

Allemagne : le GDL obtient la semaine de 35 heures avec compensation salariale complète

samedi 6 avril 2024, par [H. S. \(ISO\)](#) (Date de rédaction antérieure : 2 avril 2024).

Après cinq mois de confrontations menées avec une grande âpreté, le syndicat des conducteurs de locomotives allemands (GDL) et la Deutsche Bahn AG (DB AG) sont parvenus, le 26 mars 2024, à un accord tarifaire qui comporte d'importantes améliorations pour les cheminots et cheminotes.

En dépit de toutes les résistances de la direction de la Deutsche Bahn et de l'acharnement médiatique et politique contre lui, le syndicat a réussi à imposer non seulement son objectif principal, la réduction du temps de travail pour les travailleurs postés et le passage progressif à la semaine de 35 heures avec une compensation salariale complète, mais aussi des augmentations de salaire tout à fait acceptables. Même si la semaine de 35 heures ne sera définitivement établie qu'en 2029, c'est un grand succès qui n'aurait pas été obtenu sans les grèves.

Voici les principaux points de l'accord :

- Augmentation générale des grilles salariales mensuelles d'un montant fixe de 210 euros au 1^{er} août 2024 et de 210 euros supplémentaires en avril 2025.
- Augmentation de la moitié du montant pour les apprenti.e.s et les salarié.e.s-étudiant.e.s aux mêmes dates.
- Augmentation des allocations et primes indexées de quatre pour cent au 1^{er} août 2024 et au 1^{er} avril 2025.
- Versement d'une prime de compensation de l'inflation (IAP) d'un montant de 2850 euros (au prorata pour les agent.e.s à temps partiel) et d'un montant de 1425 euros pour les apprenti.e.s et les étudiant.e.s en alternance.
- Mise en place de la semaine de cinq jours avec limitation de la durée maximale des périodes de travail de 144 heures à 120 heures à partir du 1^{er} janvier 2025.
- Abaissement progressif de la durée de travail de référence de trois heures de 2026 à 2029 pour les travailleurs postés, sans réduction proportionnelle de la rémunération. Il sera toutefois possible de travailler plus d'heures. Les personnels qui le souhaiteraient verraient leur rémunération augmenter de 2,7 % de l'heure.

Contribution au « Deutschland-Ticket » de 12,25 euros par mois.

- Pas d'extension du champ d'application des conventions collectives obtenues par le GDL aux entreprises InfraGO AG et RegioNetz Infrastruktur GmbH.

Aménagement du temps partiel spécial réservé aux plus âgé.e.s. Comme précédemment, il faut avoir

59 ans pour commencer à en bénéficier. La quantité d'heures de travail à effectuer est fixée à 1607 heures (ce qui correspond aux 81% actuels). Cela signifie que pour les travailleurs postés, la quantité de travail requise ne diminue pas plus avec la réduction du temps de travail.

- La durée de validité des dispositions financières et sur la semaine de cinq jours est de 26 mois (jusqu'au 31 décembre 2025). Tous les autres volets courent jusqu'au 31 décembre 2028.
- Le GDL n'a pas encore réussi à imposer sa revendication de reprendre les conventions collectives existantes pour l'exploitation et l'entretien du réseau. Il veut cependant remettre cette question à l'ordre du jour de la prochaine négociation collective.
- Le GDL a toutefois réussi à repousser toutes les contreparties réclamées par le groupe ferroviaire. Cela concerne entre autres ce qui concerne le travail en cycles de travail (DB Cargo), le personnel de transport polyvalent (DB Cargo), la dévalorisation des repos de fin de semaine, l'augmentation de la part du temps disponible dans la planification mensuelle, les ajustements de la grille de roulement annuelle des équipes, la compensation des heures en moins ou en plus, la liquidation des crédits d'heures figurant sur le compte de compensation, la liquidation de l'association FairnessPlan e. V.

Par H. S. | 02.04.2024 Internationale sozialistische Organisation

Grève GDL à Mannheim, 11 janvier 2024. (Photo : helmut-roos web.de.)

Faire grève, ça en vaut la peine !

Pendant longtemps, il a semblé que la Deutsche Bahn AG ne pourrait en aucun cas être amenée à réduire le temps de travail, car elle s'était mise d'accord avec le grand syndicat des chemins de fer et des transports (EVG, membre de la confédération DGB, ndt) sur une simple augmentation de salaire.

Le GDL a maintenant réussi à briser ce tabou. Le fait qu'il ait obtenu une augmentation de salaire supplémentaire de 420 euros bruts par mois devrait faire réfléchir l'EVG, qui s'était contenté de 410 euros, sans réduction du temps de travail.

Malgré quelques concessions, l'accord obtenu par le GDL prouve que cela vaut la peine de ne pas se laisser abattre et de se battre. D'autres syndicats, qui ignorent la notion de grève pour gagner, devraient pouvoir en tirer beaucoup d'enseignements.

Le fait que la Deutsche Bahn fasse semblant d'avoir réussi à arracher beaucoup de choses au GDL, parce que la convention collective autorise également des dérogations à la durée normale du travail jusqu'à une semaine de 40 heures, n'est rien d'autre qu'une tentative de sauver la face.

Lorsque Seiler, membre du directoire de la Deutsche Bahn, s'enthousiasme maintenant sur le fait que cela donne aux salariés « la liberté individuelle de choisir ce qui leur convient le mieux en fonction de leur âge et de leur situation », c'est certes vrai - mais la vérité est que le GDL n'avait en aucun cas exigé une « réduction du temps de travail » qui serait « imposée de force à tous », comme le sous-entend Seiler.

En fait, le GDL a déjà contracté préalablement un accord avec 29 petites entreprises ferroviaires sur

le modèle de celui qu'il vient de conclure avec la DB. Il n'a donc pas été nécessaire de lui arracher cette flexibilité. Pour le GDL, l'objectif des 35 heures par semaine comme temps de travail normal avec une compensation salariale complète était bien plus décisif - ce qui profite aussi à ceux qui veulent travailler plus longtemps, car la Deutsche Bahn doit maintenant en payer le prix.

Quoi qu'il en soit, au cours des deux prochaines années, ce n'est pas à cause d'une grève du GDL que les trains arriveront en retard ou seront supprimés. Les retards et les annulations sont dus, tout comme avant, au mauvais état des infrastructures qui ont été usées jusqu'à la corde par refus de dépenser pour les rénover, à l'action catastrophique de la direction des Chemins de fer et, en fin de compte, à une politique des transports conforme aux intérêts des trusts automobiles.

Extrait d'Avanti² Rhin-Neckar avril 2024

P.-S.

- Traduit pour ESSF par Pierre Vandevoorde.

Source : Intersoz, 02.04.2024 :

<https://intersoz.org/gdl-erstreikt-35-stundenwoche-bei-vollem-lohnausgleich/>