

**4 RAPPORTS...**

**RAPPORT  
STRATÉGIQUE  
D'ORIENTATION  
RÉFORME  
DU  
FERROVIAIRE**

**RAPPORT  
GOUVERNEMENTAL  
RELATIF A LA  
TRAJECTOIRE  
DE LA DETTE  
DE SNCF  
RÉSEAU**



**RAPPORT  
DE L'ARAFER  
MISE EN  
ŒUVRE  
DE LA  
RÉFORME  
FERROVIAIRE**

**RAPPORT  
SAVARY-PLANCHER  
SUIVI  
D'APPLICATION  
DE LA LOI  
D'AOÛT 2014**

**4 ATTAQUES EN RÉGLE  
CONTRE LES CHEMINOTS ET LE  
SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE !**



## 03 ÉDITO

## 04 INFRA-CIRCULATION

La fin d'une époque ... Les Commandes Centralisées du Réseau arrivent !

## 05 MATÉRIEL

Préoccupation du Gouvernement pour la Maintenance du Matériel Ferroviaire ...

## 06 INFRA-VOIE

Visite nocturne en direct d'une GOP entre Montpellier et Narbonne ...

## 08 ACTUALITÉS

Réforme du ferroviaire 4 rapports ... 4 attaques en règle contre les Cheminots et le service public ferroviaire !

## 10 L'ÉCHO DES RÉGIONS

Chambéry, Lyon.

## 11 L'UNAC-FO

Attaques sur tous les fronts ... Un Conseil National haut en revendications !

## 12 L'UNCMT-FO

La Démocratie en Danger... Quand SNCF remet en cause le pouvoir d'achat des Cheminots !

## 14 NOS RETRAITÉS EN ACTION


Échos de la Commission Exécutive de l'Union Confédérale des Retraités FO.

## La Fédération

remercie les Camarades pour leur contribution à ce numéro : Henri Benjamoile, Philippe Brugnani, Christophe Fraisse, Gérard Le Mauff, Christophe Prat, José Rosa, André Taisne, Thomas Thuilliez

## LE RAIL SYNDICALISTE

www.fo-cheminots.com  
Rédaction / Administration  
68, rue Stephenson - 75018 Paris  
C.P.P.A.P. 1119 S 07394  
Tél. : 01 55 26 94 00  
Fax. : 01 55 26 94 01  
Mail : federation@fo-cheminots.fr  
Directeur de la publication : François Grasa  
Publicité Faits et Objectifs des Cheminots :  
68, rue Stephenson - 75018 Paris  
Tél. : 01 55 26 94 00  
Maquette : Joël Van Speybroeck  
Tél. : 06 07 96 40 65  
Impression : Vincent Imprimeries

 PEFC 10-31-1087 / Certifié PEFC / pefc-france.org

## Les dés pipés du référendum sur les accords d'entreprise!



Mettre sous pression les syndicats, soit ils signent soit on les évince. Le décret d'application des référendums prévus dans la Loi Travail montre le véritable objectif de cette loi: faire passer aux forceps des accords minoritaires et contourner le faire-valoir du droit d'opposition.

## Soutien de la Fédération FO Cheminots à l'UD FO de l'Eure

Menacés par la municipalité d'Evreux, les 8 syndicats devaient rendre sous 6 mois leurs locaux situés à la Bourse du Travail. De fausses propositions de relogement ont été faites. Ce qui amène notre camarade David Lecomte, Secrétaire Général de l'Union Départementale FO de l'Eure à dire: « Il faut sortir de l'anti-syndicalisme primaire! »



## Les Apprentis Sorciers

Sortie le 30 novembre 2016 du livre de Jean-Claude Mailly : Les Apprentis Sorciers. Livre témoignant des longs mois de bataille et de mobilisation contre la Loi Travail. En vente notamment à la boutique de la Confédération ou en librairie aux éditions Les Liens qui Libèrent.

## Calendrier: Conseil National FO Cheminots



Se tient jeudi 1<sup>er</sup> décembre 2016 au siège de la Confédération Force Ouvrière le Conseil National FO Cheminots. Dans un contexte social très tendu entre Loi Travail et Réforme Ferroviaire, il sera l'occasion de dresser le rapport d'activité de la fédération sur l'année écoulée.

## L'appli FO Cheminots, restez informés!



Elle est pratique, utile et fonctionne sous Android et IOS. Téléchargez-la sans modération, elle est répertoriée sous le nom très original FO Cheminots.



# L'ÉDITO

## La grande braderie a commencé, tout doit disparaître !

**R**ien ne doit subsister, telle est la volonté de ce Gouvernement et de ses serviteurs zélés.

Haro sur les diplômés ! Par simple courrier de la DRH, les jeunes diplômés d'un BAC plus 2 se verront « offrir » un emploi en tant qu'agents d'exécution. Cela en totale opposition au RH 0291. C'est donc le dictionnaire des filières garant de l'égalité des Cheminots à l'embauche et lors de leurs déroulements de carrière qui est laminé !

**Est-ce voir le mal partout que de lier cela à la casse de TOUS les métiers ?**

Prenons l'exemple des agents SUGE dans le collimateur, trop chers selon l'ARAFER véritable gendarme du ferroviaire. Cet avis a immédiatement déclenché un plan de réorganisations et de suppressions de postes à la Sûreté. L'ARAFER s'est déclarée satisfaite par ces plans d'économie, mais pour combien de temps ? D'autant plus que les sirènes des sociétés de gardiennage se font déjà entendre alors que ces sociétés sont bien loin de répondre au savoir faire de nos collègues de la SUGE.

L'avenir des Technicentres Industriels est purement et simplement menacé. Sous couvert de sauver le site d'Alstom Belfort, une annonce, qui pourrait passer inaperçue, à savoir transformer ce site en centre européen de maintenance, non seulement dévierait l'activité historique de ce fleuron de construction du ferroviaire mais en plus mettrait à mal les Technicentres Industriels.

FO Cheminots revendique le maintien du site d'Alstom et de tout son personnel sur les métiers qu'ils assurent aujourd'hui et que la maintenance et la réparation soient faites par la filière matériel de la SNCF !

Ce ne sont là que quelques exemples, tous les métiers sont attaqués et d'ailleurs c'est le futur grand sujet des prochaines échéances de la Convention Collective Nationale du Ferroviaire,

« classification des métiers et rémunération ».

La casse du RH0077, accompagnée par les « syndicats » jaunes, ne leur a pas suffi. Il faut aller plus loin, mettre en miettes toute la réglementation de l'ancienne SNCF. Ces mêmes « syndicats » afin de casser la grève avaient sorti de leur manche une carte maîtresse... « des garanties ministérielles sur la reprise de la dette... »

A peine deux mois après, le rapport gouvernemental est sans appel « **IL N'Y AURA PAS DE REPRISE MÊME PARTIELLE DE LA DETTE !** ».

