

Roanne le 17/11/08

Accord des salariés «transférés» : Le compromis enfin trouvé !

La négociation sur les salariés transférés s'est conclue ce matin après plusieurs réunions qui auront permis d'adapter les besoins réels de transport et de fixer une méthode de capitalisation de jours de récupération en compensation d'une pénibilité incontestable. Depuis la réunion du 12 novembre, les organisations syndicales et la direction avaient trouver un accord sur le nombre de cars et leurs horaires, mais avaient des avis divergents sur le nombre de jours de récupération que la direction souhaite fixer. Cette réunion aura permis de trouver le compromis nécessaire à donner une suite à l'accord initial du 19 mai 2005. Les salariés concernés apprécieront sans doute le maintien de mesures spécifiques aux contraintes du transfert de St Chamond, certes au travers du recours aux heures supplémentaires qui est, lui, ouvert à tous les salariés du centre. Les représentants CFDT (R. Vialla, J.L. Ronchard et D. Coutaudier) ont défendu ardemment les positions des utilisateurs. En voici le compte rendu.

La CFDT prend ses responsabilités :

Depuis le début de cette négociation, la CFDT a pris soin de discuter avec les salariés concernés et a toujours intégré dans sa délégation au moins un représentant issu de St Chamond. C'est un moyen de mieux coller aux aspirations des «transférés» et surtout une capacité de réagir en direct en réunion.

Après avoir examiné la réalité du transport par deux cars au lieu de trois, redéfini les horaires au départ de St Chamond et St Etienne, les modalités des navettes recevaient l'aval des organisations syndicales. **Ce seront deux cars (société Bierce) de 72 et 53 places qui assureront les transports.** Les jours bloqués où le nombre d'usagers sera donc réduit, la direction opte pour un seul car, ce qui nécessitera qu'il assure tous les arrêts. La CFDT préférerait une solution à deux cars plus petits de façon à ne pas allonger le temps de trajet, mais cette solution n'a pas été retenue (sans doute plus onéreuse).

Concernant les horaires qui ont été fixés selon l'expérience de ces dernières années, il est convenu qu'une **révision sera possible sous deux mois au cas où cela s'avérerait nécessaire.**

De 8 à 6 jours bloqués !

Dans la première version, la direction comptait bloquer 11 jours de récupération sur l'année. Lors de la réunion du 12 novembre, le DCRH (en l'absence du directeur) avait accepté de descendre à huit jours bloqués, alors que les organisations syndicales avaient avancé la possibilité de bloquer 4 ou 6 jours maximum.

Partant du principe que dans l'accord actuel, les salariés disposaient de l'intégralité de leur récupération (par le bonus), le fait d'accepter de laisser à la direction la possibilité de bloquer six jours montrait une détermination à trouver un accord. Aller au delà de 6 jours bloqués déséquilibrait la répartition entre la direction et le salarié : **la prévision moyenne tourne autour de 12 à 13 jours de récupération.**

La CFDT annonce qu'elle signera cet accord à 6 jours bloqués !

La direction n'était pas favorable à une solution à 6 jours bloqués et il aura fallu toute la détermination et l'engagement de la CFDT pour la convaincre.

Voyant que chacun restait sur sa position pour ne pas perdre la face, **la CFDT a alors déclaré qu'elle s'engageait, conformément au mandat qu'elle portait, à apposer sa signature si la direction acceptait de ne bloquer que 6 jours.**

Après une courte réflexion, M. Guillet enregistrerait notre position et engageait un tour de table demandant à chaque organisation syndicale de se prononcer sur une signature sur une telle position. Sans ambiguïté, CGC et FO se sont favorables. La CGT s'est tout d'abord retranchée derrière un référendum des usagers, pour avouer à demi mot qu'elle soutenait la proposition à 6 jours bloqués.

Pour conclure...

En signant cet accord applicable au 1^{er} décembre, la CFDT préserve la poursuite de la gratuité du transport pour les salariés transférés, conformément à l'accord initialement prévu. Elle considère que le compromis obtenu sur le partage des jours imposés par la Direction et ceux restant à l'initiative des salariés est acceptable. Si elle a bien conscience que certains personnels qui auraient souhaité un car supplémentaire ne seront sans doute que partiellement satisfaits, il est aussi de sa responsabilité de rappeler que le compromis qu'elle recherchait passait par cette concession économique. C'est sans doute cette concession qui a fait que la Direction a été plus à l'écoute des revendications au niveau des horaires et des jours fixés. Finalement, après plusieurs mois de discussions et négociations, la CFDT approuve cet accord qui prévoit également la possibilité d'adaptations futures des horaires de bus.

RECAPITULATIF de L'ACCORD

Bus N°1	St Chamond	Montrond	Roanne
matin	6h30		7h45
soir	18h00		16h35
Bus N°2	St Etienne Nord	Andrézieux	Roanne
matin	6h50		8h00
soir	18h00		16h50

horaires révisables sous 2 mois

prise en compte des retards
à l'arrivée Roanne : au delà de 10 minutes
au retour : au delà de 10 minutes avec max 2h/an pour St Etienne et 6h/an pour St Chamond

Dates bloquées 2009		
vendredi 20 février	vendredi 22 mai	lundi 13 juillet
veille fermeture été	vendredi 30 octobre	veille fermeture hiver

en 2008 : 24 décembre

[RESPECTÉS]

La CFDT, c'est faire.

Cfdt
des choix, des actes