

Libre & indépendant



**UN NOUVEAU VOLET
VA S'OUVRIR !**



DE FORTES TENSIONS EN PERSPECTIVE !

SOMMAIRE

02 ÉDITO

04 ACTUALITÉS

Convention Collective du Ferroviaire
...Et maintenant ?

06 ACTUALITÉS

La concurrence une opportunité pour nous développer ! Qui pourrait y croire un seul instant ?
« inoui » : Le tout est d'être positif !

08 AFFICHE FO CHEMINOTS

À mettre sans modération sur votre panneau syndical !

10 RÉGION CENTRAUX

Le dictionnaire des filières est un élément indissociable du statut des Cheminots !

12 RÉGION DIJON

3 ÉPIC...3 fois plus de chance de se faire avoir !

13 UNCMT-FO

Centres de services et externalisation...Quand l'homme n'est plus qu'une ressource de vastes process !

14 ÉLECTIONS THALYS

FO Cheminots :
1^{ère} organisation syndicale !

16 MOBILISATION

Un rassemblement sous le signe de la solidarité des Cheminots !

La Fédération

remercie les Camarades pour leur contribution à ce numéro : Michel Dudragne, Vincent Moreaux, Thierry Raimbaut, Thierry Robert, Georges Ufarte

LE RAIL SYNDICALISTE

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

Utopie ou réal

Les revendications peuvent-elles s'accommoder du sacro saint réalisme qui nous est jeté quotidiennement à la figure par le « politiquement correct » ?

Notre camarade Blondel avait pour habitude de dire « **soyez rebelle !** » autrement dit : **n'acceptez pas de vous fondre dans LEUR réalité, qui forcément n'est pas la NÔTRE !**

Nos aînés aux travers des combats qu'ils ont menés ne se posaient pas la question de savoir si telles ou telles revendications étaient réalistes. Non, ils portaient d'un point de vue complètement indépendant, à savoir, est-ce que revendiquer l'obtention de congés payés, la création de la sécurité sociale ou les 8h de travail étaient justes ou pas ?

Et cela dans des périodes qui n'étaient pas forcément propices à des avancées sociales de grandes ampleurs.

1936, **obtention des congés payés.**
Au lendemain de la seconde guerre mondiale **création de la sécurité sociale.**

La **journée de 8H de travail** sera même revendiquée dès la fin du XIX^e siècle.

Qui osera dire en 2017 que la finance se portait mieux à l'époque et que le réalisme serait de mettre nos revendications au fond de notre poche avec un mouchoir par dessus ?

Les syndicats accompagnateurs se définissent souvent comme pragmatiques, et réformistes, en



réalité, ils ne sont que fossoyeurs d'acquis sociaux et de fiefs contre réformistes.

De vrais réformistes au contraire résisteraient pour amener plus de droits aux cheminots.

C'est le premier janvier 1938 par la création de la SNCF (nationalisation et unification des compagnies privées) que le système ferroviaire devient UN et UNIQUE en France!

En 1997, répondant aux injonctions de l'Union Européenne et sa directive 91440 une première étape importante est franchie dans sa désorganisation au travers de la création de RFF. La seconde, lors de la promulgation de loi d'août 2014 portant réforme ferroviaire disloquant encore plus l'entreprise nationale en 3 EPIC, **tout en laissant peser la dette sur les cheminots et les usagers !**

isme ?

On le voit aujourd'hui, les contorsionnistes que sont les Organisations Syndicales accompagnatrices ne savent plus comment se sortir de ce dilemme et arrivent à dire tout et son contraire sur le sujet.

Mettons de côté quelques instants l'utopie et le réalisme et répondons à des questions simples comme l'ont fait les syndicalistes au moment de l'obtention de grandes conquêtes ouvrières.

- **La dette est-elle une dette d'Etat ?** Et bien oui, tout le monde s'accorde à dire que celle-ci est due essentiellement à l'aménagement du territoire (TGV).

- **L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire par exemple a-t-il permis de développer le transport de marchandise par train ou a au contraire envoyé des tonnes kilométriques sur les routes ?** Il suffit tout simplement de regarder ce que sont devenus les triages, le nombre de cheminots du fret et même l'avenir économique des entreprises ferroviaires privées au fret et de leurs personnels. Pour exemple récent le plan social chez ECR !

- **Cette ouverture dans le transport de voyageurs sera-t-elle une opportunité pour la SNCF et ses Cheminots ?** Le Fret a été le laboratoire de l'ouverture à la concurrence et il est fort à craindre que les mêmes méfaits se produiront au voyageur. Car là aussi, le saccage du service public de proximité est savamment organisé et favorisera un report modal vers l'automobile et les cars routiers.

- **Comment revenir à un modèle ferroviaire, garant de la sécurité**

des personnes et des biens ? Une seule évidence: il ne peut pas rester dans un système fracturé, disloquant l'entreprise et les cheminots dans un EPIC SNCF Réseau, ou EPIC SNCF Mobilités ou enfin EPIC SNCF de Tête !