24 pages pour expliquer en long, en large et en travers que les critères de Maastricht les en empêchent et que 45 Md€ représenteraient à eux seuls 2,5% du PIB étant le maximum acceptable pour cette Europe est de 3% !!!

Soulignons au passage que ces syndicats accompagnateurs sont des fervents défenseurs de cette Europe qui saigne les peuples. **Cette dette qui, répétons le une fois de plus, n'est ni celle des cheminots ni celle des usagers, elle est une dette d'État** due pour l'essentiel à l'aménagement du territoire avec la construction des lignes à grande vitesse.

**C'est ainsi même l'existence de SNCF Réseau qui est en ligne de mire !**

L'état du réseau a fait les choux gras de reportages télévisés, les Organisations Syndicales n'ont pas arrêté d'alerter, preuves à l'appui, que la situation devenait catastrophique. **La fédération FO Cheminots n'a cessé de dénoncer la séparation en trois de l'entreprise historique** suite à la loi d'août 2014. Loin de répondre aux enjeux de sécurité cette explosion de la SNCF accentuerait la situation déjà fort préoccupante.

**Oui, il faut investir massivement en moyens humains et techniques, mais**



**pour cela il faut revenir à une SNCF intégrée sous monopole public d'Etat.**

Nous entendons déjà nos détracteurs qui se cachent derrière l'euro-compatibilité. Mais être euro-compatible c'est accepter que la dette soit payée par les Cheminots, que les métiers disparaissent, que le réseau soit laissé à l'abandon, que les jeunes ne puissent plus être embauchés à la hauteur de leurs diplômes, c'est accepter la Loi Travail.

Durant le printemps, nous n'avons eu de cesse de lier la casse du code du travail, via la loi El Khomri, à la destruction du RH0077. Cette loi est la pierre angulaire de cette volonté destructrice. C'est pourquoi, nous cheminots FO, avons combattu celle-ci, qui par ailleurs s'applique aussi à la SNCF. Nous nous félicitons que le Comité Confédéral National de FO, regroupant toutes les Unions Départementales et toutes les Fédérations, se soit une nouvelle fois positionné pour l'abrogation de la Loi Travail.

**A FO Cheminots, par nos revendications, nous défendons le Statut, la Réglementation, les Droits Acquis, nous ne sommes pas euro-compatibles mais statut-compatibles !**

François GRASA  
Secrétaire Général

# La fin d'une époque ...

## Les Commandes Centralisées du Réseau arrivent !

Les Commandes Centralisées du Réseau (CCR) se déploient un peu partout sur le territoire national avec des mises en place sur Lyon, Metz, Dijon, Rennes, St Denis, ... Mais que se cache-t-il derrière ces postes d'aiguillage du XXI<sup>ème</sup> siècle ? Les CCR ont la particularité de regrouper plusieurs secteurs circulation et donc plusieurs postes de circulation ainsi que les personnels œuvrant aux différents plans de transports Voyageurs, FRET et Infra, pour permettre une meilleure synergie des différents acteurs dans un même lieu (immenses « open space »).



Ce type de technologie conduit inéluctablement à positionner des agents essentiellement des collègues Maîtrise et Cadre, ce qui réduit considérablement la voilure pour les agents qui seraient sur des qualifications moindres. Si nous sommes satisfaits de l'évolution significative du niveau de connaissance et de compétences pour tenir ce type de postes et donc du niveau de qualification ad hoc, nous sommes en revanche inquiets quant aux perspectives inhérentes à l'ascenseur social. Comment va-t-on permettre à des agents de qualifications B ou C d'acquérir des compétences circulation alors qu'il n'y aura quasiment plus de postes accessibles à de tels profils ? Notre fédération dénonce par ailleurs les velléités de la Direction visant à profiter de ce déploiement pour réaliser au passage de la productivité !



**FO Cheminots apporte et apportera soutien et représentation aux personnels de ces postes chaque fois qu'elle sera sollicitée.**

Bien que l'idée de modernisation de nos installations de sécurité ne soit pas mauvaise et que les postes de voies de services ne semblent pas condamnés pour le moment, les conséquences négatives d'un tel déploiement sont facilement identifiables : fermetures progressives des petits postes disséminés un peu partout sur le réseau ou dans les chantiers, ce qui engendre reclassements, mutations et départs d'une partie des personnels et des inquiétudes grandissantes pour l'avenir de ces métiers. Des difficultés de fonctionnement locales aisément compréhensibles du fait de l'éloignement de ces infrastructures avec les secteurs circulation qu'elles sont censées gérer ne sont pas à négliger, notamment sur le plan de la sécurité ou de la réactivité, particulièrement en cas de dérangement des installations de sécurité.

La formation des formateurs CCR se fera sur LYON. Quant aux opérateurs, leur formation se fera, selon les CCR, en centre de formation (LYON ?) ou sur place (c'est notamment le cas sur Paris-Nord).



# Préoccupation du Gouvernement pour la Maintenance du Matériel Ferroviaire ...

MATÉRIEL

## LES TECHNICENTRES INDUSTRIELS ET DE MAINTENANCES SNCF MENACÉS !

Les dernières informations distillées par la Direction du Matériel et les annonces gouvernementales en lien avec la branche ferroviaire, inquiètent au plus haut point les agents de la filière Matériel de la SNCF et pour cause :

- **La création d'un Centre Européen de Maintenance Ferroviaire** : c'est en ces termes que le Gouvernement pensait rassurer les salariés d'Alstom Belfort mais en filigrane, les Cheminots en ont extrait l'interrogation suivante : « Quid de la maintenance ferroviaire à la SNCF ? »



- **La réduction de 20% des effectifs des Technicentres Industriels** annoncée récemment par la Direction du Matériel SNCF. **Et les Cheminots du domaine Matériel ne devraient pas être inquiets ?**

En se référant à l'ouverture à la concurrence déjà exercée à Fret SNCF et à la Maintenance des Infrastructures depuis plusieurs années déjà, nous remarquons que ces secteurs ont connu pertes de marchés sur pertes de marchés, de mises en concurrence interne par la création de filiales, de la suppression de milliers d'emplois. Alors qui peut se rassurer avec de telles annonces ?

Comment de plus se rassurer quand les charges des Technicentres Industriels ne cessent de baisser ou de migrer en

va-et-vient d'un T.I à un autre ? Les sites ferment les uns après les autres ou bien s'ils subsistent, se retrouvent filialisés tout ou en partie. Ou bien encore dans d'autres situations, être remplacés par des ateliers qui n'ont de ferroviaire que le nom, puisque plus aucune production n'arrive ni ne sort par les rails et qui ne sont pour la plupart pas la propriété de l'entreprise !!!

Il y a quelques mois, le champ d'application de la convention collective du ferroviaire annonçait pourtant déjà la couleur ! Il était clairement stipulé qu'elle s'appliquerait aux personnels des entreprises effectuant de la maintenance du matériel « hors réparation ». La Fédération FO Cheminots avait su lire entre les lignes et, en outre, justifiait sa non-signature et faisait valoir de son droit d'opposition quant à ce champ d'application. En le jugeant trop libéral et ouvrant à trop de facilités de mise en place du dumping social dans ce secteur d'activité ! Dommage que tout le monde n'ait pas fait le même choix !!!

