



AMÉNAGEMENT DU TEMPS DE TRAVAIL JOURNÉE DU 10 MAI 2016

UN PATRONAT FERMÉ, UN MINISTRE EN RETRAIT, MAIS DES CHEMINOTS MOBILISÉS !

Ce 10 mai se réunissait la Commission Mixte Paritaire de la Branche Ferroviaire avec, pour ordre du jour, la poursuite de la négociation du volet « aménagement du temps de travail » de la Convention Collective Nationale.

Le même jour, répondant à un appel unitaire des Organisations Syndicales, 15 000 cheminots de toutes entreprises et de toutes régions manifestaient dans les rues de la capitale pour obtenir des conditions de vie et de travail décentes.

Après la Commission et les mises en scène théâtrales de la part du patronat, le Secrétaire d'État aux transports recevait les Organisations Syndicales à 21h pour faire le point sur les négociations en cours.

UNE CCN DE HAUT NIVEAU : NÉCESSITÉ ABSOLUE POUR TOUS LES CHEMINOTS DE LA BRANCHE

En préambule de la Commission Mixte Paritaire, la CGT rappelait sa volonté d'entrer enfin dans le vif du sujet et de pouvoir négocier ce cadre social de haut niveau articulé sur ses trois volets (décret-socle, CCN, accords d'entreprises) auquel tous les cheminots de la branche aspirent.

La CGT soulignait que pour atteindre cet objectif de conditions de vie et de travail de haut niveau, l'ensemble des 7 Organisations Syndicales de la branche avait remis au patronat une base revendicative commune garantissant un haut niveau de sécurité, la protection de la santé des salariés, l'équilibre vie personnelle / vie professionnelle et la continuité du Service Public.

Pour la CGT, ces dispositions doivent être intégrées dans les 3 niveaux de texte au regard de la fragilité des accords d'entreprise, beaucoup plus facilement dénonçables qu'un accord de branche ou qu'un décret, qui peut être abrogé.

NÉGOCIATION DE LA CCN : UN PATRONAT CYNIQUE ET NOSTALGIQUE DE L'AVANT-DERNIER SIÈCLE

Guidé par une obsession de niveler vers le bas le niveau social et de s'accaparer ainsi davantage des richesses produites par les salariés, le patronat, fidèle à son archaïsme, a remis sur table une version 2 de ses propositions, dont la plupart sont plus rétrogrades que la réglementation du travail applicable en 1924 ou celle de 1937.

Les Organisations Syndicales ont unitairement fait front en dénonçant cette nouvelle provocation, aux antipodes des besoins et des attentes des cheminots.

L'après-midi, prenant momentanément conscience de l'ampleur de la mobilisation des cheminots dans la rue (~15 000 cheminots dans les rues de Paris), le patronat concéda quelques aménagements (toujours à la marge) suivis de quelques autres qui permirent tout juste d'entrer dans le XX^{ème} siècle.

CCN : CIRCULEZ, IL N'Y A PLUS RIEN À NÉGOCIER !

Alors que cette réunion fut la première au cours de laquelle un semblant de négociation avait pu s'amorcer, contre toute attente, l'UTP annonça en fin de séance qu'elle était « au bout de son mandat », que ses propositions étaient définitives et que la prochaine réunion de négociation du 19 mai serait consacrée à une relecture technique.

En l'état, le projet patronal sacralise et généralise dans la CCN toutes les dérogations néfastes pour les cheminots et renvoie à d'hypothétiques et fragiles accords d'entreprises l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail et les compensations des contraintes d'exercice de leurs métiers.

La flexibilité des salariés serait accrue à son paroxysme, la dégradation de la santé et des équilibres vie personnelle / vie professionnelle flagrante.

Quelques exemples :

- Exclusion du régime « roulants » notamment des agents chargés de la conduite des trains de travaux ou acheminement, de la conduite de « navettes fret de proximité » dont la définition n'est pas limitée, des agents assurant un service à bord lorsqu'ils ne sont pas habilités aux fonctions de sécurité...
- Remise en cause du nombre de repos : 117 pour les roulants et 113 pour les sédentaires, RTT compris. Les salariés sédentaires non-affectés à des « activités liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic » ne bénéficieraient que de 104 repos par an. Les repos périodiques pourraient, en outre, être accolés à un repos journalier réduit.
- Diminution du nombre de repos doubles à 30 par an et du nombre de samedis / dimanches à 10, soit un week-end complet à partager avec ses proches tous les 1,5 mois.
- Remise en cause de l'encadrement des repos (19h/6h) pour y substituer un 22h/3h pour les repos simples et 23h/2h pour les repos doubles, le tout impropre à garantir un repos efficient.
- Augmentation des temps de travail : temps de travail effectif journalier maximum de 10 heures (9 heures en 1924 et 8 heures en 1937) et amplitude journalière de travail illimitée, voire travail fractionné possible (à l'instar de la grande distribution).
- Suppression des pauses-repas et pauses casse-croûte.
- Généralisation des astreintes, y compris pour les roulants et y compris durant les repos périodiques ou journaliers, en infraction parfaite avec les engagements internationaux de la France (Charte Sociale Européenne de 1996).
- Délocalisation des prises et fins de service jusqu'à accroître le temps de trajet habituel d'une heure, amputée directement sur la vie personnelle du salarié. Le temps de trajet habituel est d'une durée moyenne de 50 minutes selon l'INSEE. Le patronat verse ainsi dans la sphère personnelle du salarié, ce qui relève normalement du temps de travail, et doit donc être considéré comme tel.
- Généralisation de la mobilité géographique forcée pour les salariés en vertu d'un principe de « détachement temporaire » non-délimité, non-encadré et non-soumis à accord du salarié.
- Promotion du travail de nuit pourtant reconnu hautement nocif pour la santé : des compensations des contraintes liées au travail de nuit limitées aux agents sédentaires accomplissant plus de 400 heures de nuit par an et 300 heures pour les roulants, ce taquet étant nettement supérieur à celui de 270 heures prévu par le Code du Travail. Nombre maximum de nuits consécutives de travail non-limité alors que les autres pays européens le limitent quasiment tous à 4 pour les sédentaires et 2 à 3 pour les roulants.

