

**LA PRIVATISATION
DU FERROVIAIRE
PASSE PAR LA
RÉGIONALISATION**

03 ÉDITO

04 ACTUALITÉS

Conseil National de la Fédération FO Cheminots. Stop aux politiques de casse du ferroviaire !

06 ACTUALITÉS

La privatisation du ferroviaire passe par la régionalisation ... La preuve par 3 !

08 ACTUALITÉS

Le développement du syndicalisme Libre et Indépendant, plus qu'une nécessité un impératif !

10 MÉTIERS

L'heure aux renouvellements des bureaux des lignes métiers ...

12 L'UNCMT-FO

Une réforme du ferroviaire qui se devait transparente pour les 150 000 cheminots de la SNCF !

13 L'UNCMT-FO

Quand SNCF voit tout en LOW-COST !

14 L'UNCMT-FO

Bilan social ou plutôt bilans sociaux 2015. Commençons par faire une minute de silence !

15 L'UNAC-FO

L'UNAC-FO sous les couleurs et revendications de la nouvelle grande région Auvergne Rhône-Alpes !

La Fédération

remercie les Camarades pour leur contribution à ce numéro : Christophe Asselin, Dominique Dachez, Henri Benjamoile, Philippe Brugnoni, Elisabeth Gigot, André Taisne.

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



25... Le chiffre du mois ? De l'année ?

Moins 25 %, telle est l'estimation de perte du chiffre d'affaires de la SNCF concernant le TER en raison de

l'ouverture à la concurrence !

D'aucun diront que le retour au monopole public d'État n'est pas la solution, comment expliqueront-ils à la fois aux cheminots et aux usagers que cette revendication est utopiste ? Si l'utopie est la revendication qui maintien les emplois à la SNCF, qui maintien les trafics ferroviaires et bien nous sommes fiers d'être des utopistes. L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire ne leur a pas suffit ! Les dégraissages massifs à fret SNCF non plus ! Et que dire du modèle économique du concurrent ECR qui lui aussi vient d'officialiser un plan social de moins 25 % de ses effectifs ?

Attention aux flashes au travail !



Au 1^{er} janvier 2017, en cas d'infraction routière constatée par un radar et commise par un salarié avec un véhicule professionnel, l'employeur doit obligatoirement communiquer l'identité et l'adresse de son auteur aux services de police ou de gendarmerie.

Les Apprentis Sorciers



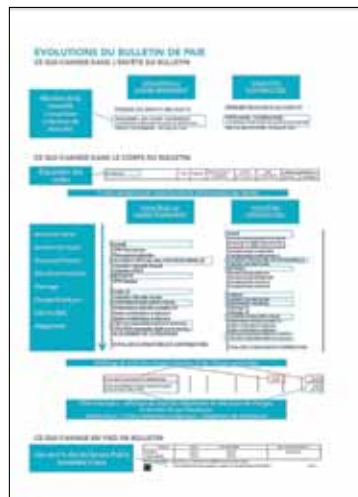
Sortie le 30 novembre 2016 du livre de Jean-Claude Mailly : Les Apprentis Sorciers. Livre témoignant des longs mois de bataille et de mobilisation contre la Loi Travail. En vente notamment à la boutique de la Confédération ou en librairie aux éditions Les Liens qui Libèrent.

Des mises en place de CHSCT au Fret qui se font attendre !



Une nouvelle prorogation des mandats CHSCT jusqu'au 31 mars 2017 a été validée lors du dernier CE Fret. Et cela en entente entre les 4 OS représentatives et la Direction. Situation en total décalage avec tout les autres CHSCT du GPF qui avaient vu leurs mises en place au printemps 2016 en prenant état des résultats électoraux des élections de décembre 2015. Le Fret est vraiment une autre entreprise dans l'entreprise puisque rien n'est fait comme les autres !

Nouveau bulletin de paie à SNCF !



Pour leur paie du mois de janvier 2017, tous les agents du Groupe SNCF vont recevoir un nouveau bulletin de paie. La Direction de l'entreprise le motive par une simplification de sa lisibilité par une harmonisation des libellés. A FO nous remarquons le remplacement du libellé RH0001 par « CCN Branche Ferroviaire en cours de négociation ». De l'introduction d'une prévoyance patronale qui sera n'y plus n'y moins la complémentaire santé ! Espérons qu'elle ne fasse pas le buzz de celle qui lui a précédé car les premiers mois de 2015 avaient été une horreur de problématiques pour des centaines de cheminots !

L'ÉDITO

2017 Dynamitage à tous les étages

Il est de coutume en début d'année, de présenter ses vœux. Outre le côté traditionnel, voire protocolaire de l'exercice, certains, n'ayons pas peur des mots, joueront les faux culs. Ils viendront l'air mielleux nous souhaiter le meilleur pour cette année 2017, ils feront cela après avoir en 2016 continué l'œuvre destructrice de leur basse besogne. Oublié le code du travail, attaqué via la loi du même nom, oublié l'agression sur le RH0077, ils vous lanceront « bonne année et surtout la santé », notons au passage que de ce côté là aussi, le rouleau compresseur qui attaque le système de santé et la sécurité sociale est activé.

2017 sera une année d'élections politiques : présidentielle et législative. Nous nous félicitons que notre confédération, la CGTForce Ouvrière ait maintenu son cap de l'indépendance et ne donnera donc **aucune** consigne de vote, que ce soit au premier ou au deuxième tour. Cette attitude, loin de se désintéresser de la situation sociale dans le pays est un gage de liberté et d'indépendance :

Liberté de pouvoir à tout moment se mobiliser contre les plans qui continuent à tomber y compris pendant la campagne électorale.

Indépendance qui nous permettra de prendre toutes les initiatives que nous jugerons utiles pour nous dresser contre les politiques destructrices qui ne manqueront pas hélas de s'abattre sur les salariés et les cheminots en particulier.

Les syndicalistes que nous sommes le savent, quel que soit l'heureux élu, il continuera l'œuvre entamée par les gouvernements successifs.

L'année 2016, outre les attaques citées ci-dessus, aura été aussi marquée par la préparation du dynamitage complet de la SNCF, comme nous l'écrivions sur un de nos récents tracts, « la régionalisation est bel et bien le cheval de Troie de la privatisation ».