Aujourd'hui dans un tel contexte, la Direction SNCF n'a plus de complexes à accélérer sa politique de réorganisations tous azimuts, de cessions des patrimoines immobiliers, de réduction des factures énergétiques et de suppressions massives d'effectifs. Tout cela au profit parfois d'augmentation de contrats précaires, tout en se permettant de « rassurer » les personnels qu'ils soient de Romilly, d'Oullins ou de Béziers, ... En leur faisant miroiter une

progressivité dans leur carrière tout en les précipitant au même moment dans les pôles emploi SNCF (EIM) et/ou en leur imposant de la mobilité. Ne se préoccupe plus des équilibres vie personnelle, vie professionnelle ainsi que des modifications substantielles de leurs conditions de travail.



Rien ne semble leur faire craindre une réaction des Cheminots subissant ces réorganisations en cascades !

A FO Cheminots et notamment dans le domaine Matériel, nous pensons qu'une réaction d'ampleur se construit. Elle se doit la plus unitaire possible et à la hauteur des transformations qui nous sont imposées ! Reste aux Cheminots, quels que soient leur fonction, collègue, appartenance syndicale ou pas, de s'unir pour stopper la destruction de nos métiers et compétences.



# The Navigators

## Visite nocturne en direct d'une GOP entre Montpellier et Narbonne ...

**C**e qui me frappe en premier lorsque vous arrivez sur ce type de chantier, c'est le nombre d'agents en tenue haute-visibilité (orange avec des bandes réfléchissantes). Il est vrai que le gros de ce chantier se déroule de nuit et reste spectaculaire avec son bal de tenues et ces éclairages de chantier surpuissants.

Mais alors que je m'approche des équipes en action, ce qui m'interpelle est le nombre d'Entreprises Privées intervenantes ! Nous sommes sur un chantier de SNCF Réseau et sommes bien loin de ne croiser que des Cheminots de l'entreprise historique !

Je constate qu'il s'agit bien ici de travailler « en partenariat » avec les Entreprises Privées de travaux ferroviaires. C'est le nouveau dogme de la Direction du Gestionnaire d'Infrastructure. D'après les chiffres en notre possession, il s'agit ici d'un chantier à 1 million d'euros la nuit. A qui profite donc cette manne financière alors que les agents SNCF semblent être si peu nombreux sur ce site en travaux ? Quel est aujourd'hui notre rôle réel dans la production et dans la sécurité ? Que deviennent nos responsabilités ?

On m'envoie donc sur le chantier avec deux salariés d'une entreprise prestataire : « Ne t'inquiète pas, ils sont formés aux risques ferroviaires. Mais attention, c'est toi l'ASP (Agent Sécurité du Personnel) » me dit-on ! « T'inquiète pas mais c'est toi le responsable .... »

Mais ne faudrait-il pas justement s'inquiéter un peu, non ?

Surprise ! Sur les deux agents qui vont m'accompagner sur le chantier, un vient d'arriver dans l'entreprise, c'est sa première nuit de travail. Quid de sa formation ???

On tentera alors de m'expliquer que c'est de la responsabilité de l'Entreprise Privée et pas de la nôtre. Ah bon !!!

Voilà qui me fait furieusement penser aux récents discours de notre Direction sur le recours à la sous-traitance lors d'une récente audience nationale. Nos Directeurs nous expliquaient alors que face à la montée en charge des investissements et des programmes de régénération (GOP par exemple), il nous faudrait faire appel de plus en plus à une main d'œuvre extérieure pour les missions jusque-là dévolues aux agents SNCF du service électrique... Principe qui sera prochainement conforté par un décret

### Synopsis et détails (film de 2002)

Paul, Mick, Len et Gerry travaillent au dépôt de chemins de fer de Sheffield, dans le Yorkshire. Ils s'occupent de l'entretien et de la signalisation des voies. Malgré les difficultés quotidiennes, l'ambiance est bonne et tout le monde travaille main dans la main.

C'est Len, le plus âgé du groupe, qui dirige les opérations. Il a passé la plus grande partie de sa vie à travailler six jours par semaine sur les voies ferrées. Gerry, délégué syndical, s'active, quant à lui, à améliorer le quotidien des employés, mais la direction se montre pas toujours coopérante.

C'est en arrivant un matin au dépôt que tous apprennent la privatisation des chemins de fer. Le travail est désormais partagé entre sociétés privées concurrentes.

ministériel qui aura à charge de définir les tâches essentielles de sécurité externalisables. Voilà que nos dirigeants s'engouffrent déjà gaillardement dans la brèche de la sous-traitance aveugle ! Nous limitant au rôle de superviseur dans un premier temps et dans le second à laisser complètement les clés aux opérateurs privés sur les chantiers de régénération et d'entretien ! Finalement ils arrivent à leurs fins!!!

Pas de cheminots de l'opérateur historique et mise en place du dumping social entre les salariés des opérateurs privés, voire des filiales SNCF, qui comme pour les uns et les autres sont non soumis à la convention collective ferroviaire et encore moins au RH0077 ?

Et pourtant sur ce chantier la SNCF sait y faire avec ce RH0077 : puisque localement elle a fait le choix de 5 nuits de travail consécutives avec une amplitude 21h30 /06h00 soit 8h30 de nuit ! Autrement dit, tout au maximum !

Comme si le travail de nuit n'était pas pénible ? On aurait pu au moins imaginer qu'elle le limite à 4 nuits, mais non même pas en rêve !

J'imagine que les agents subissant ce genre de conditions de travail sauront être particulièrement «reconnaisants» des pseudos Organisations Syndicales qui permettront à la SNCF demain avec le nouvel accord d'entreprise de déroger à ces taquets et d'aller encore plus loin dans l'utilisation maximum des agents ! Je suppose que ces dernières ignorent certainement ce qu'est le travail de nuit sur une GOP ???

Revenons-en au chantier lui-même : la nuit commence mal, le système automatique d'annonce des trains tombe en panne.... mais on veut tout de même nous faire travailler sur la voie en travaux. Qui annonce alors les trains sur la voie contiguë sur laquelle continuent à circuler les trains commerciaux ?

Un représentant du personnel FO intervient pour s'opposer à cette mise en danger et rappelle à la réglementation. Que se passera-t-il demain sur un chantier clé en main ?

En tout état de cause, c'est bien la sécurité des usagers, des personnels comme des circulations qui est clairement remise en cause par ces choix politiques ! Nos conditions

de travail se dégradent chaque jour et nous comprenons de moins en moins le fonctionnement de notre entreprise. À la veille de mises en place d'expérimentations d'ouverture à la concurrence sur les lignes Voyageurs et après la calamiteuse libéralisation du fret, nous ne pouvons qu'être particulièrement inquiets pour l'avenir du secteur ferroviaire et du maintien de son niveau de sécurité.

