basé sur le rendement kilométrique, les roulements de fin de carrière sont aujourd'hui des roulements à très forte pénibilité.

SUD-Rail revendique :

- La création de roulements de début de carrière favorisant un parcours professionnel progressif.
- Une diminution de tous les facteurs de pénibilité dans les roulements de fin de carrière. (Travail de nuit, étapes longues, RHR Long, pas de coupure en retour de RHR...)

Parcours professionnel

- SUD-Rail revendique une vraie progressivité dans l'acquisition des compétences.
- Toute nouvelle compétence doit faire l'objet d'une formation adaptée.
- SUD-Rail exige un parcours professionnel diversifié des agents de conduite et refuse une spécialisation par activité qui brise l'unicité de la filière traction, déqualifie le métier et contraint les agents qui souhaitent une

évolution de carrière, à la mobilité géographique.

- Laisser la possibilité par toutes les activités de l'accès à la grande vitesse.
- Refus du cadrage d'accès à la grande vitesse par le passage de prérequis.
- L'équivalence de l'examen de conducteur en diplôme d'enseignement générale Bac +2 afin d'avoir une correspondance au grade maîtrise en cas de reclassement.
- L'accès au grade TGM sans examen, par simple constat.
- SUD-Rail revendique une véritable prise en compte des compétences TA et une véritable formation continue afin de leur faciliter le passage à TB.
- **Tram-Train** – Mise en Place dans toutes les régions d'une Passerelle CRTT vers CRML.



Formations :

Aujourd'hui, le haut niveau de qualification des agents de conduite est considéré en termes de coûts et non plus en termes qualité et de garantie de sécurité ferroviaire.

La direction SNCF, sous prétexte d'augmenter sa compétitivité dans un contexte d'ouverture du secteur ferroviaire aux Entreprises Ferroviaires Privées, met en œuvre un plan de réduction massif des coûts de formations en spécialisant les ADC.

Il s'agit de raccourcir au maximum les temps de formation, de limiter les stages pratiques, dans un contexte de métier en tension.

Pour compenser cette perte de savoir-faire et de maîtrise, elle met en place des systèmes d'assistance pour essayer de palier aux dysfonctionnements issus de sa politique économique : « les Pôle d'Appui Conduite » TGV, Transilien, TER, SIRIUS, FRET . . .

L'objectif est double :

Faire une économie sans précédent des formations EM des ADC en lissant vers le bas la qualification du métier d'ADC avec un seul but : diminuer les coûts formation et nous déqualifier.

En faire un service facturable aux autres opérateurs qui seraient demandeur, via la création d'une filiale si nécessaire.

Ces PAC se substituent à l'ADC en cas de situation perturbée. Nous rappelons que d'un point de vue réglementaire, l'ADC est seul responsable du dépannage en ligne et les conversations ADC/PAC sont enregistrées (indispensable au pénal).

Un des outils utilisés dans le dumping social est de limiter le niveau de formation, donc de compétences pour justifier une rémunération plus faible.

Mais pour **SUD-Rail**, l'argument comptable est non recevable, car nous sommes convaincus que la compétence des ADC et le haut niveau de sécurité qui en découle sont nos meilleurs atouts pour l'avenir. **SUD-Rail exige que, dans ce contexte de concurrence, le niveau de connaissance de tous les agents de conduite circulant sur le réseau ferré national soit harmonisé sur les plus hauts niveaux de compétences techniques et réglementaires.**

Tous les trains ne doivent être conduits que par des ADC ayant reçu une habilitation après réussite aux examens et une formation continue d'un minimum de 4 jours/an ainsi que plusieurs accompagnements par an minimum par un CTT.

Les revendications sur la formation s'appliquent à l'ensemble des conducteurs de trains, quelle que soit leur qualification ou leur entreprise.

