



COMMUNIQUE du Collectif Technique National **A S C T**

ALLIANCE ASCT

L'UNITE SYNDICALE AU SERVICE DE L'INTERET DES ASCT

Le 29 juin 2006, la direction des trains a présenté aux organisations syndicales son bilan d'étape de la mise en place du nouveau logiciel de commande du personnel.

Devant le mutisme de la direction sur les questions de fond soulevées par les représentants du personnel, toutes les organisations syndicales ont décidé de quitter cette réunion.

Face à ce cinglant désaveu pour la direction des trains, la CGT a proposé aux organisations syndicales de se revoir en septembre sur ce dossier. L'intersyndicale s'est réunie le 13 septembre 2006.

En préambule, les représentants CGT ont rappelé qu'ils avaient pris la décision de se retirer des discussions en bilatérale dès le 03 novembre 2005.

Dans l'évolution de ce dossier, 3 éléments sont à prendre en considération, à savoir :

- Les conclusions de l'expertise demandée par le CHSCT de Paris Sud Est.
- L'appréciation des ASCT de REIMS qui vivent l'expérimentation.
- Le déploiement du projet sur les ECT de Strasbourg et Metz Nancy alors qu'aucun retour d'expérience n'a été réalisé.

L'OBJECTIF DE LA DIRECTION

La direction est consciente des difficultés qu'elle rencontre aujourd'hui pour assurer correctement l'ensemble des charges de travail.

C'est un constat que toutes les organisations syndicales partagent car il se traduit au quotidien par des journées non tenues, des dévoiements fréquents du roulement ou des EA, des pressions pour travailler hors réglementation du travail, un sous équipement des trains, des difficultés pour obtenir des congés....

La rigidité des roulements actuels constituerait, selon elle, le principal obstacle à une amélioration de la production. Il lui faut donc disposer de plus de souplesse sans lâcher sur la question fondamentale de l'emploi....

COMMENTAIRE CGT

Notre conception de l'intérêt général, traduite par des règles d'équité renforçant les garanties collectives, se trouve relayée au deuxième plan pour un système privilégiant l'individualisme. Notamment :

1. La perte de repères sur les garanties collectives (grille collective d'enchaînement des RP et JT, repos du roulement).
2. La visibilité moyenne du roulement est très réduite par rapport à la situation actuelle.
3. Le concept desiderata apparaît prioritaire pour la direction et contradictoire avec la notion d'équité collective que nous revendiquons.

4. La plus-value n'est pas suffisamment identifiable et donc insuffisante.
5. La fin des accords locaux.

Ce constat est confirmé par les premiers enseignements observés sur les ECT expérimentaux. Peu de concertation avec les représentants du personnel et de lisibilité pour les ASCT sur les garanties collectives rattachées à chaque roulement.

Les demandes individuelles (desiderata) rendent moins équitable la répartition des contraintes liées à la nature de la charge de travail.

Quel crédit accorder à une direction plus préoccupée à démolir la culture cheminote qu'à répondre correctement aux revendications des personnels ?

Pour autant nous ne pouvons nous satisfaire du maintien de la situation actuelle pour 2 raisons essentielles :

1. Le mécontentement des personnels des ECT sur leurs conditions de travail est bien réel.
2. La dégradation de la qualité de la production fragilise le service public et le service rendu aux usagers.

Pour la CGT, il faut agir sur l'emploi et une organisation de la production anticipant au plus juste l'ensemble des charges de travail et absences prévisibles.

Sur proposition de la CGT, l'intersyndicale du 13 septembre a défini des principes sur lesquels toute discussion sur la production devra reposer :

- Maintien de la structure des grilles de roulement collectif et maintien des accords locaux.
- Mise en adéquation des effectifs réellement utilisables avec la totalité des charges de travail à réaliser.
- Amélioration de l'équipement des trains et des conditions de vie et de travail des agents.
- Pas de déploiement d'un nouvel outil de commande dans les CPST tant que sa fiabilité ne sera pas vérifiée et son utilisation validée par les utilisateurs (RCT, concepteur roulement...).
- Déconnexion des thèmes liés aux requalifications des postes (CPST) du sujet de l'amélioration de la production.

C'est sur la base de ce socle commun de revendications que, CGT, CFDT, FO, SUD Rail, UNSA et CFE-CGC (la CFTC ayant décidé de ne pas s'associer à la démarche) ont décidé d'interpeller la Direction des Trains.

La Direction se doit maintenant d'apporter de nouvelles réponses aux exigences des organisations syndicales et des ASCT.

La CGT se félicite du front unitaire et continuera d'œuvrer au maintien de l'unité, seul gage d'efficacité dans la construction du rapport de force permettant de préserver et améliorer les garanties sociales des ASCT.

Montreuil, le 26 septembre 2006