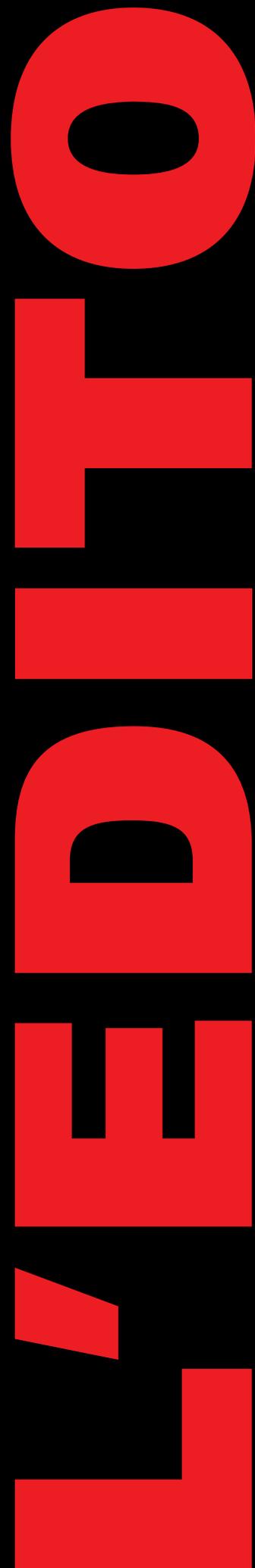
C'est là que prennent tout le sens de nos revendications à savoir : **« le retour à une SNCF intégrée, celle d'avant 1997, et du retour au monopole public d'Etat. »**

Nos revendications sont-elles si utopiques et abstraites que cela ? Nous n'y croyons pas un instant rien qu'au regard des excellents résultats aux élections professionnelles chez Thalys. Ce qui démontre bien qu'elles sont partagées par les cheminots puisqu'ils nous ont placés 1^{ère} Organisation Syndicale à l'issue de ce scrutin.

Alors entre le réalisme des accepte-tout, des avale-tout qui sont prêts à laisser un champ de ruine ferroviaire aux générations futures et à l'utopie de ceux qui résistent, qui revendiquent, chacun aura compris que la fédération FO Cheminots est dans le camp des rebelles, de ceux qui se battent pour plus de social !

**Résister,
Revendiquer,
Gagner !**

François GRASA
Secrétaire Général



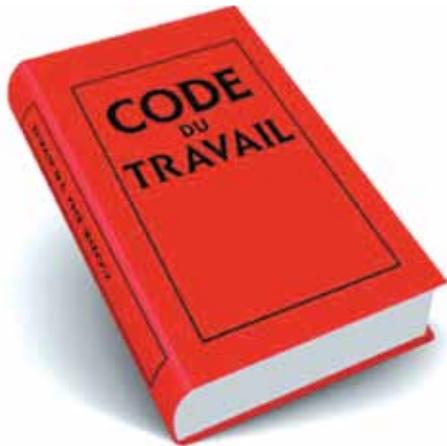
Convention Collective du Ferroviaire

...Et maintenant ?



Les négociations de l'Accord Formation Professionnelle ont pris fin le 23 mai 2017. Le Bureau Fédéral FO Cheminots a mandaté, dès le 17 mai, nos représentants à la Commission Mixte Paritaire (CMP) pour ne pas valider cet accord. Le Patronat a fait le choix unilatéral de précipiter l'ouverture à la signature de ce texte en annulant, contre l'avis de l'ensemble des Organisations Syndicales (à l'exception notable de l'UNSA), la dernière CMP pourtant programmée en date du 13 juin.

Le contexte politique actuel, semble avoir largement pesé dans cette décision ! En effet, l'UTP s'attend à voir un Gouvernement s'attaquer, frontalement et massivement au code du travail à



coup d'ordonnances dès le début de l'été. Cela en dit long sur la teneur possible d'une Loi Travail 2 qui pourrait avoir pour effet de nécessiter une réécriture complète de l'accord pour intégrer de nouvelles dispositions légales !

Plus largement, les dispositions contenues dans les nouvelles ordonnances et dévoilées récemment, peuvent potentiellement avoir un impact direct sur le déroulement des futures négociations. En effet, les thèmes obligatoires sont amenés à évoluer largement pendant que de nouvelles dispositions de droit commun viendraient peser sur le contenu même des textes conventionnels (par exemple la fusion possible à terme de l'ensemble des IRP ou le renforcement de la primauté des accords d'entreprises élargie à de nombreux thèmes).

À ce stade, il est cependant très difficile d'avoir une vision claire de l'impact d'un nouveau contexte législatif et **c'est sans doute à l'automne que le patronat dévoilera ses véritables intentions pour l'avenir de la branche !** Il est à noter d'ailleurs que d'autres lois concernant directement la branche ferroviaire auront aussi pour effet de bouleverser durablement le contexte national en matière de droit pour les salariés cheminots !

La question de l'ouverture rapide à la concurrence dans les domaines voyageurs, par la transcription en droit Français du 4^e paquet Ferroviaire (et des précédents ...) sera au cœur des débats parlementaires dès l'automne également. Un projet de loi vise par exemple à modifier la LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs qui avait créé en 1982 le statut d'EPIC pour la SNCF) pour supprimer de facto le caractère public du transport ferroviaire. **Un second projet de loi vise à organiser le transfert des contrats de travail des agents y compris à statut vers les EF privées remportant des appels d'offres**

relatifs aux contrats de service TER (dans un premier temps et dès 2019 dans le cadre d'expérimentations).