SUD-Rail revendique :

- Une formation initiale, générale et globale reprenant l'ensemble des connaissances nécessaires à la pratique de la conduite.
- Une réglementation unique pour tous les ADC.
- La mise à disposition d'outils pédagogiques performants et de locaux adaptés en établissement.
- Une véritable prise en compte du statut des conducteurs moniteurs avec revalorisation de la prime instructeur, l'augmentation de temps de prise et fin de service...
- La présence des délégués de commission dans tout le processus de suivi, d'évaluation et d'acquisition des compétences, ainsi qu'à toutes les épreuves de l'examen.
- 4 journées de formation continue par an a minima pour l'ensemble des agents de conduite, dont des JF sur le terrain.
- Plusieurs accompagnements par an assurés par un CTT et non par un superviseur ou ARC.
- Des formations complémentaires en plus de la formation de base pour les particularités locales (milieu souterrain, langues étrangères, réglementations étrangères, TGV...) ainsi que des JF spécifiques pour le maintien de ces connaissances.
- **SUD-Rail** s'oppose à toute mise en place de contrôle ou évaluation individuels. En aucun cas les simulateurs et les vidéos ne peuvent être utilisés pour un examen ou un test, ni pour une acquisition de ligne.
- Une formation linguistique de haut niveau, sans perte de salaire, pour les conducteurs volontaires devant circuler en territoire étranger.
- Une JF spécifique pour le maintien des connaissances réglementaires et ce pour chaque pays parcouru.
- Toutes les habilitations d'ADC circulant en territoire étranger doit être délivrée par un dirigeant de l'opérateur historique ou assimilé du pays où circule l'ADC.



La Formation initiale

Une des bases utilisées dans le dumping social est de limiter le niveau de formation, donc de compétence pour justifier une rémunération plus faible. **SUD-Rail considère que la sécurité ferroviaire ne peut être gérée à la carte, en fonction des bénéficiaires souhaités.**

C'est pourquoi nous revendiquons une formation générique permettant à chaque ADC d'assurer l'ensemble des tâches tout au long de sa carrière.

Pour la formation CRTT/CRML :

Cette formation doit avoir une durée minimum de 8 mois (hors congés) se répartissant en 50% en salle pour la partie

théorie et 50% en ligne pour la partie pratique sur le site d'affectation de l'ADC. Cette formation correspond à la fusion des modules actuels des formations. **Un agent en 1er, ne peut dépasser la VL de 100 km/h.**

Pour la formation CRL :

Cette formation doit avoir une durée minimum de 12 mois (hors congés) se répartissant en 50% en salle pour la théorie et 50% en ligne pour la pratique sur le site d'affectation de l'ADC.

Cette formation doit comprendre au moins deux types d'EM, et tous les blocks.

Ces formations doivent avoir un socle commun :

- Sécurité du personnel.
- Habilitation C.O.
- Généralités sur l'entreprise.
- Statut - Organisations représentatives - Réglementation du travail.
- Identification des engins moteurs.
- Hygiène de vie.
- Accidents de personnes.
- Identification des risques liés à l'exploitation ferroviaire.
- Identification des principes de la sécurité des circulations.
- Electrotechnique.
- Le frein.
- Engins moteurs, parties communes.
- Engins moteurs, parties électriques.
- Engins moteurs, parties thermiques.
- Préparation de la mission.
- Préparation de l'engin moteur.
- Sondages.
- Signalisation.
- Etude de ligne.
- Manœuvres.
- Evolutions.
- Mise en tête.
- Conduite du train.
- Mesures à l'arrivée.
- Trains de travaux / Pilotage.
- Incidents / Obstacles.
- Signalisation (franchissements / anomalies).
- Circulation en sens inverse du sens normal.
- Anomalies aux installations.
- Accidents de personnes.
- Anomalies à l'engin moteur.
- Conditions de reprise d'acheminement.
- Anomalies affectant le freinage du train.
- Conditions de reprise et d'acheminement.
- Anomalies sur le matériel remorqué.
- Anomalies dans la circulation du train.
- Anomalies survenant à un autre train

Les Formations

Formations complémentaires

Pour chaque formation complémentaire nous devons affirmer une durée minimale de formation afin de garantir le niveau de connaissance.

Pour les EM : chaque agent doit pouvoir bénéficier d'au moins 4 jours de formation, plus des journées de pratique ligne.

Pour les lignes : chaque agent doit pouvoir bénéficier d'au moins deux jours d'étude (dont une partie de nuit).

Formations continues

Chaque agent doit pouvoir bénéficier d'au moins quatre journées de formation continue par an (une par trimestre). Ces formations sont ciblées sur la connaissance nécessaire à la pratique du métier (technique, réglementation, procédures rares...).

Des journées de formation supplémentaires peuvent être accordées à la demande de l'agent.

