



MODIFICATION DE LA PROGRAMMATION !

L'encre de l'accord collectif sur l'organisation du temps de travail est à peine sèche que déjà la direction tente de le détourner à son profit.

Engluée dans sa politique de l'emploi consistant à entretenir un sous-effectif dans les divers établissements, la direction de l'entreprise modifie les journées en roulement et la succession des journées des ADC ou des ASCT afin de tenter de couvrir les différents plans de transport.

Elle met en avant la possibilité de modifier les journées de service ou leur succession jusqu'à un délai de trois jours.

Pour ce faire, la direction s'appuie sur l'article 4 de la Convention Collective Nationale (CCN) qui prévoit de telles modifications.

Ainsi, elle prétend pouvoir modifier les journées de service des roulants comme bon lui semble. La direction s'arroge également le droit de sortir un agent de son roulement pour lui programmer de la formation par exemple.

Or, ce délai n'existe pas dans l'accord d'entreprise, il n'y a donc pas lieu de l'appliquer, n'en déplaise aux révisionnistes de la réglementation.

En effet, le gouvernement a publié un décret socle dans lequel les conditions minimales d'emploi des cheminots y sont indiquées. Une CCN a ensuite été rédigée au niveau de la branche ferroviaire avec de nouvelles règles d'utilisation des cheminots. Ces règles ne peuvent pas être inférieures à celles contenues par le décret socle. Cette CCN s'applique à toutes les entreprises ferroviaires n'ayant pas mis en place un accord d'entreprise.

Dès lors qu'un accord d'entreprise a été conclu, c'est ses dispositions et uniquement celles-ci qui s'appliquent. Les dispositions d'un accord d'entreprise ne peuvent être inférieures à la CCN, y compris les dispositions dérogatoires à l'accord présent dans le cadre de l'utilisation de l'article 49 de l'accord en vigueur à la SNCF.

- Qu'en est-il exactement pour les agents relevant du titre 1 ?

Pour modifier les journées de service ou leur succession dans un roulement, il y a des règles pourtant très claires reprises dans cet accord :

- Qu'est-ce qu'un roulement de service ?

Article 5 § 1 de l'accord d'entreprise :

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.



- Ensuite, les journées de service ne peuvent être modifiées que dans certains cas particuliers :

1) **Le cas général** : article 6 § 3 de l'accord d'entreprise ; le respect de l'ordre de succession des journées d'un roulement constitue la règle.

Il en est de même pour la position des repos journaliers et périodiques ainsi que pour leur durée, cette dernière pouvant toutefois se trouver réduite (sans descendre en-dessous des limites fixées par les articles 15, 16 et 18 du présent accord) en cas de fin de service tardive ou de remplacement d'un parcours en voiture ou haut-le-pied par un train.

Les PS et FS ne peuvent donc être modifiées qu'en cas de fin de service tardive et de remplacement d'un parcours en voiture ou haut-le-pied par un train. Il en est de même pour la succession des journées de service.

2) Les 3 cas particuliers : Article 6 § 3bis de l'accord d'entreprise :

- ✓ Perturbations, au sens de l'article L. 1222-2 du code des transports (grève, aléas climatiques, ...) ayant pour conséquence la réorganisation des moyens humains et matériels pour assurer ou adapter le plan de transport,
- ✓ Circonstances accidentelles et imprévisibles impactant l'exploitation,
- ✓ Attribution tardive de sillons pour le transport de FRET.

L'accord d'entreprise a donc prévu, de manière très précise, les cas où il était possible de déroger à l'article 6 § 3.

Les roulements de service, tels qu'ils sont définis au paragraphe 1 de l'article 5 ne peuvent être établis qu'en respectant les dispositions réglementaires et conventionnelles. Ils ne peuvent donc comporter des dispositions non conformes aux règles fixées par le titre I de l'accord d'entreprise que si elles ont été autorisées en application de l'article 49 (modification du régime de travail), sans déroger à l'accord de branche ni au décret du 8 juin 2016.

Or, pour ménager ses partenaires syndicaux (UNSA et CFDT signataires de l'accord) et ne pas à avoir à leur demander d'accepter des dérogations à travers l'article 49, la direction a décidé d'appliquer des dispositions de l'accord de branche qu'elle trouve plus favorables.

En agissant ainsi, la direction viole délibérément, dans un silence assourdissant des signataires de cet accord, les dispositions de la loi du 4 août 2014 qui établit une hiérarchie des textes ; l'accord d'entreprise étant le texte qui s'applique pleinement à la SNCF. Avec un tel raisonnement, demain la direction nous demandera d'appliquer des dispositions du décret socle !!

La CGT demande aux ASCT et ADC de refuser ces commandes illégales, de les signaler aux militants CGT.

La fédération CGT interviendra auprès de la direction du GPF afin de faire cesser ces dérives inacceptables.

