FÉDÉRATION DES CHEMINOTS
61, Rue de la Chapelle ; 75018 Paris - Site Internet : www.fo-cheminots.com - E-mail : federation@fo-cheminots.com
Tél ville : 01 55 26 94 00 - SNCF : 218 772 - Fax ville : 01 55 26 94 01 - SNCF : 218 771

Article 49 du RH0077

Commission **N**ationale **M**ixte du 12 novembre 2008

Pour quelle raison la SNCF a-t-elle provoqué cette CNM ?

La Direction du Fret a décidé de modifier la réglementation du travail des cheminots identifiés *« volontaires »*.

Depuis le mois de juillet, la Direction du Fret a mis en place une grande campagne d'informations pour recruter dans toutes les activités des conducteurs désirant rejoindre, pour diverses raisons, Fret SNCF.

Aujourd'hui, les propositions sont devenues concrètes.

Les volontaires seront-ils aussi nombreux après avoir pris connaissance de ce qui les attend ?

Pourquoi changer la réglementation du travail ?

Le volet social de la Convention Collective Nationale, approuvé par certaines organisations syndicales **au travers d'un accord**, favorise le dumping social puisqu'il est inférieur à la réglementation du travail des cheminots de la SNCF.

S'il devait s'adresser directement aux cheminots de la SNCF :

Cela constituerait un recul social de plus de 60 ans !

Dans un tel contexte, la SNCF pour, soi-disant, conserver des trafics volatils, veut immédiatement s'aligner sur les conditions sociales si facilement offertes à ses concurrents !

Comment peut-on s'opposer à ce recul ?

La Fédération Force Ouvrière des Cheminots a pris ses responsabilités :

Elle a utilisé son droit d'opposition à l'égard d'un accord minoritaire.

Seuls FO et CFDT *(sans la FGAAC)* ont ainsi tenté de faire obstacle à cet accord dans lequel la SNCF puise aujourd'hui ses propositions de déréglementation !

Les organisations syndicales qui ont refusé de le dénoncer portent l'entière responsabilité de sa transposition à la SNCF.

Dans quelle situation sommes-nous dorénavant ?

Cet accord n'ayant pas été dénoncé par un nombre suffisant d'organisations syndicales, la SNCF poursuit son processus de déréglementation.

Avant le changement de service du 14 décembre, le décret n°99-1161 *(RH0077)* pourrait être modifié conformément aux propositions de l'entreprise !

Si cet accord avait été dénoncé en bonne et due forme, la SNCF aurait été contrainte, certainement sur injonction du ministère, de retirer son projet en attendant qu'un nouvel accord soit trouvé !

En refusant de dénoncer le volet social de la Convention Collective, certaines organisations syndicales entraînent directement les cheminots vers la déréglementation.

Aujourd'hui une partie de l'activité Fret, mais demain, ce sont les cheminots de toutes les activités qui se verront imposer la déréglementation !

Modifications au RH0077 proposées en CNM

Transposition de la Directive européenne 2005-47 !

Le ministère a été mis en demeure par la Commission européenne de transposer la Directive 2005-47 à la SNCF. Elle concerne l'utilisation des personnels utilisés dans un service d'interopérabilité transfrontalière *(Fret).*

Même si le ministère nous garantit l'application du RH0077 pour ces personnels, cette transposition introduit la notion de conduite des trains à deux conducteurs afin de ne pas attribuer de pause lorsque cela est rendu obligatoire en application de notre réglementation *(RH0077)*.

Force Ouvrière a demandé le report de cette CNM. Nous souhaitions que s'ouvrent des négociations d'entreprise sur les modalités de sa transposition.

Malgré tout, le ministère a décidé de passer en force.

À qui s'adresse l'article 49 modifié ?

Libellé du point 2 : Pour l'activité du transport de fret, le chef d'établissement est habilité, en accord avec les agents concernés, à apporter à certains roulements de service, tableaux de service ou tableaux de roulement, les modifications suivantes *(dont nous vous donnons un aperçu ci-dessous)*.