Ici, une ligne de Transilien qui sera exploitée par TRANSKEO filiale de

KEOLIS SNCF, avec comme seul but d'utiliser du personnel non cheminot et qui n'aura pas la même réglementation du travail que les cheminots. Là, c'est le président de SNCF Réseau qui offre ses services pour aider les Entreprises Privées à concurrencer la SNCF.

Ailleurs, c'est le président de la grande région Auvergne Rhône-Alpes qui prévoit de doubler les effectifs de la SUGE tout en estampillant ces emplois sureté ferroviaire « région ». Et maintenant, nombre de régions se portent acquéreuses de lignes de Trains d'Équilibre du Territoire (TET).

En fin d'année, l'annonce du plan social économique chez ECR (300 emplois supprimés, soit un quart de l'effectif), démontre que l'ouverture à la concurrence du transport de marchandises, loin de développer ce mode de transport a réduit drastiquement le Fret ferroviaire. Ceux qui n'ont eu de cesse de se gausser sur notre revendication, « **retour au monopole public d'État** », doivent en convenir que c'est la seule revendication claire, précise et réalisable !

La politique de désindustrialisation de la SNCF n'est pas en reste, ce sont les technicentres qui sont menacés, ou pour le moins dégraissés. Saintes et Périgueux viennent rejoindre la longue liste des ateliers tels que Oullins, Rennes, Romilly...

Les bâtons de dynamite sont disposés, ils n'ont plus qu'à allumer la mèche et nous savons qu'il n'y aura pas de sauveur suprême. Que seule l'action unie des cheminots les arrêtera !

C'est dans ces conditions que la Fédération FO Cheminots, continue à se développer avec de nouvelles implantations ou en renforçant celles existantes. Pour nous comme pour ceux qui nous font face, il n'y aura ni trêve, ni état de grâce. Oui la lutte des classes existe et mieux vaut ne pas la perdre !

En 2016, gouvernement et direction SNCF ont non seulement attaqués de front nos acquis mais ils ont aussi



préparé le grand chambardement pour 2017. Oui, mais en face d'eux ils auront **une force syndicale déterminée et plus unie que jamais**.

Notre dernier Conseil National, réunissant toutes les régions de France a validé à l'unanimité, notre orientation, notre détermination, nos revendications.

Une fois encore, les hypocrites de tous bords ne manqueront pas de vous souhaiter le meilleur pour 2017 tout en présentant à la SNCF un budget de destruction massive d'emplois : moins 1500 au bas mot pour l'année.

Alors les seuls vœux que nous présenterons seront ceux adressés à nos camarades, vœux de renforcement de l'action syndicale et de son organisation chez les cheminots, le renforcement de Force Ouvrière. Nous proposons à tous les destinataires de ce numéro du Rail Syndicaliste d'aller à la rencontre des cheminots et de proposer de construire avec nous l'outil indispensable à la défense des revendications, vous trouverez dans ce journal un bulletin d'adhésion, osez le proposer à votre collègue de travail, nul doute que des dizaines et des dizaines passeront le pas, comme viennent de le faire des camarades issus d'autres organisations syndicales.

2017 sera ce que nous en ferons !

François GRASA
Secrétaire Général

Conseil National de la Fédération FO Cheminots

Stop aux politiques de casse du ferroviaire !

Ce ne sont pas moins de cent Conseillers Nationaux venus de toutes les régions qui étaient présents ce jeudi 01 décembre 2016 au siège de la Confédération Force Ouvrière. Ce rendez-vous annuel statutaire dans notre Organisation Syndicale a pour intérêt principalement de dresser l'état de l'activité globale de la fédération envers les structures régionales.

L'ouverture de ce CN est impulsée par le Secrétaire Général François GRASA, il présente aux conseillers le rapport d'activité de la Fédération sur l'année écoulée. Il s'en suit d'une trentaine d'interventions à la tribune portées par les régions.

Les lignes revendicatives et la communication de l'Organisation Syndicale tant sur la Loi Travail que sur le nouveau Cadre Social du ferroviaire architecturé en trois niveaux que son Décret Socle, Convention Collective et Accord d'Entreprise se trouvent renforcées par les interventions de nos camarades. Il en est de même sur la légitimité des nombreuses et fortes mobilisations engagées lors 1er semestre 2016 ! Une nouvelle fois, le manque d'Unité Syndicale a pesé dans les résultats escomptés.

Le rapport d'activité présenté est voté favorablement et à l'unanimité par les conseillers réunis.



Dans cette actualité prédominante de casse du ferroviaire et d'attaques faites aux cheminots, le Conseil National valide là aussi à l'unanimité après lecture par le Secrétaire Général Adjoint Fabrice CHARRIERE un appel solennel de la Fédération (ci-contre).

Pour conclure sur ce Conseil National riche en participations et interventions, 2017 devra être une année de renforcement de l'Organisation Syndicale par de la syndicalisation de cheminots dans tous les collègues

et dans toutes les entreprises ferroviaires. Les Groupes Techniques Nationaux Métiers devront être les moteurs de nos revendications pour les cheminots. La Fédération y engagera les moyens et toute l'aide nécessaires. La Fédération mandatée par ses structures continuera à prendre la place qui est la sienne dans cet environnement d'austérité et combattra toujours et encore les attaques faites au service public ferroviaire et aux cheminots qu'elle représente.

APPEL SOLENNEL

Le Conseil National, instance dirigeante de la fédération FO Cheminots, réuni le 1er décembre 2016 à Paris, rappelle son opposition aux politiques de casse du ferroviaire menées depuis plusieurs années en France.

Par conséquent, le Conseil National de la fédération **FORCE OUVRIÈRE** des cheminots demande l'abrogation de la loi dite de réforme du ferroviaire promulguée le 4 août 2014, pierre angulaire de cette destruction programmée et le retour à la SNCF d'avant 1997.