Quand, en 2002, nous avons découvert le film de Ken Loach, nous n'imaginions pas que 15 ans plus tard nous serions confrontés directement aux mêmes situations !

Pour autant, nous ne baissons et ne baisserons pas les bras. Nos revendications sont plus que jamais d'actualité : RH0077 pour tous les cheminots et retour au monopole public d'Etat ! Et ce au nom de la sécurité et de meilleures conditions de travail.



# 51,62%

## Restauration Ferroviaire : FO 1<sup>ère</sup> OS à RAILREST !

Mercredi 02 novembre 2016 se sont déroulées les élections professionnelles à Railrest (Thalys). FO au regard de la loi sur la représentativité passe largement la barre des 10% en obtenant un résultat de **51,62 %**. Suit derrière la CGT 27,72 %, la CFDT 14,30 %, SUD-Rail 6,36 %.

FO conserve et renforce sa représentativité. Ce qui permettra de conforter les revendications et de continuer à participer aux négociations dans l'entreprise.

La Fédération FO des Cheminots adresse toutes ses félicitations aux militants et candidats qui ont œuvré pour atteindre à un tel bon résultat. Elle remercie également tous les salariés qui ont témoigné de leur vote FO.

Le Secrétariat Fédéral



## RAPPORT STRATÉGIQUE D'ORIENTATION

La loi n° 2014-673 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire



Le Secrétaire d'Etat aux Transports a présenté son « rapport stratégique d'orientation du système ferroviaire ». Il détaille dans ce rapport, en préparation du 3e volet de la réforme, sa vision du monde ferroviaire. Force est de constater que celle-ci fait froid dans le dos pour ceux qui sont attachés comme nous au service public.

Ce rapport, d'inspiration très libérale qui sera présenté rapidement au Parlement, a pour principal objectif d'entériner définitivement l'ouverture à la concurrence de toutes les activités de la SNCF. Le cadre législatif serait, à la lecture de ce texte, très rapidement adapté pour préparer cette

ouverture pour les LGV dès 2020 et dès 2023 pour les TER.

Dans ce cadre, il prévoit la mise en place, dès maintenant, d'expérimentations locales. C'est sur le dos des cheminots de la SNCF que se feront ces expérimentations, puisque le Ministre prévoit dès aujourd'hui d'organiser le transfert des contrats de travail des agents concernés vers les entreprises privées qui auraient obtenu les marchés ! Sous quels régimes travailleront ces cheminots ? La CCNF ? Le décret socle ? Que restera-t-il de leur statut ?

Cette réforme ne devait rien changer ! Le cadre social soit disant de haut niveau devait nous protéger du dumping social ! Il n'y a toujours qu'une seule voie pour protéger les cheminots : un décret socle à minima au niveau du RH0077 !

Face aux annonces gouvernementales, nous ne pouvons qu'être inquiets. Dans ce même rapport, il est indiqué que l'Etat resterait autorité organisatrice de simplement 6 lignes Intercités pendant que l'avenir des Gares est aujourd'hui totalement inconnu. Quel avenir pour les nombreux cheminots concernés ?

Mais rassurons-nous, le Secrétaire d'Etat aux Transports conditionne l'accroissement de notre performance collective et individuelle à un management moderne et respectueux des personnels. Chacun jugera ici du chemin à parcourir pour les dirigeants de l'entreprise notamment en termes de respect...

« SNCF Mobilités est donc amenée à mettre en œuvre des plans de performance pour augmenter sa compétitivité et son efficacité : réduction des frais de structure, accroissement de la productivité, meilleure allocation de ses ressources... »

Le rapport prévoit donc également d'imposer à SNCF Mobilités de mettre en place des plans massifs d'économies dans toutes les activités qui la composent (voyageurs, matériel, ...). Le Directeur SNCF de l'activité TER s'est empressé d'annoncer dans la presse qu'il mettrait très rapidement en place cette politique avant même d'avoir contractualisé quoi que ce soit avec le ministère de tutelle !

« L'augmentation considérable de la rénovation et la modernisation du réseau existant, doit solliciter les capacités d'innovation et de production de l'industrie ferroviaire, et doit permettre un nouvel équilibre partenarial au sein de la filière. Pour réussir sa mise en œuvre, le ferroviaire doit s'ouvrir aux entreprises privées et faire monter en compétence durablement des ingénieries, industries et entreprises de travaux privées, par des partenariats de long terme avec SNCF Réseau. Ces évolutions bénéficieront à toutes les entreprises ferroviaires exploitant des services en France. »

C'est par ces termes que le Ministre des Transports définit sa vision de l'avenir de la branche ferroviaire coté Réseau. Autant dire qu'il appelle directement aux privatisations, filialisations, externalisations massives dans le secteur ferroviaire !

Le Ministre se félicite également d'avoir mis en place un nouveau cadre social que lui seul considère de haut niveau et qui permettrait des gains importants de productivité ! Voilà qui nous laisse craindre le pire quant à l'utilisation future de l'accord d'entreprise GPF et des dérogations prévues par son déjà fameux article 49...

Le rapport d'orientation stratégique a été présenté officiellement aux organisations syndicales lors de la première réunion du Haut Comité du Ferroviaire. Dans ce cadre, les organisations signataires des accords de branches et d'entreprises ont déclaré vouloir « accompagner » ces évolutions. Leurs déclarations étaient dans la droite ligne des positions portées par les représentants du Gouvernement, du Parlement, du Sénat, du patronat présent dans cette réunion.

Notre Fédération, de son côté, dénonce en bloc le rapport du Secrétaire d'Etat aux Transports et les plans de la Direction SNCF. Nous continuerons de combattre sans relâche ces politiques.

# SNCF

Rapport du Gouvernement relatif à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau et aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire

NOR: 14P0215MEX

Rapport remis aux commissions permanentes du Parlement. Soumis en qualité de rapporteur et de rapporteur, en application de l'article 11 de la loi n° 7914-073 du 4 août 1974 portant réforme ferroviaire

Août 2014

Voici l'intégralité de la conclusion de ce rapport, on ne peut plus explicite : « L'évolution de la dette de SNCF Réseau constitue un sujet majeur de préoccupation pour le Gouvernement. Davantage que la question d'une reprise de dette, c'est la capacité à maîtriser l'évolution de cette dette, en réduisant les déficits annuels puis, à moyen terme, en retrouvant une situation excédentaire, qui constituera la clé de voûte du redressement financier du groupe ferroviaire. Des éléments structurants ont été mis en place en ce sens par la loi portant réforme ferroviaire d'août 2014 et doivent permettre de tendre vers ce redressement. L'Etat y a d'ores et déjà apporté une contribution financière importante.

