

Indemnité de Modification de Commande (IMC)



Pôle Traction & Commercial/Voyageur Inacceptable et vraiment éloigné de la réalité du terrain

Notre délégation UNSA-Ferroviaire a été reçue le 1er février 2017 en bilatérale par les Directions de la Traction et des Trains. L'objectif était de nous présenter la procédure choisie pour le paiement de la rétroactivité de l'Indemnité de Modification de Commande des Agents De Conduite et des Chefs de Bord au regard de la décision de justice récemment rendue par la Cour de cassation.

Le sujet de l'IMC se décompose en deux temps :

AVANT :

“ Sous prétexte de ne pas disposer d'un outil capable de mesurer la temporalité entre une journée commandée et une journée modifiée (c'est-à-dire le moment où l'agent a été notifié de sa nouvelle commande), les directions de la Traction et des trains optent pour une indemnisation forfaitaire par agent qui correspondrait à une période rétroactive de 3 ans. La Direction sur la base de la lettre de François NOGUÉ datant du 15 janvier 2002 invoque une temporalité de 24 heures entre la modification de commande et ladite journée modifiée pour attribuer l'IMC. ”

Méthode retenue par la Direction des métiers de la Traction	Méthode retenue par la Direction des Trains
<p>Elle a collecté le nombre de journées modifiées en « 8 » ou en « 9 » dans tous les Établissements Traction de France. Il en ressort 1 481 700 Journées de Services (JS) modifiées. Sur ce nombre de journées, seulement 454 208 JS concernent des journées décommandées.</p> <p>Avec l'application du filtre de la « temporalité », le volume de journées ouvrant droit à indemnité s'élève à 154 311 JS. Rapporté au nombre de conducteurs, 11602 agents, cela revient à attribuer 13,3 IMC par ADC, arrondies à 14 IMC.</p>	<p>Elle s'est basée sur les remontées de seulement 4 Établissements Commerciaux Trains (Chambéry, Dijon, Toulouse et Rouen) sur le mois de septembre 2016. Les données de ces 4 établissements ont servi à déterminer le nombre de JS modifiées sur le périmètre national sur l'année, à savoir 1 450 000 JS modifiées pour tout le réseau. Seules 272 000 seraient éligibles à l'IMC (temporalité incluse). Sur le contenu, 43500 JS sur 3 ans n'auraient pas été payées, soit 13,98 IMC par agent de trains, arrondies à 14 IMC.</p>

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce n'est pas sérieux ! La Direction est très loin de la réalité terrain. Durant des années, l'IMC a caché un problème évident de manque d'effectifs. Les modifications de commande ont été systématiques dans les Établissements en sous-effectifs, et surtout pour certaines catégories d'agents (agents en réserve ou agents LAF).

Pour rappel, certains ECT ne payaient pas l'IMC aux agents Lutte Anti-Fraude (LAF). Par ailleurs, pour les ECT, le logiciel de commande utilisé était jadis « OMÉGA ». L'UNSA-Ferroviaire a donc rappelé à la Direction des Trains qu'avec « OMÉGA », il est possible de tracer les JS une par une, la base de données étant sauvegardée pendant 10 ans.

En définitive, ce sera 14 IMC pour les ADC et ASCT, la valeur de l'IMC étant de 10,94 €. Cela revient à attribuer la somme de 160 € brut par agent pour les 3 années. Bizarrement, les résultats sont similaires à la Traction comme aux Trains.

APRÈS :

L'Entreprise nous informe que la règle d'attribution de l'IMC ne changera pas pour l'avenir. Cependant, elle impose unilatéralement la règle de temporalité de 24 heures entre la dernière FS et la journée modifiée. L'UNSA-Ferroviaire ne cautionnera pas ce que la Cour de cassation a rejeté.

L'Entreprise propose de nous revoir dans la deuxième quinzaine de mars 2017 pour échanger sur ce sujet. Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce délai est trop long sachant que depuis le 13 octobre 2016, elle aurait déjà dû régler cette situation.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la lettre de François NOGUÉ n'a aucune valeur puisqu'elle est antérieure à la cassation du 13 octobre 2016. Pour l'UNSA-Ferroviaire, le délai de 24 heures invoqué par la Direction est purement ILLÉGAL ! De plus, si cette lettre fixait les modalités d'attribution de l'IMC, pourquoi n'a-t-elle jamais été intégrée en 15 ans dans le document d'instruction d'application RH00677.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'entreprise cherche absolument à limiter le paiement de cette indemnité en s'inspirant d'une note interne (Lettre de François NOGUÉ). Pour l'UNSA-Ferroviaire, la notion de temporalité pour la rétroactivité doit a minima se baser sur les 7 jours du délai de prévenance.

L'UNSA-Ferroviaire, en responsabilité, dénonce avec force et vigueur ce mode de calcul ainsi que le nombre dérisoire de JS éligible à l'IMC. L'UNSA-Ferroviaire ne peut discuter des modalités futures de l'IMC tant qu'elles se baseront sur cette temporalité de 24 ou 48 heures.

“ L'UNSA-Ferroviaire dépose immédiatement une DCI pour dénoncer cette méthode de calcul. ”



Paris, le 3 février 2017