Comme le Patronat l'a déjà évoqué, toutes ces questions seront bien sûr importantes dans les négociations à venir de la Convention Collective du Ferroviaire. C'est d'autant plus vrai que **le prochain thème à l'ordre du jour concerne la classification des métiers et la rémunération.** Il est clair que la Direction du nouveau Groupe Public Ferroviaire pèsera de tout son poids dans ce cadre pour accélérer ses velléités de généralisation de la polyvalence comme de maîtrise de la masse salariale... **Le dictionnaire des filières pourrait être menacé à brève échéance. Les enjeux sont réels pour les cheminots de toutes les filières !**

DANGER

Les négociations initialement prévues dès l'été 2017 débiteront finalement à l'automne. L'UTP débitera ce nouveau

cycle de négociations par des bilatérales avec les Organisations Syndicales. Il nous faudra à FO Cheminots mobiliser les camarades de nos Commissions Nationales Professionnelles en charge des métiers ou de l'Union Nationale des Agents de Conduite (UNAC-FO) pour correctement préparer ces échéances. Les réunions de la CMP seront complétées par la tenue de plusieurs Groupes de Travail pour des discussions sans doute très techniques jusqu'à l'automne 2018. **Nos « experts » métiers seront à la manœuvre à brève échéance pour défendre les positions de FO Cheminots.**



Les volets suivants de la CCNF (Prévoyance et Droit Syndical) seront traités jusqu'au printemps 2019.

Le paritarisme de gestion succédera ensuite à la négociation. La Commission Mixte Paritaire continuera à fonctionner de façon permanente et son fonctionnement sera complété par les

travaux de plusieurs commissions spécifiques dans lesquelles siègeront les OS représentatives de la branche, ce qui est le cas pour FO Cheminots.

Ces commissions seront mises en place rapidement en conformité avec l'accord dispositions générales de la CCNF :

La Commission Paritaire Nationale d'Interprétation et de Conciliation (CPNIC) sera chargée d'étudier les demandes d'interprétation des dispositions de la convention collective, valider les accords conclus dans les entreprises dépourvues de délégués syndicaux, d'examiner les différends collectifs liés à l'application des différents textes.

L'Observatoire Paritaire de la Négociation Collective (OPNC) sera quant à lui chargé de suivre les accords d'entreprise ou d'établissement conclus dans la branche.

La Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la formation professionnelle (CPNE) aura pour vocation de contribuer à améliorer la situation de l'emploi ainsi qu'à développer et promouvoir la formation professionnelle au sein de la branche ferroviaire. Elle proposera les orientations à donner à la politique de formation de la branche ferroviaire et établit des certificats de qualification professionnelle.

L'Observatoire Prospectif des Métiers, des Qualifications et des Compétences (OPMQC) jouira de la vocation d'accompagner la politique de la branche en matière de formation professionnelle, d'analyser les métiers et les compétences existantes dans la branche ferroviaire et de réaliser les descriptifs de ceux-ci.

**LA FÉDÉRATION FO CHEMINOTS
CONTINUERA SON TRAVAIL D'ARRACHE-
PIED DANS LA CMP COMME ELLE
L'A TOUJOURS FAIT ET PORTERA HAUT
ET FORT SES REVENDICATIONS DANS
CETTE INSTANCE.**

La concurrence une opportunité pour nous développer ! Qui pourrait y croire un seul instant ?

Frank Lacroix directeur général TER s'exprime de la sorte lors d'une interview sur l'application patronale les « Infos ».



La concurrence serait une opportunité de développement ? **A FO Cheminots nous sommes persuadés du contraire.** Dans le ferroviaire français nous avons déjà connu cela, ça devient même une rengaine, nos camarades du FRET en ont payé un lourd tribut.

*Combien de tonnes kilométriques perdues ?
Combien d'emplois supprimés ?
Combien de conditions de travail dégradées ?
Combien de dessertes et de triages fermés? ...*

Pourtant ce sont bien les mêmes arguments qui à l'époque avaient été avancés.

Cette ouverture devait selon la Direction et les Pouvoirs Publics être une chance pour la SNCF, or le résultat est sans appel, la multiplication des Entreprises Privées ou de Filiales SNCF n'a fait que repartager certaines parts de marché et pire encore ce sont des millions de tonnes de marchandises qui se sont reportées du rail vers la route ! La SNCF faisant son business en dehors de son cœur d'activité du ferroviaire en positionnant ses camions via son entreprise Géodis. Rien aura été gratuit dans la période puisque au passage ce sont les conditions sociales des cheminots de la SNCF qui ont été attaquées. Mais aussi de laisser volontairement basses celles des cheminots des Entreprises Ferroviaires Privées

ou filiales pour y faire régner la mise en concurrence sur le dos des salariés. Dans cet environnement devenu délibérément ultra concurrentiel le récent plan social d'Euro Cargo Rail en est un des exemples le plus flagrant.

Alors pourquoi en serait-il autrement pour les trafics de voyageurs de proximité ?

C'est dans ces circonstances que la SNCF s'auto concurrence via sa filiale Kéolis qui elle même crée ses propres filiales. La cible étant toujours la même, celle de rogner les conditions sociales des cheminots. Il faut bien entendu savoir ce qui se cache sous le vocable « conditions sociales ». **Ce n'est ni plus ni moins que le Statut, la Règlementation du Travail, et demain le Dictionnaire des Filières !**



Le parfait dernier exemple en est la ligne T11 express (ou encore appelée tangentielle nord) reliant Epinay au Bourget dans un premier temps avant d'être prolonger entre Sartrouville et Noisy le Sec. C'est Transkéo, récemment créée pour la circonstance, qui est une filiale de Kéolis, elle même filiale de la SNCF qui en aura l'exploitation. **C'est donc bien des cheminots de droits privés qui exploiteront cette ligne sur le réseau Transilien !**

Est-ce cela que nous pouvons appeler « opportunité » ?

