

**RÈGLEMENTATION DU TRAVAIL
DE LA BRANCHE FERROVIAIRE**

**FO une seule revendication :
RH0077 POUR TOUS**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
**JOURNAL
OFFICIEL**
LOIS ET DÉCRETS

**LE RH0077
POUR TOUS!**



SOMMAIRE

- 1 COUVERTURE
- 2 BRÈVES
- 3 ÉDITO
- 4 CONSEIL NATIONAL DE LA FÉDÉRATION
- 6 SOMAIN VERS LA FERMETURE
- 8 LES ASCT
- 9 SERVICES GÉNÉRAUX ATTAQUÉS
- 10 UNCMT-FO
- 12 LA MÉDECINE SNCF MENACÉE
- 13 L'ÉCHO DES RÉGIONS
- 14 EN DIRECT DES CE
- 16 NOS RETRAITÉS EN ACTION

LE RAIL SYNDICALISTE

www.fo-cheminots.com
 Rédaction / Administration
 68, rue Stephenson - 75018 Paris
 C.P.P.A.P. 1114 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

BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES
 ES BREVES BREVES BREVES BREVES BREVES BRE

LOI TRAVAIL RÉPONSE À LA MINISTRE

#LoiTravailFOditNON

LOI EL KHOMRI : Applaudi par le Medef, le projet de loi Travail constitue un recul social sans précédent : inversedement de la hiérarchie des normes, licenciements facilités, indemnités prud'hommes plafonnés, astreintes non rémunérées, heures supplémentaires moins rémunérées, référendums pour contourner les délégués du personnel... La liste n'est malheureusement pas exhaustive !



**Clic clac...
et hop
c'est dans
la boîte !**

Nous recherchons pour illustrer notre journal des photos anciennes ou récentes de jour comme de nuit, de trains, gares, rails, aiguillages, agents, tout le ferroviaire, insolite ou pas. Alors n'hésitez pas à nous transmettre vos clichés numérisés.

fd.banquephotos@fo-cheminots.fr

MERCI !



RENCONTRE NATIONALE FO - FIRST

Dans le cadre du partenariat qui unit les Fédérations FO et FIRST, une réunion s'est tenue le 26 février 2016 dans une ambiance toujours fraternelle. Le renforcement de notre travail en commun était au menu de la libre discussion.



CONCURRENCE

Après la **COP 21** on aurait pu croire que la **loi Macron** aurait été modifiée : et non !! La recette de l'ouverture à la concurrence du Fret avec ses résultats connus d'un report massif du rail vers la route, est maintenant reproduite au transport de voyageurs avec les bus. Sauvons la planète, mais vive les émissions de Co2 en plus !

ELECTIONS

Félicitations à nos Camarades de la restauration ferroviaire. Avec 11,93% des voix au comité d'établissement de Momentum du 19 février 2016, FO est représentatif.



LIVRE : Déjà auteur d'un livre en 2013 sur « le Statut des Cheminots », notre camarade Gérard Le Mauff vient de sortir un livre coédité par l'UD FO de Loire Atlantique et la Fédération FO Cheminots sur **la grève de 1953**. Ce livre fort bien documenté avec des archives jusque-là inédites est un véritable outil pour les militants qui retrace la dernière grève où de vrais comités de grève ont existé. Nous conseillons vivement la lecture de cet ouvrage, qui prend malheureusement tout son sens dans la période actuelle, avec toutes ces attaques sans précédents faites aux Cheminots.

Gérard Le Mauff

Nantes, août 1953 Leçons d'un conflit

Pour que l'émancipation des travailleurs
soit l'œuvre des travailleurs eux-mêmes...



Édition de l'Union départementale FO de Loire-Atlantique
et de la Fédération syndicaliste FO des Cheminots

L'ÉDITO

Mais qui peut attendre ?

Décidément nous ne vivons pas dans le même monde.

D'un côté, il y a ceux qui pensent à 2017, qui ne parlent que de primaires, de tel ou tel qui s'est déjà déclaré comme candidat, pour demain diriger le pays. Mais de quel pays parle-t-on ? D'un champ de ruines social !

D'un autre, ceux qui n'arrivent pas à joindre les deux bouts, qui sont exclus de tout, où l'horizon n'est que chômage, régressions sociales, remises en cause d'acquis sociaux.

A FO, l'indépendance est notre ADN. Nous n'avons que faire des candidatures déclarées ou supposées de tel ou tel.

L'urgence ce n'est pas dans un an, c'est maintenant, tout de suite !

Nous assistons « au bal des faux culs », entre ceux qui vont raser gratis et ceux qui vont nous expliquer qu'il faut tenir compte de la conjoncture économique, d'une dette qui n'est pas la notre. Ils ont convenu de faire attendre les salariés, comme si nous pouvions attendre.

Cette situation fait penser à un patient qui devrait être opéré d'urgence mais que l'on mettrait en attente sur brancard durant plus d'un an.

A FO, nous sommes du côté de ceux qui luttent, souffrent, et résistent c'est tout le sens de l'appel solennel adopté unanimement par notre Conseil National qui s'est tenu le 2 février 2016, dans une période cruciale pour l'avenir des cheminots et de l'entreprise historique SNCF, déjà scindée en trois EPIC.

L'actualité en 2016 et pas en 2017 c'est la disparition du RH0077 !

Forts de notre Conseil National unanime, qui a réaffirmé notre orientation, et qui a aussi insisté sur la construction du rapport de force le plus unitaire possible sur des revendications précises, nous multiplions nos démarches auprès des autres Organisations Syndicales de la base au

sommet, pour que cette unité se fasse, et s'impose.

Le projet actuel de décret socle du gouvernement est loin, bien loin de la réglementation existante à la SNCF. Les bilatérales avec l'UTP (patronat ferroviaire), les rencontres ministérielles et ladite négociation de la CCN, ne sont pas là pour nous rassurer ! C'est bel et bien un détricotage de la réglementation qui est en marche.

La grève de juin 2014, n'avait pas permis de faire obstacle aux intentions du gouvernement et patronat, pour autant les cheminots avaient démontré leur volonté d'en découdre.

Les raisons pour lesquelles la loi d'août 2014 a été promulguée malgré la résistance des cheminots, nous les connaissons : l'absence de revendications claires et d'unité !

Le Conseil National de FO Cheminots a clairement identifié les revendications, LA revendication devrions-nous dire, RIEN en deçà du RH0077 !

Et a mandaté la fédération pour réaliser l'unité la plus large sur cette revendication.

Cette actualité brûlante à la SNCF est concomitante avec les attaques sur les fondamentaux du code du travail. Cela n'est pas sans nous remémorer la grève de novembre et décembre 1995, où les cheminots s'étaient mobilisés contre le Contrat de Plan Etat SNCF, alors que les salariés du public et du privé étaient vent debout contre la casse de la sécurité sociale.

