

# Communiqué UNSA aux salariés SNCF et du ferroviaire



**Objet : organisation du travail**

**L'UNSA-Ferroviaire négocie et accentue la pression afin d'améliorer vos conditions de travail et d'emploi !**

L'ouverture à la concurrence du transport par mode ferroviaire, entamée en 2006 par le fret, se généralisera pour le voyageur selon l'accord de BRUXELLES du 19 avril 2016 dès 2019. L'UNSA-Ferroviaire s'est maintes fois exprimée contre cette ouverture, non pas par dogme, mais car nous considérons que la multiplication des acteurs sur une activité de transport guidé est plus un problème qu'une solution.

En temps que première Organisation Syndicale réformiste et progressiste de la branche, cette ouverture à la concurrence imposée par l'Europe nous donne une responsabilité particulièrement importante sur la construction du cadre social du secteur.

***Pour l'UNSA : si concurrence il y a, cela doit être la concurrence entre les entreprises, mais en aucun cas entre les salariés de ces entreprises !***

L'adoption de la loi portant réforme du ferroviaire du 4 août 2014 définit les contours des nouvelles dispositions s'appliquant à l'ensemble des entreprises ferroviaires et devient la référence du secteur, entérinant ainsi définitivement le monopole de la SNCF en la matière. Conformément à cette loi, les partenaires sociaux de la branche et des entreprises sont parties prenantes dans la définition des normes sociales de la branche. Ces nouvelles normes reposent sur :

- le décret socle,
- la convention collective,
- les accords d'entreprise.

Depuis le 20 décembre 2013, 25 réunions de la Commission Mixte Paritaire Nationale se sont tenues, avec également de longs débats en entreprise, que ce soit en bilatérale ou en séance durant ces journées de Table Ronde.

***Point d'étape mi-mai 2016 : La vérité des prix sur les annonces à ce jour !***

Face aux informations, (et désinformations propagandistes de certains partenaires sociaux), l'UNSA vous propose un point d'étape des négociations en cours à tous les niveaux !

Au niveau SNCF, nous avons maintenant une vision plus claire sur les deux premiers volets (Décret-Socle stabilisé et Chapitre Organisation du Travail V2), la délégation SNCF composée de nombreuses activités peut nous adresser les modifications pour l'écriture du futur RH00077. Le DRH nous confirme que ce sont des négociations importantes pour l'avenir du GPF et que les propositions de l'Entreprise s'inscriront dans le principe de la hiérarchie des normes et du principe de faveur.

UNSA-Ferroviaire

56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS

Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65 • federation@unsa-ferroviaire.org



Le **13 mai 2016**, lors d'une nouvelle Table Ronde concernant l'organisation du travail, l'Entreprise a enfin donné ses propositions. L'Entreprise a décidé de reprendre l'architecture du RH00077 (texte complexe et parfois source d'inquiétude) **et nous confirme que ce qui n'est pas cité ne sera pas modifié**. En clair : les points qui ne seront pas abordés seront reconduits dans la rédaction finale.

## Un décret socle stabilisé version 10 mars 2016 :

Les spécificités liées au transport ferroviaire imposent des règles particulières et dérogatoires au code du travail afin d'assurer la sécurité et la continuité du service. Le projet de décret (version du 10 mars) constitue la base de la réglementation de l'organisation du travail dans le secteur. Depuis le début du processus, l'UNSA, rejointe depuis par d'autres organisations syndicales, revendique la nécessité de pouvoir apprécier l'organisation future sur l'ensemble des trois niveaux. Cette méthode nous a été confirmée par le Ministre des transports lors de notre audience du 10 mai 2016. Ce décret impose notamment des repos supplémentaires par rapport aux dispositions en vigueur (accord 2008) et authentifie ainsi le caractère particulier de l'activité.

## Propositions de l'UTP (Convention Collective Nationale) :

Afin d'assurer une équité de traitement social à l'ensemble des salariés de la branche et de limiter le dumping social, la convention collective est de nature à réguler le secteur sur ce thème. Face à la fragilité d'un seul décret, le texte conventionnel est une garantie sécurisante et selon l'UNSA, nécessaire pour les salariés.

Lors de la CMPN du 10 mai 2016, l'UTP formule les propositions du mandat patronal.

- ✓ **Durée annuelle de travail** : 1600h, avec 26 jours de congés plus 2 journées de fractionnement, 5 jours minimum de fériés chômés,
- ✓ **Télétravail et droit à la déconnexion** : la numérisation et le digital de plus en plus prégnant seront des sujets à traiter en entreprise,
- ✓ **REPOS** : roulants : 117, sédentaires : 115 ou 104,
- ✓ **Amplitude maximum journalière** : 11h de manière générale, 9h30 si plus 2H30 dans la période nocturne, 14H00 une fois par GPT pour le Fret, 12H deux fois par GPT consécutive pour les roulants
- ✓ **Repos journalier** : 13h,
- ✓ **Repos double minimum** : 36,
- ✓ **Repos sam/dim ou dim /lundi** : 14 dont 10 sam/dim,
- ✓ **Encadrement des repos** :

	fret	autres
<b>Repos simple</b>	19/6 +/- 3h	19/6 +/- 3 en fin de service 19/6 +/- 2 en prise de service
<b>Repos double</b>	19/6 +/- 4 en fin de service 19/6 +/- 3 en prise de service	19/6 +/- 3 en fin de service 19/6 +/- 2 en prise de service

