

Sur l'UT RLMC, SUD-Rail prend ses responsabilités !

GESTION DU PERSONNEL SUR L'UT RLMC

Dans les suites de la DCI posée par SUD-Rail, nous avons été reçu par la direction de l'UT pour « échanger » sur la gestion du personnel de l'UT dans cette période de crise.

Le contexte : - 40 % de trains réalisés au FRET depuis le début de l'année, ayant pour conséquence une baisse de la charge de travail et de la rémunération sur l'UT RLMC. Afin de limiter les impacts de la crise sur les ADC de Sibelin, les délégués du personnel SUD de l'UT et la direction conviennent qu'il est nécessaire de réduire temporairement le nombre d'ADC de l'UT, afin de maintenir un niveau de charge de travail et un niveau de rémunération correct aux ADC, TA comme TB.

Clairement, SUD est contre la création de la famille FRET, pour l'existence de passerelles réelles entre les activités et des parcours pro valorisant, pour le retour à la mutualisation des moyens qui permettrait d'amortir les effets de la crise. Mais dans le contexte immédiat, l'urgence est de maintenir l'emploi et la rémunération des agents, même si les faits donnent raison à notre analyse.

Où sont les apôtres du pragmatisme ? qui, loin des beaux discours, après avoir validé la politique FRET actuelle, n'assument pas ses conséquences et restent très silencieux dans la période...

Détachements, mutations, passerelles ... SUD demande que l'ensemble des leviers à la disposition de la direction soient actionnés pour limiter les impacts de la crise et de la politique de FRET SNCF sur les agents.

Pour les TA :

- Demande d'environ 4 à 5 agents en détachement sur LE BOURGET (Paris Nord) pour une période de 6 à 9 mois (2 agents du 474 candidats, recherche parmi les CRML du 474 et 435, 433 de VSX) dans des conditions de détachements standards.
- Une conversion TA vers TB devrait permettre, soit par le biais de participation à cette conversion, soit par mutation induite, de réduire de 2 l'effectif des CRML.
- Sur Clermont, 4 conversions TA-TB.
Pour être complet, l'école TA prévue en juin sera pourvue d'au moins 3 agents (dont un du SL) de l'UT.

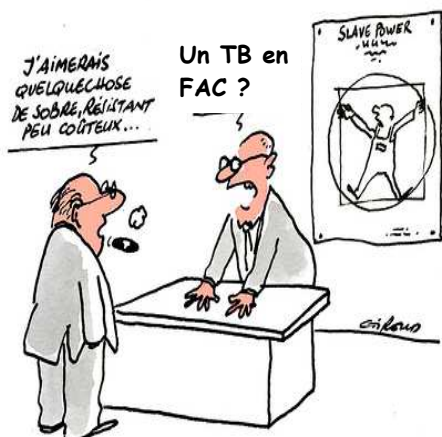
Pour les TB :

- Un point sur les mouvements du personnel déjà effectués :
 - 4 ADC (122 et 121) sont actuellement en détachement (mas et CPFT) ;
 - 1 ADC (123) en mutation sur MAS et 1 autre en attente (122) ;
 - Sur SE, 2 retours au TER et 2 voire 3 ADC en détachement sur CLE suite à la fermeture de NEVERS FRET.

A venir :

Pour L'INFRA : 4 départs en détachements « longue durée » (contrat 3 ans) dès le 11 MAI.
(2 : 122 / 1 : 123 / 1 : 172) + 2 candidatures qui pourraient aboutir, conditions de détachements standard.

Une sortie de formation TB prévue de longue date devrait amener 5 nouveaux TB sur SIB et 2 sur SE, ce qui devrait porter à 35 le nombre d'ADC TB en FAC sur SIB...



Pour SUD-Rail, maintenir 35 ADC en FAC, même en période de crise, n'est pas acceptable et dans le cadre du changement de service de JUIN, nous formulerons des propositions afin d'obtenir pour ces ADC une meilleure visibilité de leurs programmations et de leur repos !!

Cette période troublée doit nous pousser à revendiquer la réforme du calcul des primes tractions, « *juste retour de la productivité des ADC* » disaient certains, pas sûr qu'aujourd'hui le discours soit le même ...

C'est pourquoi SUD-Rail revendique : La création d'une Prime de Base Garantie

Le système de prime traction actuel est des plus injustes ; 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 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 se garder « leur train ». A ce petit jeu, seule la direction est gagnante puisque sur ce chantage au transfert de train 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 des retraites).

Pour SUD-Rail :

■ 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 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.

Résister, s'organiser, gagner ... ensemble !

Le syndicat, c'est l'outil des salarié-e-s qui veulent lutter contre les injustices, défendre leurs droits, se faire respecter, contribuer à construire un autre monde ...

Je souhaite rejoindre le syndicat SUD-Rail

Nom, Prénom

UE, UT

Adresse postale

Tél. personnel.....E-mail

A retourner par pli de service à SUD-Rail, 2, rue Claudius Collonges - 69002 LYON
ou à remettre à un-e militant-e SUD-Rail



SUD-Rail