



1947



2017



1938
création de
la Société Nationale
des Chemins de fer
Français
« une et indivisible »

80 ans
plus tard, SNCF est
devenu une marque !

**La fédération FO
Cheminots**
dans la modernité
revendique le retour
à une SNCF
« une et indivisible »

Bons vœux 2018 à tous !

SOMMAIRE

2 ÉDITO

4 CONGRÈS FÉDÉRAL

Retour sur le 22^{ème} Congrès de la fédération FO Cheminots

6 CONVENTION COLLECTIVE

Les métiers et la rémunération en danger !

7 MATÉRIEL

Les Technicentres en Nouvelle Aquitaine ...

8 RÉFORME DU FERROVIAIRE

Dette et Europe, tout pour casser la SNCF !

10 MÉTIERS

Agent d'escale : espèce en voie de disparition !
Sûreté : tendre à l'abaissement des coûts !

11 HOMMAGES

12 FO-JEUNES

Deux mots : « Envie et Développement » !

12 ACTUALITÉS

La SNCF désavouée par la Cour d'Appel !

13 LOGEMENT

Élections des représentants des locataires

14 INTERPRO

Fusion des IRP ...

14 ACTUALITÉS

Pour Engie, le Ferroviaire, ça gaze !

Il y a 80 ans na



Décidé dans le courant de l'année 1937, c'est le premier janvier 1938 que la SNCF voyait le jour, fusionnant les diverses compagnies privées, avec comme actionnaire majoritaire l'État, puis celle ci deviendra un Établissement Public Industriel à caractère Commercial. Il est pour le moins comique d'entendre nos détracteurs, qui nous qualifient d'archaïques lorsque nous revendiquons le retour au monopole public d'État, alors qu'eux-mêmes veulent revenir quatre-vingts ans en arrière avec l'ouverture à la concurrence prônée par le quatrième paquet ferroviaire. Refusant toujours, et pour cause, de tirer le bilan du fret qui a vu se multiplier les entreprises ferroviaires privées tout en transportant moins de tonnes kilométriques par rail, les gouvernants et la direction de la SNCF martèlent que c'est l'avenir, voire une chance. Les grenelles de l'environnement ou les diverses COP n'étant que des « faire valoir », le lobby routier a de beaux jours devant lui. C'est dans ce contexte d'ouverture généralisée que les conventions régionales TER sont rené-

gocées. Les récentes signatures laissent apparaître l'instauration de bonus/malus. Nous avons dénoncé auprès du ministère le risque que cela pourrait engendrer de vouloir faire payer des malus en cas de retards ou de suppressions de trains. En effet, des pressions seront certainement mises sur les personnels pour faire circuler des trains à tous prix.

Notre opposition à tout transfert de personnel de la SNCF vers d'autres entreprises, nous l'avons fait savoir tant auprès de la ministre que de monsieur Spineta mandaté par le premier ministre sur ce sujet, qu'auprès des sénateurs, Nègre et Maurey (dépositaires de ce projet de loi). Etre moderne, c'est refuser de revenir 80 ans en arrière et donc de maintenir une SNCF, une et indivisible et cela passe par l'abrogation de la loi d'août 2014 portant réforme ferroviaire.

Etre moderne c'est défendre le statut, statut qui protège le salarié, bien entendu, mais aussi l'usager car un cheminot sous statut subira moins de pression qu'un cheminot d'une entreprise ferroviaire privée, qui sera corvéable et malléable à tout moment s'il ne répond pas aux injonctions de productivité mettant à mal y compris la sécurité des circulations.

Etre moderne c'est revendiquer que tous les cheminots soient au

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

Naissait la SNCF...

statut dans la même entreprise, et non pas dans 3 EPIC différents : les récents incidents de la gare Montparnasse en sont la meilleure des démonstrations.

Il y a 70 ans naissait la CGT- Force Ouvrière...

C'est en décembre 1947, à l'issue de la seconde guerre mondiale que les militants refusant la main mise d'un parti politique sur leur organisation créaient la CGT-Force Ouvrière. 70 ans après nous pouvons dire que nous nous retrouvons dans ces valeurs d'Indépendance, de Liberté et de Laïcité.



Ils ont su créer une organisation syndicale démocratique, continuant la vieille CGT de 1895. Organisation syndicale qui regroupait l'ensemble des salariés quelles que soient leur opinion politique, religieuse ou philosophique.

