



MODIFICATION DE COMMANDE

HOLD-UP SUR LES IMC, LES BRAQUEURS COURENT TOUJOURS !

L'indemnité de modification de commande, instituée en 2001, est due aux personnels roulants, quelle que soit leur filière, en cas de modification de la commande à la résidence au plus tard lors de la prise de service et du fait de circonstances accidentelles.

Après plusieurs années de résistance abusive de la part de la Direction SNCF, la justice a définitivement tranché la question.

La CGT a déposé une Demande de Concertation Immédiate pour exiger la fin des dérives et le paiement de leur dû aux cheminots.

Depuis plusieurs années, les Directions ont imposé à la hussarde les modifications de commande sur fond de sous-effectif, de dégradation de la production, de la maintenance du matériel et des infrastructures, conséquences des politiques néfastes de réduction des moyens humains et matériels.

Pour la CGT, s'il est nécessaire de prévoir des règles permettant la continuité ou le rétablissement du Service Public, le dévoiement de cette possibilité d'intérêt général a entraîné une forte dégradation des conditions de vie et de travail des cheminots qui doit être corrigée et non « achetée ».

En 2002, François NOGUE, alors DRH de la SNCF, s'auto-rédigeait une instruction afin de limiter l'application du RHO677 en inventant deux conditions au versement de l'IMC :

- Que la prise ou fin de service soit modifiée ;
- Que la modification de la commande ait lieu entre « la dernière fin de service à la résidence » et la prise de service à la résidence suivante.

Le Ministère de tutelle n'approuvera jamais cette interprétation, mais les directions d'établissements l'appliqueront religieusement.

En mars 2013, puis en octobre 2016, la Cour de Cassation condamnera la SNCF à appliquer le RHO677 sans le réécrire au motif qu'elle « *a ajouté aux dispositions une condition qu'elles ne prévoient pas* ».

Après cette condamnation définitive, la DRH s'était engagée à se mettre en conformité.

Pour la CGT, il est nécessaire d'une part de solder le passif et d'autre part, de prévenir l'avenir notamment en mettant en place les mécanismes permettant d'enrayer l'augmentation exponentielle des modifications de commande.

Pour tenter d'échapper à ses dettes, la Direction propose d'indemniser forfaitairement les agents à hauteur de 160€ pour les 3 années, selon la formule suivante :

- la Direction répertorie environ 1 500 000 journées de service modifiées sur les 3 ans pour les ADC et autant pour les ASCT (soit 1 journée de service sur 3) ;
- la Direction déduit 150 000 de ces journées dont les prises ou fins de service ont été modifiées et pour lesquelles elle présume que l'IMC a été payée ;

- La Direction applique ensuite une « temporalité ». Elle considère que seules les journées modifiées moins de 24 heures avant la prise de service (48 heures en cas de RHR) ouvrent droit à l'IMC. De cette manière, la Direction exclut à nouveau 1 200 000 journées de service modifiées du champ d'application de l'IMC (soit 80% des journées modifiées).

Cette thèse est farfelue, elle est tirée de la lettre de François Nogué, que la Cour de cassation a déclarée illégale.

Au-delà de la règle farfelue, son application prêterait à rire s'il ne s'agissait pas de l'argent des cheminots : la Direction de la Traction ne disposant pas d'outils fiables permettant d'identifier précisément les heures de modification des journées de service, elle les évalue au doigt mouillé !

La Direction des Trains confie, quant à elle, n'avoir simplement aucun outil permettant de mesurer la « temporalité » de la modification de commande, mais fait confiance à « l'évaluation » faite par la Direction de la Traction concernant les ADC et l'applique aux ASCT !

- Résultat : il ne reste pour la Direction que 150 000 journées modifiées ouvrant droit à l'IMC et qui n'auraient pas été payées sur les 3 ans, soit 14 IMC dues environ par agent, qu'il soit ADC ou ASCT.
- Pour la Direction, le compte est bon ! Elle considère que les agents subissent une modification de commande tous les 2,5 mois, et envisage de les indemniser généreusement par la somme de 153,16€ arrondie à 160€ !

En résumé, la Direction reconnaît implicitement devoir environ 2 200€ à chaque agent (1 journée de service sur 3 modifiée, soit 200 sur 3 ans), mais réinvente une nouvelle fois le texte pour ne payer que 160€ !

Pour l'avenir, la Direction envisage de modifier unilatéralement le RHO677 dès mars 2017, pour y inscrire sa fameuse « temporalité » et limiter le « coût » de l'IMC.

Ceux qui en juin dernier ont entériné un accord d'entreprise en acceptant de ne pas y inclure les dispositions du RHO677, s'expliqueront devant les cheminots.

Pour la CGT, la position et les propositions de la Direction ne sont que provocations.

La Fédération CGT des Cheminots exige :

- Pour régler les dettes de l'entreprise envers les cheminots, que chaque journée de service modifiée sur les 3 dernières années donne lieu au paiement de l'IMC, soit au minimum 1 journée de service sur 3 selon la Direction elle-même ;
- La possibilité pour tout agent de justifier d'un nombre supérieur de modifications de commande ouvrant droit à l'IMC ;
- L'arrêt immédiat des dérives sur la commande du personnel et la stricte limitation des modifications de commande aux circonstances accidentelles et imprévisibles affectant la continuité du Service Public ;
- Que ces modifications de commande soient systématiquement compensées en temps (10 minutes par modification) ;
- Que ces modifications de commande soient également systématiquement compensées financièrement ;
- Que le RHO677 soit négocié intégralement en tant qu'annexe à l'accord d'entreprise ;
- Des augmentations générales de salaires en lieu et place de primes individuelles en tous genres.

**Si la Direction poursuit dans le déni,
la CGT créera les conditions
de la mobilisation des cheminots
pour que leur dû leur soit payé et que cessent
les dérives sur la commande du personnel**

