



AMÉNAGEMENT DU TEMPS DE TRAVAIL

GOVERNEMENT ET PATRONAT INVENTENT LE « TRAVAILLER PLUS ET MAL POUR GAGNER MOINS »

Le Gouvernement a sorti un avant-projet de décret socle censé servir de base à la réglementation applicable au ferroviaire. Celui-ci accompagne l'abandon d'une partie importante des TET et des TER, le transport ultra-subsventionné de voyageurs par car, la casse du code du travail.

Il accompagne également les directions d'entreprises qui, cachées derrière leur organisation patronale, organisent l'échec des négociations.

Leur objectif se conjugue avec la loi EL KHOMRI qui vise à détricoter le code du travail.

Seule une forte mobilisation fera reculer le front patronal !

La négociation de l'aménagement du temps de travail est imposée par la loi portant réforme du système ferroviaire. Celle-ci envisage la suppression de toute la réglementation en vigueur (abrogation du décret de 99 (dont est issu le RH0077) et le décret de 2010 (Fret ferroviaire privé)).

Ce que prévoit la loi :

La réforme du ferroviaire prévoit de remplacer la réglementation du travail actuelle issue de l'accord 35 heures, par 3 textes hiérarchisés afin de créer *un cadre social commun* du secteur privé et public :

- Un décret socle pour déroger au code du travail ;
- Un accord de branche (la CCN) pour donner une base de droits identiques à toutes les entreprises ;
- Un accord d'entreprise pour éventuellement compléter ces dispositions.

Or, ni les entreprises, ni leur organisation patronale de la branche du ferroviaire acceptent d'ouvrir des négociations simultanées pour garantir une approche globale. Elles s'y étaient pourtant engagées, comme le Gouvernement, en 2014.

La trahison ne s'arrête pas là car l'esprit de l'article L.2161 du code du transport est largement détourné. Il est écrit :

« Ces règles (du décret socle) garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, en tenant compte des spécificités des métiers, notamment en matière de durée du travail et de repos. »

MAIS AUJOURD'HUI :

L'avant-projet du décret socle ne garantit pas un haut niveau de sécurité des circulations.

Les employeurs auront la possibilité d'imposer aux cheminots des roulements insupportables.

Pour exemple, l'article 2 autorise : "*Le repos périodique est un repos d'au moins vingt-quatre heures ; il est séparé de six jours en plus du repos périodique précédent.*"

En d'autres termes, il autorise des Grandes Périodes de Travail de 6 jours calendaires, avec 7 journées de travail, encadrées par un repos sec.

La CGT revendique un maximum de 5 journées de travail sans que le nombre de journées de travail n'excède le nombre de journées calendaires et encadrées par 2 repos doubles.

Autre exemple : l'article 6 "*Le repos journalier ou périodique peut être suspendu ou réduit pour assurer l'exécution ou l'achèvement d'un travail qui ne pourrait être différé sans dommage pour la bonne marche du service et qu'une circonstance imprévue ou accidentelle n'aurait pas permis d'effectuer ou de terminer dans les limites normales du travail quotidien.*"

En clair, au moindre aléa de production, il n'y a plus aucune limite de travail.

L'avant-projet du décret socle n'assure pas la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs

Au-delà de la limitation du nombre de repos (111 pour les sédentaires et 115 pour les roulants), l'Article 23 définit le *travailleur de nuit* comme le *salarié qui accomplit, au cours d'une année civile, au moins 455 heures de travail durant la période nocturne (entre 22h et 5 heures).*

Ce texte limite le nombre de salariés pouvant bénéficier d'un classement en travailleurs de nuit qui ouvre **le droit à un Suivi Médical Renforcé**. Et rien n'encadre les cheminots qui pourraient bénéficier d'un reclassement en cas de problèmes médicaux.

La convention de la restauration (ou celle des routiers) définit le travailleur de nuit pour 270h.

L'Article 24 **rehausse** la moyenne « **plafond** » de la durée hebdomadaire de travail des travailleurs de nuit, calculée sur 12 semaines consécutives, à **44 heures contre 40 heures pour le code du travail**.

