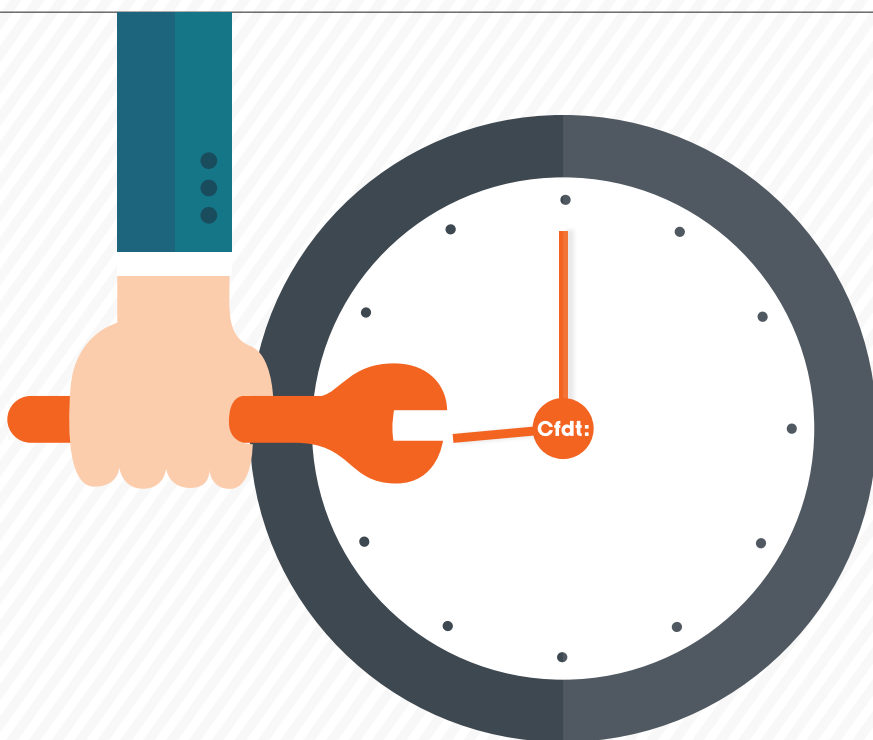


DÉCRET SOCLE TEMPS DE TRAVAIL

1^{ER} MARS 2016

LA CFDT EXIGE UN CADRE SOCIAL DE HAUT NIVEAU POUR TOUS LES SALARIÉS DU FERROVIAIRE !

La **CFDT** a été reçue mercredi 24 février 2016 par le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies. Ces échanges s'inscrivent dans le cadre des discussions sur l'avant-projet de décret socle qui déterminera le cadre réglementaire du temps de travail pour toutes les entreprises ferroviaires. Jugeant ce projet très insuffisant, la **CFDT** a fait des contre-propositions qui s'inscrivent dans la suite de sa première revendication : un vrai cadre social pour tous les salariés du ferroviaire.



DÉCRET SOCLE TEMPS DE TRAVAIL

QU'EST QU'UN DÉCRET SOCLE ?

Le décret socle, prévu dans la loi du 4 août 2014, doit définir des règles de temps de travail communes à l'ensemble du secteur ferroviaire. Il concernera tous les opérateurs actuels et à venir au fur et à mesure que le marché se libéralisera d'ici 2026. Ce décret sera complété par une

convention collective de branche et par des accords d'entreprise. Pour rappel, la **CFDT** défend un cadre social de haut niveau pour tous les cheminots de la branche ferroviaire. Elle souhaite faire coïncider au maximum les règles du RH 0077 pour tous, y compris pour les entreprises ferroviaires privées. ●●



Pour la CFDT, cette infographie représente la base de la négociation à porter au sein de toutes les entreprises ferroviaires de France.



POURQUOI UN DÉCRET SOCLE ?

Pour protéger tous les cheminots contre les effets du dumping social, il faut des règles de travail communes, le triste exemple du fret doit servir de leçon.

Ce décret s'inscrit dans le cadre de la loi du 4 août 2014 portant sur la Réforme du ferroviaire, une réforme à la française. La **CFDT** s'est engagée, par des propositions d'amendements au projet de loi et ses revendications pour protéger le corps social cheminot (public et privé), à instaurer la hiérarchie des normes du travail, solidifier l'unité sociale du groupe public et le maintien et le développement des droits. Une réforme rendue indispensable par les injonctions libérales de Bruxelles et les obligations réglementaires avec le IVème Paquet Ferroviaire, qui prévoit l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire des voyageurs d'ici 2026. L'action de la **CFDT** de juin 2014 a permis non seulement de protéger le modèle social cheminot en conservant le statut, mais aussi d'obtenir de nouveaux droits par un cycle de négociations autour d'un agenda social (grille de rémunération, complémentaire santé pour tous, chèques-déjeuner, etc.). À ce titre, les cheminots conservent en mémoire les ravages de la libéralisation du fret et la saignée dont a été victime l'emploi à la SNCF. ●●

LA CFDT VEUT MENER DE FRONT UNE NÉGOCIATION GLOBALE ET SIMULTANÉE

Nous sommes en face d'un patronat qui refuse la négociation et qui joue la montre...