Le détricotage du service public ferroviaire de voyageurs de proximité a commencé depuis des années, fermetures de gares, impossibilité d'acheter des billets à certaines heures en gare, quais laissés à l'abandon, suppressions des agents de train, généralisation de l'EAS, manque d'anticipation pour le recrutement d'agents de conduite qui dernièrement oblige la SNCF à supprimer un bon nombre de trains. L'infrastructure ferroviaire elle aussi a été laissée à l'abandon par manque de moyens, tant en personnel qu'en investissement. Les retards pris en terme de remises à niveau du réseau seront rédhibitoires. On ne compte même plus toutes les zones de ralentissements du réseau ferroviaire national tellement elles sont nombreuses et perdurentes !

Tout comme au FRET, le service Voyageur sera dégradé dans ce nouvel environnement et amènera à l'état d'écœurement les usagers. Par milliers, ces derniers pourraient migrer vers d'autres modes de transport et très probablement à celui de la route.



Alors Monsieur le directeur général du TER, la concurrence « une opportunité pour nous développer ? » Certainement pas une opportunité, ni pour la SNCF, ni pour les cheminots et encore moins pour les usagers !

Le tout est d'être positif !

ACTUALITÉS




L'image et le message ci associant prenant de plus en plus de place dans notre société, les grands experts vous diront qu'ils se doivent d'être conquérant et de surtout **ne pas être négatif** !

Est-ce cela qui a amené la SNCF à changer sa marque historique TGV en « INOUI » ?

Le premier « i tête en bas » permet à la marque d'être lisible tant à l'endroit qu'à l'envers ! Il en sera donc bientôt fini du logo TGV qui lui aussi avait une histoire sur sa visibilité à l'envers puisqu'il ressemblait étrangement à un escargot. Tout un comble pour un train dit à grande vitesse !




Au delà du coût que peut engendrer un tel changement, étude marketing, mais aussi modifications progressives de la signalétique des rames de TGV en INOUI, de tous les supports publicitaires découlant, etc ... **Combien y aura-t-il d'usagers du train à grande vitesse pour dire je suis installé dans mon « inoui » en lieu et place de cette marque TGV qui se confond avec la SNCF depuis maintenant une quarantaine d'années ?**

Mais comme à notre habitude, à FO Cheminots, nous voyons le mal partout et ce changement de nom n'est pas à nos yeux une simple opération de marketing pour simplement rebaptiser le produit phare de la SNCF. On l'a bien compris, la marche forcée à « l'uberisation » de la société touche y compris notre fleuron dont la réputation à l'internationale n'est plus à démontrer.

Le « OUI » semble devenir la marque de fabrique de notre SNCF, la multitude des oui est donc lancée, OuiGo pour l'offre low-cost, OuiBus pour les cars Macron, OuiCar pour la location de voitures etc... A quand le prochain ?





Souvent derrière de petits détails se cachent de vrais enjeux. Comme le dit le vieil adage le diable ne se cache t'il pas dans les détails ? La volonté de la Direction de la SNCF de vouloir transformer la SNCF en une myriade de startups n'est pas anodine. Elle en dit long sur cette dérive dont le but est d'en finir avec l'entreprise historique de service public.

ALORS SOYONS POSITIFS, EXIGEONS :



OUI
AUX
AUGMENTATIONS
DE SALAIRES
ET AUX PENSIONS
DE RETRAITE !




OUI
AU
SERVICE
PUBLIC




OUI
AU RETOUR
AU MONOPOLE
PUBLIC D'ÉTAT



OUI
AU
STATUT !

OUI
À L'ABROGATION
DE LA
LOI PORTANT
RÉFORME
FERROVIAIRE !





 **PRIVATISATION**

**TRANSFERT DES
CONTRATS DE TRAVAIL** 

 **POLYVALENCE IMPOSÉE**

 **LOI TRAVAIL**

CONCURRENCE 

 **FLEXIBILITÉ**



**LE SERVICE
PUBLIC !**

CPRP !

**DICTIONNAIRE
DES FILIÈRES !**

STATUT !

**RETOUR AU
RH0077 !**

**CONDITIONS
DE TRAVAIL !**

**AUGMENTATION
DES SALAIRES !**

RÉSISTER REVENDIQUER GAGNER !

Le dictionnaire des filières

... est un élément indissociable du Statut des Cheminots !

Avant la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, le cadre juridique des salariés du Groupe Public Ferroviaire tenait à cinq ensembles de règles principales et fondamentales : le Statut des cheminots (RH0001), les dispositions applicables au personnel contractuel (RH0245), les dispositions relevant de l'organisation du travail (RH0077), le Dictionnaire des filières (RH0263), le Régime spécial de retraite (pour les cheminots du Cadre Permanent ; sinon le régime général de la Sécurité sociale pour les cheminots contractuels).

Ce cadre juridique est le fruit de l'histoire écrite par les cheminots au travers de luttes, et d'actions revendicatives depuis le début du ferroviaire en France.

