



CCN - AMÉNAGEMENT DU TEMPS DE TRAVAIL CMP DU 19 MAI 2016

Le 19 mai 2016, la négociation du volet aménagement du temps de travail de la CCN s'est tenue sous la pression de la grève des cheminots de la SNCF et des entreprises privées à l'appel de la CGT. La CCN reste la clef de voute de la future réglementation. Les accords d'entreprise ne seront solides que si la CCN l'est. L'entente entre les directions d'entreprise le prouve !

En introduction à la réunion, le représentant de l'UTP (MEDEF de la branche ferroviaire) annonce faire machine arrière et indique que cette journée ne sera pas une relecture technique mais une négociation. L'appel à la grève de la CGT couvrant les mercredis et jeudis a été suivi, les 18 et 19 mai, par 1 cheminot sur 3 au sein du GPF ainsi que dans les entreprises ferroviaires privées. Une nouvelle réunion de négociation est prévue le 26 mai 2016.

Ce retournement confirme que seule la montée du rapport de forces peut faire aboutir les négociations sur un texte positif et progressiste.

Pendant, malgré l'insistance de la CGT et des autres organisations syndicales, le patronat n'est pas enclin à réellement négocier sur la base revendicative commune. Le patronat n'a pas la maturité nécessaire pour être dans la position de négociateur.

L'HOMME QUI SOUFFLE AUX OREILLES DE L'UTP.

Les quelques bougés qui ont lieu en séance ne sont fait que sous la validation du DRH de la SNCF. Les jeux de connivence démontrent que le mandat patronal est dicté par la direction SNCF qui pèse 95 % au sein de l'UTP.

DES AVANCEES TRES INSUFFISANTES.

En séance le patronat propose :

- De limiter la définition de navettes Fret à 200 km (parcours aller) : **pour la CGT, les conducteurs de navettes fret quelle que soit la distance doivent relever du titre roulant.**
- De maintenir les prises et fins de service délocalisés (non comptés en temps de travail) en limitant la prolongation du trajet à 45 minutes : **pour la CGT, le salarié n'est pas responsable du lieu de son service, c'est à l'employeur de l'acheminer sur le temps de travail et dans sa journée de service.**
- De limiter un second Repos Hors Résidence consécutif à une Grande Période de Travail : **pour la CGT, l'organisation du travail des entreprises ne doit pas être un prétexte à la dégradation des conditions de vie et de travail.**
- De limiter le temps de conduite à 70 heures sur deux Grandes Périodes de Travail.
- D'accorder 12 Samedis / Dimanches minimum sur l'année.
- D'apporter quelques cadrages sur les conventions de forfait. **Pour la CGT, il est impératif de renvoyer à des accords d'entreprise pour une mise en place ou non.**

Sur tous les autres sujets que nous avons développés à partir de notre base revendicative commune, l'UTP consultera ses adhérents pour définir ses nouvelles "concessions".

Les enjeux sont lourds, les cheminots, acteurs et non spectateurs de la négociation, doivent encore amplifier la mobilisation dès le mercredi 25 mai et le jeudi 26 mai. Le patronat doit nous entendre, refusons la régression sociale.

EXIGEONS LE PROGRES !



Tableau N°2 suite à la réunion du 19 mai 2016 - (en gras ce qui a bougé en page de droite)

THÈMES	REVENDEICATIONS CGT	PROPOSITIONS UNITAIRES CGT - UNSA - SUD-RAIL - CFDT - 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 de 45 minutes 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. Pour les autres salariés : non défini.	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.	
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 sauf personnel non soumis à tableau de service
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 12 samedi-dimanche	22 dimanches 12 samedi-dimanche
Roulants : 22h/3h. Autres personnels : non-défini.	Rlts voyageurs : 21h/4h pour un repos simple 21h/4h 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» limités à 1 fois par GPT	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 dont 7 heures consécutives	8 heures dont 7 heures consécutives. 70 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, avec définition de l'autonomie et décompte par un système auto-déclaratif des heures travaillées , sans limitation du nombre d'heures de travail	205 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)



Rencontre avec M. Le Ministre A. Vidalies

LE MINISTRE MESURE LA MOBILISATION !

Ce jour, 20 mai 2016, une délégation CGT a été reçue par le Ministre des Transports, à la demande de ce dernier, pour faire un point d'étape sur les négociations en cours avec l'UTP et la Direction SNCF sur le volet «aménagement du temps de travail » de la CCN de la branche ferroviaire.

Suite à la forte mobilisation des cheminots à l'appel de la CGT les 18 et 19 mai 2016, le Ministre des Transports a souhaité rencontrer notre organisation syndicale pour prendre en compte les exigences portées par les cheminots.

Les représentants de la Fédération CGT ont rappelé en introduction que tout ce qu'elle annonçait durant le conflit sur la réforme du système ferroviaire en juin 2014 se vérifie aujourd'hui:

- La CGT exigeait une politique cohérente du gouvernement en matière de transport. La France préside la COP 21 mais son gouvernement privilégie la route pour le fret et lance les cars « Macron » pour les voyageurs.
- La CGT affirmait que le fait de ne traiter ni la dette d'Etat du système ferroviaire, ni le financement de la régénération du réseau était une aberration économique, écologique et sociale. Aujourd'hui ce sont les usagers qui payent l'addition (fermetures de gares, de guichets, de lignes, suppressions des ASCT, transferts de trains sur la route, 2/3 des TET menacés et abandon des trains de nuits, etc...). **Les cheminots sont maintenant ciblés par une détérioration de leur condition de vie et de travail, par la casse de l'emploi et le gel de leur salaire.**
- La CGT affirmait que l'éclatement de la SNCF en trois entités n'était pas une obligation européenne et que cette structuration allait rendre encore plus complexe l'organisation de la production et du travail. La preuve est faite aujourd'hui que le 4ème paquet ferroviaire n'oblige en rien la séparation structurelle des entreprises historiques.

Contrairement à leur discours de 2014, nos dirigeants SNCF proposent des réglementations du travail enfermées dans les activités voire les produits. Nous sommes bien loin du caractère indissociable et solidaire annoncé pour le GPF.

La CGT a exigé du Ministre qu'il soit à l'écoute des cheminots. Les propositions faites par les 7 organisations syndicales sont un équilibre entre une organisation du travail nécessaire au transport ferroviaire et la qualité de vie et de travail des cheminots. Ces propositions garantissent la sécurité des circulations et un service de qualité tout en préservant la santé physique et mentale des agents.

Si la SNCF veut améliorer son efficacité, elle doit regarder vers une organisation de la production en multi-activités. La Direction SNCF s'enferme pour l'heure dans le dogme de la mono-activité et de la polyvalence professionnelle qui nuit à la sécurité ferroviaire, à la qualité du transport ferré tout en dégradant et en réduisant le service dû aux usagers voyageurs et fret.

La CGT a affirmé que son ambition est de faire bénéficier, par la CCN de branche, à tous les cheminots, du public et du privé, d'une organisation du temps de travail de haut niveau. En ce sens, la Fédération CGT des cheminots n'acceptera aucun abaissement de notre socle social.

La balle est dans le camp du gouvernement, du patronat et de la Direction SNCF.

La mobilisation par la grève des 25 et 26 mai 2016, sera donc une nouvelle étape déterminante pour gagner!