Cette réforme, bien loin de réunifier le système ferroviaire français, comme certains continuent de le prétendre, a en réalité explosé, dans sa première phase, l'entreprise publique historique en trois entités distinctes. En outre, la question de la dette n'a pas été réglée, continuant à peser sur les comptes du groupe SNCF par le manque d'investissements et sur le travail des cheminots.

Ces derniers servent de variable d'ajustement économique par la dégradation de leurs conditions de travail, la suppression de leurs postes et la déqualification de leurs métiers.

Ainsi le conseil national de la fédération FO des cheminots exige la reprise totale de la dette par l'Etat sans condition, cette dette n'étant pas celle des cheminots.

Le 2ème volet de la réforme du ferroviaire a supprimé le décret 99-1161, désigné RH0077 dans la nomenclature SNCF. En lieu et place, il a été imposé aux cheminots un décret socle ainsi que la négociation d'une Convention Collective Nationale du Ferroviaire et d'accords d'entreprise.

L'adoption d'un nouveau cadre, dit social, opérée avec la complicité active ou passive de certaines organisations syndicales fait peser dès aujourd'hui un risque avéré de dumping social, de chantage à l'emploi et de recherche de rentabilité à tout prix dans toute la branche ferroviaire. C'est pourquoi nous nous sommes opposés à l'accord de branche organisation du travail.

La fédération FO Cheminots demande le maintien de toute la réglementation du travail à la SNCF et son extension à tous les salariés du rail. Cette revendication est immédiatement transposable par la loi en faisant du décret 99-1161, le décret socle.

Les négociations à venir notamment sur la CCNF, concerneront la classification des métiers et la rémunération. Là encore, la volonté du patronat du ferroviaire (UTP) dont fait partie la SNCF est claire : imposer la polyvalence et peser sur le niveau des salaires !

Nous combattons la remise en cause du dictionnaire des filières et tout accord de branche qui viendrait remettre en cause ce qui constitue la base de la sécurité ferroviaire.

Le 3ème volet de la réforme s'annonce également comme une nouvelle attaque sans précédent contre les cheminots. Rapport stratégique d'orientation, rapport de l'ARAFER, rapport SAVARY et PLANCHER ont des objectifs clairs pour le ferroviaire de demain : Ouverture totale à la concurrence, transformation de SNCF Mobilités en Société Anonyme... L'ouverture à la concurrence imposée par l'Union Européenne, à l'origine de cette contre-réforme, accélère le processus d'éclatement du cadre national de la SNCF en accentuant la régionalisation des transports et les risques de privatisation.

Le Conseil National FO Cheminots exige donc le retour à une seule entreprise intégrée, sous monopole d'Etat.

Le Conseil National FO Cheminots appelle l'ensemble des cheminots à rejoindre le syndicalisme libre et indépendant, clair sur ses revendications, sans compromission et sans mensonge. Rejoindre FO est la seule solution pour peser sur les revendications et contrer les volontés de dégradation de nos conditions de travail.

01
décembre
2016



Fédération FO Cheminots - 48, rue Siphenson 75018 PARIS
federation@fo-cheminots.fr 01 55 26 94 00

**UNE FOIS ENCORE, JEAN-CLAUDE MAILLY ÉTAIT AU
CÔTÉ DES CHEMINOTS POUR SOUTENIR
LEURS REVENDICATIONS !**



La privatisation du ferroviaire

La preuve par 3 !

Depuis toujours la fédération FO Cheminots s'est opposée à la régionalisation. Souvent nous étions seuls à dénoncer cette arme qui livre l'entreprise historique de service public SNCF aux appétits des requins de la finance et cela au mépris de la sécurité.

IL Y A LES INJONCTIONS DE BRUXELLES, LA LOI EURO-COMPATIBLE DE 2014, LE RAPPORT DU CESE QUI EN TÉMOIGNENT !

1 INTERVIEW ACCORDÉE PAR LE PRÉSIDENT DE SNCF RÉSEAU QUI VEUT AIDER LES RÉGIONS DANS LEUR DÉMARCHE D'OUVERTURE À LA CONCURRENCE.

Faire baisser les coûts

Le dirigeant appelle de ses vœux l'arrivée de la concurrence dans le transport de voyageurs, qu'il voit comme un levier pour faire baisser les coûts. Au point de proposer aux régions de les aider à mettre en concurrence SNCF Mobilités, l'entité du groupe chargée de faire circuler les trains.

Il continue par :

« Nous allons accompagner les régions dans l'expérimentation de la concurrence » et pour que les choses soient bien claires voilà comment il répond à la question : « Cela ne doit pas être facile à faire passer en interne... ».

« Les équipes de SNCF Réseau vivent déjà la concurrence dans le transport de marchandises, et elles traitent leurs interlocuteurs avec les mêmes attentions, qu'il s'agisse de SNCF Fret ou d'un opérateur privé. Sur ces sujets, nous prenons nos décisions en pleine indépendance. »

L'ex ministre Cuvillier, avec ses amis parlementaires, tout comme les syndicats accompagnateurs (CFDT/UNSA) de la contre-réforme de 2014, nous parlaient de réunification du système ferroviaire. Nous en sommes bien loin ! C'est bel et bien l'éclatement en phase terminale de la SNCF auquel nous avons droit.



Lorsque le coprésident du GPF (président de SNCF Réseau) décide de concurrencer y compris SNCF Mobilités, nous pouvons poser la question : « le vers n'est-il pas dans le fruit ? »

Et pour être bon soldat du dépeçage de la SNCF (GPF), le président de SNCF Réseau ira jusqu'à donner ligne par ligne la rentabilité ! Voilà comment il répond à une autre question :

« Les régions, justement, font souvent preuve de scepticisme face au groupe SNCF. Comment restaurer la confiance ? »

« En jouant la transparence et le partenariat. Nous réalisons région par région un diagnostic du réseau, qui dresse un état des lieux avec une vue prospective à cinq ans. Cela dira, ligne par ligne : voilà ce qui va se passer si on ne fait pas de travaux, voilà les investissements qu'il faut réaliser pour maintenir, voire augmenter leur capacité. Cet exercice va aider les régions à prendre les décisions les plus rationnelles sur le développement du réseau. Cet engagement de transparence vaut également pour les opérateurs. »



se passe par la régionalisation ...