Pendant la réforme ferroviaire, Gouvernement et Direction prétendaient vouloir moderniser ce cadre juridique au prétexte qu'il constituait un « obstacle à l'harmonisation de la branche », et qu'il était inadapté « aux exigences d'une entreprise soumise aux contraintes de l'organisation en réseau ». Les cheminots savent ce qu'il en est en réalité.

La loi du 4 août 2014 a imposé une « fusée à trois étages » (un décret socle, une convention collective de branche, et des accords d'entreprise) qui se révèlent être, dès ses premiers lancements, une machine à créer du dumping social au sein de la branche.

Concernant l'organisation du travail, le RH0077 a été abrogé par la loi et intégré à la « fusée à trois étages » ; pour ce qui est de la convention collective de branche, dans son premier chapitre.

Notre RH0077 a été repris dans son intégralité dans l'accord d'entreprise applicable uniquement aux cheminots du GPF, à l'exception :

- Du titre III (agents non soumis à tableau de service) qui deviendrait le forfait-jours (Article 45),
- De l'article 49 qui permet à un établissement de prendre des mesures dérogatoires.

Pour autant, les négociations de Convention collective de branche ne sont pas closes ; d'autres chapitres sont à prévoir : rémunération et classification des métiers, droit syndical, ...

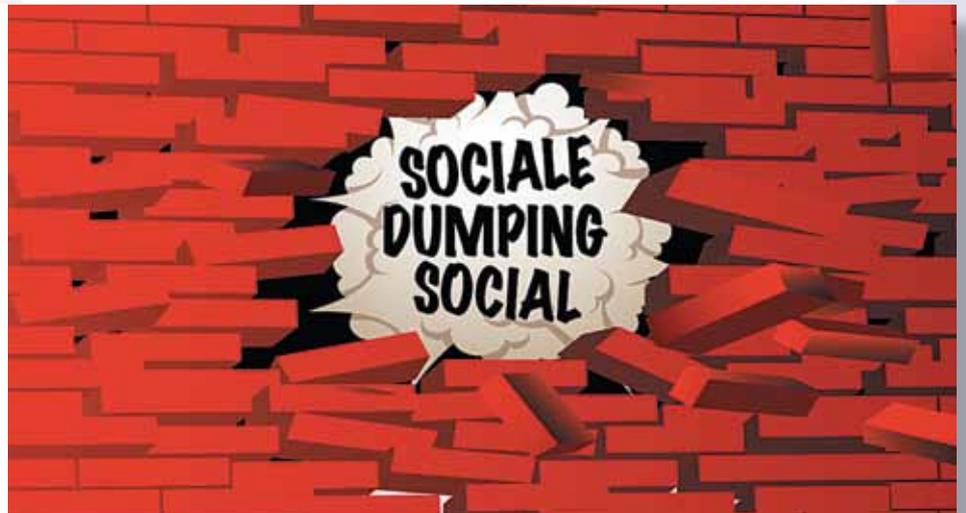
Ces négociations pèseront tout autant sur l'avenir des cheminots. En particulier celle de la classification des métiers, programmée pour courant 2017, qui correspond rigoureusement à notre dictionnaire des filières et qui pourrait aussi se révéler être une nouvelle porte ouverte au dumping social.

des cheminots et au service rendu aux usagers des transports ferrés.

Le Dictionnaire des filières (RH0263), c'est une définition claire et précise de nos métiers qui comprend pour chacune des filières et spécialités :

- La définition des grades
- Un tableau précisant les conditions d'accès aux différents grades, et le déroulement de carrière dans le cadre des notations ou éventuellement d'examen
- Les tâches essentielles qui correspondent à la qualification des agents utilisés en permanence
- Éventuellement une note de précisions.

De plus, le dictionnaire des filières permet d'encadrer les dérogations telles qu'un agent d'une qualification donnée,



Le Dictionnaire des filières (RH0263), dont sont issues les fiches de poste ou les fiches emploi-repère est le moyen de conserver notre expertise métier menacée par la polyvalence ou par la poly-compétence, voulue par les directions des 3 EPIC ; polyvalence et poly-compétence nuisant aux conditions de travail

sous réserve qu'il possède les aptitudes requises, puisse être amené à assurer exceptionnellement ou accessoirement des activités ressortissant normalement à une autre qualification égale, immédiatement supérieure ou inférieure à la sienne. Et de faire valoir ses droits si besoin !!!

De part les définitions des tâches pour chaque grade, le dictionnaire des filières constitue un rempart à la polyvalence et à la poly-compétence dans l'intérêt des cheminots et de la sécurité au sein du service public ferroviaire.

A quoi les cheminots doivent-ils s'attendre ?

Bien évidemment les garanties qu'offrent le dictionnaire des filières n'ont jamais plu au patronat du ferroviaire. Déjà lors de la négociation de la Convention collective nationale Transport ferroviaire Fret en 2012, il avait introduit dans le titre V, chapitre II :

« Polyvalence des emplois types comportant des fonctions de sécurité. Compte tenu des modèles organisa-

tionnels mis en place au sein des entreprises de la branche, les parties signataires conviennent de la nécessité de recourir à la polyvalence entre certains emplois types au sein des entreprises du secteur... »

A l'époque, en juin 2012, le Président de la SNCF, Guillaume PEPY, s'était opposé à la signature de cette convention collective du fait qu'elle n'intégrait pas les cheminots du Cadre Permanent ; seuls les cheminots contractuels RH0254 y étaient inclus.

