

"Liaison Nationale Trains"

Saint-Denis, le 22 avril 2016

LA CCN SIGNE LA MORT DES ROULEMENTS!

Acte 1 : Le grand absent des définitions

On a eu beau chercher dans l'ensemble du projet de Convention Collective Nationale, aucune trace de la définition du roulement de service.

Si le décret socle n'en parle pas ni la CCN alors ce n'est plus un oubli mais une disparition volontaire de la part du gouvernement.

Le décret et la CCN (qui sont les mêmes textes) fixent les règles d'utilisation du personnel mais se gardent bien de parler des conditions de cette utilisation.

SNCF: C'EST PLUS POSSIBLE

A l'heure actuelle, le roulement de service est le tableau fixant à l'avance, d'une part la composition de chacune des journées de service, d'autre part la succession des journées de service et des repos. L'intégralité de l'article 6 du RH0077 lui est d'ailleurs consacrée.

Il indique, entre autres choses, qu'un agent dévoyé de son roulement doit y être remis aussi tôt que possible et que l'enchaînement des journées de services et de repos constituent la règle.

Cet article 6 instaure la définition du repos du roulement (à journée de travail égale, temps de repos égal).

Et ce n'est pas une paille !

En 2007, quand la Direction voulait déployer son nouvel outil de commande **ALLIANCE**, elle tablait sur un **gain de productivité de l'ordre de 15 %**.

ALLIANCE c'était la disparition des roulements de service au profit d'une organisation basée sur des catalogues de journées, des programmations individualisées établies sur une liste de souhaits.

Autrement dit, la commande à la gueule du client !

Les ASCT avec SUD-Rail s'étaient mobilisés pour faire reculer la direction.

La suppression de roulement, c'est la garantie d'être repris au plus près des 14 h aujourd'hui et des 13 h demain voire 11 h.

La CCN évoque aujourd'hui un calendrier prévisionnel. Ce serait un tableau indiquant la programmation des périodes travaillées et des repos et des heures quotidiennes de travail.

Les prises et les fins de services seraient communiquées au plus tard 3 jours avant la journée concernée.

L'entreprise aurait la possibilité de modifier de 24 h à 1h avant la prise de service la journée d'un agent dans des cas comme : des perturbations ayant pour conséquence d'adapter le plan de transport, le remplacement d'un salarié ou des circonstances exceptionnelles ou imprévisibles !

Quant aux agents de réserve, ils connaîtront leur repos et leur journée de travail à l'issue de la GPT précédente. Rien que ça

Acte 2 : La fin des accords d'établissements

Nombre d'accords locaux dans les ECT fixent les règles d'utilisation des agents et sont intégrés dans les roulements : GPT de 5 jours maximum, programmation des repos de la réserve, visibilité des repos ...

Si les roulements de services disparaissent, comment ces accords seront-ils traduits dans les calendriers prévisionnels ?

Les agents de réserve vont voir leurs conditions de travail se dégrader fortement avec la suppression du repos du roulement mais aussi des accords d'établissements qui leur donnaient de la visibilité sur la programmation de leurs repos.

L'introduction de la circonstance exceptionnelle ou imprévisible, en lieu et place de la circonstance accidentelle, permettra une plus grande souplesse de modification des journées de service.

Acte 3 : La fin du RH 0677

On notera également que l'instruction d'application de la réglementation actuelle disparaît à son tour. Elle est censée être négociée en même temps que le reste... Ce sont des années de travail et discussions tripartites (ministère, SNCF, syndicats) qui vont être balayées. Quid de la définition de la circonstance accidentelle ? Quid des règles de modifications de commandes ? Il n'y aura plus de suivis réguliers par les inspecteurs du travail de la bonne application des règles comme c'est le cas aujourd'hui. Toutes les instances nationales ou régionales qui permettaient ces suivis vont disparaître avec la CCN.

Acte 4 : Jeu de dupe de l'UTP : Un calendrier de discussion cet automne ?

Quasiment l'intégralité du transport ferroviaire est aujourd'hui détenue par des acteurs publics que ce soit la SNCF ou ses filiales.

Qui force donc l'UTP à créer le dumping si ce n'est l'état ? Toutes ces entreprises sont détenues par ce dernier qui plutôt que de fixer des règles sociales élevées favorise des conditions de travail au rabais au profit d'hypothétiques opérateurs privés.

Les plus hauts dirigeants de la SNCF occupent d'ailleurs les toutes premières places de cette organisation. On pourrait presque rire de voir à quel point les fameux trois paliers de discussions (décret socle / CCN / Accord d'entreprise) ne sont qu'un jeu de dupes car il s'agit toujours du même interlocuteur : L'état !

Il n'y a pas grand chose à espérer des discussions actuelles et encore moins de celles à venir tant que la base de travail ne sera pas le RH0077. Et on ne se laissera pas berner par un calendrier de discussions comme en 2007 pour les retraites ou en 2014 sur la réforme du ferroviaire.

A ceux qui seraient tentés de nous amener sur des discussions interminables
A ceux qui seraient tentés de nous faire croire qu'il ya quelque chose à gratter avec un accord d'entreprise.

Nous répondons que les ASCT ne sont pas dupes !
Nos conditions de vie et de travail valent mieux que les petits calculs et les petites manigances !

C'est par une action de grève reconductible que nous maintiendrons des conditions de travail dignes pour nous et pour l'ensemble des travailleurs du rail.

Stop aux discussions de salon ! Place à l'action !

Tous en grève le mardi 26 avril et imposons rapidement le début de la grève reconductible...

1er juillet 2016



**ALORS, ON ATTEND LA CATASTROPHE
OU ON SE BOUGE ?** *Sud Rail*