ACTUALITÉS

2 ANNONCES FAITES CONCERNANT LA SÛRETÉ SUR LA GRANDE RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES.

S'appuyant sur les manques en effectifs réels de la SUGE, le président de Région Laurent Wauquiez annonce qu'il va financer **directement** les salaires des cheminots de la SUGE de sa région.

10 à 12 millions d'euros par an seront investis pour le recrutement de 12 nouvelles équipes de la Surveillance Générale de la SNCF ("SUGE"). Les effectifs passeront ainsi de 17 à 29 équipes, soit une progression de 71 % des effectifs.

C'est une première !! Certes, jusqu'à aujourd'hui les régions, qui sont autorités organisatrices, contribuaient de

fait au financement de la SNCF. Mais là nous passons un cran au-dessus, la boîte de Pandore est ouverte.

Comme le dit le vieil adage, qui paie décide !!!

C'est bien une remise en cause du statut du cheminot qui se joue. **Ces effectifs seront estampillés «Région»**, avec les conséquences que l'on peut facilement imaginer, sur les EVS, les mutations, les déroulements de carrières. Les sommes avancées comporteront-elles des réajustements pour les déplacements ? Les notations ont-elles été prises en compte ? Comment les changements d'affectations entrants ou sortants

seront-ils gérés ? Comment seront gérés les effectifs en cas de convention moins favorable ? Tant de questions dont les réponses coulent d'elles-mêmes.

Oui, il y a de véritables besoins en sûreté comme dans d'autres métiers ! Oui, il faut un recrutement massif ! **Mais passer par la Région est un danger qui aura des retombées sur le statut du cheminot.**



3 ANNONCE DE L'EXPLOITATION D'UNE LIGNE DE TRANSILIEN PAR UNE FILIALE DE LA SNCF MONTÉE DE TOUTES PIÈCES POUR L'OCCASION.

En effet, la ligne reliant Epinay sur Seine au Bourget sera exploitée par une filiale nommée TRANSKEO, elle-même filiale de SNCF KEOLIS.

Bien-entendu celle-ci ne sera pas sous l'égide du RH0077 et du Statut du cheminot. Le personnel sera bel et bien soumis à une Convention Collective de transport urbain et suburbain de voyageurs. **Nous sommes bien loin du statut et du RH0077 !** Tout cela avec l'assentiment du STIF (Syndicat des Transports en Ile de France). Cette ligne Tram Train T11 étant une concurrence interne que s'inflige la SNCF.

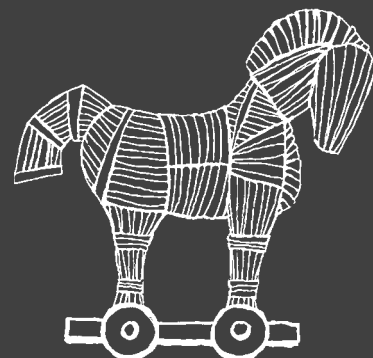


Est-il besoin de rappeler ici la revendication de FO lors des grèves du printemps dernier ? Décret socle au minimum à hauteur du RH0077 ! C'est pour cela que notre fédération, non seulement, n'avait pas signé la CCN, mais avait fait valoir son droit d'opposition.

Ces trois exemples qui ne sont malheureusement pas exhaustifs, démontrent

comment ils veulent détricoter la réglementation du travail, ouvrir les vannes à tous les opérateurs privés, avec en ligne de mire le statut des cheminots ! Le combat pour la préservation du statut passe par la résistance contre la régionalisation. Oui, il faut une SNCF une et indivisible, retour au monopole public d'Etat, seul garant de la sécurité des usagers

LA RÉGIONALISATION EST BIEN LE CHEVAL DE TROIE DE LA PRIVATISATION !



Le développement du syndicat plus qu'une nécessité

Grand Est
ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE

Ce n'est pas moins d'une vingtaine de participants de FO et de FIRST qui se sont réunis à Strasbourg le vendredi 16 septembre 2016. Étaient présents des dirigeants des

fédérations FO et First et des militants locaux. L'objectif principal étant de mettre en place une synergie syndicale commune sur le Grand Est. Une fois de plus la convergence d'analyses sur la situation sociale a été soulignée par l'ensemble des participants.

Revenant sur le conflit qui aura marqué le climat social du printemps 2016, aucune distorsion dans l'analyse de la situation s'est fait ressentir, elle a même été un élément fort de cette réunion. Tant du côté interprofessionnel par les revendications d'**abrogation de la loi Travail**, que ferroviaire pour un **décret socle à minima égal au RH 0077 !**

La synergie de nos deux organisations est un formidable espoir pour les cheminots des trois EPIC de la future région Grand Est SNCF

Fort de nos militants présents sur l'Alsace, la Lorraine et la Champagne-Ardenne un calendrier précis de tournées, d'Heures d'Infos Syndicales a été élaboré afin de développer et populariser nos positions communes sur la nouvelle région administrative, qui pourrait être demain la future région SNCF Mobilités.

Présents dans tous les Établissements et métiers des domaines de la Traction, ECT, Vente, Suge, Matériel, EIC, Infra V, Fret, nul ne doute que cette collaboration entre nos deux structures portera rapidement ses fruits.

Les engagements pris ont été suivis de faits, alors que depuis des années certains secteurs étaient de véritables déserts syndicaux pour le syndicalisme Libre et Indépen-

dant et que les Organisations Syndicales représentatives nationalement à la SNCF ne font pas suffisamment le travail syndical de proximité. Des HIS ont été programmées et tenues, en déjouant les crocs en jambe de certaines Organisations Syndicales présentes sur site qui voulaient interdire notre présence au nom de notre non représentativité ! Mal leur en a pris, car c'est au contraire des équipes communes et plus déterminées que jamais qui ont été à la rencontre des cheminots.

Le moment de convivialité qui a achevé cette journée pourrait se résumer par le slogan d'une volonté commune : **Le développement syndical au service des cheminots.**

100 % MILITANTS

100 % MILITANTS

FO

Cheminots FO

Le syndicalisme
Libre et Indépendant
J'adhère !

Libéralisme Libre et Indépendant, c'est un impératif !