La poursuite d'efforts partagés par l'ensemble des parties prenantes du système

ferroviaire, s'inscrivant dans la durée et formalisée dans le contrat à venir entre l'Etat et SNCF Réseau, est la condition sine qua non du redressement du système ferroviaire, dont la dette constitue un handicap certain, mais par ailleurs doté d'un actif d'une grande valeur, le réseau ferré national.

Si les efforts demandés aux différents acteurs, qui seront inscrits dans le contrat, devront nécessairement être importants, le Gouvernement estime qu'il n'est pas opportun d'envisager à ce stade un dispositif de reprise de la charge de la dette historique du gestionnaire d'infrastructure. La prochaine actualisation de ce contrat, qui interviendra trois ans après sa signature, sera l'occasion de réexaminer les solutions mises en œuvre pour maîtriser et réduire l'endettement de SNCF Réseau au regard de l'atteinte des objectifs et du respect des orientations figurant au contrat. »

Dans la période, le Gouvernement a clairement clamé son refus de voir l'Etat reprendre une dette qui est pourtant de sa seule responsabilité. Il fait donc le choix de faire peser directement et uniquement le poids de cette dette sur les Cheminots du GPF. Et ce poids se manifeste directement dès cette année par un gel des augmentations salariales et même par une réduction tous azimuts de la masse salariale.

Étude thématique  
La mise en œuvre de la réforme ferroviaire : état des lieux du régulateur

Octobre 2016



Le dernier rapport en date de l'ARAFER, gendarme du rail, se situe dans la droite ligne des récentes annonces gouvernementales. L'ARAFER voudrait que SNCF Mobilités perde son statut d'Epic, que la gestion des gares voyageurs soient filialisée. L'ARAFER veut que s'accélère l'ouverture à la concurrence en considérant que le cadre social négocié dans la branche est trop favorable aux cheminots !

« ... l'ouverture prochaine du transport de voyageurs à la concurrence pose la question du statut d'établissement public à caractère industriel et commercial de

SNCF Mobilités, entreprise ferroviaire historique. En effet, la Cour de justice de l'Union européenne a récemment considéré que les garanties illimitées apportées par l'Etat à un établissement public à caractère industriel et commercial pouvaient être regardées comme constitutives d'une aide d'Etat dès lors que cet établissement intervient dans un secteur concurrentiel.

Cette lecture avait été initiée par la Commission européenne à propos de l'établissement public EDF. De la lecture de cet arrêt il ressort que le statut d'établissement public à caractère industriel et commercial de SNCF Mobilités pourrait être regardé comme un avantage économique qui, s'il était démontré, serait incompatible avec l'ouverture du secteur à la concurrence et avec l'objectif d'égal accès au réseau associé.

Dans ce contexte, la transformation de SNCF Mobilités en société anonyme, à l'image d'EDF, de GDF Suez (devenue ENGIE) ou de France Télécom (devenue Orange), pourrait constituer une évolution nécessaire. Ce nouveau statut serait de nature à renforcer l'égal accès au réseau des entreprises ferroviaires, au bénéfice des clients et des usagers. »

**Le pouvoir politique semble bien vouloir à travers ces différents rapports en finir définitivement avec le Service Public Ferroviaire. Ces attaques dramatiques sont sans précédent.**

RAPPORT SAVARY-PLANCHER

SUIVI D'APPLICATION DE LA LOI D'AOÛT 2014

**DERNIÈRE MINUTE**

Le dernier rapport en date concernant le ferroviaire a été commis par deux députés, MM. SAVARY et PLANCHER. Ils ont présenté leurs conclusions à la presse en date du 19 octobre :

- Ils préconisent la transformation de SNCF Mobilités en société anonyme à capitaux 100% publics. « C'est comme ça que le Front Populaire a créé la SNCF, ce n'était pas un Epic à l'origine », a souligné Gilles Savary. Ce statut permettrait selon les deux députés de disposer de « règles de comptabilité plus efficaces pour le pilotage de l'entreprise et d'un conseil d'administration plus ouvert », avec par exemple des représentants de l'industrie ferroviaire.

- Fret SNCF pourrait aussi évoluer vers le même statut.

- Les députés proposent aussi de faire évoluer le statut des gares. Pour réaliser une véritable unification patrimoniale et garantir une totale indépendance dans la perspective de l'arrivée de la concurrence, l'entité Gares et Connexions, qui dépend aujourd'hui de SNCF Mobilités, pourrait être transférée à l'Epic SNCF Réseau, voire transformée en filiale, avec le statut de société anonyme publique.

**Notre combat doit continuer dans une période qui s'annonce cruciale pour tous les Cheminots.**

**NO PASARAN !!!**



# L'ECHO des régions

## CHAMBÉRY

Annoncée début décembre 2015, soit au lendemain des dernières élections professionnelles, la fusion des technicentres de Chambéry et de Lyon est effective depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2016. Ce nouvel Établissement TER Rhône-Alpes devrait à terme intégrer en 2018 le site de Clermont-Ferrand et avoir un effectif d'environ 1000 agents.

Si pour l'instant, les suppressions de postes ont fait comme victimes le collège cadre, l'avenir laisse déjà à penser que tous les collègues seront concernés. Nul doute, que de nombreuses réorganisations sont en projet pour l'année 2017 !

Cette fusion s'est aussi accompagnée d'un changement d'attitudes dans le principe même des relations sociales. Ainsi le Directeur de ce nouvel Établissement refuse de se déplacer à Chambéry pour présider les réunions

des Délégués du Personnel, laissant la présidence de l'instance à la responsable RH parfois mise en difficulté sur les compétences techniques et/ou de la méconnaissance de l'Unité Opérationnelle (UO).

A FO Cheminots, nous ne baissons pas les bras, la délégation est jeune et dynamique, les résultats des dernières élections nous ont installés à la 2<sup>ème</sup> place sur cette DP. Forts de ce dynamisme nous nous sommes fixés l'objectif militant de nous développer sur tout le périmètre de l'Établissement pendant la mandature et pouvoir ainsi obtenir la meilleure représentation que nous devons aux Cheminots.

Ainsi, le jeudi 13 octobre, nous, mandants accompagnés de Christophe Prat (Responsable National Matériel), avons effectué une tournée sur les chantiers du bassin lyonnais. Les cheminots de ces sites ont apprécié notre présence et nous ont renforcés dans l'idée de poursuivre et amplifier notre engagement syndical sous les couleurs de notre organisation syndicale FO Cheminots.

## LYON

### Une Direction Régionale partielle sur la répartition des sièges CHSCT ...

#### Quid de l'accord de 1996 !

Lors du renouvellement des CHSCT en avril 2016, sur la région de Lyon, la Direction Régionale a œuvré pour évincer FO Cheminots.

En effet, alors que l'accord du 11 janvier 1996 prévoit de calculer les sièges CHSCT attribués par Organisation Syndicale en fonction des voix obtenues en CE et DP, la direction régionale décidait unilatéralement d'oublier les voix FO en CE au prétexte que FO n'a pas d'élus sur ce Comité d'Établissement.