Pour les modules complémentaires au métier (formation incendie, CO, SST...) des journées supplémentaires sont accordées à l'agent.



Règlementation du travail :

La productivité des cheminots et des ADC ne cesse d'augmenter. Pourtant l'abaissement des coûts « conduite » reste le leitmotiv des dirigeants. Les conditions de travail des ADC se dégradent continuellement avec l'extension des parcours et des connaissances de lignes, la productivité accrue des roulements, les commandes aux limites ou au-delà du tolérable **SUD-Rail s'oppose à cette logique et réclame un accord collectif améliorant nos conditions de vie et de travail permettant à l'ADC d'être un véritable acteur de sa vie sociale et familiale.**

SUD-Rail refuse toute mise en place de commande individualisée ou de commande informatique des agents qui n'aurait qu'une seule conséquence : un isolement encore plus grand de l'ADC. La dotation de tablettes ayant comme volonté première la commande individualisée des ADC, la suppression des bureaux de commande, voire les PS délocalisées, démontre la pertinence de notre refus. Cela remettrait aussi en cause les roulements agents qui permettent d'organiser notre vie privée.

C'est pourquoi SUD-Rail revendique pour l'ensemble de la Branche :

Travail effectif

- 7h30 maximum et 8h30 si pause repas.

En cas de dépassement accidentel la compensation à 100% en R.G + Paiement des heures de dérogation à 125%.

Pause repas

Suppression des coupures. Dans le cas où une journée de service couvre une période de repas (11h30-13h30 ou 18h30-20h30), possibilité d'une **pause repas** d'une durée minimum d'une heure.

Travail de nuit

- 6h maximum de travail effectif si 2h dans la période de 21h à 7h sans dépasser 5h de conduite.
- 2 nuits maximum par GPT si tout ou partie de la période 0h-5h est comprise.

Repos périodique

- Fin de service au plus tard à 18h pour repos. Prise de service au plus tôt à 8h après repos.
- 24 WE SA/DI
- Pas de repos simple.
- 127 RP + 10 RM par an pour une application des 32 heures.
- 26 dimanches minimum avec répartition équilibrée sur l'année.
- Repos à la résidence : 16 heures minimum.

Repos Hors Résidence

- Interdiction de RHR inférieur à 9h quelles que soient les circonstances.

RG : Retour des RG

- Au-delà de 25 heures depuis la prise de service à la résidence : décompte en temps plein et compensation pour 1/2 du temps en RG.
- Compensation à hauteur de 20 min par heure de nuit (à 100% des heures de nuit)
- Compensation à hauteur de 20 min par journée de service avec radio sol train.
- Un seul compteur et attribution dans le mois qui suit son déclenchement et suivant le choix de l'agent.

GPT

- 5 jours maximum.
- Interdiction des N+1

Divers

- Parcours en voiture = 100% du temps passé
- Congé isolé : Règles pour la PS comme un RP
- Pour toutes les visites médicales pas de journée de travail à la suite ni avant,
- Prise en compte du temps de parcours pour se rendre au lieu de couchage lors de découché.
- Congés hors protocolaires : Réponse au plus tard 15 jours après la dépose du congé.

Aptitude :

Depuis le 06 août 2010 un arrêté aptitude est applicable à l'ensemble des conducteurs de trains. Il se découpe en trois volets : le premier définit les conditions de **l'aptitude médicale**, la deuxième traite de **l'aptitude professionnelle** et le troisième définit les conditions de **l'aptitude psychologique**.

Ce texte, en grande partie dicté par des directives européennes, durcit considérablement les conditions d'aptitudes à l'exercice des fonctions de sécurité. Il introduit notamment la notion de « contrôle de connaissances » pour le renouvellement des

habilitations aux fonctions de sécurité et les certificats d'aptitudes aux fonctions de conducteur, pour l'obtention de la licence européenne de conducteur.

Les dérives constatées justifient pleinement notre opposition à la VAS telle que pratiquée aujourd'hui.

Un nombre croissant d'agents de conduite perdent à titre temporaire ou définitif leur habilitation à la conduite des trains alors qu'ils exerçaient correctement leurs missions avant l'application de ce texte.