ACTUALITÉS



Dans le même esprit, le 6 octobre 2016 l'UD de Gironde accueillait les camarades FO Cheminots d'Aquitaine, du Poitou Charente et du Limousin qui seront projetés très prochainement dans la future région SNCF Mobilités « Nouvelle Aquitaine ».

Les présences du Secrétaire Général de la fédération FO Cheminots, du Secrétaire Général de l'UNAC et du Secrétaire National Matériel démontre là aussi tout l'intérêt national que porte la fédération au développement dans ces nouveaux découpages.

L'accueil par le Secrétaire de l'Union Départementale 33 est également un signe fort de l'intérêt porté aussi par les structures interprofessionnelles de FO. Le débat essentiel a porté sur les moyens à engager pour que FO atteigne nationalement le seuil de la représentativité nationale fixé par la loi à 10%. Il apparaît évident de la part des participants que seule une présence forte et régulière des militants sur le terrain sera l'outil de la réussite. La revendication et la visibilité FO Cheminots feront que les cheminots de cette grande région identifieront notre Organisation Syndicale sur ses valeurs de Liberté et d'Indépendance.

Les propos introductifs de François GRASA Secrétaire Général de la Fédération FO Cheminots et de Philippe MANO Secrétaire Général de l'UD de la Gironde sur les dernières actualités (Loi Travail, Convention Collective Nationale du Ferroviaire, répression envers les Syndicalistes, les élections TPE ...) ont permis d'ouvrir les premiers débats. Comme un mois avant sur Grand Est, aucune distorsion dans la revendication se fait ressentir. S'enchaîne ensuite un tour de table pour ouvrir aux pistes d'une meilleure organisation sur ce nouveau grand périmètre géographique. Il en ressort quatre points essentiels : Tisser une toile militante par zone géographique. Organiser des tournées inter-services et tous collègues sur des sites ferroviaires importants comme Bordeaux, Saintes, Périgueux, Hendaye, Poitiers et Angoulême. Im-

plier le plus souvent possible les Secrétaires Nationaux Métiers et Secrétaires Généraux des Unions dans l'action syndicale de proximité.

Là aussi les décisions prises ont été déjà suivies d'effets, des tournées régulières sont organisées et effectuées. L'enjeu de cadres syndicaux à jour est initié.

L'actualité rattrapant toujours l'organisationnel, c'est dans ce cadre que les camarades du matériel aidés par l'Union Départementale 24 et l'Union Régionale FO Cheminots de Bordeaux ont répondu présents pour combattre le plan de dégraissage des ateliers de Périgueux et de Saintes.

Là aussi, si nous devons schématiser, nous pourrions résumer par :

Représentatif ou pas nous ne lâcherons rien ! Nous irons jusqu'au bout !

Grand Est, Nouvelle Aquitaine, deux exemples de développement à suivre et à traduire sur d'autres futures grandes régions. Nos Unions Régionales actuelles doivent restées les éléments incontournables de notre organisation pour répondre au mieux aux attentes légitimes de proximités des cheminots. Elles devront œuvrer sur le périmètre des trois nouveaux ÉPIC, tout en sachant inter opérer sur ces nouveaux découpages. FO Cheminots fait le choix de la proximité et se refuse à modifier

les périmètres d'intervention de ses structures (Syndicats, Unions Régionales), tout à la différence d'autres qui font le choix d'être les précurseurs des réorganisations des régions pour coller à la verticalisation de l'entreprise.

Développement, nouvelles implantations, sont les enjeux du renforcement des revendications FO Cheminots !



L'heure aux renouvellements des bureaux des lignes métiers ...

Les Services Communs

La réunion des Services Communs s'est tenue le 6 octobre, avec la participation d'une vingtaine de camarades issus des filières administrative, informatique, Suge. A l'ordre du jour de cette réunion y était notamment repris l'élection d'un nouveau Secrétaire National pour remplacer le camarade sortant prenant d'autres fonctions dans l'organisation syndicale.

Nouveau Secrétaire National



Christophe ASSELIN

Depuis quelques mois je travaille en étroite collaboration avec Stéphane CHATEL, le Secrétaire National sortant. J'ai pu donc constater le travail effectué et identifier celui à venir...

En effet, nous avons réactualisé et découpé le réseau militants SUGE en plusieurs groupes (membres CHSCT, élus CE et DP, représentants régionaux métier). L'objectif premier étant d'en faire de même sur les métiers des filières Administrative et Médicaux Sociaux. D'ailleurs, je suis très satisfait que des camarades de ces filières est acceptés d'intégrer ce nouveau bureau. Avec de telles bases je pense que le travail de groupe nous permettra de nous développer en allant sur le terrain au plus proche des cheminots. Sur le périmètre SUGE notre implantation militante étant déjà plus marquée, il faudra essentiellement s'adapter aux nouveaux découpages en DZS. C'est donc convaincu et fier que je ferai pour le meilleur d'être moteur du groupe et emmener FO Cheminots encore plus loin et plus fort !

Cette réunion n'étant pas motivée que par cette élection, d'autres riches débats entre militants se sont tenus par la mixité importante des métiers réunis. La plupart de ces métiers répondant d'ailleurs d'un attachement à l'ÉPIC de Tête par leurs fonctions souvent dites transverses. Notre liste FO Cheminots au Comité d'Établissement ayant passé le fameux seuil de 10% nous en fait une OS représentative, avec deux élus.

Il a été réaffirmé l'importance de maintenir une forte activité syndicale dans chacun des métiers mais aussi de se développer dans chacun d'entre eux. Les sujets sont nombreux entre les réorganisations devenues quasi permanentes des Agences Paie et Famille, que des difficultés chez les médicaux sociaux. A cela vient s'ajouter des périmètres aussi grands que confus !

C'est donc déterminé et motivé que ce bureau prend ces nouvelles fonctions, et qu'il aura à cœur de représenter aux mieux tous les cheminots de ces filières.