Et si demain, les cheminots devaient être une nouvelle fois la locomotive d'un mouvement social d'ampleur, nous ne nous débinerons pas !

A ceux qui pensent, et rêvent à 2017, et souhaitent nous faire patienter, nous leur rappelons les paroles de l'Internationale :

« Il n'est pas de sauveur suprêmes, ni Dieu, ni César ni tribun... »



François GRASA
Secrétaire Général.

Maintenant tout de suite exigeons :

Pas touche au code du travail !

Pas touche au RH0077 !

Tous les cheminots au RH0077 !

Le RH0077 pour tous les cheminots !

Conseil National de la Fédération FO Cheminots

Pas de changement de cap, renforcement de la revendication !

Une centaine de conseillers nationaux venus de toutes les régions étaient présents ce mardi 02 février 2016 au siège de la Confédération Force Ouvrière. Ce rendez-vous annuel statutaire dans notre organisation syndicale a pour intérêt notamment de dresser l'état de l'activité globale de la Fédération envers les structures régionales.

François GRASA un appel solennel de la Fédération (ci-contre) est proposé aux représentants des structures présents. Après quelques amendements confortant la revendication, celui-ci est également validé à l'unanimité.

Les interventions à la tribune ont,

La syndicalisation est aussi au cœur des enjeux cités et sera témoin du renforcement des revendications Force Ouvrière.

Un Conseil National électif, **Patrick LAME** ayant fait le choix de quitter le secrétariat fédéral et sa fonction de Secrétaire Général Adjoint de la Fédération au bénéfice d'un investissement syndical et militant au sein de son Union départementale Oise (UD 60).

Fabrice CHARRIERE déjà membre du secrétariat fédéral s'est présenté à la fonction vacante de Secrétaire Général Adjoint. **Stéphane CHATEL** quant à lui



pour certaines, abordé les résultats aux élections de novembre 2015. Là aussi, pas de place à la fatalité ou au pessimisme, les réactions ou propos des Camarades sont porteurs de dynamisme : **+ de régions représentatives, + d'élus CE, + d'élus DP, + de mandats CHSCT à venir, un représentant FO élu au Conseil de Surveillance du nouveau Groupe Public Ferroviaire.** Alors peut-être pas 10% atteint nationalement mais confirmation que là où nous présentons des listes de candidats FO, celles-ci ne restent pas sans voix !



Le rapport d'activité a été ainsi présenté à l'auditoire et c'est à l'unanimité que les conseillers ont voté favorablement ce dernier.

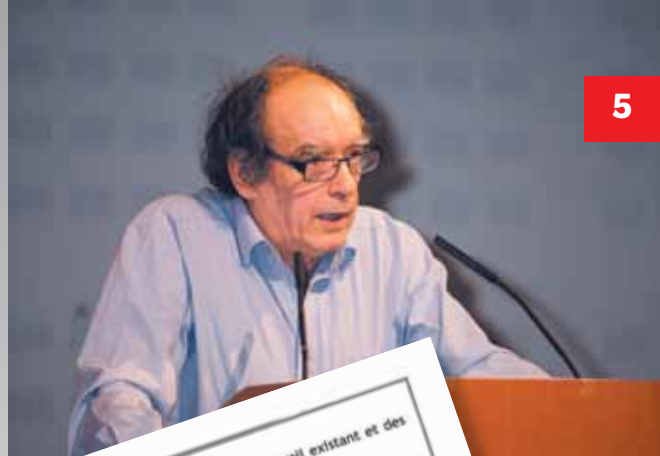
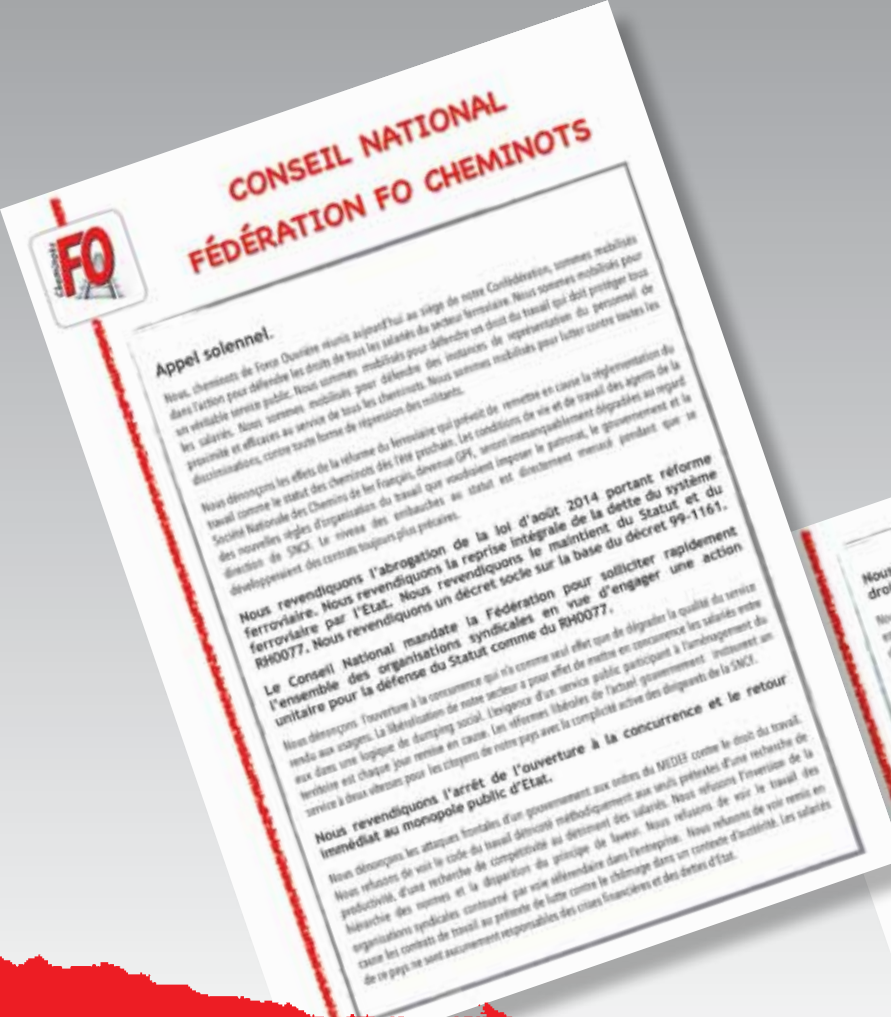
Plusieurs de nos régions sont montées à la tribune, avec toujours cette même envie d'agir et de revendiquer pour la défense des intérêts des Cheminots. Le contexte de réforme ferroviaire est prégnant sur les interventions. **Les risques d'impacts sociaux majeurs sont bien réels et sans précédent pour les Cheminots.** La loi d'août 2014 actant la mort du RH0077 au 1^{er} juillet 2016 en est un des parfaits exemples possibles.

