RoutierEs : La grève qui vient…

Article publié sur le site du NPA.

Le 2 mai dernier, FO UNCP et FNST CGT lançaient un appel à la grève reconductible contre la loi travail à partir du lundi 16 mai à 22h…

Au-delà de l'indéniable impact qu'aurait une mobilisation des routiers combinée à celle des cheminots, des marins, des dockers, des raffineries, des fonctionnaires et des étudiants à partir du mardi 17, quels sont les effets réels de cette loi et l'état actuel des troupes ?

Concernant le transport routier de marchandises (TRM)

C'est 79 % du fret terrestre en France : tous les stocks sont dans les camions… 292 000 salariéEs et 35 000 entreprises, mais aussi 21 000 emplois détruits sur 15 ans, avec une concurrence et un dumping généralisés du fait de la mobilité de l'activité. Ceci avec la bénédiction de l'Union européenne et des grands groupes européens dont certains sont bien français. À ce jour, un Polonais coûte trois fois moins cher qu'un Français tout en faisant 10 fois plus de kilomètres à l'international.

Les acquis s'effondrent comme un château de carte. La prochaine réforme des retraites en 2017 sonnera le glas du Congé de fin d'activité (CFA) conquis lors de la grève de 1996. La convention collective avait encore un sens il y a 20 ans, avec des taux horaires dignes de ce nom. Dans sa construction, le coefficient 150 (le plus fort de la grille) était l'équivalent de 1 fois ½ le SMIC, le coef 138 de 1,38 fois, etc. Aujourd'hui, le coef 150 – qui vient juste de passer la barre des 10 euros au 1er janvier – n'est plus qu'à 33 centimes du Smic. Or, chez les routiers, les heures sup sont structurelles et c'est tout le problème avec cette loi.

En effet, les routiers sont payés au taux de base jusqu'à la 152ème heure et passent à 25 % de la 152ème à la 186ème. Au-delà des 186h, c'est 50 %. Les contrats de travail sont généralement de 186h par mois, avec la possibilité d'aller jusqu'à 12h de travail par jour et 56h hebdomadaire « grâce » aux dérogations du décret 83-40. Les routiers vont donc chercher leurs payes dans ces heures sup. Pas le choix ! Néanmoins, si toutes ces heures sont ramenées à 10 % à causede cette loi, un routier en zone longue perdra au moins 2000 euros sur son net annuel, avec mécaniquement la baisse de sa

pension CFA, IPRIAC, retraite, complémentaire, maladie, accident du travail et invalidité...

Les patrons nient tout impact !

Dans son communiqué du 13 mai, la FNTR (Medef) nie cependant tout impact de cette loi sur les heures sup, arguant que l'article L3121-22 du code du travail prévoit déjà depuis 2008 qu'un accord d'entreprise puisse instituer des heures sup à 10 % et que ça n'a jamais donné lieu à négociation dans la branche...

C'est vrai, mais c'est un effet de rhétorique qui nie le cadre fondamental de la loi : non seulement celle-ci institue l'inversion de la hiérarchie des normes, mais elle la permet d'autant mieux que le droit de veto des syndicats majoritaires est repoussé de 50 à 70 %, avec possibilité de recourir à des référendums d'entreprise qu'on imagine bien contraints par la menace à l'emploi. Ceci étant généralisé à toutes les branches, la concurrence va s'accélérer et la baisse des prix du transport aussi. Les transporteurs seront parmi les premiers à réagir « socialement ».

Les routiers sont-ils prêts ?

Dans les discussions, les salariés ne sont pas dupes et sentent qu'il y a un risque majeur de basculer vers une situation inédite. Mais ces discussions sont trop rares car les collectifs de travail n'existent pas ou peu. C'est tout le problème du TRM : les horaires décalés et les postes individualisés entravent l'approfondissement des discussions et l'émergence de mouvements. De plus, l'interdiction de bloquer la voie publique et sa pénalisation (retrait immédiat du permis de conduire) exhumée d'un article du code de la route de 1961 par le ministre Sarkozy en 2002, a fini de décourager les plus véhéments. Enfin, la principale organisation syndicale de la branche est la CFDT.

Il n'y a donc plus que le blocage massif dans les entreprises pour faire s'exprimer les réflexes de classe. Mais il sera forcément conditionné à un mouvement plus large, interprofessionnel. C'est le cas de celui qui démarre cette semaine. À suivre très attentivement car il s'agira pour nous de faire émerger la conscience anticapitaliste qui ne demande qu'à naître dans cette branche déjà très impactée par la déréglementation sociale.

Un chauffeur routier, le 17 mai 2016