Composition du bureau nouvellement élu :

Secrétaire National :

Christophe ASSELIN,
Union Régionale de Paris Rive Gauche, Suge

Membres :

Thierry RIMBAUD,
Union Régionale des Centraux, Service Informatique

Cédric LEBLOND,
Union Régionale de Paris Nord, Suge

Sabrina COUTERET,
Union Régionale des Centraux Suge

Michaël LONCKE,
Union Régionale de Rouen, Agence Paie et Famille

Stéphane MOINE,
Union Régionale de Paris Nord, Suge

Groupe Technique National Trains

23 camarades des ECT étaient présents le 18 octobre 2016 pour un GTN Trains, qui lui aussi avait à son ordre du jour l'élection d'un nouveau bureau. Le nombre de régions représentées démontre notre forte implantation FO Cheminots chez les contrôleurs.

Les débats ont révélé les lourdes menaces qui pèsent sur ce métier, avec principalement la mise en place progressive de l'EAS/ANS et la création des Établissements Multi-Activités (ESV, ETSV). Face à toutes ces attaques nous voulons y opposer la plus forte résistance possible. Il est aussi avancé une montée significative très intolérable du nombre d'agressions dont sont victimes les contrôleurs. Il apparaît très clairement que

sur ce sujet les mesures prises par la Direction restent très en deçà des attentes des cheminots pour enrayer cette violence de plus en plus présente.

En marge des débats sur les revendications, il est souhaité par le groupe de réactualiser l'identification de tout un réseau de militant métier pour donner encore plus d'interactivité dans la communication syndicale et la population contrôleur.

Ce sont donc des représentants régionaux métier déterminés et combattifs qui ont élu à l'unanimité l'intégralité des candidats pour former ce nouveau bureau du GTN et d'amplifier l'ensemble des revendications métier.

Nouvelle responsable du GTN



Elisabeth GIGOT

Je souhaite mettre à profit de ce rôle d'animatrice mais 17 années d'expériences dans ce métier. Il est important à mes yeux que le fonctionnement de ce GTN ne repose pas sur un principe de hiérarchie de la structure. Par contre il se devra d'être organisé pour mieux répondre aux enjeux de la défense

de notre métier. Nous devons mener avant tout un syndicalisme de proximité et accentuer l'information que nous devons aux cheminots. Notre engagement syndical ne doit pas se limiter à des individualités mais plutôt à celui d'un travail de groupe à cœur militant. Je ne dresserai pas là l'ensemble de nos revendications pour en éviter une liste exhaustive, mais l'objectif est d'ores et déjà celui du renforcement de celles-ci !

Le nouveau bureau souhaite remercier,

Émile LHOMME et Franck GADIN,
anciens responsables de ce GTN, pour leurs implications et animations du groupe.

Composition du bureau :

Responsable métier :

Elisabeth GIGOT,
Union Régionale de Tours

Adjoint :

Denis MONT,
Union régionale de Paris Nord

Membres :

Bertrand CALT et Jean-Marc TIDDA
Union Régionale de Paris Rive Gauche

Hervé LÉSTIENNE
Union Régionale de Limoges

Guillaume HUART et Jérôme VASSEUR
Union Régionale de Paris Nord

Céline SAUDA et Walter GONZALEZ
Union Régionale de Toulouse

Evelyne PENZ
Union Régionale de Metz/Nancy

Patrice FAUSSADIER
Union Régionale de Montpellier

Une réforme du ferroviaire

Qui se devait transparente pour les 150 000 cheminots de la SNCF !



Après le rapport parlementaire « SAVARY/PLANCHER » préconisant la transformation de SNCF Mobilités en Société Anonyme à capitaux 100% publics dont ce nouveau statut permettrait de disposer de règles de comptabilité plus efficaces pour le pilotage de l'entreprise et d'un Conseil d'Administration plus ouvert, voici maintenant les propos « déjantés » du Président JEANTET dans Les Échos. « Nous allons accompagner les régions dans l'expérimentation de la concurrence » ou encore « Avec notre connaissance fine du réseau, nous pouvons conseiller aux régions quelles lignes elles pourraient mettre en appel d'offres ».



Tout est dit dans ces deux phrases. Ainsi, le GPF tant plébiscité par Gouvernement, Direction et certaines Orga-

nisations Syndicales et présenté comme étant un modèle intégré, relève en réalité de la gabegie ! Comment peut-on en effet, être dans une entreprise dite « intégrée » et dans le même temps mettre à disposition son expertise, ses compétences et son expérience au service d'autres entreprises ?

Pire, la dette liée quasi exclusivement aux investissements réalisés dans le cadre de la création de Lignes nouvelles à Grande Vitesse est supportée uniquement par l'EPIC Réseau.

Donc, si on résume bien la situation, on contribue à favoriser des entreprises concurrentes à la notre, qui n'ont jamais investi un centime dans la création, la modernisation ou l'entretien du réseau, à faire circuler des trains sur le RFN financé en grande partie par la SNCF et cerise sur le gâteau, la dette est supportée exclusivement par SNCF Réseau ! **C'est une véritable spoliation !!!** Être cocu est une chose, payer la chambre d'hôtel en est une autre !!!

On imagine sans mal les velléités gouvernementales et patronales ! L'EPIC dit de Tête a sans nul doute été créé afin de rendre la réforme du système ferroviaire acceptable aux yeux de certains mais sa disparition figure en bonne place dans les cartons des ministères ! D'ailleurs quelques parlementaires estimaient au moment de la mise en place

de la réforme qu'elle devait se faire sans structure de tête !

L'EPIC Mobilités, semble désormais avoir son sort de scellé si l'on en croit le rapport susmentionné. Société Anonyme à capitaux 100% public dans un premier temps avant de vendre sans nul doute quelques parts à des actionnaires privés qui auront à cœur de dégager des marges significatives afin de bénéficier de dividendes substantiels...

Exit le service public, Exit la sécurité, Exit la cohérence d'un modèle intégré et vive le business !!!