En réaction à ces menaces pesantes, et impulsé par son Secrétaire Général



a porté intérêt à intégrer la fédération en candidatant au secrétariat fédéral. Sans surprise, par la motivation de leurs candidatures, nos deux Camarades ont été très largement élus.

Pour conclure sur ce Conseil National riche en participations et interventions, il réaffirme une feuille de route inchangée et claire. Le bilan dressé reste conforme aux résolutions actées lors du dernier congrès de Ronces les Bains. **La Fédération mandatée par ses structures continuera à prendre la place qui est la sienne dans cet environnement de réforme ferroviaire et combattra toujours et encore les attaques faites aux Cheminots qu'elle représente.**



à FO pas de double discours !

Paris, le 26 février 2016

Monsieur le Ministre,

Comme convenu le 23 février lors de notre rencontre au ministère, nous revenons vers vous, pour vous faire part de nos commentaires sur votre avant-projet de décret socle.

Nous vous avons rappelé, dès le début de nos échanges, notre revendication majeure portant sur le sujet du cadre social harmonisé dans le secteur ferroviaire : maintien de l'application du référentiel RH0077 pour l'ensemble des cheminots de la SNCF et des salariés soumis à ce décret. Nous vous avons également indiqué, en réponse à votre propre décompte d'un effectif de 150 000 agents SNCF pour 5000 salariés des entreprises ferroviaires privées, qu'il serait opportun d'étendre l'application du décret 99-1161 à ces derniers.

La lecture de votre texte nous a confortés dans notre conviction de rejeter celui-ci.

Il est important pour nous d'évoquer le contexte dans lequel se déroulent les négociations du volet organisation du travail de la CCNF.

Nous vous avons alerté sur les modalités de ces négociations proposées par le représentant de l'UTP dans le cadre de la commission mixte paritaire. Il nous a été indiqué par ce mandataire qu'aucune des règles décrites dans le décret ne fera l'objet de discussions dans l'instance et qu'il s'agirait de simplement compléter les dispositions que vous avez proposées.

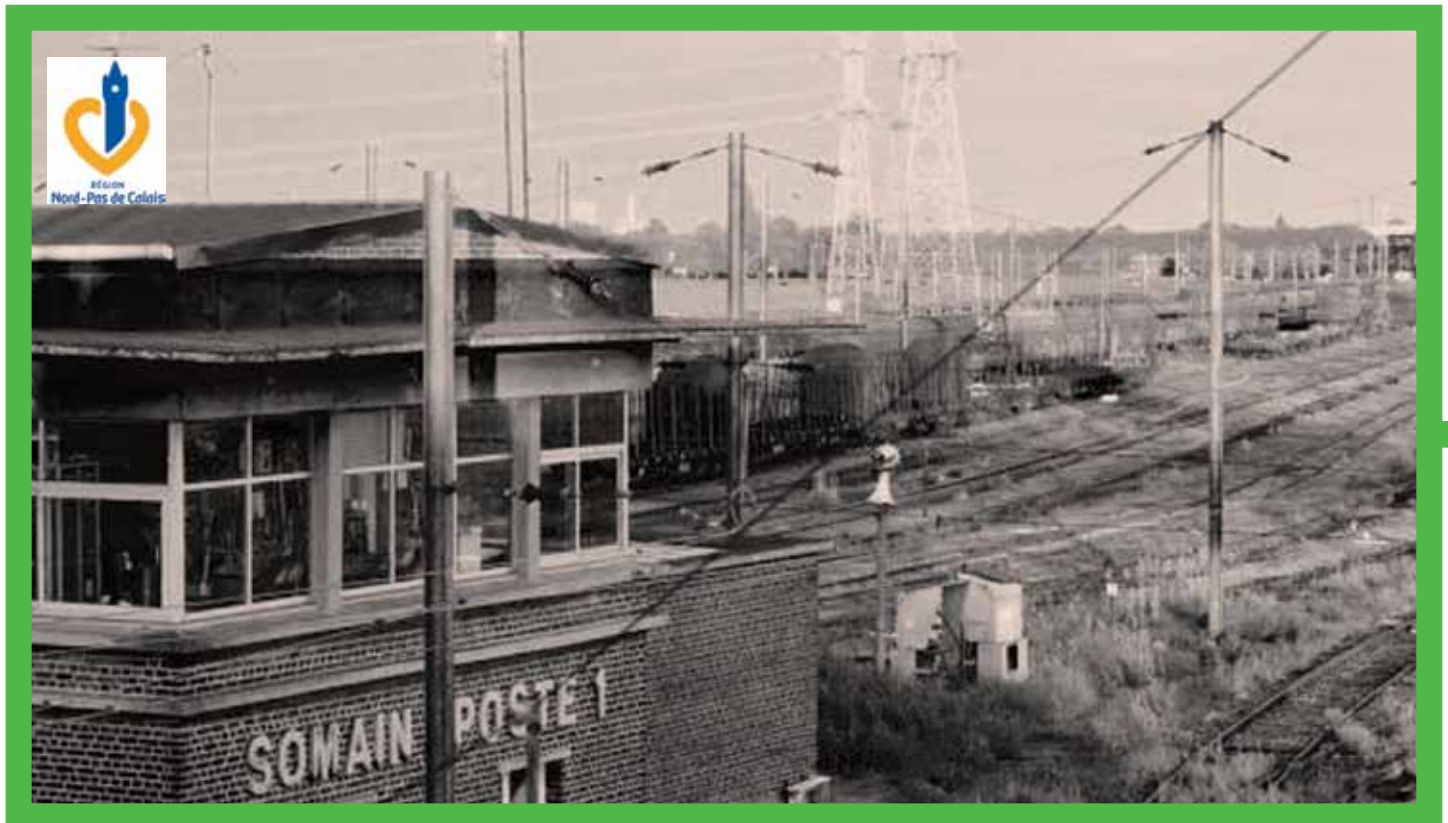
Monsieur le Ministre, la revendication que nous portons en tous lieux, en toutes circonstances, dans les négociations, nous la porterons si besoin dans l'action revendicative pour que le RH 0077 dans son intégralité soit le socle qui unit TOUS les cheminots du public comme du privé.

Dans ces conditions, et dans le cadre du mandat qui nous est confié, notre proposition reste conforme à notre revendication à savoir que le décret socle doit reprendre l'ensemble des dispositions du décret 99-1161 déclinées dans le référentiel RH0077.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de toute notre considération.

Somain, vers la fermeture annoncée du triage.

L'attaque à un symbole du fret !