Commentaire : Ce texte est donc modifié de façon à ce que la réglementation du travail soit modifiée par un simple accord de l'agent. **L'accord des délégués du personnel est donc bien supprimé !**

Agents soumis au Titre 1 du RH0077

Durée du travail effectif

➔ **9h30** *(au lieu de 8h00)* si la journée comprend plus d'une heure trente dans la période nocturne *(23h00/6h00)*. Dans ce cas, le temps de conduite est limité à 7h30.

➔ **10h00** *(au lieu de 9h00)* dans les autres cas.

Nombre de repos doubles

➔ **48 repos doubles** *(au lieu de 52)*, triples le cas échéant.

➔ **16 de ces repos** doivent être placés sur un SA/DI ou DI/LU *(actuellement, vous bénéficiez d'au moins 12 repos placés sur un SA/DI).*

Repos compensateurs

➔ **Les repos compensateurs attribués en application de l'article 17** sont soit accordés en fonction des possibilités du service aux agents qui en feront la demande, soit rémunérés.

➔ Les repos compensateurs qui n'auront pu être attribués avant la fin du semestre civil seront dans tous les cas payés !

Amplitude

Aujourd'hui, l'amplitude est limitée à :

➔ 8h00 si la journée comprend plus d'une heure trente dans la période nocturne *(23h00/6h00)*.

➔ 11h00 dans les autres cas.

Elle est portée, dans tous les cas, à 12h00 avec une durée moyenne de 10h30 calculée sur un semestre civil *(au lieu de 9h30).*

19h00/6h00 ? Non : 0h00/24h00 !

➔ **Les repos périodiques commenceront à 0h00** *(au lieu de 19h00)*, voire à 1h00 dans des situations particulières.

➔ **Le repos périodiques se termineront à minuit** *(au lieu de 6h00),* voire 23h00 dans des situations particulières.

En cas d'attribution d'un repos simple le dimanche, le 19h00/6h00 est maintenu.

Les mesures proposées sont suffisamment explicites pour que chacun comprenne qu'elles remettent totalement en cause les équilibres de notre réglementation actuelle !

Agents soumis au Titre 2 du RH0077

Durée du travail effectif

➔ **8h30** *(inchangé)* si la journée comprend plus d'un heure trente dans la période nocturne *(22h30/5h30)*.

➔ **10h00** *(au lieu de 9h30)* dans les autres cas.

La durée du travail effectif d'une journée de service peut être inférieure à 4 heures *(au lieu de 5 heures).*

Nombre de repos doubles

➔ **48 repos doubles** *(au lieu de 52)*, triples le cas échéant.

➔ **16 de ces repos** doivent être placés sur un SA/DI ou DI/LU *(actuellement, vous bénéficiez d'au moins 12 repos placés sur un SA/DI).*

Article 44

Les heures de prise ou de fin de service des agents de conduite assurant les services de navette, de remonte, de manœuvre ou de dépôt et des agents des gares assurant l'accompagnement des trains omnibus de marchandises doivent, dans une GPT, être sensiblement les mêmes ; le décalage d'une journée entière de service, par rapport à une autre, ne peut être supérieur à 4 heures.

Cette dernière phrase est modifiée comme suit : *« le décalage d'une journée entière de service, par rapport à une autre,* ***peut être augmenté au-delà de 4 heures, dans la limite de 12 heures.*** *»*

Amplitude

Elle peut être portée à 12h00 *(au lieu de 11h00)* et à un maximum de 13h00 une fois par grande période de travail.

Grande Période de Travail *(GPT)*

Le nombre de journées de service ou de journées considérées comme telles que comporte **la GPT peut être réduit à un minimum de 2** *(au lieu de 3),* dans la limite d'au plus 2 GPT par semestre civil.

Modification du programme

Le délai dans lequel les agents concernés sont prévenus de la révision du programme établi en cas de circonstances exceptionnelles et imprévues **peut être réduit en deçà de 10 jours calendaires, sans que ce délai puisse être inférieur à 48 heures.**

Coupures

Les coupures de l'agent de conduite assurant un service de navette, remonte, de manœuvres ou de dépôt **pourront dorénavant être prises en dehors de la résidence d'emploi.**

Ces deux mesures conjuguées permettront à l'entreprise d'utiliser les CRML comme des TB avec tous les servitudes du Titre 2 !