Aujourd'hui, le contexte des expérimentations d'ouverture à la concurrence déjà annoncées par plusieurs exécutifs régionaux fait craindre le pire à très brève échéance : Transferts de contrats

de travail, abaissement des garanties, précarisation de l'emploi, polyvalence et poly-compétence à outrance...

POLYVALENCE

ECLAIRAGE

« Expert national du recrutement ferroviaire, Actirail recrute dans toute la France des conducteurs de train Fret en CDI !

En tant que conducteur de train Fret, vos missions principales seront la conduite des trains de marchandises sur le réseau ferré national, les opérations techniques et logistiques sur les convois (accrochage/décrochage des wagons, aiguillage des trains, chargement/déchargement...). Dans le respect des règles et procédures de sécurité, vous serez garant de la qualité des prestations attendues (fiabilité du convoi, respect des horaires)... »

Extrait de l'offre d'emploi d'avril 2016

FO Cheminots des Centraux compte sur ses représentants au sein de la Commission Mixte Paritaire Nationale de négociation de la CCN Ferroviaire pour être particulièrement attentifs à la prochaine négociation relative à la classification des métiers dans la branche ferroviaire.

L'enjeu de celle-ci sera clairement, à n'en pas douter, centré sur la polyvalence et sur la poly-compétence.

Nous n'accepterons en aucun cas la remise en cause du dictionnaire des filières tel qu'il existe dans la réglementation SNCF.

Ce sujet de la polyvalence, et de la poly-compétence, pour autant qu'il soit déjà largement posé, voire pratiqué, dans toutes les Entreprises Ferroviaires Privées, prend une place toujours plus importante dans le GPF. Il devient même un des vecteurs de recherche de productivité majeur au détriment exclusif des cheminots. Nous ne pouvons que craindre de voir se dégrader durablement les conditions de travail et d'exercice de nombreux métiers.

Le dictionnaire des filières fait partie intégrante du Statut des Cheminots.

Le défendre, c'est aussi défendre notre Statut !

À CONSERVER

SNCF

UR. DIJON

3 EPIC**3 fois plus de chances de se faire avoir !**

Avec la réforme, on nous avait garanti que le transfert des agents d'un EPIC à l'autre ne poserait aucun problème or, voici un exemple où un cadre a bien failli se faire piéger, non sans y avoir laissé quelques plumes !

Sans poste depuis un an, ce cadre dijonnais accepte fin 2013 une mission de six mois à Paris, à 320 km de son domicile par le biais de l'Espace Développement des Cadres.

Donnant à priori satisfaction, le contrat est reconduit deux fois mais au bout de deux ans, il se rend compte que les éléments variables de solde (déplacements pour couvrir ses frais d'hébergement) sont très irrégulièrement versés. Bref, au bout, de trois ans, ce sont 14 mois d'EVS qui n'ont pas été honorées ! Ne pouvant plus assumer les avances de frais, le cadre est contraint de faire les trajets Dijon-Paris tous les jours soit 5 heures de porte à porte (1000 heures en un an et 136000 km parcourus). Malgré la fatigue qui s'installe, la qualité de son travail n'est pas altérée puisque le service utilisateur souhaite le muter.



Le problème est que ce cadre fait partie de l'EPIC Mobilités et le service parisien de l'EPIC de Tête. Un « deal » a sans doute été passé entre les deux EPIC pour éviter de verser les EVS en retard (quelques milliers d'euros) et, pour mieux appâter le cadre, on lui fait miroiter la qualification supérieure (validation de son potentiel), non sans avoir bien chargé le futur poste ! Malgré la perspective d'une aggravation de la fatigue

et le doute quant au versement des EVS en retard, le cadre candidate et signe même le « 630 » qu'on lui avait soigneusement préparé. Finalement, sachant que le cadre a saisi son syndicat, le service parisien refusera sa candidature sans motif malgré « la qualité de sa candidature et la qualité du travail réalisé précédemment ». La réalité était que l'EPIC de tête n'acceptait pas de payer les arrières d'EVS ainsi que les dispositions prévues par le RH 910 (mutation province – Paris). Côté Dijon, son service pensait faire une bonne affaire en se débarrassant à peu de frais d'un cadre pour lequel il n'avait pas envisagé son retour et donc un poste.

Finalement, les EVS en retard ont été versés cinq mois après le retour du cadre à Dijon. En repréailles, il a été sanctionné au niveau de l'avancement : pas de position alors qu'il était second sur la liste et encore moins de qualification supérieure.

De plus, aucune GIR (Gratification Individuelle de Résultat), la fameuse carotte qui fait avancer les cadres plus ou moins vite.

A la date d'aujourd'hui, ce cadre a une vague promesse d'un semblant de poste dans le cadre « du projet Alpha », ceci pour une durée d'une année... avec un nouveau passage par l'Espace Initiatives Mobilités qui dépend de... l'EPIC de Tête !



Quant au service parisien de l'EPIC de Tête, il peine à recruter un « nouvel oiseau rare » puisqu'il a réussi à obtenir, malgré les consignes de politique en matière d'embauche, un recrutement en externe !

Que ce parcours fasse réfléchir tous ceux et toutes celles qui envisagent de changer d'EPIC et qui pensent encore que rien n'a changé avec la loi du 4 août 2014 sur la réforme ferroviaire ...

Centres de Services et externalisation

n

UNCM-FO

...Quand l'homme n'est plus qu'une ressource de vastes process !

