



NÉGOCIATIONS

Montreuil, 18 mai 2016

DÉCRET SOCLE-CCN-ACCORDS D'ENTREPRISE

RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL : OÙ EN SOMMES NOUS ?

Pour rappel, 3 textes, sur 3 niveaux différents, devront régir les futures règles d'organisation du travail pour tous les Cheminots (SNCF et Entreprises ferroviaires privées). La stratégie commune du gouvernement, de l'UTP et de la direction SNCF vise à imposer la dégradation des conditions de vie et de travail et la division de tous les Cheminots.

La mobilisation est donc plus que jamais à l'ordre du jour !



1. DÉCRET SOCLE → GOUVERNEMENT

Les mobilisations importantes (grèves unitaires CGT-UNSA-SUD-RAIL-CFDT des 09 mars et 26 avril 2016 ou près d'un cheminot sur deux étaient mobilisés, ainsi que la manifestation nationale unitaire du 10 dernier dans laquelle environ 15000 cheminots actifs et retraités battaient le pavé parisien), ont forcé le gouvernement à ne pas faire paraître le décret socle initialement prévue à la mi-avril 2016. Dans sa version projet, actuelle, il est bien en deçà des règles existantes.

2. CCN → UTP

(patronat ferroviaire, la direction SNCF y pèse 95%)

Elle est en cours de négociations. Elle reste encore très éloignée des règles actuellement en vigueur à la SNCF. C'est la colonne vertébrale de la réglementation future pour l'ensemble des cheminots. L'UTP (et donc en grande partie la direction SNCF) estime être arrivée « au bout de son mandat », elle bloque les négociations. L'élévation du rapport de forces doit la contraindre à revoir sa copie. Il en va de l'avenir et de l'amélioration des conditions de vie et de travail, de l'organisation de la production, de la sécurité ferroviaire.

3. ACCORDS D'ENTREPRISES

(directions des entreprises ferroviaires)

Pour l'heure, seule la direction SNCF a fait paraître un projet qui vise à diviser les cheminots. Elle tente par ce biais de les rassurer en invoquant le quasi maintien des règles actuelles. C'est un piège tendu aux cheminots de la SNCF ! Cet accord, si il devait voir le jour en dehors d'un décret-socle et d'une CCN de haut niveau, servirait de prétexte pour justifier « l'écart de compétitivité » entre les entreprises ferroviaires privées et la SNCF. Il favoriserait ainsi le dumping social, la sous traitance, l'externalisation des tâches, et, in fine, la concurrence. Il ne tarderait pas à être remis en cause, les Cheminots de la SNCF n'ayant plus, comme seul choix, que d'être soumis à une réglementation portant le moins disant social.

Vous trouverez ci-après un point de la situation sur les principaux éléments de la « négociation » sachant que ceux-ci sont amenés à évoluer dans les jours prochains, grâce à la mobilisation massive des Cheminots !