Le RH0077 prévoit la compensation en repos de nuit. La période comprise entre **0h et 4h pour les personnels sédentaires** donne lieu à une compensation de **9 minutes par heure**.



L'avant-projet du décret socle impose la continuité de service à tous les salariés du ferroviaire

Seuls les cheminots de la SNCF étaient soumis à la continuité du service public. Celle-ci était encadrée et liée à la nature de la SNCF "outil de la Nation". Dans cet avant-projet (articles 6 à 9), tous les cheminots y seraient soumis, sans aucun cadrage et dès le moindre aléa de production. Beau cadeau aux entreprises ferroviaires privées qui obtiennent un levier d'asservissement pour assurer la rentabilité économique des actionnaires. **C'est un recul de droit majeur.**

La CGT revendique que seuls les agents de la SNCF soient soumis aux dérogations liées au Service Public avec les compensations inhérentes à ces contraintes.

L'avant-projet du décret ne tient pas compte des spécificités des métiers

La définition du personnel roulant (article 10) exclut les conducteurs de trains de travaux et de tram-trains, les services de navette de fret de proximité.

Seraient au régime « roulants », les salariés assurant le « service à bord d'un train » **SI** leur présence est rendue obligatoire par le règlement de sécurité de l'exploitation. En seraient exclus notamment les ASCT dont la présence ne serait pas exigée par le règlement sécurité (ex : Equipe Lutte-Anti Fraude, groupe de contrôle).

La CGT revendique l'affectation au régime « roulants » de l'ensemble des conducteurs et tous les accompagnateurs.

L'avant-projet du décret fait l'impasse sur l'octroi de repos supplémentaires suffisants

Les conditions de vie, l'équilibre vie professionnelle et vie privée, sont fortement modifiés par cet avant-projet.

L'article 27 porte la durée de travail annuelle de **1607 heures**. Les cheminots bénéficient annuellement de **111** périodes de **repos de 24 heures** pour les personnels sédentaires et **115** pour les roulants.

L'article 28 limite "le repos journalier à une **durée minimale de 12 heures** consécutives par période de vingt-quatre heures.

Le repos journalier **peut être réduit une fois** par grande période de travail sans être inférieur à **10 heures**.

Le repos journalier **peut être réduit à 9 heures** pour les salariés qui ne travaillent pas en service continu et dont l'activité est directement liée au passage des trains.



Il omet aussi de définir le nombre de **repos périodiques doubles** ou triples, alors même que le RH0077 impose :

- **Un minimum de 52** par an dans la réglementation SNCF actuelle.
- **12 de ces repos périodiques doivent être placés sur un samedi et un dimanche consécutifs.**
- Que chaque agent doit pouvoir bénéficier **annuellement d'au moins 22 dimanches.**

Dans le projet du Gouvernement, rien ne règlemente les conditions particulières des cheminots de l'encadrement, par l'octroi de jours de repos supplémentaires.

ET MAINTENANT ?

La CGT construit, dans l'unité syndicale la plus large, la riposte indispensable. Les cheminots de l'ensemble de la branche ferroviaire doivent dorénavant passer à l'offensive.

Une Demande de Concertation Immédiate est déposée à la Direction SNCF sur le manque d'emplois indispensables à la bonne marche du service public, sur la question des salaires dévoyés par différentes rémunérations obligatoires et la demande d'engagements sur l'aménagement du temps de travail.

Une démarche équivalente est entamée dans les entreprises ferroviaires privées.

Les cheminots de toutes entreprises et tous collègues seront très prochainement appelés à agir si le Gouvernement, le patronat et les dirigeants des entreprises ne revoient pas leur sinistre projet.

**TOUS ENSEMBLE, IMPOSONS NOS EXIGENCES
POUR L'EMPLOI, LES SALAIRES,
LES QUALIFICATIONS
ET L'AMELIORATION DE NOS CONDITIONS DE VIE**