Que ce soit pour les sédentaires ou les roulants, tous les fondamentaux du RH0077 sont remis en cause.

Force Ouvrière est totalement opposé à ces propositions. Nous ne revendiquons pas pour autant la reprise des négociations interrompues en mai dernier *(comme certaines O.S l'ont exigé dans leur préavis de grève du 6 novembre)*.

Force Ouvrière revendique le maintien du RH0077 actuel pour les agents sédentaires et roulants. Mais également l'extension du Titre 1 à tous les personnels de conduite.

Sur ces mots d'ordre, Force Ouvrière recherchera l'unité la plus large !

Déclaration

Commission **N**ationale **M**ixte du 12 novembre 2008

En liminaire à sa déclaration sur l'ordre du jour, la Fédération Force Ouvrière des Cheminots tient tout d'abord à vous faire part de toute son émotion face à une recrudescence d'actes de malveillance sur les infrastructures de la SNCF. Nous les condamnons vivement. Face aux enquêtes en cours, nous resterons circonspects en espérant que plus aucun événement de ce type ne viendra envenimer la vie professionnelle des cheminots dont la sérénité est déjà mise à rude épreuve.

Cette Commission Nationale Mixte se tient étrangement quelques semaines après la signature, entre l'UTP et certaines organisations syndicales, d'un accord de branche relatif à l'organisation et l'aménagement du temps de travail dans le Fret ferroviaire.

Les conditions d'utilisation des personnels du secteur privé, stipulées dans le volet social de la Convention Collective Nationale, ne sont pas de nature à endiguer le dumping social, ni même à garantir un haut niveau de sécurité aux personnels affectés à des fonctions de sécurité.

À l'évidence, les nouveaux entrants ne jouiront pas du même traitement social que les cheminots de la SNCF, **ce qui fait craindre à Force Ouvrière une recrudescence d'évènements sécurité provoqués par la fatigue et une baisse significative de la vigilance des salariés du privé.**

Face à un tel accord, dont la perfectibilité est reconnue même par les membres de l'UTP, les cheminots de la SNCF ne toléreraient pas qu'on leur assigne les mêmes contraintes, synonyme de dégradation des conditions de travail, comme l'entreprise avait tenté de leur imposer au printemps dernier.

Ce refus c'était d'ailleurs manifesté par une grève nationale le 10 juin 2008 avec le syndicat Force Ouvrière en fer de lance.

Après l'échec de sa négociation provoquée par un front syndical déterminé à ne pas brader un pan historique du contrat de travail des Cheminots, la Direction de la SNCF nous a informé récemment de son intention à déroger différemment à la réglementation du travail en sollicitant le volontariat auprès des cheminots, en particulier des agents de conduite.

Ce stratagème est calqué sur celui déjà utilisé pour détacher des personnels SNCF à sa filiale Naviland Cargo.

La seule différence de taille réside dans le fait que ces agents restent soumis au décret n°99-1161 *(RH0077)* a contrario des *« Navilandais »* dont la seule référence est le Code du travail.

La SNCF sollicite donc la CNM pour qu'elle donne son avis sur la modification de l'article 49 du décret susvisé.

Force Ouvrière y est totalement opposé, l'article 49 offrant déjà suffisamment de perceptives dérogatoires sous couvert de l'approbation des délégués du personnel.

Pour Force Ouvrière, il est fort regrettable d'opposer les conditions de travail des nouveaux entrants comme frein du développement de l'activité Fret SNCF et **ainsi tenter de légitimer un recul social de plus de 60 ans par l'intermédiaire d'un article 49 dérogatoire à quasiment tous les fondamentaux de la réglementation du travail des cheminots !**

Le maillage et l'expérience acquise par l'entreprise historique sont autant d'atouts qui doivent lui permettre d'affronter sereinement la concurrence. Force Ouvrière le dit solennellement aux représentants de cette CNM : s'attaquer aux conditions de travail, même d'une frange des salariés de la SNCF, va entraîner des conséquences néfastes pour toute l'entreprise !