THÈMES	REVENDEICATIONS CGT	PROPOSITIONS UNITAIRES CGT - UNSA - SUD-RAIL - CFTD - FO - CFTC - CFE-CGC
Programmation	Rlts : délai de prévenance de 21 jours avant mise en œuvre du roulement de service. Grille de repos périodiques au minimum sur le service, soit un an. Pour les agents en service fac, sauf circonstances accidentelles et imprévisibles, délai de prévenance de 15 jours avant toute mise en place ou modification des horaires de travail. Séd. Les tableaux de roulement, de service annuels ou les programmes annuels doivent faire l'objet d'une négociation et être approuvés par le CHSCT. Délai de prévenance 15 jours avant toute mise en œuvre ou modification.	Rlts : délai de prévenance de 21 jours avant mise en œuvre du roulement de service. Grille de repos périodiques au minimum sur le service, soit un an. Pour les agents en service fac, sauf nécessités directement liées à des circonstances accidentelles et imprévisibles, délai de prévenance d'une durée suffisante pour garantir l'équilibre vie personnelle/vie professionnelle avant toute mise en place ou modification des horaires de travail. Séd. Les tableaux de roulement, de service annuels ou les programmes annuels : négociés et approuvés par CHSCT. Délai de prévenance de 15 jours avant toute mise en œuvre ou modification.
Lieux de prise et fin de service (PF et FS)	La résidence d'emploi est définie comme le lieu unique, précis et immuable (et non la zone) où le salarié prend son service et le termine avant chaque repos à la résidence.	La résidence d'emploi est définie comme le lieu unique, précis et permanent (et non la zone) où le salarié prend son service et le termine avant chaque repos à la résidence.
Durée maximale journalière de travail effectif	La durée maximale journalière de travail effectif est de 8h30, dont 7h30 maximum de travail ininterrompu. Limitée à 7h si journée comprend tout ou partie de la période de nuit et 5 heures de conduite.	
Durée maximale hebdo de travail effectif	40 heures par semaine; 38 heures sur 3 mois et 33,5 heures sur 6 mois	43 heures par semaine; 41 heures sur 3 mois et 36,5 heures sur 6 mois
Durée maximale amplitude	8h30 pour les roulants; 10h30 dans les autres cas	
Durée Grande Période de Travail	5 jours maximum et pas plus de journées de service que de jours de calendrier. 2 journées de service mini pour les roulants et 3 pour les sédentaires	
Nombre de repos périodiques	Diminution du temps de travail à 32 heures avec augmentation du nombre de repos actuel	Même nombre de repos qu'actuellement
Nombre de repos périodiques doubles	52 repos périodiques doubles ou triples. 3 repos doubles et 1 repos triple par mois. Absence de repos périodique simple	
Nombre de Dimanches en repos	Pas de travail du dimanche sauf Service Public. 22 repos périodiques comportant un dimanche (non compris ceux accordés dans la période de congés annuels) et 2 dimanches en repos par mois calendaire	
Nombre de SA-DI en repos	12 samedi-dimanche en repos périodique. 1 samedi-dimanche par mois mini	
Encadrement des repos	18h/8h pour tous les salariés	19h/6h pour tous les salariés
Durée du repos journalier à résidence	15 heures pour les sédentaires de nuit et les roulants. 14 heures pour les autres personnels	
Durée du repos hors-résidence	Entre 9 et 15 heures. 2 heures de repos compensateurs majorées si plus de 18 heures d'absence. Toujours suivi d'un repos à la résidence	
Temps de conduite	Limité à 5 heures si tout ou partie milieu de nuit. Pauses conduite de 20 minutes toutes les 2 heures de conduite, cumulables avec accord CHSCT	
Reconnaissance statut de travailleur de nuit	A partir de 100 heures de nuit travaillées sur 6 mois (Code du travail = 270 heures par an)	
Contrepartie au travail de nuit	20 minutes par heure de travail de nuit pour tous les salariés	
Forfait en jours	Maintien du Titre 3 du RH0077 au sein du Groupe Public Ferroviaire avec garanties de repos. Encadrement strict de la convention de forfait sur la Branche au cadre gérant son emploi du temps sans intervention de la hiérarchie, traçabilité des heures réellement travaillées, entre 188 et 210 jours de travail annuels. Mise en place soumise à accord d'entreprise	Non-défini