Aptitude Médicale

SUD-Rail revendique :

- Que l'aptitude physique soit effectuée lors de la VMT dans le centre médical le plus proche de la résidence d'emploi.
- Que l'aptitude psychologique soit acquise définitivement lors du recrutement.
- La suppression de la VAS suite à un accident de personne ayant entraîné un arrêt de travail.
- Que l'aptitude médicale ne soit pas assujettie à des normes.
- Une confidentialité absolue des données à caractère médical.
- Que l'inaptitude soit prononcée par un collège de médecins indépendants.
- La suppression des conséquences sur la rémunération des absences à caractère médical.

Aptitude Professionnelle

L'arrêté aptitude qui fixe les conditions d'habilitation à la fonction de conducteur et la TT0035 accroissent le nombre d'ADC déclarés inaptes, temporaires ou définitifs, aux fonctions de sécurité et donc à la conduite.

Avec la diminution des JFC réalisées et du nombre d'accompagnements en ligne, la

direction de l'entreprise tente d'imposer le principe de l'autoformation.

Il est donc impératif de définir dans la TT0035, un droit à la formation pour les agents de conduite, qui donne toutes les chances de recouvrer la totalité de leurs habilitations.

SUD-Rail revendique :

- Le renouvellement automatique tous les trois ans du certificat d'aptitude à la fonction de conducteur dès lors que l'habilitation annuelle a été renouvelé régulièrement sur cette période.
- Le renouvellement annuel automatique de l'habilitation aux fonctions de sécurité dès lors que le suivi continu (JFC et accompagnements) est normal.
- Le maintien des accompagnements en ligne avec un retour à un écart de 135 jours maxi entre chaque accompagnement.
- Que l'ADC soit seul maître des lignes qu'il devra signer, après autorisation.

Inaptitude :

La suspension totale ou partielle de la fonction de conducteur ne peut être que temporaire tant que l'entreprise n'a pas mis en œuvre un processus de formation permettant à l'agent de retrouver la totalité de ses habilitations.

SUD-Rail revendique la création d'une équivalence de l'examen de conducteur en diplôme d'état BAC+2 grâce à une VAE. Ainsi, suite à une descente de machine, un reclassement sur un grade maîtrise serait facilité.

Comment concevoir qu'un ADC descendu définitivement de machine pour raison médicale voit sa rémunération diminuer

considérablement tout en étant affecté à des tâches n'ayant rien à voir avec ses compétences Traction ?

Lors de l'inaptitude temporaire ou définitive, l'agent ne doit pas être pénalisé financièrement en comparaison du déroulement moyen qu'il aurait pu espérer dans son poste de conducteur.

SUD-Rail revendique :

Inaptitude temporaire

- L'octroi de la **prime de base garantie** (PBG, voir Prime Traction).
- Ainsi que la **PMJR journalière** (heures de nuit, de dimanche...) que l'agent aurait perçue s'il avait été en service.

Inaptitude définitive

- L'application des mêmes règles de rémunération que pour une inaptitude temporaire (PBG + PMJR)
- Que l'entreprise fasse des propositions en lien avec l'état de santé et la nature de l'inaptitude de l'agent en respectant ses desideratas.

- Le maintien des modalités de calcul sur les droits à la retraite.
- Des formations permettant un accès au poste de reclassement dans de bonnes conditions.
- Une association des élus CSE tout au long du processus de reclassement.
- Tous les conducteurs déclarés inaptes, quelle que soit leur qualification, doivent pouvoir par simple constat avoir une priorité pour un reclassement dans la filière gestion des moyens.
- Dans le cas où l'ADC ne désire pas ou ne peut pas être reclassé dans la filière GM, il doit être reclassé dans une autre filière, par équivalence de grade (cf. déroulement de carrière).

Sureté :

Depuis 1976, date à laquelle est apparue la première Z6400 sur la région de Paris Nord, le métier d'agent de conduite s'est profondément modifié. La conduite à agent seul s'est généralisée malgré l'opposition des ADC.

La réglementation a changé (marche à vue, VISA, verbalisation...). Des technologies nouvelles sont apparues (KVB, SAI, SIRIUS, ETCS...).

Les contrôleurs ont disparu des trains.

Le cadencement et les interconnexions sont devenus la règle.

Tous ces changements techniques, dans un contexte de productivité, de réductions d'effectifs, d'insécurité, ont imposé aux agents de conduite des changements de comportement.