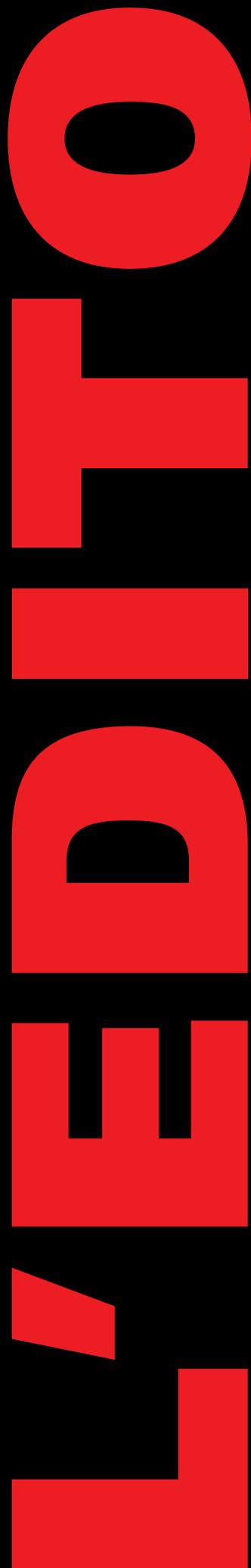
Cette démocratie n'est pas un vain mot. Elle s'est exercée pleinement lors du congrès de la fédération FO des cheminots d'octobre dernier à Agde, avec quelques 340 délégués présents qui ont débattu



et fixé la ligne de l'organisation pour les quatre ans à venir. Cette démocratie s'exercera encore pleinement au printemps, lors du congrès confédéral de Lille, où sont attendus 3500 délégués qui, n'en doutons pas, donnera une orientation claire et précise pour le mandat qui s'ouvrira.

Forts de ces deux anniversaires symboliques, notre fédération combattra en toute liberté, en toute indépendance, et si possible dans l'unité, pour retrouver 80 ans après une vraie SNCF, une et indivisible !

*François GRASA
Secrétaire Général*



CONGRÈS FÉDÉRAL

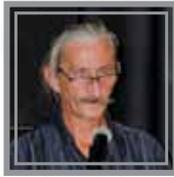
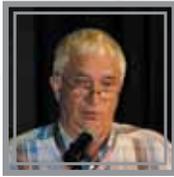
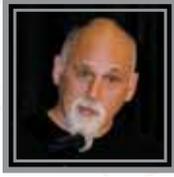


UN RENDEZ-VOUS MILITANT FORT ! UNE FEUILLE DE ROUTE POUR 4 ANS ...



La fédération FO des Cheminots a tenu son 22^{ème} congrès début octobre en Agde. Forte de 5 jours de débats, d'interventions des délégués c'est plus forte que jamais que celle-ci a établi sa feuille de route pour

les quatre années à venir. Une résolution générale s'inscrivant dans la continuité des précédentes a été adoptée à l'unanimité des syndicats.



C'est dans un contexte social pour le moins particulièrement dangereux tant pour les cheminots que pour tous les salariés de ce pays que les 300 délégués se sont réunis sous fond de contre-réforme du ferroviaire (loi d'août 2014) et des attaques de la Loi Travail (El Khomri 2016) et son prolongement avec les ordonnances Macron (2017).

Se félicitant de la prise de position du Comité Confédéral National des 28 et 29 septembre 2017 appelant à combattre les ordonnances et en réalisant l'unité qui s'est concrétisée par l'appel grève et à manifester le 16 novembre, la fédération FO des Cheminots prend toute sa place dans cette bagarre.

En corolaire des attaques générales contre les droits des salariés, les cheminots subissent la mise en place à pas de charge de la loi portant réforme ferroviaire prenant tout son sens par l'éclatement de la SNCF, l'intensification de la mise en concurrence bien au-delà du Fret, et de la pseudo négociation de la Convention Collective Nationale du Ferroviaire (CCNF).

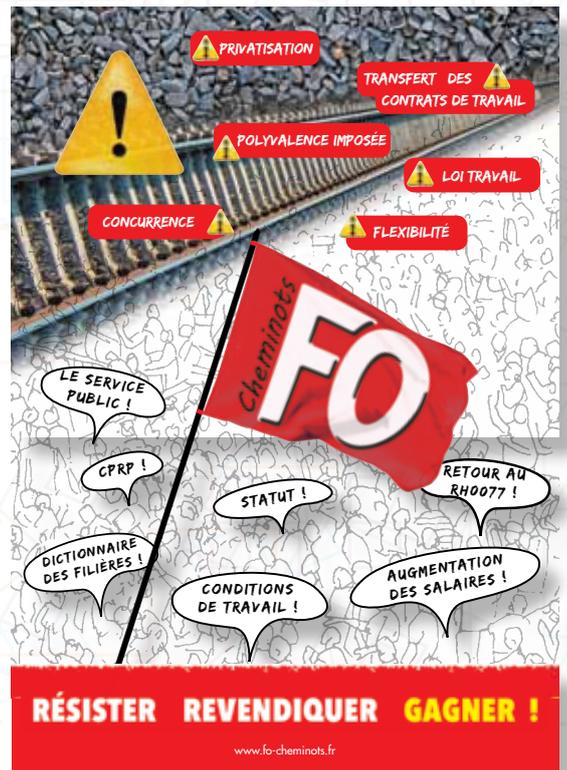
Après l'éclatement de la SNCF en 3 ÉPIC distincts créant finalement 3 SNCF, un champ d'application ne réunissant pas tous les cheminots