AVANT PROJET DE DÉCRET SOCLE	PROPOSITIONS UTP-CCN	PROPOSITIONS SNCF
Calendrier prévisionnel jours de repos et travail : 7 jours. Horaires : 3 jours calendaires avant. En cas d'événement imprévu lié aux contraintes d'exploitation, ces délais sont respectivement réduits à 24 heures et 1 heure.	Calendrier prévisionnel jours de repos et travail : 10 jours. Horaires : 3 jours calendaires avant. En cas d'événement imprévu lié aux contraintes d'exploitation, ces délais sont respectivement réduits à 24 heures et 1 heure. Les "événements imprévus liés aux contraintes d'exploitation" sont définis par l'UTP comme les perturbations liées notamment à la grève, l'attribution tardive de sillons (mode de gestion courant des EFP), le remplacement de salarié (y compris pour accorder des congés), les "circonstances exceptionnelles et imprévisibles impactant l'exploitation", ou encore les "activités de garde, de surveillance et de permanence caractérisées par la nécessité d'assurer la protection des biens et des personnes".	
Non-défini	PS et FS dans un lieu distant d'1 heure du Lieu Principal d'Affectation	Pour l'Infra (sauf brigades) : PS et FS dans un lieu distant de 40 minutes (80 minutes aller/retour) du Lieu Principal d'Affectation ne sont pas comprises dans le temps de travail et prisent sur leur temps de repos.
Roulants : 10 heures. 9h si plus de 2h30 dans la période de nuit et 8h si plus de deux heures de conduite en milieu de nuit (0h30-4h30). 8 h en moyenne sur 3 GPT. Séd. personnels sédentaires "affectés à des activités liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic" : 10 heures. 8h30 si plus de 2h30 dans la période de nuit ou si travailleur de nuit.	Roulants : 10 heures. 8h30 si plus de 2h30 dans la période de nuit et 8h si plus de deux heures de conduite en milieu de nuit (0h30-4h30). 8 h en moyenne sur 3 GPT. Séd. : 10 heures. 8h30 si plus de 2h30 dans la période de nuit ou si travailleur de nuit.	
Pour les autres salariés : non-défini.	48 heures par semaine; moyenne 44 heures sur 6 mois	48 heures pour les personnels sédentaires «affectés à des activités liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic»
Non-défini	11h. 9h30 si plus de 2h30 dans la période de nuit. Peut être porté à 14h une fois par GPT et 12h deux fois par GPT en cas d'événement imprévu lié à des contraintes d'exploitation». Limites peuvent être dépassées «à titre exceptionnel».	Rlts : 11h. 9h30 si plus de 2h30 dans la période de nuit. Moyenne 9h30. Séd. : 11h30. 10h30 si plus de 2h30 dans la période de nuit.
6 périodes de 24 heures (soit 7 jours calendaires possibles)	2 journées de service mini et 6 maxi sur 6 périodes de 24 heures (soit 7 jours calendaires)	
115 pour les personnels roulants 111 repos pour les personnels sédentaires «affectés à des activités liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic» 104 repos pour les autres personnels	117 repos pour les personnels roulants 113 repos pour les personnels sédentaires «affectés à des activités liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic» 104 repos pour les autres personnels	Idem RH0077
Roulants et personnels sédentaires «affectés à des activités liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic» : 30 repos doubles. Autres personnels : non-défini	36 repos doubles incluant 30 repos périodiques doubles	52 repos doubles pouvant inclure RM, RU, RQ. 46 repos périodiques doubles
Roulants et personnels sédentaires «affectés à des activités liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic» : 14 dimanches. Autres personnels : non-défini	14 dimanches 10 samedi-dimanche	22 dimanches 12 samedi-dimanche
Roulants : 22h/3h. Autres personnels : non-défini.	Rlts voyageurs : 21h/4h pour un repos simple 22h/3h pour un repos double Rlts Fret : 22h/3h pour un repos simple 23h/2h pour un repos double Sédentaires : non défini	Roulants voyageur (sauf agents en roulement Transilien) : 21h/4h une fois par 3 GPT avec contrepartie en temps de 10 mn par heure dérogeant au 19h/6h. Roulants Fret : 22h/3h 1 GPT sur 2 en moyenne sur l'année avec contrepartie en temps de 10 mn par heure dérogeant au 19h/6h. Sédentaires : non-défini.
Sédentaires : 12 heures pouvant être réduit à 10 heures 1 fois par GPT ; Roulants : 13 heures pouvant être réduit à 11 heures 1 fois par GPT.	Sédentaires : 12 heures 20 ou 14 heures pour le travail de nuit ; Roulants : 14 heures pouvant être réduit à 11 heures 1 fois par GPT.	
9 heures minimum; réduit à 8 heures 1 fois par 3 GPT ; 2 RHR consécutifs par accord.	Entre 9 et 24 heures ; réduit à 8 heures 1 fois par 3 GPT ; 2 RHR consécutifs pour des trajets «spécifiques»	9 heures minimum ; compensation de 30 minutes par heure pour absence au-delà de 30 heures de repos hors-résidence; réduit à 8 heures 1 fois par 3 GPT ; 2 RHR consécutifs pour des trajets spécifiques FRET
8 heures ou 7 heures consécutives	8 heures ou 7 heures consécutives. 80 heures sur 2 GPT	
455 heures de nuit pour les sédentaires ; 330 heures pour les roulants	400 heures de nuit pour les sédentaires ; 300 heures pour les roulants	
Non-défini	Limitées aux travailleurs de nuit reconnus : 10% heures de nuit compensées ou 15 % par milieu de nuit (0h30-4h30)	15% par milieu de nuit pour tous les cheminots
Non-défini	217 jours par an, sans encadrement, ni limitation du nombre d'heures de travail	