Il aura fallu la tenue d'un CHSCT extraordinaire le 12 février 2016 à Somain pour apprendre les intentions de la Direction du Fret sur l'arrêt du tri sur ce site. Site historique de la SNCF, puisqu'opérationnel depuis 1954 et aura été pendant plusieurs décennies le gros triage du Nord de la France. C'est donc bien là, **l'attaque à un symbole du fret !**

Victime comme tous les autres d'une baisse générale des trafics de marchandises, rien ne laissait présager d'une telle décision. Puisqu'en 2015, l'État et les acteurs locaux, élus, organisations syndicales s'étaient mobilisés pour trouver des pistes de redynamisation du site. Parmi celles-ci, la volonté de **créer une plateforme multimodale**

entre ferroviaire et fluvial par son canal grand gabarit Dunkerque Escaut. Plus récent encore, **un projet de création de voies longues permettant de contenir des trains allant de 1000 à 1500 mètres**. Pour avoir une idée de l'évolution, actuellement un train fret ne dépasse pas les 750 mètres. Des essais en réel ont été réalisés avec des trains de 1000 mètres entre les sites de Somain et de Woippy. Ce sont douze circulations qui ont été opérées, avec des tonnages allant de 2500 à 5600 tonnes.

De plus, Monsieur Alain VIDALIES Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche écrivait dernièrement que le projet de redynamisation de la gare de triage

de Somain et ses enjeux industriels et environnementaux lui apparaissent emblématiques.

Et que dire du silence de la Direction Fret nationale au sein de son Comité d'Établissement réuni tous les mois !

Les élus FO et ceux des autres Organisations Syndicales siégeant dans cette instance n'avaient jamais été informés de cette volonté d'arrêt du tri sur ce site. Alors que de telles évolutions condamnent chaque fois des dizaines d'emplois cheminots dans cette activité. En Comité Central du Groupe Public Ferroviaire (CCGPF) de fin d'année 2015, le directoire de la SNCF avait annoncé la suppression de 495 emplois au Fret pour l'année

2016, nous en voyons là, une des premières victimes potentielles.

De la Direction Fret Nationale aux Directions Fret Territoriales, ces dernières osent tout ! Sans complexe elles dénaturent l'intérêt même des Instances Représentatives du Personnel (IRP), puisqu'elles ne se sentent jamais obligées d'informer ou de consulter celles-ci. **Amenant trop souvent les représentants du personnel ou les Cheminots à apprendre les choses par voie de presse !**

L'engagement syndical sur ce dossier devra se faire de pair entre les représentants locaux, la structure régionale et la fédération FO des Cheminots. Il en va de la pérennité de ce triage et de ce site.

Philippe HERBECK
Elu FO CE Fret SNCF



Moins de financement des trains de nuit

L'État tire le rideau !

ACTIVITÉS

« Le modèle économique des trains de nuit est arrivé à épuisement », « Il faut donner sa chance à la privatisation ». Voilà en quels termes le Gouvernement, par la bouche de son Secrétaire d'État aux Transports, justifie sa décision de ne plus financer que deux lignes de train de nuit sur les huit existantes à compter du 1er juillet 2016.

Seules seraient préservées Paris/Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol.

Cette décision, qui porte encore un coup supplémentaire au service public ferroviaire, reprend les préconisations du rapport du sénateur Duron de mai 2015 sur l'avenir des Trains d'Équilibre du Territoire.

Prochainement tout opérateur privé pourra donc présenter un nouveau schéma d'exploitation pour ces lignes à ses propres risques.

Ainsi les liaisons nocturnes abandonnées par l'État pourraient devenir les premières lignes de voyageurs privatisées sur le territoire national sans même attendre la date prévue par le 4ème Paquet Ferroviaire au niveau européen.

Aujourd'hui les trains de nuit, demain... ?

Pour FO Cheminots, il n'est plus temps d'attendre la réponse mais d'agir !



Les ASCT réunis en bureau du GTN à la Fédération

des enjeux, des revendications !



S'est tenu au siège de la Fédération FO Cheminots, le vendredi 26 février 2016, un bureau du Groupe Train National, en vue d'une audience nationale le jeudi 03 mars 2016 avec la Direction Des Trains (DDT).

En la présence de camarades de différents ECT : Toulouse, Paris Rive Gauche, Tours, Paris Sud Est, Paris Nord, PACA, ce bureau occasionnellement élargi nous a permis de constater que nous ASCT avons tout intérêt à réagir face aux évolutions souhaitées par l'entreprise dans notre métier, mêlées au contexte de la réforme ferroviaire.

En premier lieu, l'avant-projet de décret socle qui remet en cause des fondamentaux de notre réglementation du travail dans notre métier d'ASCT. Nous les considérons aujourd'hui comme pour demain des acquis. Pour exemples significatifs mais non exhaustifs : l'appartenance à la catégorie de personnels roulants, les repos à résidence, le changement des taquets horaires de prise et fin de service, de l'augmentation de l'amplitude de travail, ...

Ensuite sur la technicité de notre métier, par le déploiement de l'Équipement Agent Seul ou de l'Accompagnement Non Systématique (EAS/ANS), qui par son extension amène à des suppressions massives d'ASCT. Régionalement d'actualité sur PACA, la mise en place d'Équipe d'Assistance Régionale (EAR), mettant en lien les métiers ASCT + SUGE + Escalé, à bord des trains, là aussi les explications et motivations de l'entreprise manquent !

Toutes ces évolutions consistant à retirer la présence d'équipe d'ASCT semblent complètement contraires à la réalité de l'environnement dans lequel nous évoluons. Les indices de violences et la fréquence de ceux-ci démontrent que dans un bon nombre de situations ceux-ci se déclarent en situation d'isolement du « chef de bord ».

Beaucoup de travail en perspective pour ce GTN, tant en terme de communication, de développement, et de revendications !

Elisabeth GIGOT, ASCT région Centre



Les Services Généraux attaqués ...

ADMINISTRATIFS

Centres régionaux de tri externalisés !

L'EPIC de Tête SNCF à peine créé, les mauvaises nouvelles tombent déjà. Dès la première réunion plénière du CE est annoncé le transfert du tri du courrier à GEOPARTS une filiale du Groupe Public Ferroviaire. Idem pour la partie « distribution et desserte » qui était encore gérée en interne. Seuls la collecte, la diffusion intra-sites, et l'affranchissement resteraient dans l'EPIC et cela sans vision durable.

Les motivations principales avancées sont purement basées sur l'aspect réduction des coûts de cette activité. Pour autant les chiffres présentés par la direction sont loin d'être clairs pour conforter ces motivations !

L'élue FO au CE a voté pour une expertise de ce projet.