L'histoire se déroule au sein de la Direction Générale e-SNCF. Les acteurs sont des processus qui ont initié un vocabulaire particulier. Qui n'a pas entendu parler de gouvernance, d'analyse décisionnelle, de bonnes pratiques... ces terminologies ne sont pas des anglicismes mais du ITIL « Information Technology Infrastructure Library ».

En bon français, nous allons parler de « Bibliothèque pour l'infrastructure des technologies de l'information ». Ce n'est toujours pas très clair !!! En gros, c'est la bible des bonnes pratiques à mettre en œuvre afin de limiter les décisions humaines. Tout est normé, prévu, planifié. **Du taylorisme moderne dont la finalité ne peut être que bénéfique !**

Les rédacteurs ITIL semblaient très attachés à la philosophie de management basée sur une vision stratégique et un contrôle qualité omniprésent, sans laisser beaucoup de place à l'initiative individuelle.

1^{ère} erreur, la SNCF avait la chance d'avoir une population d'informaticiens qualifiée, dynamique et motivée.

Les rédacteurs ITIL étaient aussi attachés à la stratégie. Une DSI devait avoir une vision exacte de ce qui est vraiment vital pour le business de l'entreprise.

2^{ème} erreur, la SNCF ne s'est pas posée trop de questions sur la fragilité de ce qu'elle était en train de mettre en place et a complètement occulté une des composantes majeures de l'édifice : **les hommes**. Les transferts appelés aussi « outsourcing » ont donc commencé et ont fini par toucher certaines activités vitales entraînant une perte de contrôle et en fin de compte, des coûts élevés liés à une gestion plus complexe.

ITIL a complexifié le management en général. Autre facteur aggravant, la compréhension que chaque manager a eu de la manœuvre. Bilan, une déclinaison par service qui a favorisé l'émergence de managements divers et variés, d'autant plus que notre direction associe aux préceptes ITIL, une démarche appelée le « Lean »



Pour faire simple, le Lean, c'est la recherche de la performance (en matière de productivité, de qualité, de délais, et enfin de coûts). Plusieurs entités ou gares appliquent cette méthodologie ; ces dernières semaines sont malheureusement révélatrices d'une dérive autoritaire liée à des interprétations approximatives. Il est aussi possible que, sous couvert de nouvelles méthodes, certains managers se laissent aller à des penchants natifs d'autoritarisme.

Revenons à la Direction Générale e-SNCF. La terminologie, appliquée au SI, évolue puisque l'on parle de « Lean IT »

L'idée directrice, ici appliquée au monde des systèmes d'information, est l'élimination des « pertes ». On entend par pertes, le travail qui n'apporte aucune « valeur métier » à un produit ou à un service. Je pense que pour certains, cette définition a du sens. Reste à définir ce qu'est une valeur métier au regard d'une méthodologie dont la définition est la suivante :

« Toute démarche Lean IT se déroule en cinq étapes : comprendre la valeur demandée par le client, identifier les flux

de valeur, obtenir un écoulement, tracter le flux plutôt que de le pousser et viser la perfection.

Cette démarche est détaillée en pratique en expliquant les impacts sur l'approche client, les processus informatiques, la performance, l'organisation et le comportement & l'attitude de chacun. »

Une nouvelle fois, chaque manager comprend ce qu'il veut comprendre et décline cette méthodologie comme il l'entend, ses nouvelles certitudes le rende harcelant voir toxique pour ses collaborateurs

Si vous vous trouvez dans cette situation, n'hésitez pas à solliciter vos élus FO Cheminots.

Pour conclure, les différentes méthodologies mises en œuvre au sein de la SNCF, bien qu'elles apportent certaines réponses concrètes aux problématiques d'efficacité des DSI, Les facteurs clés de succès de ces programmes concernent tout le monde : des opérationnels aux fonctions supports, des managers à la direction de la DSI... et de l'entreprise.



La SNCF a fait le choix de restreindre l'accès à l'information et de missionner une « élite » pour porter la bonne parole. Il est regrettable que l'ensemble du personnel n'ait pas été sensibilisé à ces démarches mais l'ignorance n'est-elle pas l'arme absolue du leadership dans la complexité ?

THI FACTORY

ÉLECTIONS THALYS



FO Cheminots
1^{ère} Organisation Syndicale !



Avec **39,13%** des voix, en tête dans tous les collèges, FO Cheminots est non seulement jugée représentative mais devient la première Organisation Syndicale sur cette nouvelle Entreprise Ferroviaire. La CFDT victime de son soutien plein à loi sur la représentativité, enregistre un zéro pointé par défaut de listes présentées !

Ce résultat démontre une fois de plus que Force Ouvrière dans le ferroviaire à bien toute sa place et ce résultat est un formidable encouragement pour toutes les structures syndicales FO Cheminots !

Double victoire pour FO Cheminots puisque quelques mois auparavant aux élections à Eurostar, là aussi FO Cheminots avait raflé la première place, alors que CGT et SUD-Rail n'obtenaient pas la représentativité.

Si besoin en était, voilà qui démontre la justesse des revendications défendues par les militants et structures syndicales FO Cheminots !

La Fédération FO Cheminots félicite le travail accompli par nos militants locaux et toute l'énergie engagée par l'Union Régionale de Paris Nord, qui ont permis un tel résultat. Nos remerciements vont également aux Cheminots par leurs votes de confiance.

bravo

J'ADHÈRE À ...