Sur cette page, les cellules grisées constituent des dispositions moins favorables que la situation existante (RH0077)

ET MAINTENANT ON FAIT QUOI ?

LE DÉCRET-SOCLE EST « GELÉ » JUSQU'À DÉBUT JUIN.

Il faut rester vigilant et continuer à peser sur le Gouvernement. Si les négociations sur la CCN devaient échouer, c'est le décret qui définirait les règles de base applicables à la branche. Il faut néanmoins noter qu'un décret est une simple délibération du Conseil des Ministres. Il peut être abrogé par la publication d'un autre décret, par exemple à l'occasion d'un changement de Gouvernement.

LA CCN PROPOSÉE PAR LE PATRONAT EST POUR L'INSTANT DE TRÈS BAS NIVEAU.

C'est un mauvais signe pour la sécurité des circulations et pour les conditions de travail des cheminots du public et du privé.

3 séances de négociations sont programmées : le 19 mai, 25 et 26 mai, 1^{er} et 2 juin 2016. Même si le patronat affirme être « au bout de son mandat », nos mobilisations l'obligent à répondre aux revendications unitaires. Pour cela, il faut une participation exceptionnelle des cheminots sur les journées ciblées par le préavis reconductible de 2 jours de la CGT. Les journées des 25 et 26 mai doivent être massivement suivies pour faire pression sur la direction SNCF.

Contrairement au décret ministériel, une convention collective est plus robuste. Elle est signée par le patronat et les syndicats, puis est « étendue » à l'ensemble de la branche par arrêté ministériel. Le pouvoir politique n'a donc pas la possibilité de la remettre en cause seul.

L'ACCORD D'ENTREPRISE EST UTILISÉ PAR LA DIRECTION SNCF POUR DÉMINER LA MOBILISATION.

En annonçant que « rien ne bouge » (comme en 2014) sur les points les plus regardés par les cheminots, la Direction vise clairement à semer le doute et affaiblir la grève.

Ces annonces cachent pourtant deux menaces extrêmement graves pour l'avenir de l'entreprise publique SNCF et de nos conditions sociales :

- Si l'écart est trop grand entre la CCN et l'accord d'entreprise, celui-ci ne tiendra pas longtemps. Le dumping social sera renforcé (alors que la réforme ferroviaire était censée le réduire) et les cheminots seront soumis à des pressions encore plus intenses (concurrence, sous-traitance, filiales, qui appliqueraient des règles de moins-disant social).
- La volonté de la Direction de négocier une flexibilité par activité ou par produit conduirait à l'abandon de l'unicité sociale du Groupe Public Ferroviaire et menacerait les passerelles entre les métiers ou les parcours professionnels.

Nous ne pouvons pas laisser passer cela. Il ne s'agit pas du « moins pire ». La CGT propose de mettre les négociations d'entreprise en pause, le temps d'arracher une CCN de haut niveau, et d'exiger une réglementation unique pour tout le GPF.

**LA MOBILISATION DES CHEMINOTS EST DONC IMPÉRATIVE
ALORS TOUS EN GRÈVE LES MERCREDI ET JEUDI !**