Alors que les patrons de l'Union des Transporteurs Publics refusent la négociation en attendant la parution du décret socle prévue mi-avril 2016, la **CFDT** les met en garde et exige d'eux des négociations simultanées sur tous les aspects du temps

de travail, que cela relève du décret socle, de la convention collective en cours de négociation ou des accords d'entreprise. La **CFDT** a déposé une Demande de concertation immédiate le 19 février 2016 pour obliger l'entreprise à négocier notamment le temps de travail dans le GPF SNCF. ●●

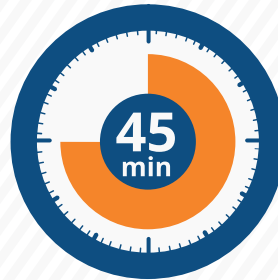
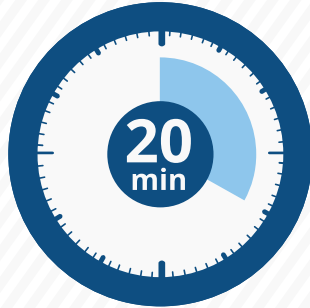
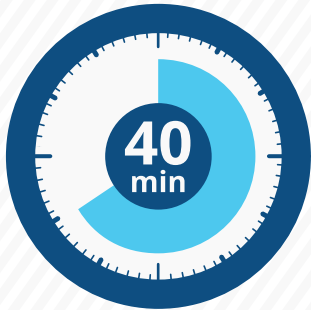


La CFDT a été la seule organisation syndicale représentative du Groupe Public Ferroviaire SNCF à avoir pris ses responsabilités en dénonçant en 2008 l'accord temps de travail du fret ferroviaire privé.



Lors de cette rencontre, le secrétaire d'État aux transports a annoncé à la CFDT qu'il « bloquerait » la parution du décret si le patronat persistait dans son attitude à refuser la négociation du décret socle.





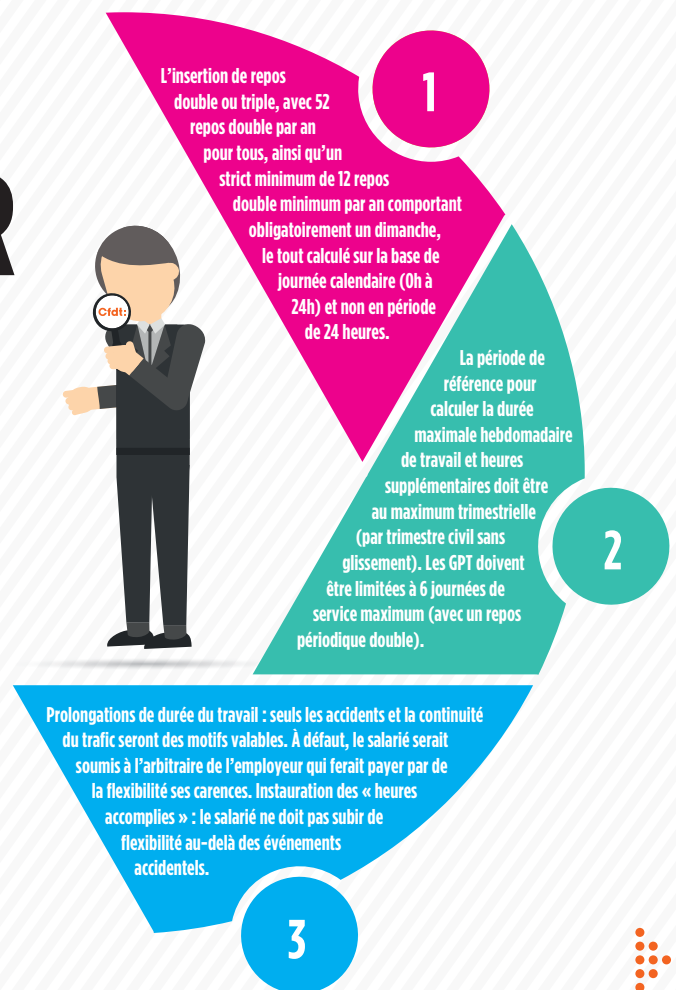
LES CONTRE- PROPOSITIONS DE LA CFDT POUR AMÉLIORER LE DÉCRET SOCLE

La **CFDT** a revendiqué notamment des améliorations du décret socle, et vous propose de décrypter ces 12 points essentiels.

Lors de la rencontre avec le secrétaire d'État aux Transports, la **CFDT** a souligné l'importance de préciser que toutes dérogations au droit du travail impliquent des contreparties indiquées dans le texte, ou de négocier en CCN (exemple des repos compensateurs en tout genre). Ces compensations sont expressément prévues par la loi et doivent être précisées dans le projet

de décret. La **CFDT** a demandé la mise en place d'un glossaire reprenant les définitions du vocabulaire réglementaire utilisé, pour supprimer tout risque d'interprétation menant à des conflits sociaux et ju ristiques graves pour l'avenir.