Force Ouvrière considère, à juste titre, que l'accord signé entre l'UTP et certaines organisations syndicales favorise et accélère l'introduction de la déréglementation à la SNCF.

C'est pour contraindre le ministère à réactiver la négociation avec l'UTP que Force Ouvrière a fait valoir son droit d'opposition à l'accord de branche relatif à l'organisation et l'aménagement du temps de travail dans le Fret ferroviaire.

Force Ouvrière prend et assume ses responsabilités !

Par conséquent, Force Ouvrière demande l'arrêt des travaux de cette CNM car les propositions soumises à consultation puisent leur essence dans un accord qui a recueilli l'approbation d'une minorité d'organisations syndicales !

FÉDÉRATION DES CHEMINOTS
61, Rue de la Chapelle ; 75018 Paris - Site Internet : www.fo-cheminots.com - E-mail : federation@fo-cheminots.com
Tél ville : 01 55 26 94 00 - SNCF : 218 772 - Fax ville : 01 55 26 94 01 - SNCF : 218 771

Déclaration FO

CNM du 12 novembre 2008

En liminaire à sa déclaration sur l'ordre du jour, la Fédération Force Ouvrière des Cheminots tient tout d'abord à vous faire part de toute son émotion face à une recrudescence d'actes de malveillance sur les infrastructures de la SNCF. Nous les condamnons vivement. Face aux enquêtes en cours, nous resterons circonspects en espérant que plus aucun événement de ce type ne viendra envenimer la vie professionnelle des cheminots dont la sérénité est déjà mise à rude épreuve.

Cette Commission Nationale Mixte se tient étrangement quelques semaines après la signature, entre l'UTP et certaines organisations syndicales, d'un accord de branche relatif à l'organisation et l'aménagement du temps de travail dans le Fret ferroviaire.

Les conditions d'utilisation des personnels du secteur privé, stipulées dans le volet social de la Convention Collective Nationale, ne sont pas de nature à endiguer le dumping social, ni même à garantir un haut niveau de sécurité aux personnels affectés à des fonctions de sécurité.

À l'évidence, les nouveaux entrants ne jouiront pas du même traitement social que les cheminots de la SNCF, **ce qui fait craindre à Force Ouvrière une recrudescence d'évènements sécurité provoqués par la fatigue et une baisse significative de la vigilance des salariés du privé.**

Face à un tel accord, dont la perfectibilité est reconnue même par les membres de l'UTP, les cheminots de la SNCF ne toléreraient pas qu'on leur assigne les mêmes contraintes, synonyme de dégradation des conditions de travail, comme l'entreprise avait tenté de leur imposer au printemps dernier.

Ce refus c'était d'ailleurs manifesté par une grève nationale le 10 juin 2008 avec le syndicat Force Ouvrière en fer de lance.

Après l'échec de sa négociation provoquée par un front syndical déterminé à ne pas brader un pan historique du contrat de travail des Cheminots, la Direction de la SNCF nous a informé récemment de son intention à déroger différemment à la réglementation du travail en sollicitant le volontariat auprès des cheminots, en particulier des agents de conduite.

Ce stratagème est calqué sur celui déjà utilisé pour détacher des personnels SNCF à sa filiale Naviland Cargo.

La seule différence de taille réside dans le fait que ces agents restent soumis au décret n°99-1161 *(RH0077)* a contrario des *« Navilandais »* dont la seule référence est le Code du travail.

La SNCF sollicite donc la CNM pour qu'elle donne son avis sur la modification de l'article 49 du décret susvisé.

Force Ouvrière y est totalement opposé, l'article 49 offrant déjà suffisamment de perceptives dérogatoires sous couvert de l'approbation des délégués du personnel.

Pour Force Ouvrière, il est fort regrettable d'opposer les conditions de travail des nouveaux entrants comme frein du développement de l'activité Fret SNCF et **ainsi tenter de légitimer un recul social de plus de 60 ans par l'intermédiaire d'un article 49 dérogatoire à quasiment tous les fondamentaux de la réglementation du travail des cheminots !**

Le maillage et l'expérience acquise par l'entreprise historique sont autant d'atouts qui doivent lui permettre d'affronter sereinement la concurrence. Force Ouvrière le dit solennellement aux représentants de cette CNM : s'attaquer aux conditions de travail, même d'une frange des salariés de la SNCF, va entraîner des conséquences néfastes pour toute l'entreprise !