du ferroviaire, une réglementation bien en deça du RH0077, c'est maintenant le dictionnaire des filières et la grille des rémunérations qui sont la cible de l'Union des Transports Publics (UTP).

Le mandat donné en Agde est clair : « combattre pour un retour au monopole public d'État », c'est fort de ce mandat que la fédération FO des Cheminots assiste aux réunions nationales.

S'appuyant sur ce congrès fédéral, toutes les réunions métiers réunissant tous les camarades des régions se tiendront d'ici la fin de l'année. Elles auront une teneur particulière au moment où la Direction et l'UTP souhaitent liquider les métiers et les spécificités qui ont construit la SNCF

d'aujourd'hui au fil des générations. Elles établiront les cahiers revendicatifs et les axes de progressions pour renforcer le **syndicalisme libre, indépendant et confédéré**.





C'est un Bureau Fédéral regroupant la fédération, toutes les régions et unions, qui aura la responsabilité de préparer activement les prochaines échéances électorales de 2018. Avec le sentiment de grands bouleversements (découpages des périmètres, parités relatives, vote électronique, fusions des IRP, ...).

C'est sous le slogan « Résister, Revendiquer, Gagner » qu'étaient réunis tous les congressistes.

- **Résister** à toutes les attaques, venant de l'interprofessionnel ou du ferroviaire.
- **Revendiquer** l'abrogation des lois travail et portant réforme ferroviaire.
- **Gagner** car nous sommes persuadés que les cheminots et plus largement les salariés unis feront reculer ces politiques d'austérité, qu'elles soient gouvernementales ou patronales.

RÉSISTER REVENDIQUER GAGNER !

La nouvelle équipe fédérale :

De gauche à droite : Christophe PRAT, François GRASA, Philippe LARAN, Elisabeth GIGOT, Sébastien RIMPAULT, Daniel FERTÉ, Philippe HERBECK, Stéphane CHÂTEL.



LES MÉTIERS ET LA RÉUNÉRATION EN DANGER !

L'enjeu de fond de la négociation qui s'engage est double : **le dictionnaire des filières (rh0263) et le déroulement de carrière.**

Ce qui ressort des documents présentés par le patronat est sa volonté de changer le type même de grille de classification.

En effet, il existe trois types de grille de classification :

- **les grilles de type Parodi** (du nom du ministre du travail de 1945), qui sont un recensement exhaustif des métiers, leur définition, et le cas échéant leur classement en filières. C'est le type actuel de classification en vigueur à la sncf. Le patronat le trouve bien sûr trop rigide.

- **les grilles de classification par critères « classants »**. Ces grilles ne font pas référence à des métiers mais à des compétences (par exemple autonomie/rerelations commerciales/responsabilité/technicité/...). On définit les critères et leur pesage, les métiers sont ensuite pesés en fonction des critères qu'ils mettent en œuvre.

- **un troisième type de classification, présenté comme mixte**, qui est en réalité le système par critères « classants » auquel on ajoute une liste « d'emplois-repères ».

Les deuxième et troisième type de classification permettent une plus grande flexibilité à l'employeur, notamment dans les tâches qu'il peut demander à son salarié. Elles permettent également d'établir une rémunération issue du pesage.

C'est donc une remise en cause du Statut (RH0001) puisqu'à la SNCF la rémunération et le déroulement de carrière sont gérées par les dispositions statutaires.



C'est la mise en place de la polyvalence. L'exemple typique qui vient à l'esprit c'est celui de la filière commercial-voyageur : là où aujourd'hui il y a des métiers définis, jusque dans leurs grades, qui font qu'un ACT est un agent qui exerce ses missions à bord des trains par exemple, demain nous pourrions avoir un emploi-repère de type « agent en relation directe avec la clientèle » à qui on pourra donc demander un jour d'être à la vente, un jour à l'accueil, un jour à l'escale, un jour dans les trains. Voire



même au sein d'une journée de travail de faire un train, puis une heure d'accueil en salle des pas perdus, puis un filtrage puis un autre train, ne serait-ce que pour rentabiliser les temps de battement et augmenter directement la productivité.

