



FLASH INFO – PROJET D'ACCORD SNCF

RIEN NE CHANGE ? VRAIMENT ?

Depuis le 9 mars dernier, la négociation du volet aménagement du temps de travail de la CCN se tient sous la pression de la grève des cheminots de la SNCF et des entreprises ferroviaires de droit privé à l'appel de la Fédération CGT.

Cet accord de branche est la clé de voûte de la réglementation du travail. Par sa plus grande sécurité juridique, il doit garantir l'amélioration des conditions de vie et de travail de l'ensemble des cheminots de la branche.

Focaliser sur l'accord d'entreprise est un calcul court-termiste ou politique qui hypothèque l'avenir des cheminots de la SNCF.

Le refrain est désormais connu : « Ne vous inquiétez pas, rien ne change ! ».

Certaines expressions vantent un « relevé de décision » dominical de rencontres tenues en catimini sous les ors de la République entre certaines organisations syndicales, la direction SNCF et le Secrétaire d'Etat. Les écrits font état du maintien des conditions de vie et de travail des cheminots, voire de leur amélioration.

Force est pourtant de constater qu'en dépit d'une autosatisfaction toute singulière des protagonistes, le texte proposé hier par la direction SNCF reflète une toute autre réalité.

DE TIMIDES « BOUGÉS »

Si, grâce aux nombreuses interventions de longue date de la CGT, les temps de passation de consignes sont enfin considérés comme temps de travail effectif, l'ajout de 2 dimanches-lundis supplémentaires par an (sans augmentation du nombre de dimanches total) confirme les bougés des négociations de branche. Les compensations du travail de nuit sont à pondérer. Exemple : les 2% des heures de nuit représentent 1 minute et 12 secondes par heure de nuit travaillée. Il faudra donc à un cheminot travailler 390 heures de nuit pour obtenir une journée de repos compensateur. Pour les roulants, le changement du seuil de compensation de 156 heures de milieu de nuit (0h30-4h30) à 300 heures de nuit (22h-7h) constitue une « avancée » très incertaine.

UN RH0077 LOIN D'ÊTRE MAINTENU !

Les dispositions actuelles du RH0077, déjà insuffisantes pour certaines à bien des égards, ne sont, par ailleurs, absolument pas préservées, loin s'en faut :

- Le maintien pour 6 mois seulement (sous réserve de compatibilité avec le reste de l'accord !) de la programmation des agents de la SUGE, **acquise par la CGT au moment de l'accord 35 heures**. Ces dispositions seraient renvoyées à des négociations ultérieures afin d'échapper à un contexte national particulier, pour aboutir très certainement à la **prévenance des jours de repos 24 heures avant et des horaires de travail à 1 heure**, conformément aux dispositions inscrites par la direction SNCF dans l'accord de branche ;

- La survie limitée à 6 mois de la programmation des personnels des **établissements sanitaires et sociaux**. Ces dispositions seraient également renvoyées à des négociations ultérieures pour aboutir aux mêmes règles que pour les agents de la SUGE, ainsi qu'à une durée de travail effectif de nuit de 12h, tel qu'inscrit par la direction SNCF dans l'accord de branche ;
- **L'exclusion du régime « roulants »** des hôtesses, agents du matériel embarqués, CRTT, des « services de travaux » et du régime de navette, y compris Voyageur (ce qui est à la fois contraire à l'avant-projet de décret-socle et à la base revendicative unitaire de branche). Les navettes, limitées à 150 km par l'article 3 du projet, seraient, en outre, **portées à 200 km sur simple décision de l'employeur selon l'article 44** ;
- L'absence de dispositions explicites maintenant les **prises et fin de service** en un lieu fixe, précis et immuable. Cette absence renvoie aux dispositions de l'accord de branche qui instaure les prises et fins de service délocalisées ;
- L'instauration d'un **délai de prévenance de 3 jours pour les horaires de travail** pour les agents « roulants » en roulement ;
- La **suppression de la notion de « circonstances accidentelles et imprévisibles »** pour la remplacer par la règle imposée par le patronat de la branche, à savoir : un délai de prévenance de 24 heures pour les repos et 1 heure pour les horaires de travail en cas de grève (y compris personnels non-soumis à DII), ou dans le cas d'une nouvelle notion de « circonstances exceptionnelles ou imprévisibles » (notion très vaste), ou encore de remplacement d'un agent dont l'absence n'a pas été programmée (cas notamment de l'attribution d'un congé de dernière minute comme reconnu par le patronat lors des négociations) ou enfin d'attribution tardive de sillons ;
- **L'augmentation des durées de travail effectif des personnels sédentaires** jusqu'à 10h. Les compensations à 25% prévues, représentent 7 minutes trente secondes par jour, soit 64 journées de service de 10 heures pour bénéficier d'un repos compensateur ;
- La création de régimes de travail avec durée journalière de service moyenne de travail de 9h23, sur des postes de sécurité, incompatible avec les exigences de vigilance, visant exclusivement à des fermetures de lignes en zone diffuse et à des diminutions d'effectifs partout. En outre, les agents de réserve, bénéficiant d'au maximum 131 repos (soit 8h06 de travail effectif en moyenne), seraient bénévoles au-delà de cette durée lorsqu'affectés à de tels postes ;
- **La réduction à 2h30 des « descentes et montées de nuit »** pour faciliter les alternances jour/nuit au sein d'une même GPT, sans tenir compte de la santé des salariés. Contrairement à ce qui avait été annoncé lors des tables rondes, ces dispositions sont applicables à l'ensemble des personnels sédentaires ;
- **L'exclusion du temps de travail effectif maximal, dans la plus parfaite illégalité** (dérogation non-prévue par l'avant-projet de décret-socle), des temps d'acheminement des agents vers le lieu de déplacement ou de remplacement ;