Force Ouvrière considère, à juste titre, que l'accord signé entre l'UTP et certaines organisations syndicales favorise et accélère l'introduction de la déréglementation à la SNCF. C'est pour contraindre le ministère à réactiver la négociation avec l'UTP que Force Ouvrière a fait valoir son droit d'opposition à l'accord de branche relatif à l'organisation et l'aménagement du temps de travail dans le Fret ferroviaire. **Force Ouvrière prend et assume ses responsabilités !**

Par conséquent, Force Ouvrière demande l'arrêt des travaux de cette CNM car les propositions soumises à consultation puisent leur essence dans un accord qui a recueilli l'approbation d'une minorité d'organisations syndicales !

Les propositions de modification de l'article 49 ne constituent pas une surprise pour les organisations syndicales avisées en amont par la Direction de la SNCF. En revanche, la modification de l'article 1 et la transposition de la Directive européenne 2005-47 dans le décret n°99-1161 nous étonnent et nous interrogent au plus au point.

Le libellé actuel de l'article 1 ne permet pas d'opposer littéralement le décret n°99-1161 aux personnels effectuant des missions interopérables. La modification proposée aujourd'hui gomme cette incertitude mais crée une ambiguïté : **Un établis-**

sement de la SNCF situé sur un territoire étranger pourrait utiliser ses personnels sur des trafics nationaux sans leur appliquer le décret n°99-1161.

À Force Ouvrière, nous refusons de croire que c'est une volonté politique de s'accaparer une notion de la directive Bolkestein en transposant toutes les vertus de déréglementation du célèbre plombier polonais au conducteur de train français !

Afin de rendre compatible l'application du décret n°99-1161 avec un service d'interopérabilité transfrontalière, Force Ouvrière vous propose la phrase suivante en remplacement du premier paragraphe de l'article 1 :

Le présent décret est applicable dans tous les établissements de la SNCF, quelle que soit la nature de l'activité qui y est exercée.

En juillet 2005, la CNM s'est réunie pour transposer dans la réglementation de la SNCF la Directive européenne 2003-88 sur l'aménagement du temps de travail. Lors des discussions, le ministère a allégué de temps de repos journaliers supérieurs à la SNCF, comparativement à ceux préconisés dans la 2003-88, pour ne pas attribuer nécessairement un temps de pause après 6 heures de travail. Le ministère privilégiant une analyse globale entre ces deux réglementations plutôt qu'une étude minutieuse, article par article. Force Ouvrière ne s'y était pas opposé, considérant que les conditions de travail des cheminots n'en étaient pas altérées et restaient compatibles avec un service public de qualité.

Aujourd'hui, l'entreprise SNCF tend à appliquer l'ensemble du décret n°99-1161 aux personnels amener à circuler en territoire étranger. Force Ouvrière s'interroge donc sur la pertinence de la transposition de cette directive que le ministère ne semblait pas enclin à faire lorsque nous l'avons interrogé le 24 juin dernier lors d'une réunion consacrée aux projets de la présidence française de l'Union européenne dans le domaine des transports ferroviaires. Pour répondre à Force Ouvrière, Monsieur Daniel Bursaux nous a envoyé un courrier en date du 18 juillet dans lequel on peut lire, je cite : *« En premier lieu, la situation des agents SNCF auxquels est applicable le décret n°99-1161 du 29 décembre 1999 sur la durée du travail à la SNCF. Ce décret ne pose pas de problème majeur de mise en compatibilité avec la directive 2005-47 ».*

Pour FO, la nécessité de transposer cette directive ne revêt aucune obligation technique dès lors que la réglementation de la SNCF offre à ses salariés des conditions de travail supérieures à la Directive européenne 2005-47.

En revanche, la modification de l'article 1, mais après correction de votre proposition, permettrait de garantir l'application du décret n°99-1161 aux personnels interopérables.