Ce type de classification ignore les « métiers » et ne remplit donc plus son rôle protecteur pour l'agent face aux exigences de l'employeur. Et ne garantit donc plus de surcroît une partie de la rémunération, puisque de nombreux EVS sont liés aux missions exercées.



Au vu de la présentation faite par l'Union des Transports Publics (UTP), il semble évident qu'on va nous proposer le troisième type de classification comme un compromis entre le premier type, trop rigide, et le deuxième type, trop flexible.

Au vu des positionnements des uns et des autres en séance plénière de la Commission Mixte Paritaire (CMP), la CFDT et l'UNSA sont clairement prêtes à accepter ce type de classification !

Là où FO pour garantir à minima le dictionnaire des filières et de son extension à tous les cheminots se positionne sur les grilles de type Parodi.



LES TECHNICENTRES EN NOUVELLE AQUITAINE ...

DANS LA TOURMENTE DE LA PRODUCTIVITÉ À LA SNCF !

Le syndicat de Bordeaux a été reçu à la Direction nationale du Matériel pour s'opposer à la fermeture du site d'Hourcade et aux suppressions de postes au Technicentre Industriel Charente Périgord.



Philippe Laran (Secrétaire Fédéral), Marc Picauville (Secrétaire Régional FO d'Aquitaine) et Gaëtan Lacouture (Elu DP FO au Technicentre) ont fait le déplacement à la Direction du Matériel le 14 novembre pour montrer le mécontentement des agents de la région Nouvelle Aquitaine contre la fermeture du site d'Hourcade



et les suppressions de poste au TI Charente Périgord. Après l'annonce fin septembre de la liquidation du site historique d'Hourcade, nos camarades ont pu exposer à la DRH matériel le manque de respect vis-à-vis des agents de la part de la direction, la multiplication des arrêts maladie, la non prise en compte des RPS, le silence total des cellules de soutien mises en place par la direction, le mal être quotidien des agents. La délégation a proposé de renforcer les équipes « Mobiwag », la remise en service du poids lourd pour les gros dépannages. **Il est possible de maintenir tous les postes sur place, c'est l'exigence de FO cheminots.**

PAS TOUCHE À HOURCADE !

Depuis cette annonce Marc et Gaëtan n'ont pas lésiné, ils ont multiplié les rencontres avec des élus (les maires de Begles et de Villenave

d'Ornon, le député local, le délégué régional TER, le conseiller régional délégué aux gares et à l'inter modalité) et ont sollicité par courrier le président du conseil régional et le vice-président de Bordeaux métropole.

Le TI Charente Périgord n'est pas en reste avec plus de 135 suppressions de postes annoncées suite à la perte de charge liée à la disparition du matériel remorqué (voiture corail). La direction nous annonce l'ouverture de RH281 et de RH910 et nous précise que tous les collègues sont concernés (Exécution, maîtrise et cadre). La délégation Force Ouvrière a rencontré le directeur du TI et des élus pour alerter sur les risques qu'amèneront cette destruction massive d'emploi sur le bassin de Saintes. La délégation Force Ouvrière a réaffirmé son opposition aux suppressions de postes.

Concernant le personnel contractuel (PS-25), **la direction annonce la possibilité de licencier les cheminots contractuels** qui refuseraient une modification de leur contrat de travail dans le cas de la suppression de leur poste. **Pour FO, cette procédure et ce chantage est inacceptable !**

PAS TOUCHE AU TI DE CHARENTE PÉRIGORD !

PAS TOUCHE AUX CONTRACTUELS !

Nous avons également abordé le sujet de la fermeture de l'EMT du Limousin. La direction est restée muette sur ce sujet.

A l'heure où nous écrivons ces lignes, les DET du Technicentre Aquitaine, du TI Charente Périgord et de l'EMT Limousin nous annoncent un projet de création d'un Technicentre de maintenance Nouvelle Aquitaine regroupant la partie matériel de l'EMT, l'UO TER du TI et une partie du TAQ. Dans quel but ? Répondre aux « enjeux de la prochaine convention TER » avec la région Nouvelle Aquitaine.

Les représentants FO Cheminots réaliseront des tournées régulières et seront présents pour accompagner les agents. Les revendications de FO cheminots sont celles de tous les agents du matériel :

Pas touche aux sites de maintenance ! Non à toutes suppressions d'emplois ! Maintien de tous les postes !



