

## Après le RH0077, voilà le tour du RH0677, RH0657, RH0073 et du forfait jour

L'accord d'entreprise sur la réglementation du travail à la SNCF est inachevé. **En effet, plusieurs chapitres n'ont toujours pas été écrits. Le RH0677, le forfait jours et enfin la réglementation du travail du personnel SUGE (RH00657) et du personnel médico-sociaux (RH0073) ne sont toujours pas définitivement rédigés.**

Sous prétexte que SUD-Rail et la CGT ne sont pas signataires de l'accord d'entreprise la CFDT et l'UNSA voulaient purement et simplement nous exclure des réunions de négociation de ces accords.

### **RH0677:**

Celui-ci confirme les reculs déjà présents dans l'accord d'entreprise **et au passage rajoute une couche sur d'autres articles.**

Par exemple pour le personnel roulant, celui-ci exclut toute possibilité de faire passer les TA au titre I, restreint les conditions d'attribution du taux B (modification de commande), abaisse les conditions de commande des agents.

Pour les agents sédentaires, il exclut les agents de réserve du temps de travail minimum de 5h, restreint les prévisions de repos supplémentaires des agents de réserve.

Par ailleurs les comités du travail sont définitivement supprimés alors même que ceux-ci donnaient quelquefois, des avis favorables aux salariés.

### **Le forfait jour:**

**La mise en place du forfait jour pour les cadres et certaines maîtrises aura lieu à la mi-décembre 2016, c'est-à-dire dans un peu plus d'un mois.** Ce forfait jour viendra se substituer au chapitre 3 du RH0077 qui n'existe plus. Ces agents ne seront plus assujettis à un nombre d'heure par semaine, mais auront un nombre de jour de repos par an, ils pourront aller bien au-delà des 10 heures de travail vu qu'il n'existe plus de référence horaire.

Partout où le forfait jour a été mis en place, cela s'est accompagné d'une augmentation du temps de travail. En effet si vous n'avez plus d'heures de référence, on vous demandera d'en faire toujours plus, c'est tout le piège de ce système.

**Il faut bien se rappeler que le forfait jour a été mis en place par Martine Aubry en 2001, justement afin de rassurer les entreprises qui voyaient d'un très mauvais œil le passage au 35h.**

# Nous opposons ici quelques articles de la direction SNCF re l'ARAFER (qui dresse un premier bilan de

## POURQUOI CRÉER UNE CONVENTION COLLECTIVE DU FERROVIAIRE ?

Il y a deux raisons à cela :

► Aujourd'hui, le ferroviaire est l'un des rares secteurs en France à ne pas disposer de convention collective, c'est-à-dire d'un ensemble d'accords conclus entre les organisations professionnelles d'employeurs et les syndicats de salariés pour traiter des garanties de travail de l'ensemble des salariés du secteur. Toutes les branches professionnelles en sont dotées (il en existe plus de 600) ;

► Sans convention collective, les entreprises du secteur ferroviaire ne sont pas sur un pied d'égalité.

A contrario, son existence permettra de négocier des règles communes sur les conditions d'emploi de tous les salariés : amplitude, repos et congés, taquets...

Par conséquent, la concurrence ne s'exercera pas sur les règles sociales, mais sur la qualité du service, la relation client, l'innovation, etc.

*Dixit info négo*

## Le cadre social harmonisé :

Citons l'ARAFER « la réforme n'a pas permis de revoir l'organisation du travail au sein de l'établissement public **ni de réduire l'écart de compétitivité entre les opérateurs privés et l'opérateur historique. Le maintien de cet écart de compétitivité pourrait conférer un avantage aux autres moyens de transport qui ne sont pas soumis aux conditions sociales spécifiques au groupe SNCF** ». Pour tous ceux qui nous ont vendu cette réforme comme une protection contre le dumping social, c'est indéniablement loupé.