La Direction prône « la responsabilisation des utilisateurs » ! Cette orientation acte le transfert à une filiale qui justifiera d'une facturation à l'unité du courrier interne. Avec un tel principe en place, quelle différence restera-t-il encore entre courrier interne et courrier externe ?

Les conséquences sociales directes : - **86 salariés** d'une moyenne d'âge de 51 ans (dont 13 sont travailleurs handicapés) qui se retrouveront **sans poste à la fin 2016**. Cette activité de tri permettait également au reclassement de Cheminots inaptes à certains métiers.

Seul engagement de la Direction : « il n'y aura pas de mobilité géographique forcée ».

A FO, nous dénonçons toutes les externalisations de fonctions transverses. Nous demandons le maintien des centres de tri régionaux dans l'EPIC SNCF, ainsi qu'au renforcement de la distribution en interne du courrier.

Une fois encore, la loi d'août 2014 actant l'éclatement de la SNCF, facilite ainsi l'isolement des services et l'externalisation de ceux-ci.



Qualité de Vie au Travail et Digital à la SNCF :

L'Encadrement ne se laissera pas abuser !!!

L'Encadrement occupe une place toute particulière dans le monde du travail en général et à la SNCF en particulier. Le contexte économique et social sur fond de restructurations et de réforme du ferroviaire contraint les cadres à mettre en œuvre des orientations d'entreprise pas toujours partagées.

En effet, la mise en œuvre de la réforme ferroviaire suscite craintes et interrogations de la part de l'Encadrement compte tenu des bouleversements à l'ordre du jour durant ces prochains mois.

Les moyens alloués pour exercer leurs missions sont de plus en plus réduits et les perspectives de moins en moins claires ; les conséquences sont parfois désastreuses notamment en termes de Qualité de Vie au Travail... Stress, burn-out, harcèlement, ... constituent une des premières causes de consultation dans les pathologies professionnelles de l'Encadrement.

Pourtant les cadres dirigeants de la SNCF n'ont jamais autant parlé de la Qualité de Vie au Travail (ou QVT), de développement personnel et de besoin de reconnaissance ; cela va même à mettre en garde contre les risques psychosociaux ...

Parallèlement l'Entreprise SNCF fait la promotion du tout numérique ; elle a lancé depuis quelques mois le « Digital » avec comme devise :

« tout digital pour tous, clients et agents ».

Elle entend s'engouffrer dans l'engouement des réseaux sociaux, du Cloud et autres objets connectés ; plus de 80 000 agents vont être pourvus de tablettes ou de smartphones ...

En effet, les Maîtrises et les Cadres, prioritairement équipés, deviennent employables au delà des limites de temps et de l'espace (de travail bien sûr). **L'entreprise y voit là une opportunité sans précédent d'augmenter la productivité (certains parlent même de « 4^{ème} révolution industrielle »).**

En 2013, la SNCF a proposé aux Organisations Syndicales représentatives un accord sur la QVT s'appuyant sur 20 engagements prétendant :

- Améliorer les échanges sur le travail entre les équipes et les managers.
- Associer le management et les agents à la conception des organisations dans le cadre d'une démarche participative
- Former les managers à la QVT
- Veiller à l'équilibre vie professionnelle - vie privée
- Réaffirmer le rôle du CHSCT
- ...

Mais cet accord fait porter la responsabilité de la mise en œuvre et de la

performance de la QVT sur les dirigeants de proximité déjà en situation de surcharge, et à qui il est demandé de faire adhérer le personnel aux projets d'entreprise.

Et le tout s'inscrit en réalité dans une nouvelle forme de management : le Lean Management que la direction met en application à la SNCF.

Personne ne peut ignorer les dommages humains occasionnés par ces méthodes de management tirées de l'industrie Automobile comme Toyota et développées dans différentes activités en France. Et la SNCF pousse la contradiction jusqu'à demander à ces mêmes DPX de déterminer eux-mêmes les actions permettant d'en réduire les conséquences.

Quant à la place prétendument centrale des CHSCT pour la QVT, les Cheminots connaissent le mépris affiché par les Directions pour cette instance importante pour tous ; en particulier lors des déménagements - restructuration des services, ou lors de la découverte de souffrance au travail : expertises contestées, avis non pris en compte, déni du mal-être au travail, ... **La QVT aurait donc le pouvoir de normaliser le**





fonctionnement des CHSCT ; qui peut le croire ?

Les nombreuses restructurations qui modifient en permanence l'organisation du travail, et les conditions de travail, conduisant souvent à ne plus avoir de travail, de poste ou bien à avoir trop de travail, font perdre les repères de l'Encadrement. Elles placent l'Encadrement dans des situations qui ne permettent plus d'exercer un travail, et des missions de qualité ; ce qui est de nature à augmenter les risques psychosociaux.

L'expression la plus dramatique de ce mal-être au travail se retrouve dans les suicides d'agents qui se chiffrent à plus de 40 depuis ces 10 dernières années (Source syndicale).

Loin de répondre aux besoins des Cheminots, et en particulier de l'Encadrement, l'accord QVT n'apporte pas d'aide à la qualité de vie au travail, et repose sur les DPX sans aucun moyen supplémentaire humain et matériel. Pourtant la Direction a trouvé 2 OS, UNSA et CFDT, pour signer cet accord. Mais qui à juste titre a été dénoncé par CGT¹ et SUD. Celui-ci a donc été invalidé. Depuis, la Direction réunit des groupes de travail sur la QVT et le Digital, et en parallèle sur le Lean Management, avec les Organisations Syndicales dites représentatives !!! Et certaines de ces mêmes OS déclarent ne rien s'interdire ...

Pour l'UNCMT-FO, la QVT ne doit pas rester un catalogue de bonnes intentions, et ne doit pas constituer



un levier supplémentaire pour augmenter la productivité. A l'ère du digital, il faut repenser les modes de travail, et se poser réellement la question de l'équilibre vie privée / vie professionnelle.

Nous pensons que le droit à la déconnexion n'est plus suffisant. Il faudrait renforcer le code du travail pour que la digitalisation permette d'améliorer les conditions de travail et ne les aggrave surtout pas. Ce qui est certain, limiter le temps de connexion ne résoudra pas le problème des objectifs trop élevés pour pouvoir être réalisés dans la durée légale de travail ; ce qui pousse l'encadrement à travailler chez lui, y compris le week-end ...

Totalement inacceptable !

Thierry ROBERT
Secrétaire Général de l'UNCMT-FO

1 Preuve, si besoin en était, que la CGT peut faire valoir son droit d'opposition sur un accord ; nous visons ici l'accord « Champ d'application de la Convention Collective Nationale Ferroviaire (CCNF) qui n'a pas été dénoncé par cette OS contre toute attente.