RÉFORME DU FERROVIAIRE

DETTE ET EUROPE

TOUT POUR CASSER LA SNCF !



Notre fédération a été reçue le 06 décembre dans le cadre de la mission confiée par le gouvernement à Jean-Cyril Spinetta pour une refonte du système ferroviaire.

Ce dernier, conformément à la lettre de mission que lui a donnée le premier ministre nous a présenté les sujets sur lesquels il est missionné :

- Grande Vitesse : la question se pose du réseau desservi

actuellement qui excède de loin le réseau des Lignes à Grande Vitesse.

- le modèle économique : les péages excessifs demandés par SNCF Réseau posent la question de la dette, qui de toute façon ne pourra pas être remboursée.
- l'ouverture à la concurrence qui pose la question du personnel et de son transfert en cas de perte de charge de travail.

FO était conviée à donner son point de vue sur ces sujets. Cela a été l'occasion pour notre fédération de rappeler que pour nous la dette n'est ni celle des cheminots, ni celle des usagers, mais une dette d'Etat : elle résulte de décisions politiques d'aménagement du territoire, qui ont d'ailleurs permis de désenclaver certaines régions.



Nous avons également exprimé le fait qu'à notre sens, les incidents de Montparnasse démontrent l'aberration que constitue l'éclatement de l'opérateur historique en trois EPIC.

La SNCF ce n'est plus possible ! C'est en ces termes que le journal « Le Point » titre sur la deuxième grande panne survenue en gare Montparnasse.

Nous avons la fâcheuse impression que les grands commentateurs de l'actualité redécouvrent l'eau tiède.

Pourquoi une telle situation ? Qu'est devenue la SNCF « une et indivisible » ?

Depuis la nationalisation des chemins de fer en 1937 la SNCF a su faire face à des défis plus importants les uns que les autres. L'arrivée de la grande vitesse dans les années 80 faisait partie de ceux ci.



Pour autant l'État refusant, de gouvernement en gouvernement, d'assumer ses responsabilités, notamment concernant la dette qui s'élève aujourd'hui à 45 milliards a plombé l'activité de la SNCF.

Le réseau a été laissé à l'abandon, seul le professionnalisme des cheminots a permis de faire fonctionner l'entreprise nationale.

Oui nous le disons sans détour, cette situation est due aux dégraissages massifs, aux fermetures de services et d'établissements, à la gestion par activité...

La loi d'août 2014 qui selon le ministre de l'époque devait régler les problèmes issus de la création de RFF n'a fait qu'amplifier la déstructuration de l'entreprise historique en instaurant trois entreprises différentes.

La récente signature de la convention TER entre la région Auvergne Rhône Alpes avec SNCF mobilité instaurant « le bonus/malus » tendra à fournir des trains ou des installations qui ne seront pas dans des conditions optimales de sécurité (du jamais vu !).

Alors oui la SNCF dans ces conditions ce n'est plus possible !

Ce qui est possible et qui est vital, c'est un retour d'une SNCF sous monopole public d'Etat !

Une SNCF où la fierté des cheminots serait le retour à une sécurité sans faille, une ponctualité exemplaire...

Il ne peut y avoir de revendications intermédiaires, entre la sécurité, la ponctualité, le confort d'un côté et les gains de productivité d'un autre.

d'accord ?

pas d'accord !

Les commentateurs de tous bords ont choisi « la politique du risque calculé », à FO Cheminots nous avons fait un choix diamétralement opposé à savoir le service public, l'entreprise nationale SNCF, quitte à être taxés d'archaïques. Cela nous semble même être particulièrement moderne à l'heure où les « évolutions » présentées sont en vérité un retour en arrière à avant 1937, avant la création de la SNCF. Un système ferroviaire composé de compagnies régionales et concurrentes, c'est le système qui a fait faillite et a amené à la création de la SNCF.

Pour M. Spinetta, la question du statut de l'entreprise (Société Anonyme ou EPIC) n'est pas un sujet important. Le GPF ayant des recettes propres de 11 à 12 milliards d'euros pour des ressources totales de 22 à 23 milliards d'euros, la privatisation n'est pas une hypothèse réaliste. Il évoque en suite des pistes d'évolution, comme la transformation de Gares et Connexions en Société Anonyme ou encore une reprise, totale ou partielle, de la dette à la condition que SNCF Réseau assume seul sur ses fonds propres la régénération et la maintenance du réseau.

Pour FO il s'agit là d'un choix de société : veut-on un service public ? Si oui, c'est à l'État de mettre la main à la poche. De plus nous avons déploré qu'aucune leçon ne soit tirée du passé. L'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire, loin de dynamiser le secteur comme cela avait été prétendu à l'époque, a écroulé ce secteur au seul profit de la route.