- **L'instauration de dérogations à la réglementation** par accord de « la majorité des OS signataires de l'accord d'entreprise » sur des fondements « économiques ». Ces dispositions instaурeraient à la SNCF des accords compétitivité-emploi soumis à l'exclusive signature de ceux qui s'apprêteraient aujourd'hui à les instaurer. Ces signataires introduiraient ainsi dans notre réglementation SNCF les différentes lois néfastes telles que « sécurisation de l'emploi », « Macron », « Rebsamen » ou aujourd'hui « Loi Travail » ;
- **La suppression des Comités de Travail** réunissant un inspecteur du travail, les représentants des salariés et ceux de la Direction. Ils furent institués en 1937 sous le Front Populaire ;
- **La suppression de la Commission Nationale Mixte** instituée en 1997, présidée par un représentant du Ministre chargé des transports. Elle réunit la SNCF et les fédérations syndicales représentatives des salariés de l'entreprise. Cette Commission est investie d'un rôle consultatif sur les difficultés d'ordre général constatées dans l'application de la réglementation du travail. La CNM est remplacée par une « Commission de Suivi et d'Action » composée des heureux signataires. La passation de consignes entre le Ministère et ces derniers se serait-elle effectuée ce week-end ?
- **La mise en place du forfait en jours sur l'année** pour tous les maîtrises et cadres actuellement non-soumis à tableau de service et pour les personnels des régimes sièges et directions. Les seuls repos « garantis » (sauf astreinte, sauf téléphone...) seraient les repos périodiques, et non les repos journaliers. La seule référence « normale » de travail serait la durée annuelle, ce qui n'exclut pas les heures supplémentaires qui ne pourront plus être payées.

DES REVENDICATIONS LÉGITIMES NON-PRISES EN COMPTE

Une base revendicative unitaire des 7 fédérations cheminotes a été rédigée. Elle intègre des propositions en faveur de l'amélioration des conditions de vie et de travail de l'ensemble des cheminots de la branche.

Accepter un accord d'entreprise de niveau inférieur à cette base revendicative, c'est limiter le contenu de l'accord de branche. C'est donc renier la promesse faite aux cheminots de la SNCF et des EFP !

C'est renoncer notamment au décompte de l'ensemble des temps de trajet ou d'habillage comme temps de travail effectif, à la limitation du travail de nuit, à la limitation de la Grande Période de Travail à 6 jours, à l'exigence de suppression des repos périodiques simples, au maintien du régime tout à fait possible des salariés « non-soumis à tableau de service », à l'instauration de taquets autour des repos pour tous les cheminots, ou encore à la compensation en repos des contraintes liées aux horaires décalés et à leur imprévisibilité pour les agents de réserve ou en service facultatif.

Le niveau actuel de la proposition d'accord de branche entérine elle aussi des reculs pour l'ensemble des cheminots, y compris des EFP.

C'est la future convention collective, avec son volet sur l'aménagement du temps de travail, qui déterminera les conditions de vie et de travail de tous les cheminots, mais aussi la solidité d'un accord au sein de la SNCF.

Un accord de branche applicable, non interprétable, sûr, qui garantisse la sécurité ferroviaire, la santé des cheminots, de bonnes conditions de vie et de travail, sera le repart au moins disant social.

Maintenir l'accord de branche à un tel niveau d'indigence est IRRESPONSABLE !



LA CGT ENTEND POURSUIVRE LES NEGOCIATIONS !

Le principe veut que des négociations ne soient closes que lorsqu'un accord est signé.

Personne ne peut présager de l'ampleur des effets positifs de la mobilisation des salariés sur le résultat des négociations. Surtout pas ceux qui refusent d'entrer dans cette mobilisation !

En conséquence, seules des organisations syndicales minoritaires au sens de la représentativité pourraient prendre la responsabilité de clore de manière précipitée les négociations en cours.

L'article 33 de l'avant-projet de décret socle stipule le maintien de la réglementation (RH0077) pour les cheminots du GPF et le décret Fret privé de 2010 jusqu'au changement de service du 11 décembre prochain.

Pour la CGT, il n'y a donc pas lieu de précipiter l'ouverture à signature de la CCN au 31 mai 2016.

La CGT poursuivra donc les négociations, avec l'appui de la mobilisation des cheminots, avec ceux qui veulent négocier.

Ceux qui souhaiteraient y mettre un terme prendraient la responsabilité d'empêcher les cheminots de se battre pour l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail.

La CGT portera, avec les cheminots, les revendications qu'elle a construites avec eux et que les autres fédérations ont fait leurs.

La mobilisation massive des cheminots depuis le 31 mai à 19h doit, en outre, permettre de gagner partout des effectifs nécessaires à l'amélioration des conditions de vie et de travail des cheminots, des salaires leur permettant de vivre dignement sans avoir à vendre leur santé à leur employeur et l'assurance que la réglementation de haut niveau que nous gagnerons, soit appliquée dans chaque chantier ou établissement, sans exception !

D'AUTRES CHOIX EXISTENT

TOUS EN GRÈVE POUR LES IMPOSER !