XXI CONGRÈS DE L'UNCMT-FO PARIS 2016

Le 21^{ème} congrès de

L'Union Nationale des Cadres Maîtres et Techniciens Force Ouvrière se tiendra à Paris le 14 juin 2016. Dans une entreprise où un cheminot sur deux appartient au deuxième et troisième collège, ce moment fort de la démocratie syndicale aura une importance capitale pour répondre à l'attente de ces cheminots. Ce congrès se déroulera dans un contexte où tous les cheminots sont attaqués, au travers d'un décret socle remettant en cause les fondements de la réglementation du travail RH0077 de la SNCF. Nul doute que ce congrès sera signé d'un Encadrement mobilisé de toutes les régions SNCF afin de débattre et d'agir pour ses droits.





SANTÉ

La médecine de soins

SNCF menacée ∞

Une complémentaire revendiquée par certains !

La médecine de soins SNCF est une composante du contrat social des cheminots et est intimement liée au Statut des cheminots.

Cette médecine de soins s'articule sur deux axes :

- la médecine d'établissement permettant aux cheminots de pouvoir consulter un médecin généraliste et/ou un médecin spécialiste pendant leur service, dans un cabinet de soins SNCF
- la médecine de secteur assurée par des médecins en cabinet privé mais habilités par la SNCF pour recevoir les cheminots quand ils sont à leur domicile.

Le financement de la médecine de soins est assuré par une cotisation patronale de 1,28% prélevée sur la paie des agents du Groupe Public Ferroviaire (GPF). Le montant de ce prélèvement représente environ 70 millions et doit être considéré comme du salaire différé au même titre que les cotisations de prévoyance et de retraite.

En 2014, 111 cabinets médicaux sont ouverts à la médecine de soins dans lesquels exercent :

- 153 médecins de soins généralistes dont 71 consultent exclusivement en cabinets SNCF (salariés à plein temps pour la SNCF) ; les 82 autres en cabinets privés ou SNCF.
- 463 médecins spécialistes vacataires
- 208 auxiliaires médicaux et paramédicaux

A ces cabinets médicaux SNCF, s'ajoutent 5 laboratoires d'analyses médicales, et 1 405 médecins généralistes agréés exerçant en cabinet privé.

Tous les ans, des cabinets médicaux SNCF ferment, 34 de 2009 à 2014.

Depuis fin 2014, les 10 000 cheminots contractuels se sont vu imposer **une complémentaire santé**. Cette complémentaire santé, introduite par l'ANI du 11 janvier 2013*, est obligatoire pour les salariés des entreprises privées depuis le 1er janvier 2016. Les cheminots du Cadre Permanent dans le GPF n'étaient pas concernés par cette mise en place... Sauf que la CFDT a exigé l'ouverture d'une négociation pour la complémentaire santé à destinations des 140 000 agents du CP ; l'entreprise s'est précipitée pour y répondre favorablement en ouvrant ce chantier pendant le 1er semestre 2016.

La complémentaire santé aura un coût (60% pour l'entreprise et 40% pour les cheminots). La médecine de soins ne représente un coût que pour l'entreprise. Le GPF a informé les 4 fédérations de cheminots dites représentatives, lors de la Commission Supérieure de la Santé de juin 2015, que l'entreprise ne financera pas la médecine de soins et la complémentaire santé pour les agents du CP. En terme clair, si la complémentaire santé est imposée aux agents du CP, les 111 cabinets de soins SNCF seront fermés ; ce qui devrait conduire à un plan social d'ampleur chez les Médicaux !!!

* Cette Complémentaire Santé s'est mise en place à la faveur d'un accord national interprofessionnel (ANI) signé entre la CFDT et le MEDEF en janvier 2013. Elle n'est qu'une infime partie de cet ANI. L'ANI prévoit notamment de déroger au principe de faveur applicable aux salariés et permet donc, par un simple accord d'entreprise, de baisser les salaires et/ou augmenter le temps de travail. Cet ANI prévoit également l'abaissement des délais de prescription de 5 à 3 ans pour la plupart des procédures prud'homales.

Pour FO, la médecine de soins fait partie intégrante de notre Statut. Le réseau de soins du Service Médical de la SNCF doit garder son maillage national et son attractivité pour tous les cheminots, y compris les contractuels.

Le Service Médical de la SNCF n'est pas négociable avec une complémentaire santé que peu d'agents du CP réclament.

De plus, FO refuse que la consultation de médecins SNCF pendant le temps de service soit remise en cause par voie de conséquence.

Par ailleurs, pour FO, cette complémentaire santé pour le CP, d'une part, induira la mort des mutuelles de cheminots à plus ou moins brève échéance, et d'autre part, pourrait être le prétexte pour l'entreprise d'arrêter le financement du T2 (part de cotisations sociales correspondant au régime particulier des cheminots du CP).

**Ce sont bien des conséquences inacceptables pour les cheminots !
FO les combattra !**

Thierry ROBERT
(Secrétaire Général Union
Régionale des Services Centraux)



AMIENS

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE SYNDICAT

Ce 24 février s'est tenue l'AG du syndicat FO des Cheminots d'Amiens, en présence de François GRASA (Secrétaire Général de la Fédération), de Patrick LAME (Secrétaire Général de l'UNAC-FO), et de José SOBOTA du syndicat de Tergnier.

27 adhérents de plusieurs métiers ont fait le déplacement : ASCT, ADC, SUGE, GM, dépanneurs, administratifs.

Cette AG a permis de faire le point sur la trésorerie et d'élire le Conseil Syndical.

Le bilan des élections professionnelles montre les progrès réalisés régionalement (+3%), grâce au travail militant de terrain et au matériel de propagande fédéral qui a permis de faire valoir les revendications que nous portons et qui parlent aux Cheminots.

Des axes de progrès ont été dégagés pour

atteindre la 1^{ère} place sur la région d'Amiens, objectif à notre portée.

La suite des débats a porté sur le décret-socle et le recul social sans précédent qu'il représente. La liste des reculs par rapport au RH0077 montre le piège que représenterait une négociation point à point visant à obtenir des améliorations : le résultat ne pourrait être qu'un recul par rapport à l'existant.

La résolution du congrès montre bien la seule ligne qui vaille :

Le RH0077 pour tous les cheminots, tous les cheminots au RH0077 !



ENDIRECTDESCE

La progression de FO dans les CE !

CE SNCF RESEAU IDF



Damien Lemire, élu FO Cheminots, agent caténaire Infrapôle de Paris Nord

Bonjour Damien, pourquoi as-tu fais le choix de te présenter sur la liste FO Cheminots au CE Réseau IDF ?

