

# DROIT DE GRÈVE

PARIS | SEPTEMBRE 2017

## LA DIRECTION VEUT SERRER LA VIS

En 2007, dans le cadre de la loi instaurant un « service minimum », la CFDT Cheminots s'était fermement opposée au principe d'une déclaration individuelle d'intention (D2I) pour certaines catégories de personnel. La liste est reprise dans le RH 0924. Explications.

**N**otre principe d'action est le suivant : si un usage excessif du droit de grève est inefficace, le recours à la cessation du travail reste un droit fondamental pour le salarié. Lorsque toutes les solutions de négociation ont été épuisées, lorsque les décisions de l'employeur sont inacceptables, la grève reste le moyen de défendre l'intérêt collectif. Contraindre ce droit, c'est donc restreindre l'ultime capacité des salariés de se faire entendre.

Aujourd'hui, la direction du Groupe public ferroviaire a proposé aux syndicats une extension très importante des agents qui pourraient être soumis à l'obligation de s'engager par une D2I (48 heures avant le début d'un mouvement de grève), portant ainsi leur nombre de 19 % à 36 % du total des salariés du Groupe.

Mais quelle fièvre pousse subitement la direction ou plutôt les directions composant le bazar à succursales multiples (les activités, les établissements, les axes, etc.) à envisager une telle évolution ?

La version officielle, un peu simpliste, renvoie à la difficulté d'établir des plans de prévisibilité. Pour la CFDT, la réalité est toute autre. Cette décision intervient juste avant une période à haut risque social : devant le train de réformes

qui vient, ne chercherait-on pas à limiter les conflits par la réglementation plutôt que par le dialogue social ?

### QUANT AU PRÉTEXTE DE L'IMPRÉVISIBILITÉ, IL EST LUI-MÊME DOUTEUX

En effet, où est la pertinence à vouloir pallier, par une procédure administrative renforcée, les dérives de l'organisation ? Car c'est bien plutôt la balkanisation des lieux de décision qui est à l'origine de cette incapacité à prévoir : à des directions d'activités de plus en plus autonomes, avec l'accélération de la gestion par activités (GPA), s'additionnent maintenant les directions d'axes, le tout s'empilant avec la hiérarchie historique des directions d'établissement... Le mille-feuille gagne en épaisseur et perd toujours plus en efficacité. Pour résoudre les dysfonctionnements opérationnels de la GPA, la solution de la direction est aussi simpliste qu'inefficace : on va multiplier par deux le nombre d'agents soumis à la déclaration individuelle d'intention. On le justifiera opportunément par la recherche d'une plus grande « fiabilité » – un motif qui se voudrait imparable à l'heure où le Groupe s'affiche à la reconquête de la « robustesse » des services ferroviaires ! La situation ne manque pas d'ironie : créer le chaos pour prendre des mesures d'ordre... ☹☹☹



## QUI SERAIT CONCERNÉ ?



### CÔTÉ RÉSEAU

- ➔ Tous les agents « **contribuant à la gestion opérationnelle et au service de la circulation des trains** » : on nous précise qu'il existe une « *appréciation différenciée selon les établissements* » pour certains personnels, dont les chefs de circulation, en ajoutant chef de centre circulation et coordinateur territorial circulation.
- ➔ Les agents **délégateurs** de missions à l'exploitation.
- ➔ Les **chefs** de service Mobilités.
- ➔ **Maintenance & travaux** : les régulateurs sous-station et les agents des centres de supervision.



Si la CFDT a remarqué la relative précision des métiers ou postes, elle a déploré l'absence d'argumentation pour justifier cette inclusion. Combien de circulations ont été modifiées ou supprimées parce que ces agents n'étaient pas soumis à D2I jusqu'à présent ? Aucune réponse de la part de la direction !

### CÔTÉ MOBILITÉS

- ➔ Une nouvelle fois, cet ÉPIC a brillé par sa capacité d'écrire un nouveau catalogue d'agents sous contrainte de D2I :
  - habilités chef de service ;
  - agents mouvement / manœuvre ;
  - agents de maintenance du matériel (en technicentre) ;
  - remiseurs-dégareurs du Matériel ;
  - gestionnaires de moyens ;
  - agents chargés de gestion opérationnelle du plan de transport au sein des centres opérationnels Mobilités (COS, COT et COP) ;
  - agents des centres opérationnels escale ;
  - agents en charge de l'information voyageurs en temps réel.

Cette longue liste marque l'incapacité de la direction générale de cet ÉPIC de faire respecter les accords nationaux de Groupe, les éléments essentiels des lignes métiers, ainsi que les nombreux référentiels RH.

Une telle mesure oublie que seuls les agents concourant directement au service des voyageurs (donc hors fret) peuvent être contraints à D2I.

Il paraît facile pour des directions d'établissement, sans aucune veille de la direction de l'ÉPIC, d'interpréter comme elles l'entendent le nombre de collègues concernés. En bref, la liberté qui bénéficie à chaque partie du millefeuille organisationnel et hiérarchisé de Mobilités (DET, Axe, Activités et divers) va permettre d'apprécier qui doit être soumis à D2I selon le climat social local, la prééminence managériale voire l'âge du capitaine territorial.

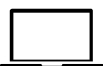
Pour la **CFDT**, les excès de cette proposition montrent que le retour d'expérience de l'indigeste gâteau à couches multiples est loin d'être engagé. ●●



Nous dénonçons une nouvelle augmentation des contraintes pesant sur de nombreux cheminots. Plus grave encore : la direction se cache derrière cette pseudo-décision pour montrer qu'elle agit. Lamentable diversion pour éviter de résoudre les dysfonctionnements causés par des décisions managériales contestées et critiquables en de nombreux points dans nos gares et ateliers.

## DÉCOUVREZ NOS OUTILS INTERACTIFS

Cliquez sur chaque pictogramme pour accéder au service souhaité



NOUVEAU  
**SITE INTERNET**  
[www.cfdtcheminots.org](http://www.cfdtcheminots.org)



NOUVELLE  
**CHAÎNE WEBTV**  
[www.youtube.com/user/cfdtcheminots](http://www.youtube.com/user/cfdtcheminots)



NOUVELLE  
**APPLI MOBILE**  
Sur AppStore et GoogleStore



E-TRACTS &  
**PUBLICATIONS PAPIER**  
[www.cfdtcheminots.org/publications/nos-tracts/](http://www.cfdtcheminots.org/publications/nos-tracts/)