- ✓ **Qualification « travailleur de nuit »** : roulants : 300H, sédentaires : 400H,
- ✓ **Nombre de jours maximum Forfait jours** : 217 jours

## Propositions d'évolutions du RH 00077 SNCF :

### Dispositions communes :

Repos Doubles : 52 Repos doubles dont 46 périodiques. 14 Samedi/Dimanche ou Dimanche/Lundi dont 12 Samedi/Dimanche.

### Dispositions propres aux roulants :

#### ✓ Encadrement des repos :

	TRANSILIEN	VOYAGEURS	FRET
<b>Repos simples repos et double</b>	Les roulements Transilien demeurent inchangés.	19/6 +/- 2h une fois par trois GPT	19/6 +/- 3h une fois sur deux GPT en moyenne
<b>compensations</b>		Temps (en min) par heure glissante	Temps (en min) par heure glissante

#### ✓ Repos journalier

Repos à résidence : la durée mini de 14h peut être réduite à 11h une fois par GPT,

RHR : pour fret, possibilité d'un deuxième RHR consécutif pour des trajets dont l'organisation ne permet pas la relève, compensation financière et/ou temps.

#### ✓ Amplitude

8h30 maxi si 2h30 de nuit.

#### ✓ Durée du travail effectif

Temps de travail maximum DJS : 10h, 8h30 si 2h30 dans la période nocturne,

Particularité Fret : roulement FAC : DJS maxi 8h si 2h entre 0h30 et 4h30.

#### ✓ Encadrement temps de conduite

8h maximum de temps de conduite par JS,

Maximum 7h consécutive,

80h maximum sur 2 GPT consécutives.

#### ✓ Travail de nuit

Qualification « travailleurs de nuit » à partir de 300h,

Abaissement du seuil de compensation RC 0 2,5 jours.

### Dispositions propres aux sédentaires :

#### ✓ Repos journalier

Repos journalier minimum 12h20,

Maintien des 14h après poste de nuit.

#### ✓ Durée du travail effectif

Duré de travail maximum DJS : 10h

8h30 maximum si la journée comporte plus de 2h30 dans la période nocturne.

#### ✓ Travail de nuit

Période nocturne 22h – 7h (au lieu de 22h – 5h)

Qualification « travailleurs de nuit » à partir de 400h

Abaissement du seuil de compensation pour attribution RC.

### **Nouveaux régimes de travail de la Direction de la Circulation Ferroviaire :**

Dispositions particulières rattachées aux métiers DCF.

Création de trois régimes de 140 RP pour 8H23/jours, 150 RP pour 8h53, 160 RP pour 09h23

Ces durées sont calculées sur la base de 1568 heures. Il est envisagé la création d'une indemnisation particulière pour le 160 RP.

### **Maintenance & Travaux :**

Afin de permettre une meilleure alternance des Grande Période de Travail (GPT) jour et nuit, la programmation crée une Journée de Service (JS) courte de 5h30 (supporté à moitié par l'agent). L'Entreprise propose la création d'une JS de 2h30 non travaillée et peut-être payée avec une compensation.

Pour les agents M&T (en excluant les régimes brigades), l'Entreprise propose l'introduction des Lieux de PS/FS délocalisés, les établissements définiront donc un ou plusieurs lieux de PS sans excéder 40 minutes maximum de trajet ; actuellement c'est en principe sur le Lieu Principale d'Affectation (LPA). La Zone Normale d'Emploi reste applicable. La durée du temps de travail débutera à partir du lieu de la Prise de Service (PS) délocalisé et la Fin de Service (FS) se terminera sur le lieu de sa PS

### **Personnel sédentaire d'encadrement en établissement :**

Ce point fait l'objet d'une négociation séparée : Forfait jours (Cf tract UNSA)

## **L'UNSA-Ferroviaire laisse une ultime chance aux négociations !**

Les négociations vont se poursuivent dès le 19 mai à l'UTP et le 25 mai à la SNCF.

A ce stade les nouvelles contraintes infligées aux cheminots impactent fortement leur équilibre vie professionnelle/vie familiale.

### **L'UNSA Ferroviaire revendique plus particulièrement :**

- la formulation du calcul des RTT dans la convention collective,
- la garantie du statut de roulant pour les personnels de bord,
- l'intégration des personnels de la SUGE dans le périmètre soumis à la continuité de service,
- la garantie de la hiérarchie des normes,
- la prise en compte du droit local,
- des compensations cadrées à la hauteur des contraintes nouvelles,
- la limitation cadrée du nombre de RHR.

**En cas d'échec, et quel que soit le contexte, un préavis  
de grève illimité sera déposé !...**



Paris, le 17 mai 2016