« Tout d'abord, j'ai compris depuis longtemps la nécessité de peser sur les débats et notamment dans les instances où l'avenir de l'entreprise se joue. Alors, après une première expérience sur le CE régional de Paris-Nord, j'ai accepté d'être candidat sur ce CE Réseau IDF. Bien sûr, cette organisation liée à la réforme ferroviaire, à FO nous ne la cautionnons pas, néanmoins je désirais m'investir dans cette instance où le Président est réellement celui qui prend les décisions. Depuis longtemps dans les CE régionaux, le président de l'instance n'était plus décisionnaire s'agissant des métiers de l'infra. »

Comment vois-tu ton mandat dans ce tout nouveau CE ?

« Je le vois autour de trois grands axes. D'une part celui de porter les reven-

dications de nos collègues, apporter d'autre part une expertise technique et enfin rendre compte aux cheminots de la teneur des discussions de cette instance. Par ailleurs, compte tenu du caractère un peu hors normes de notre CE tant sur les différents métiers dont il a la charge que sur le périmètre géographique IDF qui concentre à lui seul la majorité des travaux à réaliser sur le RFN, ce sera aussi l'occasion d'obtenir des informations que nous n'avons pas nécessairement dans d'autres instances nationales du fait que nous ne sommes pas jugés représentatifs au sein du Groupe Public Ferroviaire (GPF) au sens de la loi dite de démocratie sociale d'août 2008. »

Tu évoquais précédemment des revendications que tu souhaitais porter au niveau de ton CE. Ce n'est pas plutôt en DP que l'on porte des revendications ?

« Bien sûr, la réunion des délégués du personnel est tout à fait le lieu pour porter des revendications collectives et individuelles mais lorsque je parle de revendications au niveau du CE, l'objectif est de peser sur les orientations politiques de notre Direction. Je prends quelques exemples :

- L'accompagnement des agents de la qualification A afin qu'ils accèdent le plus rapidement possible à la qualification B
- De véritables structures de formation multi-métiers en IDF afin de permettre au plus grand nombre d'accéder à des formations de promotion. Imaginez, lorsqu'il faut se rendre à Marseille pendant une semaine pour suivre un module de formation et que l'on habite en

Picardie ou en IDF ! C'est inacceptable de déstabiliser ainsi la vie de famille. Il doit y avoir un juste équilibre entre vie professionnelle et vie privée. C'est une revendication forte de Force Ouvrière !

- Lutter contre la sous-traitance aveugle ou idéologique. Autant on peut entendre et même comprendre que l'on fasse appel à de la sous-traitance pour absorber un pic de charge, autant la sous-traitance comme choix stratégique de l'entreprise est à bannir.
- La transmission des compétences, ça aussi c'est quelque chose qui doit être portée en CE »

Combien y a-t-il d'élus sur ce CE ?

« Il y a 6 Exécutions, 6 maîtrises et 3 cadres, soit 15 membres titulaires et autant de suppléants. Nous sommes deux élus FO et un Représentant Syndical. »

Vous ne vous sentez pas un peu seuls ?

« Pas le moins du monde. D'ailleurs et sans prétention aucune, notre délégation est probablement la plus crédible et celle qui intervient toujours à bon escient. Lorsque nous retirons les postures idéologiques des uns et des autres, les déclarations liminaires de certaines O.S ayant peu ou pas de rapport avec notre instance, il ne reste pas grand-chose. Si les cheminots voyaient l'envers du décor, à n'en pas douter un seul instant, Force Ouvrière serait la première organisation syndicale dans notre entreprise ! »

Merci Damien



Dorothee Jocquel, élue FO Cheminots, agent administratif au SIRH de Clichy la Garenne

Bonjour Dorothee, avec le seuil de représentativité passé sur le CE EPIC de Tête, que peux-tu nous dire de ce résultat électoral ?

« Oui, forte de plus de 13% des voix pour FO sur un CE national qui n'existait pas sur l'ancienne mandature, ce résultat est plutôt une grande satisfaction collective pour mes camarades et moi. Grâce à l'appui de nos militants sur le terrain et de l'investissement confédéral et fédéral, nous avons atteint la représentativité sur l'EPIC de Tête SNCF. C'est le résultat d'un travail très important et d'une très belle campagne d'engagements. L'Union Régionale FO Cheminots des Centraux a notamment réalisé cette campagne en lien étroit avec les responsables métier de la SUGE.

CE SNCF EPIC DE TÊTE

Il s'agissait ainsi de déployer tout notre travail revendicatif sur toutes les régions du territoire national où sont présents les cheminots des services RH, informatiques, sûreté, agences paie et famille, services médicaux...

Je suis moi-même, aujourd'hui l'élue titulaire de ce CE, appuyée de mon camarade suppléant Stéphane Moine de la SUGE. »

Comment s'est passé ton premier CE devant répondre d'un tel périmètre ?

« A l'instar des métiers, les sujets de cet EPIC sont très variés, de part la mixité importante des métiers et d'un périmètre hors norme pour effectuer un syndicalisme de proximité. Dès cette première séance plénière, la Direction annonçait déjà 99 suppressions de postes découlant de sa volonté de fermeture des centres de tri. Dans ce contexte, notre réaction d'élus FO prend là aussi déjà toute son importance. Nous n'acceptons pas cette politique destructrice de l'entreprise et de l'emploi. Nous mènerons, malgré la difficulté que peut être un tel périmètre, le combat sur toutes les régions impactées.

Quel sera ton engagement syndical sur ce mandat, pour que justement les Cheminots puissent être bien représentés ?

« Le périmètre national est un réel

obstacle pour les cheminots ainsi que pour le travail des élus. Par exemple nous n'arrivons pas à obtenir des réponses concrètes sur le fonctionnement des activités sociales. A ce jour, seule une partie de nos collègues y ont accès. Créer des antennes régionales me semble indispensable afin qu'un maximum de cheminots puissent en bénéficier.

Et comme une fois n'est pas coutume, les 4 organisations représentatives n'ont pas respecté les 13,56% de cheminots qui ont voté FO et nous ont exclus du bureau et des commissions, mais qu'importe : notre détermination à nous battre contre les externalisations et pour le maintien à l'emploi sont notre priorité. L'autre combat de ces 4 OS pour mener à notre disparition restera vain.

Les annonces de la direction et la mise en place de la réforme ferroviaire me rendent plus forte, plus combative et je peux prétendre que, sans relâche, je me battrais pour les conditions de travail de nos collègues, contre la suppression de postes, pour le maintien à l'emploi.

J'ai choisi de militer au sein de Force Ouvrière, ce qui implique indépendance et liberté, et je dois l'avouer c'est ce qui constitue ma FORCE aujourd'hui. »

Merci Dorothee





Nos retraités en action

CPRP : danger sur le régime spécial des Cheminots !