Dans ces conditions, l'agression verbale des ADC est devenue trop fréquente, l'agression physique n'est plus rare...

SUD-Rail revendique :

- L'arrêt de l'extension des lignes EAS.
- L'élargissement de l'article F71.06 de la TT0516 (Référentiel Conducteur de ligne. Chapitre F), traitant des relèves en cas d'accident de personnes, aux agressions physiques ou verbales et plus généralement à tous les cas où le mécanicien se sent perturbé psychologiquement. Ceci, sans aucune perte de salaire.
- La réhumanisation des gares et des trains par du personnel SNCF.
- La création de sas de sécurité derrière les cabines de conduite ainsi que l'inscription au cahier des charges de tout nouveau matériel.
- Le soutien juridique de chaque ADC déposant plainte individuellement (avocat choisi par l'agent et payé par l'entreprise).
- Le dépôt de plainte systématique par l'entreprise à chaque incident.



Du 17 au 24 novembre 2022
DANS NOS CSE

ON VOTE Solidaires **Sud Rail**

Absences :

Les conditions dans lesquelles sont attribués les absences ont une importance toute particulière dans une profession où

les contraintes spécifiques ont un effet déstructurant sur la cellule familiale.

SUD-Rail revendique :

- 30 jours de congés annuels pour tous.
- Tout agent doit pouvoir bénéficier d'un protocole congés attribuant :
Année A : une période de 24 jours située intégralement en période scolaire d'été.
Année B : 15 jours du samedi au dimanche inclus en période scolaire d'été et d'hiver ou de printemps.
- Au moins 5 fêtes légales chômées par an
- dont une des deux fêtes de fin d'année.
- Selon l'ancienneté de branche : un congé supplémentaire chaque année à partir de 5 ans de service.
 - ✓ Un deuxième à partir de 10 ans.
 - ✓ Un troisième à partir de 15 ans.
 - ✓ Un quatrième à partir de 20 ans.
 - ✓ Un supplémentaire à chaque année au-delà de 20 ans de service

Pour se déculpabiliser de la pénibilité, des contraintes de nos métiers, la direction SNCF se cache derrière l'octroi de Primes.

Monnayer la vie et la santé des salariés n'est en aucun cas une politique de prévention.

Les leviers de lutte contre la pénibilité sont à mettre en œuvre en partant d'une organisation du Travail humaine et sociale doublée d'une véritable politique de réduction du temps de travail sur la journée de service et sur la carrière.



Retraites :

Le conflit de novembre / décembre 95 avait mis en échec les attaques gouvernementales contre le régime de retraite et la protection sociale des cheminots. Le conflit de mai / juin 2003 nous a rappelé douloureusement que nous n'avions fait que gagner du temps. Depuis, les cheminots ont dû subir un net recul sur leurs droits à la retraite en 2007 puis en 2010 et 2013. Avec la complicité directe ou masquée de toutes les autres fédérations de cheminots, la direction a pu mettre en place la contre-réforme des retraites voulue par le gouvernement.

La préservation et le financement des régimes de retraite sont toujours d'actualité. L'appétit des banques et des compagnies d'assurance ne s'est pas apaisé. La constitution de fonds de pension, gérés par des spéculateurs boursicoteurs n'est pas acceptable. Nos retraites doivent être garanties dans le cadre d'un système solidaire par répartition.

Cela ne fait aucun doute aujourd'hui : **nous devons encore lutter pour préserver notre système de retraite et notre régime particulier.**

SUD-Rail revendique :

Départ en Retraite

- Le retour de la retraite à 50 ans, pour tous les agents ayant au moins 25 années de service et 15 années de machine ou étant sur un grade conduite à la date de leur 50ème anniversaire. La période de formation initiale doit-être prise en compte, en totalité, pour les ADC issus du recrutement interne (n'ayant pas de grade conduite).
- La suppression des décotes.
- Le bénéfice du système de bonifications pour l'ensemble des conducteurs.

Bonification de traction

- L'attribution pour les agents de 4 mois de bonification par année de conduite effectuée.
- La suppression des 3 premières années neutralisées et décompte de toutes les années conduites à partir de la réussite à l'examen.
- Suppression de la limite des 60 mois de bonification.

Décompte des années

- Suppression de la neutralisation des absences et descentes de machine de plus de 90 jours.