Naturellement, ces dispositions doivent être applicables à tout salarié appelé à remplacer ceux qui sont visés par ce futur décret ainsi qu'à celui qui les assiste.



DÉCRET SOCLE TEMPS DE TRAVAIL

Pour la **CFDT Cheminots**, ce projet de décret socle comporte des définitions faibles et de nombreuses imprécisions qui ne permettent pas de rassurer les cheminots des entreprises du GPF SNCF et des entreprises privées. Il met en difficulté la construction d'un cadre social de haut niveau constitué par les trois parties formant les droits actuels et futurs de tous les cheminots avec le décret socle, la convention collective de branche et les accords d'en-

treprises. Chacun de ses niveaux doit comporter des éléments forts et stables pour concevoir un droit social rendant impossible le dumping social entre les opérateurs.

L'écriture du décret socle doit aussi être l'occasion pour le ministre de rappeler aux cheminots, aux entreprises ferroviaires en général, et aux entreprises de transports à capitaux publics en particulier, que l'État-stratège est un acteur réel et responsable. ●●

4

La CFDT exige le retrait du décret socle de la disposition permettant une prise de service délocalisée dans un rayon maximum de 50 km. La résidence est un lieu d'affectation unique et non une surface d'un diamètre de 100 km !

5

Personnel roulant :
Certaines définitions telles que « services de navette de fret de proximité » pourront être interprétées pour ne pas reconnaître des salariés comme personnels roulants. La CFDT défend la notion de « personnels mobiles » (cf. paquets ferroviaires européens).

La durée journalière des roulants ne doit pas excéder 9 heures (10 h dans le projet) et être réduite à 8 heures lorsque la journée de travail comprend plus de 2h30 en période 22 h 00-05 h 00. Quant aux repos annuels calculés en journée calendaire de 24h, ils doivent être de 126 (et non 115 proposés).

6



Pour tout cela, la CFDT Cheminots entend poursuivre dans la plus grande détermination sa stratégie de conduite du changement par l'affirmation de ses revendications argumentées, depuis le début de l'année 2013.

Concernant le personnel roulant, le repos périodique doit commencer au plus tard à 19 h 00 la première nuit et finir au plus tôt à 6 h 00 la dernière nuit. La proposition ministérielle repousse très dangereusement à 23 h 00 et 02 h 00 (et cela alors que le décret de 2010 sur le fret prévoit 22 h 00-05 h 00) !

7



Pour toutes ces raisons, la CFDT appelle les cheminots de toutes les entreprises ferroviaires à se mobiliser pour défendre leur outil de travail, leurs conditions de travail et leur avenir.

8

La CFDT exige que le temps de conduite maximum soit de 6 h et non de 8 h comme proposé. Il s'agit là d'une grave méconnaissance des conditions de sécurité.

9

La CFDT exige un seul repos consécutif hors résidence (et non deux).

Le travail de nuit doit voir son niveau minimal réduit à 305 heures (roulants) et 366 heures (sédentaires) au lieu des 330 et 455 heures projetés ! Trois heures une seule fois par GPT doivent être suffisantes pour être qualifiées de travail nocturne (22 h 00-05 h 00 selon le Code des transports).

10

Personnel sédentaire : la durée du travail doit être réduite à 8 h 30 (si plus de 2 h 30 dans période 22 h 00-05 h 00), et 7 h pour les travailleurs de nuit. Repos annuels : 122 journées calendaires.

La réduction du repos journalier : à 11 heures (10 heures pour salariés ne travaillant pas en service continu et dont l'activité est directement liée au passage des trains).

11

Sanctions pénales : elles ne sont en rien dissuasives vu leur modestie et le difficile contrôle par un nombre ridicule d'inspecteurs et de contrôleurs du travail. Il est logique de prévoir un délai obligatoire de conservation de 5 ans minimum adapté à la période de recours juridique.

12

CHRONOLOGIE

9-10 mars

Transmission d'un projet dit « stabilisé ».

15 mars - 14 avril

Consultation du Conseil d'État.

Après le 15 avril

Publication envisagée (la date pourrait être reportée en fonction des négociations de la CCN).

Édité par le service communication de la CFDT Cheminots

Mise en page : Antonio-Bernard TUDOR | Crédit photo : Freepik

DÉCOUVREZ NOS OUTILS INTERACTIFS

Cliquez sur chaque pictogramme pour accéder au service souhaité



NOUVEAU
SITE INTERNET
www.cfdtcheminots.org



NOUVELLE
CHAÎNE WEBTV
www.youtube.com/user/cfdtcheminots



NOUVELLE
APPLI MOBILE
Sur AppStore et GoogleStore



E-TRACTS &
PUBLICATIONS PAPIER
www.cfdtcheminots.org/publications/nos-tracts/