

**JUIN / 2026**

**SNCF VOYAGEURS**



# LE TEMPS DE TRAVAIL NE SE DÉCOUPE PAS EN LOTS !

La SNCF veut réécrire l'organisation du temps de travail filiale par filiale, sous couvert de « spécificités locales ».

Derrière le mot, une mécanique simple : abaisser les garanties pour décrocher les appels d'offres. L'UNSA-Ferroviaire tient une ligne claire — l'accord du Groupe s'applique partout, et l'outil pour traiter les vraies spécificités existe déjà.

## CE QUE LA DIRECTION APPELLE « ADAPTATION »

La direction a ouvert une mission sur le sujet, échéance initialement fixée à juin 2026.

Son projet : revenir sur l'accord d'organisation du temps de travail dans les Sociétés dédiées.

Au menu des reculs déjà posés sur la table : le retrait de 5 jours de repos, des prises de service délocalisées qui rallongent les trajets à la charge du salarié, la remise en cause de l'encadrement des repos (règle du 19/6), l'allongement du travail effectif et de l'amplitude des journées, la dégradation des pauses repas.

Chaque ligne de cette liste a un prix. Il se paie en fatigue, en sécurité et en vie de famille.

## DÉCOUPER LE RAIL EN LOTS, C'EST DÉCOUPER LES DROITS

Nul besoin de boule de cristal pour lire l'objectif de la direction. Faire payer aux cheminots la facture de l'ouverture à la concurrence. Réduire les coûts pour remporter les lots, à coups de gains de productivité. Éclater la réglementation filiale par filiale, au gré des marchés gagnés.

Le résultat serait double : des droits à deux vitesses selon l'employeur, et des règles de sécurité qui varient d'une société à l'autre.

Or les lois de la physique ignorent les frontières des filiales. Un agent fatigué reste un agent fatigué, quel que soit le logo sur sa fiche de paie. La sécurité ne se fractionne pas par lot.

# L'ARTICLE 49 DE L'ACCORD ACTUEL RÉPOND DÉJÀ À LA QUESTION

La direction invoque le besoin d'adapter le travail aux réalités de la production. Cette réponse existe déjà — elle porte un numéro. L'article 49 de l'accord, « Modification du régime de travail », permet d'ajuster localement roulements et tableaux de service pour tenir compte des spécificités.

Mais cet ajustement est tenu par trois conditions cumulatives, négociées et obtenues par l'UNSA :

1. Respecter au minimum le plancher de la convention collective de branche.
2. Être validé par la majorité en nombre des organisations signataires, en commission paritaire.
3. S'accompagner de compensations en temps ou en rémunération pour les salariés concernés.

## LE MÊME ACCORD DANS TOUTES LES FILIALES

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la règle ne se négocie pas à la baisse : l'accord temps de travail du Groupe s'applique dans toutes les filiales.

Statutaires ou contractuels, à poste équivalent, les cheminots relèvent des mêmes garanties. C'est la condition de l'unité cheminote. C'est aussi celle d'une sécurité ferroviaire homogène sur tout le territoire.

La direction n'a donc aucune nécessité réglementaire à faire valoir. Le cadre pour adapter sous contrôle syndical, avec compensations obligatoires, est écrit noir sur blanc depuis 2016. Voilà pourquoi l'UNSA a signé les accords sur le temps de travail, dans la branche comme au niveau du groupe SNCF.

**Nous avons assumé ce choix, et les nombreuses critiques qui l'ont accompagné, notamment parce que nous avions anticipé ce qui allait se passer de manière inéluctable pour les cheminots.**

**Le temps a donné raison à cette signature : ces garanties, et l'article 49 qui les protège, rassemblent aujourd'hui toutes les organisations. Nous les défendons désormais ensemble.**

## LE 10 JUIN

**L'UNSA-Ferroviaire sera dans l'action, aux côtés de l'ensemble des cheminots. Une exigence : le même accord, les mêmes droits, la même sécurité, dans toutes les filiales. La méthode existe déjà. La détruire relève d'un choix, pas d'une nécessité.**