Quant à l'EPIC Réseau, outre la volonté de son dirigeant à faire entrer le loup dans la bergerie, il est légitime de s'interroger sur l'avenir d'une entreprise de 50 000 salariés qui pèse 50 milliards de dette ! Une interrogation qui porte non seulement sur sa capacité d'investissement à remettre en état le réseau mais aussi à celle de le moderniser ! Car si la remise en état est vitale après des années d'incurie de l'État « stratège », il semble tout autant nécessaire, si l'on veut un chemin de fer capable de relever les défis environnementaux, sociétaux et économiques de demain, de moderniser notre réseau dont certaines technologies bien que largement éprouvées, sont devenues, avec le poids des ans, obsolètes ! Par ailleurs, lorsque la tutelle estimera que les chapitres « remise en état » et « modernisation » du réseau doivent être clos, il restera une dette abyssale dont le meilleur moyen pour s'en débarrasser une bonne fois pour toute sera de vendre l'entreprise dans son intégralité ou morceau par morceau !

C'est l'histoire qui est en train de s'écrire, gageons que les Organisations Syndicales sauront trouver collectivement le chemin pour s'y opposer... Une chose est sûre, FO Cheminots mènera le combat dans cette nouvelle bataille du rail !

Quand SNCF voit tou

en LOW-COST !

UNCMT-FO



Après OUIGO, le TGV Low-Cost de la SNCF, y-aura-t-il «OUICORAIL ou OUITER» ? Autrement dit, y-aura-t-il une offre Low-Cost sur les trains INTERCITES et les trains régionaux de la SNCF ? Le dossier est à l'étude.

Le développement d'une offre Low-Cost est au cœur de la stratégie de SNCF pour contrer l'arrivée de la concurrence sur le marché ferroviaire français, au plus tard fin 2019 pour les TER, et fin 2021 pour les trains INTERCITES selon le calendrier fixé par Bruxelles. Pour préparer l'arrivée de la concurrence, le président de SNCF G.PÉPY estime que celle-ci devrait être expérimentée prochainement.

**LOW
COST**

Selon G.PÉPY, plusieurs Présidents de Région (L.WAUQUIEZ, A.ROUSSET, X.BERTRAND, C.ESTROSI...) commencent à réfléchir à de telles expérimentations. Les réflexions portent sur le nombre de lignes tests (une seule ou un groupe de lignes). Surtout, ce qui est loin d'être tranché, c'est le transfert ou

pas des cheminots au concurrent qui exploitera la ligne assurée jusque-là par la seule SNCF. Pour G.PÉPY, l'article L1224 du code du travail s'applique et les cheminots qui seraient transférés resteraient cheminots. Il le dit mais cela reste à voir !!!

SNCF est en train de recalculer l'écart de compétitivité de notre accord d'entreprise avec les règles de la convention collective (moins favorables) qui s'appliqueront aux futurs concurrents. Au début du mois de juin, la Direction l'évaluait à 9%.

Pour SNCF, l'écart est variable selon les activités : entre 1/2 et 1 point sur les TGV dont la part des coûts salariaux est faible (7 à 8%), et entre 10 et 15% sur le TER rural ou une desserte terminale de fret dont les coûts salariaux représentent entre 30 et 40% des coûts.

Afin de « combattre ces écarts », G.PÉPY veut actionner d'autres leviers. La remise à plat de l'organisation du travail permettant d'améliorer l'efficacité industrielle constitue le principal chantier pour accroître la productivité. « Des centaines de millions d'euros d'économies peuvent être ainsi générées tant à SNCF Réseau qu'à SNCF Mobilités », a-t-il expliqué.

Il mise également beaucoup sur la révolution du digital dans la production et sur la baisse des frais de structure.

« Après avoir achevé un plan de 700 millions d'euros de ces derniers, SNCF aborde un autre plan sur 3 ou 4 ans d'un montant de 500 millions d'euros. »



A FO Cheminots une des questions principales est « quel sera l'impact des nouvelles technologies sur les effectifs ? » Des effectifs déjà bien mis à mal ces dernières années puisque SNCF améliore sa productivité de l'ordre de 2% du fait de 2.500 à 3.000 suppressions de postes chaque année. C'est comme cela depuis 1945 date à laquelle il y avait environ 500.000 cheminots contre moins de 150.000 aujourd'hui. SNCF, qui voit son trafic TER baisser et ses coûts augmenter, a dévoilé son « plan TER 2020 » visant à vendre moins cher aux régions l'exploitation de ses trains avant l'ouverture de ce marché à la concurrence d'ici à 2023.

Reste à savoir à quel prix pour les cheminots SNCF !!!

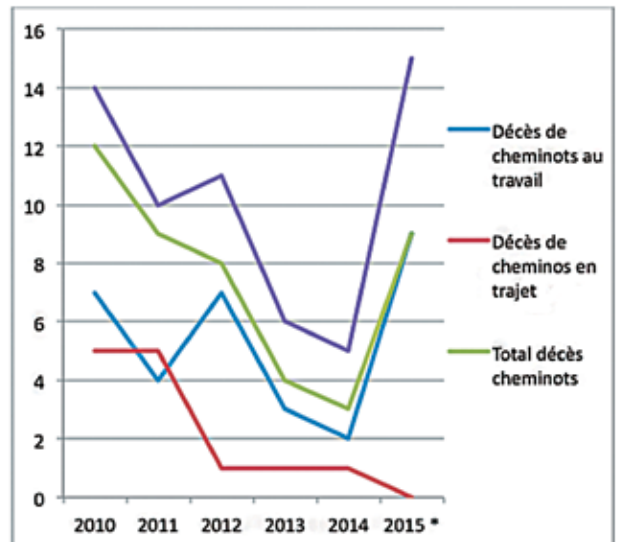
Bilan social ou plutôt bilans sociaux 2015

Commençons par faire une minute de silence !

Avec la création des EPIC filles, la Direction a décidé de ne plus faire de bilan social pour le GPF. De plus, elle a aussi décidé que les EPIC n'ayant que 6 mois d'existence, n'auraient pas de bilan. De ce fait, l'accident d'Eckwersheim, où ce sont essentiellement des cadres qui ont été touchés, disparaît. Depuis des années, le nombre des accidents mortels baissait de façon régulière. Depuis 2014, en dépit du saucissonnage que la Direction, sous prétexte de création d'EPIC fille, a réalisé dans la rédaction des bilans sociaux, nous avons pu constater sans ambiguïté, un recul social en termes de prévention des accidents du travail.