- Pour les agents en roulement, remise du planning prévisionnel de repos à 10 jours, horaires de travail communiqués 3 jours à l'avance.
- Pour les agents en service facultatif ou de réserve, jours de repos communiqués en fin de Grande Période de Travail précédente et horaires de travail la veille pour le lendemain.
- Possibilité de modifier les jours de repos 24 heures avant et les horaires de travail 1 heure avant la prise de service prévue pour les remplacements de salariés (tous remplacement, y compris congés payés connus à l'avance...), en cas de grève, y compris pour le Fret, pour tous les salariés chargés de la protection des biens et des personnes, ou encore pour tous les salariés des entreprises ferroviaires de droit privé dont l'attribution de sillons de dernière minute est le mode de gestion courant...
- Possibilité de suppression ou de réduction du repos journalier (en-deçà de 11 heures) ou périodique dans les mêmes cas.
- Dérogations possibles, généralisées et non-encadrées aux amplitudes maximales, aux durées maximales de travail, aux durées minimales des repos...
- Généralisation des conventions de forfait.
- Le double Repos Hors Résidence pour les roulants.

Ces seuls exemples sonnent comme autant de provocations et d'incitations à la mobilisation !

Devant une telle situation, où les cheminots sont méprisés, leurs représentants ignorés, le droit de concilier vie professionnelle et vie familiale bafoué, la CGT œuvrera dans l'unité la plus large pour imposer au patronat de revenir à la raison.

UN MINISTRE ATTENTIF, MAIS AUX ATTENTES DE QUI ?

Lors de sa rencontre tardive avec les Organisations Syndicales, le Secrétaire d'État aux transports a réitéré son engagement de ne pas publier, pour l'heure, le décret-socle très rétrograde qu'il avait rédigé.

Il a assuré de sa vigilance quant au déroulement des négociations, sans toutefois s'engager à faire pression sur le patronat.

Le gouvernement pourrait pourtant aisément inciter la direction du Groupe Public Ferroviaire (représentant, avec ses filiales 95%, de l'UTP) et même sur Transdev, filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations à négocier une CCN garantissant un haut niveau social et la sécurité des circulations.

Le gouvernement serait d'ailleurs bien inspiré de le faire, car toutes les régressions proposées par le patronat de la branche s'appuient sur l'avant-projet de décret-socle qui, dans la même veine, pousse au moins-disant social.

DES RAISONS HISTORIQUES DE SE MOBILISER !

Les velléités du patronat et l'immobilisme complice du gouvernement attestent, s'il en fallait, de la convergence d'intérêts entre tous les cheminots de la branche ferroviaire, quels que soient leur catégorie socio-professionnelle, leur métier, leur régime de travail actuel ou leur entreprise.

Alors que ces annonces scandaleuses ambitionnent de diviser les cheminots et leur mobilisation, cette convergence d'intérêts doit au contraire guider la construction la plus unitaire possible d'une mobilisation de très haut niveau de tous les cheminots de la branche pour placer les négociations sous leur contrôle.

La construction de cette mobilisation doit se poursuivre et s'élargir à tous ceux qui n'y ont pas encore pris part, pour imposer au gouvernement, au patronat et à l'ensemble des directions d'entreprises, l'indispensable amélioration des conditions de vie et de travail des cheminots par un cadre social de très haut niveau pour tous.

Ce progrès partagé passe par l'aboutissement de revendications portées unitairement, telles que :

- La définition de la résidence d'emploi comme le lieu unique, précis et immuable (et non la zone) où le salarié prend son service et le termine avant chaque repos à la résidence ;
- La limitation de la Grande Période de Travail à 5 jours ;
- La suppression des repos périodiques simples ;
- L'encadrement des repos périodiques pour tous les cheminots par un principe de 18h/8h ;
- L'instauration d'un droit à la déconnexion afin que le travail ne s'exerce pas en dehors du travail ou d'astreinte ;
- Le décompte de l'ensemble des parcours en Voyageur, des temps d'attente, temps d'habillage, temps de passation de consignes... en temps de travail effectif ;
- La suppression des coupures du régime « roulants » ;
- La compensation intégrale des contraintes liées aux déplacements et repos hors-résidence ;
- Une durée minimale de 15 heures pour les repos journaliers « roulants » ou suivant un travail de nuit et de 14 heures dans les autres cas ;
- La compensation du travail dominical à raison de 20 minutes par heure travaillée, outre les compensations financières ;
- La limitation du travail de nuit et compensation à raison de 20 minutes par heure travaillée ;
- La compensation du travail en horaires décalés ou postés par 12 jours de repos supplémentaires par an sans perte de salaire ;
- La compensation de l'imprévisibilité des horaires de travail (réserve et service facultatif) par 12 jours de repos supplémentaires par an sans perte de salaire...

Pour contraindre patronat et gouvernement à accéder aux légitimes exigences des cheminots, la Fédération CGT des cheminots appelle les cheminots de la branche et leurs Organisations Syndicales à s'unir pour peser massivement et durablement sur les négociations.

Dans cet objectif, la CGT appelle les cheminots à agir par la grève 2 jours chaque semaine et de manière illimitée pour gagner un cadre social de haut niveau !



**D'AUTRES CHOIX SONT POSSIBLES,
IMPOSONS-LES !**