Pour M. Spinetta, le problème du Fret vient d'abord de la désindustrialisation de la France et de la crise économique de 2008. Pour ce qui est de l'ouverture à la concurrence, il s'agit de lois européennes acceptées par tous les gouvernements européens, et elles vont donc s'appliquer. Citant l'exemple de l'Allemagne, M. Spinetta estime réaliste une perte de 30 à 40% des trafics régionaux. Cela implique donc la question des transferts de personnel :

le code du travail le prévoit, et il serait raisonnable que cela s'applique. Les questions qui restent à discuter sont celle du « sac à dos social » (quelles garanties pour le personnel transféré) et la question du volontariat.

FO a rappelé son opposition à l'ouverture à la concurrence, et donc au transfert des personnels. D'ailleurs, quel que soit le contenu du sac à dos social, sur chacun des sujets contenus dans la Convention Collective Nationale du Ferroviaire (l'organisation du travail étant le dernier en date), les personnels vont directement soumis à des règles très inférieures à celles qu'ils connaissent actuellement. C'est bel et bien une régression sociale massive qui est au programme.

Les signataires du volet organisation du travail de la convention collective nationale portent une très lourde responsabilité. Ce sont eux qui permettent directement à la concurrence de s'installer par le dumping social. On voit là encore la justesse des positions de Force Ouvrière : seul un décret socle au niveau du RH0077, et donc une convention collective au moins de ce niveau, aurait empêché que la concurrence se fasse sur le dos des personnels comme cela va être le cas.

Comme on l'aura compris, le scénario est déjà tracé pour l'essentiel. Ouverture à la concurrence et transfert des personnels, externalisation du matériel roulant et de sa maintenance, privatisation de Gares et Connexions, transfert sur la route d'une grande partie des trafics. Les seules choses restant à discuter sont les acquis que les personnels transférés pourraient conserver, et on voit déjà que ces acquis seront forcément minimes, et la question du volontariat, dont on voit bien là aussi que ce ne pourra être qu'un volontariat contraint.

Qu'y a-t-il donc à négocier en vérité ? Comme toujours certains trouveront le moyen d'expliquer qu'ils ont limité les dégâts, voir même « gagné de nouveaux droits ». La vérité est bien sûr toute autre : en cas de rétablissement de l'esclavage, ils négocient le poids des chaînes. Si les mots ont encore un sens, il ne s'agit pas de négociation mais d'accompagnement.

Pour FO Cheminots,

on négocie un progrès social, 

on combat une régression. 

Plus que jamais :

**Retour au monopole public d'État !
Retour à la Société Nationale
des Chemins de fer Français
« une et indivisible » !**

ESCALE

AGENT D'ESCALE :

ESPÈCE EN VOIE D'EXTINCTION !



Polyvalence, poly-compétence, le métier d'agent d'escale a énormément évolué ces dernières années.

La politique d'entreprise avec ses nombreuses suppressions de poste et restructurations a énormément modifié notre métier. Auparavant nous trouvions en gare des agents d'accueil, des chefs de service, mais ça c'était avant !!!

Aujourd'hui on retrouve des agents qui sont amenés à tenir tous les postes mais bien entendu ils sont moins nombreux. De nouvelles filières ont été créées après les filières classiques 26 et 27, voici venue la 26+ : AMV mais uniquement Escale.

Intermétier, agent assembleur, agent de contrôle OUIGO... et demain ?



Toujours plus mais toujours moins de personnel !!! L'agent d'escale va-t-il disparaître au profit d'un agent poly-escale ou « poly- je ne sais pas encore » ? Notre direction trouvera bien un poly-poste mais bien sûr politiquement correct pour être poly-efficace et poly-malléable mais sans poly-rémunération.

Si vous connaissez une poly-gare ou nos poly-agents pourraient couler des jours heureux faites-nous signe, nous sommes preneurs !

Mais nous le savons tous, si l'entreprise continue les poly-suppressions et que les « poly-tiques » s'en mêlent nous irons travailler pour la poly-concurrence.

NON

Philippe RAUCH
(CNP Commercial Voyageurs)

SÛRETÉ

AVIS DE L'ARAFER :

TENDRE À L'ABAISSEMENT DES COÛTS !



