

BONIFICATIONS DE TRACTION

Elles sont mortes depuis le 01/01/2009 !

Élections professionnelles du 24 mars 2011

Tract n°9 : Paris, le 14 mars 2011

Depuis le 01 janvier 2009, seuls les agents au sein de l'entreprise avant cette date peuvent bénéficier des bonifications de traction et ce quelle que soit la date à laquelle ils sont entrés ou entreront en formation TA ou TB.

Conséquence rétrograde de la contre-réforme de 2007 sur nos retraites, l'UNAC-FO vous retrace certains événements qui aujourd'hui échappent aux plus jeunes.

C'est le Secrétaire Général de l'UNAC-FO, **Gilles Desfrancois**, en poste depuis 2002, qui répond à vos interrogations.

Les bonifications de traction existent-elles depuis l'origine du règlement des retraites ?

Le règlement des retraites de 1909 accordait le droit à une retraite dès l'âge de 50 ans pour les agents de conduite. Durant soixante ans, ce départ anticipé, par rapport aux autres cheminots, a réduit de 10% le montant de leurs pensions. Pendant la grande grève de 1968, ce désagrément financier trouva une issue favorable avec l'instauration des bonifications de traction (*décision ministérielle*). Entre 1968 et 1980, celles-ci évoluèrent progressivement. En définitive, elles permettent aux agents de conduite de bénéficier de 5 ans d'ancienneté supplémentaires dès lors qu'ils comptabilisent 23 ans de services sur les machines. Ainsi, un ADC peut partir à la retraite avec un niveau de pension similaire à celui qu'il aurait eu en partant à 55 ans.

Un ADC peut-il toujours partir à la retraite dès 50 ans même sans les bonifications de traction ?

La nouvelle contre-réforme de 2010 fait, à partir de 2022, qu'un agent de conduite ne pourra pas faire valoir ses droits à la retraite avant 52 ans. Les agents au statut, entrés à la SNCF après le 01 janvier 2009, pourront donc partir à la retraite à 52 ans mais sans le bénéfice des bonifications de traction. Pour maintenir une pension équivalente à celle de leurs collègues jouissant des bonifications de traction, ils devront prolonger leur activité de 5 ans dans l'entreprise, soit partir à la retraite à 57 ans (*ils auront ainsi dépassé l'âge pivot pour annuler leur décote s'ils ne justifient pas de 41,5 ans de cotisation !*).

Sans les bonifications de traction, l'âge réel, et non théorique, d'ouverture des droits d'un conducteur est égal à celui d'un agent sédentaire !

En octobre 2007, la contre-réforme de notre régime spécial de retraite remettait en cause, entre autres, le mécanisme des bonifications de traction. Les organisations syndicales ont-elles cherché à les préserver ?

Cette contre-réforme meurtrissait l'ensemble de notre régime spécial de retraite, dont les bonifications de traction. À aucun moment durant le conflit de 2007, il n'a été question pour les organisations syndicales, hormis la FGAAC, de négocier une contre-réforme que nous rejetions dans sa globalité. Nous avons lutté pour le retrait de toute la contre-réforme !

Malheureusement, le combat avait à peine commencé que la FGAAC négociait avec le gouvernement et l'entreprise un palliatif aux bonifications de traction. En réalité, les agents de conduite se retrouvent dans la même situation qu'avant 1968 ! C'est l'organisation syndicale qui s'octroie le bénéfice de la création des bonifications de traction qui, quarante ans plus tard, en accepte la suppression !

Aujourd'hui, en sacrifiant au moins 7 jours de leurs repos de toute nature, les agents embauchés à partir du 01 janvier 2009 peuvent espérer anticiper leur départ à la retraite... de quelques semaines !

Pour la FGAAC, les repos sont devenus superflus au point de les offrir à l'entreprise, la pénibilité ne serait plus qu'un mauvais souvenir !

En perdant le combat de 2007, nous subissons de plein fouet l'allongement de la durée de cotisation et l'instauration des décotes qui amputent nos pensions si nous n'avons pas atteint la durée de cotisation maximale !

En 2008, la Direction RH a entamé des discussions avec les organisations syndicales pour « négocier » la transposition de cette contre-réforme à la SNCF ? Les bonifications de traction ont-elles fait l'objet d'une « négociation » ?

Pour ne rien vous cacher, voici chronologiquement ce qui s'est passé :

Le 13 mars 2008 : Lors d'un Groupe de Travail, la Direction dévoile aux organisations syndicales le fruit de ses tractations automnales avec la FGAAC. À la suite de cette présentation, les organisations syndicales sont « invitées » à rédiger des propositions concrètes. Force Ouvrière demande et obtient que la table ronde du 20 mars soit transformée en un nouveau Groupe de Travail dans lequel les organisations syndicales pourraient y apporter leurs contributions afin de préserver une équité entre les conducteurs actuels et ceux à venir.

Le 20 mars 2008 : Seul Force Ouvrière communique à la Direction des propositions écrites basées sur une majoration salariale en fin de carrière de façon à permettre à la génération sacrifiée un départ à la retraite avec un niveau de pension équivalent à un agent bénéficiant des bonifications de traction. La CGT s'engage à faire des propositions ... par la suite !

Le 10 juillet 2008 : L'entreprise convie les organisations syndicales à une table ronde qu'elle souhaite conclusive sur ce dossier et qui le sera ! La Direction RH répond négativement à la proposition de Force Ouvrière. La CGT pose à son tour un projet sur la table. Il est fort regrettable que leur contre-proposition intervienne près de 4 mois après celle de FO. Au même titre que la proposition Force Ouvrière, la direction rejette celle de la CGT. Dans la lettre testamentaire de Didier Le Reste adressée au Président Pépy fin 2010, la CGT oublie la succession des événements et nie son manque de réactivité sur les bonifications de traction !

Aujourd'hui, des agents de conduite « contractuels » cohabitent avec des agents sous statut dont certains bénéficient des bonifications de traction et d'autres pas ! Bonjour la lisibilité et surtout l'équité !

La desserte de Tram-Train Mulhouse/Vallée de la Thur est effectuée avec des agents de conduite dont certains pourront partir à la retraite à 52 ans (*bénéfice des bonifications de traction*), d'autres à 57 ans (*pour récupérer le bénéfice des bonifications de traction auxquelles ils n'ont pas droit*) et les contractuels à 62 ans, voire 67 ans pour annuler la décote ! Comment voulez-vous que cela puisse durer ?

Avec l'allongement des carrières à la SNCF, l'âge maximal pour entrer au statut devrait largement être repoussé. Ainsi, nous pourrions quasiment supprimer les embauches hors statut et les départs à la retraite à 62 ans, voire 67 ans !

Les élections professionnelles se profilent à la SNCF !

Les agents de conduite savent l'importance des enjeux qu'elles comportent.

En 2009, les agents de conduite n'avaient pas été dupes en se détournant de la FGAAC qui avait intégré le pôle réformateur en s'adossant à la CFDT qui est à l'origine de la loi sur la représentativité, donc de la disparition de la FGAAC (*syndrome de Stockholm*) !

Depuis des années, FO défend sans relâche les agents de conduite. Nous ne mâchons pas nos mots, nous ne taisons pas la vérité.

En votant pour les listes Force Ouvrière le 24 mars 2011, nous continuerons de porter vos revendications, sans duperie !