



FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS

IMC : RIEN N'EST RÉGLÉ

Alors qu'un 1er cycle de bilatérales a eu lieu en début d'année au cours duquel la direction a opéré un braquage sur les IMC des roulants, en proposant 160€ pour solde de tout compte, cette dernière vient de convoquer à nouveau les organisations syndicales. Pour autant, malgré une décision de la Cour de Cassation, elle n'entend pas rendre le butin dérobé aux ADC et ASCT que nous estimons à 2200 € par agent.

Par le biais d'une présentation tronquée dont elle a le secret, la direction annonce que les calculs présentés en début d'année sont exacts.

Selon elle, les roulants (ADC et ASCT) relevant du titre 1 n'ont subi, en moyenne par année, que 9 modifications de commande donnant droit à l'IMC.

Les cheminots ayant déjà touché en moyenne par an 4 IMC, la direction leur doit donc, selon elle, $9 - 4 = 5$ IMC par an, soit 15 IMC non versées sur les 3 dernières années.

Cela représente donc la somme de $15 \times 10,94\text{€}$ (taux de l'indemnité de modification de commande RH 372 à la date du 4 avril 2017) = 164,10€, que la direction arrondit à 160€ ! Merci patron !

La CGT conteste bien évidemment ces chiffres qui relèvent plus de l'à peu près, et de la malhonnête intellectuelle. La réalité du terrain est en fait très éloignée de la proposition de la direction.

Après avoir détourné, dès 2002, la réglementation par la rédaction d'une note interprétant le RHO677 pourtant rédigé quelques mois plus tôt, aujourd'hui elle refuse de payer la note alors que ces IMC compensent les contraintes liées aux nombreuses modifications de commande.

Il ne s'agit pas là d'une gratification exceptionnelle mais bel et bien d'une indemnité qu'ils auraient dû normalement percevoir.

La direction met en avant le coût de la mesure qu'elle propose à savoir 4 millions d'euros.

Elle oublie trop vite les dizaines voire centaines de millions économisés depuis 2002 sur le dos des cheminots, millions avec lesquels elle a renfloué Quibus ou acheté des filiales.

La CGT rappelle que si la direction doit payer ce qu'elle doit, elle doit avant tout respecter la programmation des agents. La CGT revendique de limiter au maximum les modifications de commande en donnant au service de commande les moyens pour couvrir la charge de manière robuste par l'octroi d'effectifs nécessaires, le retour à la multi-activité et le retour des réserves.

Par le biais de cette seconde bilatérale la volonté de la direction était d'obtenir la caution de la CGT pour réduire les droits des cheminots roulants. La direction fait part de son intention de modifier unilatéralement la règle de versement de l'IMC afin de la limiter aux seules modifications de PS et FS. Selon elle, les modifications au sein d'une journée de service n'impactent pas le travail et la vie des cheminots, il n'y a donc nullement lieu de les indemniser.



La direction veut modifier unilatéralement les règles en vigueur (le RHO677) pour contourner la décision de la Cour de Cassation, et escroquer les ASCT et les ADC.

Cette manœuvre est rendue possible par le fait que l'UNSA et la CFDT ont accepté, en signant hâtivement un accord pour faire sortir les cheminots de leur mouvement, d'exclure le contenu du RHO677 des négociations de 2016 de l'accord d'entreprise sur « l'aménagement du temps de travail ».

Ce sont ces mêmes organisations qui clamaient à l'époque que la CGT, avec qui les cheminots se battaient pour des conditions de travail du plus haut niveau pour tous les cheminots de la branche, faisaient perdre de l'argent aux cheminots en les appelant à la grève pour construire leur avenir.

Aujourd'hui, la CFDT appelle les cheminots à une grève de confort pour refaire le passé...

Pour la CGT, l'avenir est essentiel et il réside en l'élimination de la contrainte des modifications de commande en les limitant à leur plus simple expression qui est la circonstance exceptionnelle et imprévisible affectant le service public.

L'IMC n'est pas pour la CGT un palliatif d'augmentations générales de salaires, insuffisants, une nouvelle fois, à cause de la signature d'accords salariaux actant une perte de pouvoir d'achat, par la CFDT et l'UNSA...

Pour autant, pour la CGT, la direction, qui a dévoyé le principe de la modification de commande, doit aujourd'hui payer ses dettes.

La question de l'IMC ne saurait se résoudre durablement sans agir sur les causes, n'en déplaie à ceux qui accompagnent les dérives et les encouragent.

La CGT 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, ce qui représente environ 2 200€.
- ✓ 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.

Pour porter ces exigences, la Fédération CGT des cheminots appelle l'ensemble des cheminots roulants à se joindre avec leurs militants CGT pour interpeller les directions d'établissements pour :

- ✓ Exiger les moyens humains nécessaires,
- ✓ Imposer la diminution des modifications de commande,
- ✓ Contraindre au paiement des dettes de l'entreprise envers les cheminots
- ✓ Enjoindre la direction d'ouvrir sans délai des négociations sur le RHO677 avec la CGT, seule organisation responsable qui porte l'exigence de conditions de vie net de travail optimales,
- ✓ Exiger des négociations salariales qui répondent à la nécessité de rattraper les pertes de pouvoir d'achat des années passées et de permettre aux cheminots d'obtenir de réelles avancées sur leurs salaires et conséquemment sur leurs pensions.