PROTÉGER AGIR
REVENDIQUER FO

INFORMER
NÉGOCIER
RETRAITÉS
LIBERTÉ

Cheminots FO

STATUT DROITS
FO
UNIR
ACTIFS
JEUNES
DÉFENDRE
RH0077 COMBATTRE
INDÉPENDANCE

FO CHEMINOTS

Cheminots FO

NOM : _____ PRÉNOM : _____

ADRESSE : _____

CODE POSTAL : _____ VILLE : _____

MOBILE : _____ E-MAIL : _____

GRADE : _____ QUALIFICATION/NIVEAU : _____ POSITION : _____

FILIÈRE : _____ ÉTABLISSEMENT : _____

UNITÉ D'AFFECTATION : _____ ÉPIC : _____

N° CP : _____ DATE DE NAISSANCE : _____

Je soussigné déclare adhérer au syndicat FO Cheminots de : _____

Le syndicalisme
Libre et Indépendant

Date d'adhésion : _____

Signature : _____

À remettre à votre représentant FO Cheminots ou à envoyer à Fédération FO Cheminots 68 rue Stéphanon 75018 PARIS

06 JUIN 2017

UN RASSEMBLEMENT SOUS LE SIGNE DE LA SOLIDARITÉ DES CHEMINOTS !



CHEMINOTS FO RASSEMBLEMENT DU 06 JUIN 2017
Intervention de notre Camarade en soutien à Nathalie

Vincent MOREAUX, Représentant et élu FO

Chers Camarades, chers Collègues,

Je me présente devant vous pour parler de Nathalie au nom de la Fédération FO Cheminots, en tant que Délégué du Personnel au Siège Réseau et Accès Réseau, et en tant que collègue. Tout d'abord, merci à tous d'être présents pour soutenir Nathalie dans cette épreuve. Je la connais depuis plusieurs années, à l'époque où la sphère honoraire se trouvait encore à EuroNisace; mais je ne la connais pas qu'à travers ses qualités syndicales. Sérieuse, têtue, à l'écoute des agents, Nathalie a toujours été prête à les défendre et à améliorer leurs GVT.

Lors ces derniers mois, quand SUD et FO se sont concertés pour déclencher, puis préparer une enquête DP à propos de Nathalie afin de savoir pourquoi on en est arrivé à cette situation, j'ai aussi constaté ses qualités professionnelles. Et bien, en fait... c'est la même chose : sérieuse, proche des agents, toujours prête à les aider et à les former. Nathalie a acquis tout au long de sa carrière, qui n'est pas encore finie, une expérience professionnelle incroyable. Pour preuve, elle a commencé comme ATTS au Transport-Mouvement et elle est maintenant adjointe du DPX, tout en ayant des responsabilités syndicales : secrétaire du CHSCT et DP suppléante.

C'est pourquoi cette situation est incompréhensible. La Direction, et tout particulièrement sa N+2, ont tout fait pour la muter depuis un an et demi. Avec ce conseil de discipline et sa radiation demandée, le SNCF et plus précisément la DCS est prête à se priver et à priver la sphère honoraire d'une personne qualifiée, compétente et ayant une très grande connaissance du Réseau Nord-Est. Cela priverait aussi les jeunes arrivants d'une formation de qualité dispensée par une personne compétente.

Alors Nathalie, sèches que nous sommes tous là pour te soutenir et espérons que ce conseil de discipline, ou plutôt cette mascarade, prenne fin tout à l'heure, car il n'y a rien dans ce dossier qui justifie la moindre sanction.

Merci de m'avoir écouté et courage Nathalie : on est tous avec toi !

06 Juin 2017

CHEMINOTS FO Communiqué FO Cheminots 06 juin 2017

FO CHEMINOTS :

La Fédération FO Cheminots toujours aux côtés de ceux qui luttent !

Plusieurs centaines de militants de cheminots se sont rassemblés ce mardi 06 juin en soutien à Nathalie militante SUD-Rail qui est injustement traduite devant le conseil de discipline, avec le risque d'une révocation à la clef.

Notre camarade Vincent Moreaux qui milite aux côtés de Nathalie a pris la parole au nom de la Fédération FO Cheminots mais aussi en tant que collègue et représentant du personnel.

C'est une répression sans égale qui s'abat sur les militants des Organisations Syndicales qui ont lutté « contre la Loi Travail et contre celle Portant Réforme Ferroviaire » et qui refusent tout accompagnement des contre-réformes.

C'est donc sans aucune hésitation que la Fédération FO Cheminots a appelé et appellera à se mobiliser lorsque des militants seront menacés.

Comme nous l'avons dit et répété la répression syndicale n'a pas de couleur, c'est pourquoi nous réitérons notre demande de tenir une intersyndicale nationale (CGT/SUD-Rail/FO). Cette initiative serait un fort encouragement pour nos camarades et porterait un véritable coup à la répression patronale qui a déjà fait trop de victimes !

Contacts:
François GRASA
Secrétaire Général
06 07 13 26 21
Vincent MOREAUX
Représentant FO Réseau
06 26 54 15 08

Fédération FO Cheminots - 66, rue Stéphenson 75018 PARIS
federation@fo-cheminots.fr 01 55 26 94 00

22 ^{ème} **CONGRÈS FÉDÉRAL**

**A
G
D
E**



**2
0
1
7**

DU 02 AU 06 OCTOBRE

**RÉSISTER
REVENDIQUER**

GAGNER !