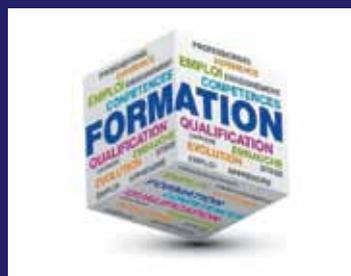
L'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) a rendu son avis sur le Document de Référence Sûreté (DRS) 2018 proposé par la Direction de la Sûreté. Cette nouvelle procédure a été mise en place par la Loi portant réforme du ferroviaire combattue par FO et les Cheminots en juin 2014.

Le DRS est le document qui fixe la tarification des missions de la Suge, permettant de facturer le « coût horaire » de l'agent Suge aux Activités et Entreprises Ferroviaires.

Pour rappel, le précédent avis de l'ARAFER avait entraîné une réorganisation de la sûreté, avec une dégradation de l'emploi et de la rémunération pour de nombreux agents du service.

Ce coût horaire qui était de 87€07 (déjà réévalué après un premier refus de l'ARAFER) pour l'année 2017 passe à 87€97 pour 2018. Pour autant l'ARAFER en a décidé autrement et annonce même que ce coût horaire ne peut dépasser les 85€ en demandant une meilleure maîtrise globale des coûts de la prestation sûreté pour arriver à 84€34.

FO Cheminots à immédiatement réagit et a interpellé tant l'EPIC SNCF que la Direction de la Sûreté sur les conséquences qu'allait entraîner cette baisse des coûts, à savoir suppressions de postes et baisse des heures de formation, sources prévisibles d'économies.



Inquiétudes qui s'avèrent être justes puisque la Direction de la Sûreté indique dans une note récente que **les 40h de formation TIS ne sont plus un minimum mais un maximum.** Le minimum étant les 10h prévues par le législateur pour le port du bâton. Tout ceci dans un souci d'économies !!! **Situation inacceptable, ces formations sont le gage du professionnalisme des agents SUGE,** et elles limitent de façon certaine les accidents sur le terrain.

Autre problématique à prendre en compte, **la fusion des Directions Zonales Sûreté (DZS)** de Paris Nord avec Paris Est et Paris Rive Gauche avec Paris Sud-Est. En effet, des postes de cadres des équipes sièges (RH, PROD, etc...) seront amenés à disparaître. Et il risque d'y avoir également un surplus de formateurs TIS. **Quid des agents en trop ? Quels seront les critères de choix ?**



Christophe ASSELIN (Secrétaire National SÛRETÉ)

Homages



« **Marco** » nous a quittés ce 26 août 2017, il n'aura profité de sa retraite que 9 ans seulement !

Marc DUFLO avait rejoint FO avec l'équipe FGAAC du dépôt de Fives en 1993, comme quoi les soubresauts syndicalistes ne sont pas nouveaux.

Cela fait donc 24 ans de militantisme, en tant qu'actif et retraité, au sein de la Fédération FO des Cheminots.

Ce choix, il avait été surtout fait au regard des positions de Marc Blondel, et c'est l'ami Jean-Claude Lefebvre, disparu lui aussi, le régional de Lille à l'époque, qui avait « embauché » toute cette équipe de Fives, ce pour la petite histoire. Marc était un homme de convictions, de parole, très engagé. C'était aussi et surtout un homme qui avait le sens de l'amitié, et qui avait le cœur sur la main.

Plus présent que lui dans les luttes, sur le terrain, il en est peu sans doute.

Il a été secrétaire du syndicat, et délégué du personnel de longues années.

Il laisse à ses amis le souvenir d'un type merveilleux, en fait il ne laisse que de bons souvenirs, de ceux qui sont impérissables.

L'équipe du Syndicat de Fives.

Notre camarade **Didier HUYOT** nous a quitté en septembre. **Didier**, jeune retraité, était de ces militants discrets et excellent collègue de travail, agent du matériel (technicentre de Paris-Nord) toujours prêt à rendre service, il était la bonne humeur incarnée.

Il était le camarade qui faisait le lien entre les générations par sa gentillesse et les moments de convivialité. Nombreux

sont ses collègues de l'atelier des Joncherolles dont des anciens du dépôt de La Plaine qui étaient venus lui rendre un dernier hommage. Ses camarades du syndicat, fortement émus par sa disparition, relèveront le flambeau.



Salut camarade !

Philippe Roger, secrétaire du syndicat, son pote, nous a informé que notre camarade **Claude FANTONE** du syndicat FO cheminots de Miramas est décédé le 03 octobre 2017 des suites d'une longue maladie. Il aurait dû prendre sa retraite l'an prochain.

Caténairiste, syndiqué de plus de 30 ans, trésorier du syndicat, élu DP, représentant CHSCT, **Claude** a été de tous les combats de notre organisation. Militant de terrain, il a défendu avec efficacité de nombreux cheminots. Ses obsèques ont rassemblé de très nombreux participants.