- Possibilité de rachat des années de versement à la Sécurité Sociale, effectuées avant l'embauche à la SNCF.

Calcul du montant des retraites :

- L'intégration de l'indemnité de résidence et de la gratification d'exploitation dans le traitement.
- L'intégration des indemnités (nuit, dimanche et fête...) dans les primes.
- La répercussion aux retraités des mesures salariales de déroulements de carrière et de grille.
- Suppression du taux maximum de 75%.

Pension de réversion

- 75 % pour tous les cheminots et ayants droits.
- Réversion de la retraite des femmes agents sur leur conjoint.
- Suppression de la notion de 2 ans de mariage en cas de décès de l'agent en activité et 6 ans en cas de décès en retraite pour pouvoir prétendre à une pension de réversion.
- Reconnaissance de la vie maritale et du PACS.
- Retour à l'indexation des pensions retraites sur les salaires avec paiement au trimestre à échoir.

Qualité de vie :

Le repos et le sommeil de l'agent de conduite font parties des conditions d'exercice du métier qui doivent être prises en compte pour une sécurité optimale.

La gestion des lieux de couchage est de la responsabilité de l'entreprise. C'est à elle d'assurer des conditions d'accueil et de repos qui correspondent aux besoins et aux attentes des ADC.

Afin de répondre aux demandes dogmatiques des gouvernements successifs de privatisation, la SNCF a commencé à externaliser un maximum de services rendus aux cheminots dans le cadre de leur service. La création de la filiale ORFEA s'inscrit complètement dans ce schéma. La SNCF a donc créé cette filiale avec le groupe ACCOR dont les pratiques scandaleuses ne sont plus à démontrer.

La SNCF a ainsi supporté seule l'ensemble des coûts de la remise en état des lieux de

vie ou de la construction de nouveaux foyers roulants, si ceux-ci sont jugés rentables, laissant par contre se dégrader fortement les autres. Elle a ensuite transféré l'ensemble des lieux ainsi mis aux normes à ORFEA qui a récemment largement augmenté les tarifs des nuitées.

Sur certains sites, la SNCF a transféré les roulants dans des hôtels dont la facturation passe encore par ORFEA qui accepte de déloger les ADC pour permettre aux hôteliers de gagner plus d'argent avec le grand public payant plus cher leur chambre.

Pour SUD-Rail il est de la charge de l'entreprise de gérer les lieux de vie et de repos de ses agents. La part d'enrichissement des actionnaires privés faite sur le dos des roulants en RHR est directement prise sur les comptes de l'entreprise donc sur le travail des cheminots.

SUD-Rail revendique :

- Une gestion de tous les foyers ou résidences hôtelières par la SNCF avec mise à niveau équivalente à un hôtel 3 étoiles.
- L'attribution de paniers repas pour chaque service effectué en dehors des heures d'ouvertures des restaurants d'entreprise ou dans les lieux où ils ont été fermés.
- La rénovation et la mise en conformité de tous les foyers.
- Des capacités d'accueil suffisantes permettant l'entretien et l'aération des chambres entre deux occupations.
- La prise en compte dans la journée de service, des temps de trajet, aller et retour, de la gare au lieu de RHR.
- La reconnaissance en accident du travail des accidents pendant le temps du RHR.
- La possibilité de se restaurer à toute heure dans tous les foyers.
- Le recours à la solution hôtelière qu'à titre exceptionnel et seulement s'il y a prise en compte de la spécificité du repos de l'ADC par l'hôtel (sommeil en horaires décalés, possibilité de restauration à toute heure).

Maternité, Paternité :

De plus en plus de femmes font aujourd'hui le choix d'exercer le métier d'agent de conduite. Or, les politiques familiale et sociale de l'entreprise ne leur permettent pas de faire reconnaître leurs qualités de femmes et de futures mères. Ainsi leur choix de vie privée n'est pas suffisamment pris en compte par l'entreprise et même parfois totalement ignoré.

La maternité et la paternité sont des choix de vie privée qui ne doivent pas occasionner de pertes financières ni ne doivent être freinés par les contraintes du travail.

Cela alors que l'accompagnement nécessaire ne serait bien souvent que de courte durée.