Cette dégradation des conditions de travail est on ne peut plus palpable dans la lecture des bilans sociaux. Prenons par exemple le taux de Turnover : 90 démissions en 2015 sur Réseau contre 30 en 2013 et 2014 sur ce même périmètre. La Direction se gausse de 2259 embauches mais ne parle pas des 1770 départs ! Le delta ne représente que 489 créations de postes dans un secteur où les investissements ne sont pas à la hauteur des besoins pour pallier au vieillissement des infrastructures. Ceci fait penser à la situation de l'Angleterre avant la série de catastrophes des années 90.

Autre facteur aggravant que révèle le bilan social pour la sécurité et l'avenir de l'entreprise, c'est la modification sociologique du personnel. On constate que le personnel qui part, est un personnel qui a fait sa carrière en gravissant les échelons et donc, avec une solide expérience professionnelle acquise au fil des ans. Son remplacement est assuré par de l'encadrement pourvu d'une formation théorique de haut niveau mais avec fort peu d'expérience professionnelle. Si le recrutement de jeunes ingénieurs est une chance pour notre entreprise, il est regrettable que la Direction ne leur laisse pas le temps de se forger une expérience professionnelle digne de ce nom. Par ailleurs, la richesse d'une entreprise de pointe, c'est cette mixité entre jeunes diplômés d'un côté et moins jeunes de l'autre,



*Estimation 2015 : avec 4 morts inscrits au bilan Réseau + les 11 d'Eckwersheim

Ce résultat catastrophique n'est pas le fait du hasard, mais bien le résultat d'une politique de productivité débridée qui va à l'encontre de tous les principes de prévention inscrits dans le code du travail. Cela montre aussi la nécessité d'un durcissement de la réglementation afin que les entreprises protègent leurs salariés !!! Cette réglementation doit aussi casser la propagande patronale qui voudrait alléger le code du travail, trouvant celui-ci trop contraignant et trop protecteur.

certes moins diplômés mais ô combien expérimentés !!! Or, la Direction semble avoir fait son choix si l'on en juge les chiffres ci-après : Alors que la moyenne nationale de promotions était en 2014 de 7% pour les hommes et de 7,7% pour les femmes, on constate que pour l'EPIC réseau, le personnel issu de la promotion interne est largement déconsidéré avec seulement un taux de promotions pour 2015 de 3,1% pour les hommes et de 3,9% pour les femmes.

FO Cheminots revendique un haut niveau de sécurité pour le personnel et les usagers. Il est temps d'agir avant de revoir en France ce qu'a connu l'Angleterre.

L'UNAC-FO sous les couleurs

et revendications de la nouvelle grande région Auvergne Rhône-Alpes !

UNAC-FO



La Région Auvergne-Rhône-Alpes

C'est sous la houlette du Secrétaire Général de l'Union Nationale des Agents de Conduite (UNAC-FO) Henri BENJAMOILE, du Secrétaire Régional Adjoint de Lyon Christophe FRAISSE et du Secrétaire Général Adjoint de la fédération Fabrice CHARRIERE que s'est tenue à Lyon le 14 décembre 2016 une réunion des adhérents de la filière traction, des conducteurs, des gestionnaires de moyen des régions de Chambéry, Lyon et Clermont-Ferrand. Trente cheminots étaient présents pour échanger sur l'actualité et confronter leurs problématiques métiers.

Cette réunion a été l'occasion de réaffirmer la position de l'UNAC-FO concernant l'EAS (Equipement Agent Seul), appelé parfois ANS (Accompagnement Non Systématique). Les conducteurs de l'UNAC-FO réunis, dénoncent sans ambiguïté cette volonté de la Direction de faire des économies à tout prix, sans prise en compte suffisante de la sécurité !

Les conducteurs des trois régions ne veulent pas endosser les missions et tâches des contrôleurs et exigent donc la présence systématique d'un contrôleur dans tous les trains ! Ils condamnent la déshumanisation des gares et des trains et craignent que les nombreux problèmes d'agressions ne se reportent sur eux.

Le sujet de l'IMC (Indemnité de Modification de Commande) a été abordé. La Direction modifie sans motif valable les commandes des ADC, souvent pour cacher un manque de personnel. Les conducteurs présents comptent bien utiliser la victoire d'un collègue, contrôleur à Nantes, en cassation pour obtenir le paiement des IMC dues mais toujours non payées à ce jour !

Les conducteurs, avec les élus FO locaux, vont s'organiser pour faire une demande conjointe aux directions des établissements. Certains conducteurs ont rappelé la difficulté de retrouver leurs états justifiant leurs utilisations et les roulements concernés. **Pour l'UNAC FO, la seule façon de contraindre l'entreprise de payer ces IMC est d'initier une action commune aux prud'hommes.**

Cette réunion a également été l'occasion de discuter de la réforme du ferroviaire, de son impact direct aujourd'hui avec la fin du décret 99-1161 (RH0077) et de l'avenir que celle-ci nous annonce avec les récents rapports voulant imposer la transformation d'EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial) en Société Anonyme comme l'ont déjà

subi La Poste ou l'EDF. **Tous condamnent l'explosion de la SNCF en trois entreprises distinctes et revendiquent l'abrogation de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.**

Le Secrétaire Général de l'UNAC-FO a également fait part des victoires obtenues en CRT par les élus UNAC-FO concernant l'astreinte TB et la commande du personnel ADC, ou encore une fois l'entreprise cherche à masquer le manque d'effectif en franchissant le cadre légal de la réglementation du travail, quid de la vie familiale des ADC ! Diverses questions ont été débattues concernant notamment la visite d'aptitude, la retraite. Des sujets ont été légitimés pour aborder la prochaine audience nationale auprès de la Direction de la Traction.

En conclusion, les conducteurs, convaincus du bien-fondé des revendications et de l'importance de se renforcer pour obtenir satisfaction, appellent l'ensemble des conducteurs à rejoindre l'UNAC-FO. D'ores et déjà une réunion découverte est programmée pour le 10 février 2017 à Saint-Étienne.





2017

**IL N'Y A PAS
DE DÉMOCRATIE
SANS SYNDICALISME
LIBRE**