Cette nouvelle interprétation privait notre Organisation Syndicale de ses 4 sièges CHSCT : 1 siège traction sur l'ÉTRA UP TER à Lyon, 2 sièges Train et 1 siège Traction sur l'ETSVL à Saint-Etienne !

Lors de la réunion Intersyndicale Régionale précédant la réunion du collège désignatif, l'ensemble des autres Organisations Syndicales refusait d'entendre FO sur sa légitimité. Elles acceptaient le nouveau calcul de la Direction qui leur était plus favorable et se redistribuaient sans remords les 4 sièges logiquement dus à FO !

FO n'avait alors plus qu'une seule solution : saisir

la justice pour faire valoir ses droits. Pour notre plus grande satisfaction, les Tribunaux d'Instance de Saint-Etienne, et de Lyon ont statué. Ils ont donné raison à notre plainte et ont annulé par jugement la désignation des CHSCT concernés.

Déclenchant une nouvelle Intersyndicale Régionale où comme par miracle tout le monde avait retrouvé la raison en respectant l'accord signé de 1996. !

C'est donc le 4 octobre 2016, lors des réunions de désignation des représentants du personnel au CHSCT, que FO s'est vue réattribuer ses 4 sièges.



Bravo à nos militants FO qui n'ont rien lâché et malheureux tout de même d'en arriver à tous ces étalages ! Les voix FO obtenues des Cheminots renforcent les convictions de nos militants et mandants, ils seront donc motivés pour tenter de les représenter aux mieux.

**Une victoire pour l'intérêt des Cheminots !**

# ATTAQUES SUR TOUS LES FRONTS ...

UNAC-FO

## UN CONSEIL NATIONAL HAUT EN REVENDICATIONS !

**D**e nombreux sujets ont été abordés par les camarades à ce Conseil National de l'UNAC-FO réuni le 10 octobre 2016 au siège de la Fédération FO Cheminots. Quinze régions SNCF Mobilités représentées, ainsi que des Unités Traction FRET et des Entreprises Ferroviaires Eurostar et ECR. Une trentaine d'Agents de Conduite réunis pour débattre et revendiquer sur leur métier et ses spécificités.



La TT0035 est toujours au cœur de l'actualité par son usurpé examen psychologique tous les 10 ans, rendu obligatoire par décret pour l'obtention de la licence européenne de conducteur. La Direction de la Traction qui se voulait rassurante quant à sa déclinaison dans l'entreprise et tablait sur un 100% de réussite a déjà connu des premiers revers ! Comment à l'UNAC-FO accepter une volonté d'harmonisation européenne quand

tous les États membres ne s'y conforment pas ? Nous restons convaincus que notre Direction a vu à travers cette posture de soi-disant légalisme, une aubaine pour œuvrer à des variables d'ajustements de son effectif conduite à la veille de la libéralisation des trafics voyageurs !

L'UNAC-FO appelle tous les ADC à ne signer aucun document faisant référence à cette licence.

Dans la continuité de déclinaison des impacts de la réforme ferroviaire, une nouvelle version du RH0677 soumis au nouvel accord d'entreprise signé par l'UNSA et la CFDT doit voir le jour d'ici la fin de l'année 2016. Avec l'enjeu plus que probable de recherche de gains de productivité dès le changement de service de décembre.

De nombreux dirigeants traction ou d'activités nous ont déjà fait entendre leur impatience du 1<sup>er</sup> janvier 2017 pour pouvoir user du nouvel article 49.3 du RH0077 et déroger ainsi à la réglementation du travail. Cela nous promet de sérieuses attaques règlementaires et à une véritable mise en concurrence entre les différents Établissements Traction. Aucune activité, TGV, Intercités, TER, Transilien ou Fret ne sera épargnée ! La course à la productivité et à la flexibilité va être lancée !

En parlant de flexibilité et de polyvalence, 2017 en sera l'année, puisque va débiter toujours dans le contexte de la réforme ferroviaire et de la construction d'une convention collective nationale, le volet « classification des métiers ». Sa déclinaison à la SNCF va se transformer en une attaque ciblée contre le dictionnaire des filières qui nous est cher,

Consciente de l'importance de ce dossier à l'égard de la population ADC, l'UNAC-FO prendra toute sa place dans la délégation qui siègera en CMPN pour tendre à la défense de tous les ADC, SNCF comme EF privées.

Le déploiement quasi généralisé de l'EAS/ANS dans les régions accentue la responsabilité et les prérogatives des ADC. L'UNAC-FO rejette le principe même de celui-ci en rappelant que l'ADC doit rester dans son cœur de métier, basé sur la conduite des trains et non à celui d'agent commercial ! Nos élus et mandatés œuvrent dans les instances en ce sens. La productivité ne pouvant prendre le pas sur celle de la sécurité des circulations à laquelle les cheminots sont tous très attachés.)

Une tentative de nouveauté sur PACA avec l'invention par son Établissement Traction de la mise en place de l'astreinte pour les ADC. A l'UNAC nous y voyons la conséquence directe des sous-effectifs en Unités de Production. L'UNAC-FO régionale a réagi de suite par les processus DP, DCI, Inspection du Travail. L'UNAC-FO nationale dans les mêmes délais est intervenue auprès de la Direction Traction. L'UNAC-FO a clairement fait valoir son opposition et restera impliquée pour qu'aucune astreinte ne voit le jour ! Actuellement, réponse de la Direction, « je ferai appel au volontariat des ADC » !

**Bilan de ce Conseil National, « les attaques sont nombreuses, restons mobilisés et organisés pour les combattre ! »**

# La Démocratie en Danger...

## L'État en perdition !

**15 septembre 2016** : 40 000 manifestants à Paris pour demander l'abrogation de la « Loi Travail ». Ce sont quelques 170 000 personnes sur l'ensemble du territoire.

Les forces de police et de gendarmerie, sur injonction d'un gouvernement aux abois, sont également venues en nombre et avec du matériel ... On se croirait presque en état de siège !

Impossible de pénétrer dans le cortège sans se plier à une fouille approfondie des sacs et autres cabas. Une bouteille d'eau dans un sac à dos, un couteau suisse ou de type Opinel petit format et hop, c'est retour dans nos pénates sans passer par la case « manif. » ! Les ordres sont formels...

L'état d'urgence voté par nos parlementaires pour faire face au terrorisme était sans doute légitime, au moins au début ! Il devient en revanche rédhibitoire lorsque les libertés individuelles et collectives sont menacées. Comment peut-on dans un état de droit, interdire à un citoyen l'accès aux manifestations au motif de la présence dans son sac à dos d'une bouteille d'eau et du nécessaire pour se sustenter ? Tous les accès, toutes les rues adjacentes à l'itinéraire de la manifestation sont verrouillés ! Impossible de passer au travers des filtres mis en place par les gardiens de la sécurité publique ! Comment se fait-il alors, en dépit des ordres donnés aux policiers et gendarmes de quadriller les quartiers où se tiennent les manifestations, de contrôler de manière

systématique celles et ceux souhaitant participer aux cortèges, que l'on se retrouve au cœur des manifestations avec des individus munis de munitions en tout genre !!! Plusieurs manifestants pourtant pacifistes ont ainsi été blessés, certains grièvement !