## COMMENT LA RÉFORME PERMETTRAIT-ELLE DE FAIRE GAGNER 500 M€ À SNCF RÉSEAU ? *Dixit info négo*

La réforme est indispensable pour faciliter une amélioration «en grand» de notre performance, puisque c'est elle qui prévoit le rapprochement de SNCF Infra, RFF et DCF au sein de SNCF Réseau. Grâce à ce rapprochement, des gains d'efficacité substantiels, d'un montant de 500 M€ par an, pourraient être réalisés.

## *Dixit info négo*

## 6. LE FINANCEMENT

L'article 2 prévoit que dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi de réforme ferroviaire, le gouvernement remettra au Parlement un rapport relatif aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire.

## La dette :

**De 47 milliards d'euros en 2014, nous sommes passés à 50 milliards**

**en 2015 et l'ARAFER prévoit 68 milliards d'euros dans 10 ans.** Il faut dire qu'entre-temps le seul décret d'application qui n'a toujours pas été publié est la fameuse « règle d'or », laquelle précise que de l'Etat ou de la SNCF doit financer les investissements ferroviaires. Car les mêmes causes entraînant souvent les mêmes conséquences, c'est bien les investissements en terme de construction de nouvelles lignes de train et notamment les LGV qui ont mis la SNCF dans le gouffre. En 2017 commenceront les travaux du CDG Express entre gare de l'Est et l'aéroport de Roissy. 1,7 milliards d'euros pour 32 km de lignes soit 53 millions d'euros le kilomètre, deux fois plus qu'une LGV, ce qui fera de cette ligne la plus chère de France. Le financement sera assuré à 50% par la SNCF augmentant inévitablement sa dette. Tout cela pour que certains touristes puissent ne plus passer par la gare du Nord au prix exorbitant de 24 euros. Qu'en est-il de la construction des lignes LGV de Paris/Orléans/Clermont/Lyon et Bordeaux/Toulouse ? Autant de projets qui seront pour partie financés par la SNCF au risque de nous mettre dans une situation financière toujours plus intenable. **Car derrière le discours sur la baisse de la dette du système ferroviaire des politiques, il y a tous ces élus qui veulent LEUR ligne LGV, financée par... La SNCF.**

pris dans les infos-négos de 2014 et le dernier rapport de la réforme de ferroviaire), à la réalité.

**La productivité se fera au détriment de l'emploi et sans aucune négociation salariale.**

**FAUX. Ce qui est vrai:** le sujet essentiel de la maîtrise de la dette n'est abordé qu'à travers un meilleur fonctionnement du gestionnaire d'infrastructure et le renoncement de l'État à son dividende.

Quant à l'absence présumée de négociation salariale, c'est totalement faux puisque cette négociation annuelle est non seulement obligatoire, mais elle a débuté, comme le savent bien les OS qui ont participé, dans ce cadre, à une première rencontre bilatérale avec la direction.

*Dixit info négo*

**Emplois:**

Le cabinet d'expertise DEGEST prévoit **10.000 suppressions d'équivalent temps plein entre 2015 et 2020**

**Salaire:**

**0% d'augmentation de salaire en 2015 et 2016**

*Dixit info négo*

**1. UN GROUPE ORGANISÉ EN TROIS ÉPIC, INTÉGRÉ ÉCONOMIQUEMENT**

Encore une belle histoire afin de nous endormir. L'ARAFER propose déjà : « **de transformer SNCF mobilités en société anonyme, à l'image d'EDF, de GDF Suez ou de France Telecom** » ; autant de mesures qui feront exploser le GPF en mille morceaux. Avec à terme ce qui est prévu depuis le début de toutes ces réformes, la séparation définitive de l'opérateur historique de l'infrastructure.