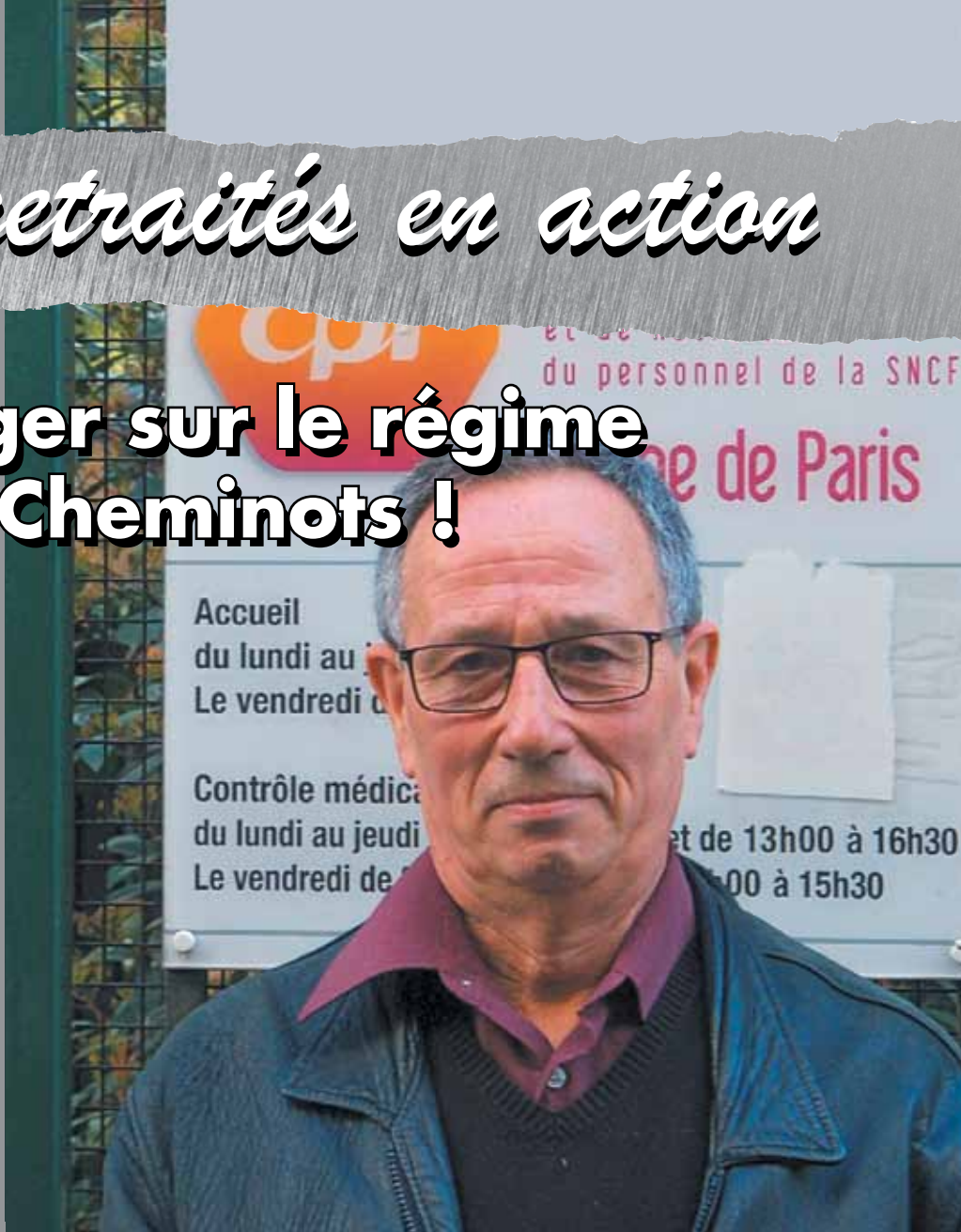
Une délégation fédérale a été reçue à sa demande le 03 mars 2016 par le Président du conseil d'administration de la CPRP, M. Philippe GEORGES.

Le premier sujet abordé par la délégation a été la LFSS 2016 et ses conséquences sur notre régime spécial de sécurité sociale.

Le Président nous a confirmé la fin de la « compensation bilatérale maladie » mécanisme automatique depuis 45 ans de solidarité démographique entre les régimes de salariés acquis. S'y substitue désormais une « contribution d'équilibre » par des dotations de l'assurance maladie.

Il affirme également que cela ne change rien pour l'équilibre financier de la caisse ! Pour la Fédération FO, les mots ont un sens, et compensation n'est pas contribution !

M. Philippe GEORGES nous confirme que la création de la PUMA modifié, au 1er janvier 2016, les critères d'affiliation à la CPRP. C'est ainsi que les « ayants droits majeurs » disparaissent au profit « d'assurés sociaux » au régime général de Sécurité Sociale, acquis pour toute personne résidant en France depuis plus de 3 mois. Cette modification ne s'applique pas aux ayants droits au 31/12/2015. Mais, à compter du 1er Janvier 2016, le conjoint d'un(e) cheminot(e), sans travail, ou un enfant majeur non étudiant, sera automatiquement assujéti au régime général ... Sauf s'il demande son affiliation à la CPRP. Encore faudrait-il qu'il en soit informé : le président nous a fait remarquer que « nul n'est censé ignorer la loi » ! A notre demande, il s'est engagé à nous fournir toutes les informations utiles ... A suivre.



La délégation a témoigné des conditions regrettables de la mensualisation des pensions, décidée unilatéralement par le Gouvernement et condamnée par notre Fédération. Les informations à posteriori des éléments du montant mensuel versé ; conditions anarchiques des prélèvements (mensuels, trimestriels, voire annuels ...). Le Président a reconnu un « dialogue tendu avec les organismes préleveurs ». Il s'est dit « ouvert » à revoir les conditions d'informations en amont de l'évolution des montants des pensions. Suite aux multiples exemples que nous avons donné des difficultés des retraités SNCF vis à vis de la « dématérialisation » des demandes de prestations, moins de 50 % n'ont pas d'accès internet. Il a d'une part voulu nous rassurer sur l'accès au site de la CPRP dont les problèmes, identifiés (« excès de redondances sécurité ») seraient en voie de résorption. D'autre part, s'il reconnaît les problèmes, il constate les pressions à la baisse des coûts de gestion, nécessaires pour atteindre la Convention d'Objectifs et de Gestion (COB) visant 2 % d'économie annuelle ... Nous avons aussi demandé le point de la question de la validation des trimestres des apprentis de moins de 18 ans : la balle est selon lui dans le camp du Gouvernement, lequel ne semble pas décidé à avancer. Il s'est engagé à nous fournir des éléments sur les conséquences pour la CPRP du versement des « honoraires de dispensation des pharmaciens » lesquels viennent encore d'augmenter.

1 - Loi de Financement de la Sécurité Sociale.
2 - Protection Universelle Maladie