**Il n'est pas question ici de fustiger la présence des gendarmes et policiers ni même de leur reprocher l'utilisation des moyens de défense mis à leur disposition pour maintenir l'ordre, d'autant que leurs missions ne sont pas si enviables...**

Ils travaillent avec beaucoup de professionnalisme et d'abnégation, risquent leur vie à chaque instant, et sont également victimes de ces débordements dans les manifestations !

D'aucuns pensent qu'ils devraient faire usage d'un « droit à la désobéissance » plutôt que s'adonner à la répression ! Le droit à la désobéissance est une notion forcément ancrée dans l'esprit de tout syndicaliste qui se respecte, il convient néanmoins de reconnaître qu'il est plus facile à dire qu'à mettre en œuvre d'autant que dans ce domaine, mieux vaut ne pas être seul sauf à prendre le risque de se faire lapider par sa hiérarchie !!!

La question de fond n'est donc pas tant celle du comportement des forces de l'ordre jugé trop répressif par les adeptes d'une certaine forme d'anarchie que celle de l'attitude très ambivalente de la classe politique et de l'exécutif en particulier !

En effet, y aurait-il une volonté délibérée de nos dirigeants de jeter l'opprobre sur les salariés de ce pays et leurs représentants syndicaux opposés à la loi « Travail » ? Quitte à faire quelques victimes collatérales, tant du côté des salariés manifestants que de celui des forces de l'ordre ?

Si cette perspective est pour beaucoup inenvisageable dans un état de droit, elle est en revanche tout à fait probable dans un état policier, un état qui prétexte du risque d'attentats (que personne ne conteste) pour restreindre significativement les libertés individuelles et collectives et parmi elles, le droit de manifester des travailleurs pour s'opposer à la régression sociale !

Interdire, tenter d'interdire ou à tout le moins, réduire les droits des citoyens en les stigmatisant, conduit inéluctablement à la mise en danger de la démocratie. Les équilibres sont de ce point de vue bien fragiles et en cette période pré-électorale, nos candidats à la présidentielle (déclarés et ceux à venir) feraient bien d'en prendre conscience à sa juste valeur plutôt que de vouloir mettre en œuvre des orientations idéologiques dont les buts ultimes sont de servir les intérêts financiers, d'assouvir la démesure patronale, de favoriser l'ultralibéralisme et d'asservir toujours plus les salariés et donc de mettre en péril les fondements même de notre démocratie !

# Quand SNCF remet en caus

E

UNCM-FO

## le pouvoir d'achat des Cheminots !

Depuis plusieurs années, pour amoindrir les mesures drastiques de limitation de l'évolution de la masse salariale (limitation du nombre de passages en qualifications et niveaux supérieurs), la Direction avait mis en place la GIPAC (Garantie de Pouvoir d'Achat des Cheminots). Celle-ci permettait, pour les agents bloqués pendant plus de trois ans sur une PR et sans augmentation générale des salaires supérieure à celle du coût de la vie, de déclencher l'année suivante un mécanisme de maintien du pouvoir d'achat (texte SNCF de référence : RH 0386 article 6).



La GIPAC n'a pas été réactualisée en 2016 car l'édition disponible du référentiel (RH 00386) date de février 2015. Les interventions de FO Cheminots sur ce sujet, notamment en DP Cadre, ont confirmé nos craintes, en particulier sur la perte de compétences des services RH, puisque la Direction nous renvoie à la lecture du RH0256 (en lieu et place du RH 0386) qui est l'accord sur la rémunération des congés de formation économique sociale et syndicale (SIC). Les Organisa-

tions Syndicales dites représentatives sur l'ensemble du GPF auraient pu faire le forcing pour obtenir, dans le cadre de la négociation annuelle obligatoire (NAO), la reconduction de la GIPAC en 2016 ! C'était le service minimum à assurer sur les salaires, afin de maintenir le pouvoir d'achat des Cheminots. Il est vrai que certaines de ces OS préfèrent annoncer fallacieusement la reprise de la dette ferroviaire par l'État, pour justifier leur accompagnement de la réforme ferroviaire, plutôt que de contribuer, comme le fait FO Cheminots, à conserver nos acquis sociaux, voire en acquérir de nouveaux !!! On voit le résultat aujourd'hui ! Ces « pseudo » Organisations Syndicales devront s'en expliquer !!! Leur naïveté ou leur malhonnêteté (au choix) est impardonnable. Qui pouvait croire que le Gouvernement reprendrait une telle dette alors que les politiques d'austérité ont pour objectif principal de ramener la dette de l'État en deçà des 3% du PIB ?



Le coup porté par notre Direction, avec la complicité de certains O.S, est particulièrement rude pour les Cheminots. Cette politique d'austérité déclinée dans notre entreprise se traduit notamment par des perspectives de notations plus qu'aléatoires pour certains collègues. Avec « le guide de la bonne pratique des notations » mis en place il y a quelques années, nous voyons de plus en plus de Cheminots qui restent bloqués sur leur PR, certains devant se résigner à attendre 14 ans pour obtenir

le passage automatique sur le Niveau 2 de leur Qualification. Et les autres ! Ceux qui sont déjà sur le Niveau 2, quelle perspective d'avenir professionnel ont-ils ?

Plus aucune perspective sur les déroulements de salaire pour les séniors, car les dernières décisions de la Direction, dans le cadre « du guide de la bonne pratique des notations », ont été de rajouter une nouvelle mesure d'austérité. Celle-ci préconise, sauf cas très particulier, d'interdire toute promotion pour les agents né avant 1960 inclus. Evidemment nous rentrons dans des mesures discriminatoires et FO Cheminots les combattra !!!

**Aggravation de la perte du pouvoir d'achat** avec les contre réformes successives de nos dirigeants politiques sur l'âge de départ à la retraite. « Les Cheminots comme plus largement tous les salariés de ce pays s'éloignent de la retraite au fur et à mesure qu'ils s'en approchent ». La campagne électorale des présidentielles de 2017 ne nous fait rien entrevoir de bon de ce côté-là, tant les candidats à cette fonction annoncent pour la plupart la couleur ! Leur désir de reporter une nouvelle fois l'âge de départ à 64 ans avec 44 ans de cotisation (contre 62 ans et 42 ans de cotisation actuellement) fera que les agents arrivant en fin de carrière resteraient au moins 8 ans sans avoir le droit à une promotion. Tout ceci montre bien que le renforcement de FO Cheminots est une nécessité pour contrer les velléités de la Direction, du Gouvernement et de leurs serviteurs syndicaux





# Nos retraités en action

## LES RETRAITÉS SONT DES SALARIÉS ...

Échos de la Commission Exécutive de l'Union Confédérale des Retraités FO s'étant tenue du 26 au 27 octobre 2016 à Toulouse.