La maternité n'est pas une maladie. L'entreprise doit prévoir des possibilités d'affectations temporaires pour les mères et les pères d'enfant en bas âge (inférieur à 3 ans) sans aucune perte financière pour l'intéressé. De plus, afin que chaque parent de jeunes enfants puisse faire le choix de garder son poste de travail et son roulement, l'entreprise se doit de se doter de crèches d'entreprise aux horaires élargis proches du lieu de travail ou du domicile. **Toute femme enceinte doit pouvoir accéder à un poste adapté à sa situation de grossesse et correspondant à sa qualification sans aucune perte de salaire.**

SUD-Rail revendique :

Congés de maternité

Toute femme enceinte doit pouvoir accéder à un poste adapté à sa situation de grossesse et correspondant à sa qualification sans aucune perte de salaire. Cette adaptation du travail à la grossesse devra être également un moment dans la carrière non pas de mise en parenthèse de la vie professionnelle de l'intéressée, mais un moment de développement des compétences et des acquis. Ainsi, dès la déclaration de la grossesse, un entretien sera proposé à l'intéressée afin de définir avec elle, les suites qu'elle envisage de donner à sa carrière et les besoins de formation à la réalisation de son projet professionnel. De même une aide au retour au travail est nécessaire. Pour ce faire, l'intéressée bénéficiera d'un entretien avec sa hiérarchie afin d'identifier ses problèmes personnels liés à son retour au travail et ainsi lui

apporter les solutions adéquates sans que la pression financière ne vienne jouer le moindre rôle dans la décision finale de l'intéressée.

Congés de paternité

35 jours d'absence consécutifs n'incluant aucun CA, AH, RM...

En général

L'ouverture de crèches aux horaires adaptés aux métiers du transport.

La création de roulements adaptés à la garde d'enfant pour les parents célibataires d'enfant en bas âge.

Ces mesures doivent permettre à chaque parent de vivre sereinement leur parentalité au sein de l'entreprise.

Divers :

SUD-Rail revendique :

- L'abrogation de tout délai de carence en cas d'arrêt maladie.
- Que toutes les visites médicales soient comptées en service dès lorsqu'elles sont prescrites par un médecin SNCF.
- L'amélioration des cabines de conduite en tenant compte des nouvelles technologies (sécurité d'accès, ergonomie, confort, bruit...)
- La radiation ou limitation des matériels vétustes.
- Un accès facilité au temps partiel pour tous les ADC en faisant la demande...
- Que les retraités, ayants-droits et contractuels de l'ensemble de la Branche bénéficient des mêmes droits aux facilités de circulation que les agents statutaires en service.

Nouvelles Technologies :

La SNCF a profité des nouvelles technologies pour déployer l'outil SIRIUS, d'abord en format PDA puis une tablette. Initialement destinée à alléger le sac de l'ADC, cette tablette qui intègre les Fiches Trains, les Lili, les BS, DEFIT... se révèle être « un piège » pour les conducteurs. Après plusieurs années d'utilisation la direction utilise désormais cet outil pour :

- Commander les agents et ainsi supprimer des postes (fonction Auto-commande),
- Individualiser encore plus les ADC, voir même faire disparaître la notion de PS à l'UP (suppression des cadres Avis Urgent),
- Désocialiser l'ADC dans son collectif de travail,
- Abaisser son niveau de compétences (Opticonduite).

Dans sa logique de détricotage de l'entreprise historique, l'activité Fret a même décidé de créer son « propre SIRIUS » pour une somme aberrante.

SUD-Rail n'est pas contre les nouvelles technologies tant qu'elles facilitent et améliorent nos conditions de travail. SUD-Rail revendique que l'outil SIRIUS revienne à son utilisation de base : faciliter la vie des ADC et alléger son sac.

**Le cahier
revendicatif
SUD-Rail est un
outil pour les luttes
à venir,
constamment mis
en débat et soumis
à la réflexion des
syndiqués et des
salariés.
A chacun de s'en
emparer pour le
faire vivre et
évoluer.**

Téléchargez l'appli



*Moderne
intuitive, ergonomique !*

*Les actualités
dans votre poche*




*Tous les tracts
à portée de main*



Flashez moi



Un outil évolutif, qui ne restera pas figé dans le temps !!!

 SUD RAIL

maintenant

Autorisez les notifications et recevez l'actu en temps réel.