[www.sudrailpse.org](http://www.sudrailpse.org)



[www.facebook.com/sudrail.pse.3](http://www.facebook.com/sudrail.pse.3)



[www.twitter.com/SUDRailPSEoffic](http://www.twitter.com/SUDRailPSEoffic)

**PARIS**  
**Sud**  
**EST**  
*Rail*

## SUD-Rail signe l'accord des ex-apprentis

Pour rappel tous les ex-apprentis embauchés entre 1978 et 2008, soit environ 9.000 cheminots, n'ont pu valider l'ensemble de leurs trimestres alors même que ceux-ci avaient été cotisés. **Pour certains cela représentait 8 trimestres non-cotisés soit la totalité des 2 ans d'apprentissage.** Comme la loi sur les retraites de 2014 le prévoit, la SNCF a donc ouvert une négociation sur ce dossier et propose un accord d'entreprise aux organisations syndicales.

**L'accord prévoit : une augmentation du complément de majoration salarial à 20 euros et une aide au rachat par la SNCF de maximum 4 trimestres à hauteur de 3600 euros** sur les 5104 euros demandé par la sécurité sociale. Cet accord sera valable rétroactivement dès le 1er janvier 2016 pour la partie complément de majoration et dès le 1er janvier 2019 pour la seconde partie. En effet la direction ayant peur que cela entraîne un départ groupé d'ADC non anticipé, elle préfère attendre la mise en application de cette mesure pour 2019. **Après avoir consulté ses adhérents SUD-Rail signera cet accord.** Si celui-ci ne répare pas complètement l'injustice des ex-apprentis, car c'est bien 100% qui aurait dû être pris en charge et ce dès la signature de l'accord, il n'en demeure pas moins que ces mesures vont dans le bon sens.

## Suppressions de postes au TSEE

**Au TSEE la direction vient d'annoncer lors de la réunion organigramme du 19 octobre la suppression de 37 postes, ce qui fait 93 postes au collège exécution en 3 ans.** Mais dans la chasse aux postes tout le monde n'est pas logé à la même enseigne. En effet si c'est bien -32 postes à l'exécution et -8 postes à la qualif D, c'est +1 poste au collège cadre. **Car il faut moins de gens qui travaillent à la production, pour plus de gens qui expliquent comment y travailler, voilà la logique de la SNCF.** Après cela on nous expliquera que nous sommes plus chers que nos concurrents ! Parallèlement à la baisse de postes au collège exécution, **il y a une inflation du nombre de recours aux intérimaires, car le travail doit bien être fait.** Il y a plus d'un an, le recours aux agences d'intérim était plus qu'exceptionnel ; au mois d'août nous sommes montés à 25 intérimaires. Et déjà ce qui était exceptionnel hier devient de plus en plus banal aujourd'hui.

## Délégation CER S.N.C.F

### Paris Sud Est

**Bachir BENAÏSSA**

*E.C.T. Paris Sud-Est*

**Virginie TABALLET**

EGT Paris Sud Est

**Laurent DUFORNAUD**

*E.T. Paris Sud Est*

**Christophe HUGUET**

TSEE Villeneuve

**Thierry HUVE**

*E.E.V. Paris Gare de Lyon*

**Olivier MERCIER**

*E.T. Paris Sud Est*

**Samantha MARTINEZ-MEDINA**

*E.E.V. Paris Gare de Lyon*

**Sébastien NORIS**

*TSEE Villeneuve*

**Fabien VILLEDIEU**

*E.T. Paris Sud Est*

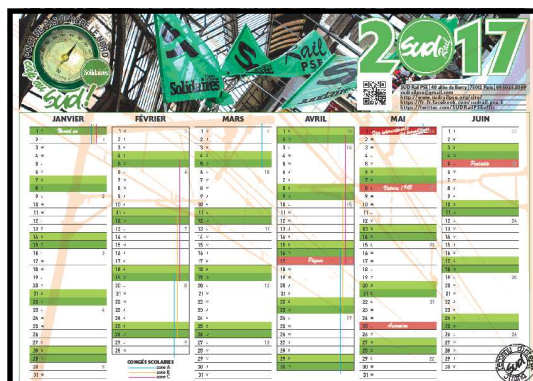
**Laurent PASTOL**

TMV

*Représentant Syndical:*

**Yacine KHELLADI**

*E.T. Paris Sud Est*



**Le calendrier SUD-rail 2017  
vient d'arriver  
Demandez le**