C'est par ce rappel que Didier Hotte a commencé le rapport d'activité : « En retraite nous sommes effectivement toujours des salariés, pas simplement de cœur, mais par les intérêts que nous avons en commun. Notre solidarité d'intérêt commence par la pension de retraite, salaire différé, dont le droit nous est acquis par les cotisations que nous avons versées tout le long de notre vie active. »

**LOI TRAVAIL**  
RÉPONSE À LA MINISTRE

**#LoiTravailFOditNON**

**Mobilisés contre la Loi Travail.**

C'est pourquoi, durant quatre mois, l'UCR-FO était tout naturellement dans la mobilisation ouvrière contre la mal nommée « Loi Travail » : résolument opposée à la substitution d'accords locaux bas de gamme, aux avancées sociales, conquises et garanties dans les accords nationaux, comme ceux des caisses nationales de retraites ; contre la baisse des cotisations sociales, dont celles des retraites - engendrée par exemple, par la possibilité octroyée aux patrons de moins payer les heures supplémentaires.

Avec le CCN, notre Comité Exécutif « se félicite du rôle joué par la Confédération dans les sept derniers mois, par la clarté de la revendication pour le retrait puis l'abrogation de la Loi

Travail, la Confédération a permis que s'engage un mouvement puissant dans l'action commune ».

Cette revendication, fermement maintenue, a permis de clarifier aux yeux de nombre de salariés, les intérêts véritablement défendus par la CFDT et l'UNSA : ceux du patronat et du gouvernement à sa solde en l'occurrence. Cette clarté a sans aucun doute permis une forte et longue mobilisation que l'on sentait toujours le 15 septembre dernier, malgré le coup de force du 49-3 en juillet.

A cette étape celle-ci n'a pas suffi. Pour paraphraser Victor Hugo « **On ne fait pas marcher les grandes masses de la classe ouvrière plus vite qu'elles ne veulent.** »

Pour autant, la ligne de conduite de notre Confédération ainsi rappelée dans la résolution, est la voie à suivre pour les mois à venir : elle seule permettra l'incontournable et indispensable mobilisation de couches de salariés de plus en plus larges dont la situation sociale s'aggrave et tend à devenir intenable ... ceci sans perspective crédible d'amélioration.

**Revenir à l'indexation des retraites sur les salaires.**



Didier Hotte a souligné que le présent Gouvernement, en continuité avec les précédents, considère de fait les retraités « comme une sous-catégorie de citoyens », dont il n'hésite pas à ponctionner régulièrement les revenus.

Malgré la hausse constatée des prix des dépenses courantes, à l'exemple des impôts locaux, les pensions n'auront aucune revalorisation cette année encore, pour la 3<sup>ème</sup> année consécutive. Les mesures fiscales contre les retraités, décidées, maintenues et aggravées par les Gouvernements successifs pèsent lourdement : et ce n'est pas l'entourloupe électoraliste de modification du revenu fiscal de référence pour exonérer un plus grand nombre de retraités de la CSG, qui les annule, loin s'en faut !



Dans cette situation, les organismes officiels, comme le Comité d'Orientation des Retraités (COR) ne peuvent que « reconnaître » que le niveau de vie des retraités va et ira en s'aggravant.

Mais pourquoi donc alors continuer d'appauvrir plus de 16 millions de personnes ? Du seul point de vue strictement économique, c'est suicidaire, s'est insurgé Didier Hotte !

C'est pourquoi le pouvoir d'achat des retraités est au centre de l'activité de l'UCR-FO.

« Sur la base d'une augmentation de 1% des salaires hors inflation, sur 20 ans, la perte subie par les retraités correspond à 20% par rapport à l'ensemble de la population des salariés ... Lier l'évolution des régimes de retraites ... à celle des salaires est la seule façon de garantir une réelle solidarité entre les actifs et les retraités. »

Conscient de l'insuffisance des mobilisations des seuls retraités, l'UCR-FO a obtenu l'accord du « groupe des 8 ». L'ensemble des Unions Confédérales de Retraités (excepté la CFDT et l'UNSA) est pour l'organisation le 13 janvier 2017 d'un colloque à Paris sur le thème de la défense du pouvoir d'achat des retraités.

## Défendre la Sécurité Sociale.

Le Comité Exécutif a rappelé que « le déficit de la Sécurité sociale a été creusé à coups d'exonérations de cotisations sociales au bénéfice des employeurs qui continuent ainsi à transférer leurs responsabilités sur le dos des salariés, des malades, des familles et des retraités ». Madame Touraine, « Mme Tout baigne » comme disent certains, cache soigneusement ce prix payé à son satisfécit électoraliste de la fin du « prétendu » trou de la Sécu !

Une des multiples conséquences de la politique de restrictions des dépenses hospitalières, le rétrécissement des remboursements de Sécu, a entraîné une hausse importante des tarifs des mutuelles. L'intervention de l'État, visant à favoriser des complémentaires Santé « Seniors », aggrave cette situation en rompant la solidarité intergénérationnelle, faisant dépendre la tarification de la tranche d'âge !



Des témoignages de renoncements aux soins de la part de retraités dans l'incapacité financière de les assumer, à commencer par les soins dentaires et optiques, ont été apportés, prouvant s'il en était besoin la gravité de la situation. Un camarade a alerté sur une autre remise en cause du régime général, demandée par la Cour des Comptes : le remboursement des soins prothétiques à la charge unique des mutuelles.

D'autres ont souligné que l'opposition de FO au prélèvement à la source est particulièrement justifiée par les dangers de fusion de la CSG avec l'Impôt sur le Revenu. Outre que cette fusion pourrait remplacer l'Impôt sur le revenu progressif par un calcul en pourcentage comme la CSG, elle pourrait aussi avoir comme conséquence de noyer la CSG, dans le gouffre du budget de l'État, alors qu'elle est aujourd'hui affectée uniquement à la Sécurité Sociale.

**L**a CE s'est aussi félicitée de la participation active, des militants retraités FO et de leurs structures, aux initiatives et mobilisations de la Fédération FO des Services Publics et de Santé, par exemple dans les Établissements d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes.

Notre « Lettre des Retraités » fédérale publiera dans sa prochaine édition la résolution, fort détaillée et rappelant nos revendications, adoptée à l'unanimité de la CE.

**Quoi qu'il en soit, il est aujourd'hui plus que jamais nécessaire de faire vivre et de développer les sections de retraités FO, au sein de nos syndicats, de notre Union Fédérale, en liaison avec les Unions Départementales des Retraités.**

**TPE 2016**  
ARTISANAT, COMMERCE,  
PROFESSIONS LIBERALES  
SERVICES, INDUSTRIE...



**La grande élection syndicale  
pour les salariés des  
Très Petites Entreprises**



[www.info-tpe.fr](http://www.info-tpe.fr)