Salut Claude !



FO JEUNES

DEUX MOTS :

« ENVIE ET DÉVELOPPEMENT » !



Dans la continuité du 08 février 2017, la délégation FO Jeunes Cheminots s'est retrouvée le 26 octobre dernier pour définir les futurs points de développements de cette nouvelle dynamique.

C'est dans la suite pleine du Congrès en Agde et appuyés

par la fédération et ses membres de bureau FO Jeunes dernièrement élus, que ces derniers jeunes syndicalistes ont décidé de se revoir pour mettre en place le plan d'action de l'année à venir.

L'enthousiasme s'est propagé et de nouvelles têtes ont rejoint le mouvement, enrichissant ainsi les débats sur la façon d'approcher les jeunes et de les sensibiliser au syndicat.

Après une mise au point sur les activités futures, des échéances ont été fixées afin de motiver les troupes.

Ainsi dès la fin du mois de novembre sera lancée une série de tracts à parution bimensuelle, traitant de thèmes très différents « pourquoi se syndiquer ? », « fonctionnement des D21 », etc.

Ces tracts auront pour but d'intéresser et de renseigner les nouveaux cheminots, qu'ils n'aient pas cette impression d'être mis de côté du fait qu'ils ne connaissent pas le fonctionnement de l'entreprise. Une manière d'installer une relation de confiance et pour nous d'avancer notre rôle de militant.

Pour que le bouche à oreille se fasse, des brochures FO Jeunes Cheminots sont en cours de réalisation. Leur distribution est prévue d'ici fin Janvier 2018.

Elles résumeront en quelques mots, et quelques dessins, les idées que nous portons chez Force Ouvrière, ce qui fait de notre syndicat, **un syndicat Libre et Indépendant**. Faire comprendre qu'on a tous un rôle à jouer dans l'amélioration de notre quotidien au travail et faire prendre conscience que cela se joue dès son arrivée dans l'entreprise est primordiale pour que nous soyons plus forts demain.



En plus de ces outils de communication, et pour que chacun puisse s'exprimer, proposer ses idées et nous rejoindre, un groupe de discussion sur WhatsApp va être créé et les tracts et brochures seront disponibles via notre espace de partage Agora FO Jeunes Cheminots.

Mathieu LECOUSTEY

Que chaque jeune embauché se reconnaisse dans la lutte que Force Ouvrière veut mener, c'est bien là notre cheval de bataille !

ACTUALITÉS

LA SNCF DÉSAVOUÉE PAR LA COUR D'APPEL !

LE DROIT DE GRÈVE DANS LE VISEUR DES LIBÉRAUX



Le 27 octobre dernier la Cour d'Appel de Paris rendait un jugement contre la SNCF sur l'application que cette dernière faisait du RH 0924 et du service minimum garanti.

La SNCF prétendait pouvoir affecter à son plan de transport des agents ayant déclaré leur intention de participer à la grève entre l'heure à laquelle expirait leur repos journalier, ou périodique, et l'heure de leur prise de service initiale à laquelle ils étaient censés rejoindre le mouvement de grève.

Cet abus caractérisé est donc condamné et cela a plusieurs conséquences importantes sur l'application du RH 0924, surtout en cette période où la SNCF élargit considérablement le nombre d'agents soumis à la DII.

Cet arrêt confirme que :

- l'agent doit déclarer 48h avant sa prise de service son intention de participer à la grève.
- Ne sont réaffectables que les personnels non-grévistes, donc uniquement ceux qui n'ont pas fait de DII.



Tous les personnels doivent donc avoir une heure de prise de service.

On peut en déduire notamment que nombre de modalités mises en œuvre par l'entreprise dans le cadre de l'élargissement des personnels soumis à DII ne sont pas légales ou pas règlementaires. Notamment les « numéros verts » avec les procédures qui les accompagnent.

En effet, la direction demande à l'agent de déclarer le jour et l'heure de sa prise de service à partir de laquelle il sera gréviste : quid des agents en service facultatif, réserve, banal ?

La Direction n'a d'autre choix que de commander ces agents au minimum 48h à l'avance, faute de quoi elle entrave leur droit de grève. D'autre part, la Direction demande aux agents de préciser le préavis sur lequel ils se mettent en grève. Or cette disposition ne figure

absolument pas dans la loi, ni d'ailleurs dans le RH 0924. En cette époque de remise en cause permanente du droit de grève, cette condamnation de la SNCF confirme nos analyses. Faisons respecter nos droits. En cas de difficultés, n'hésitez pas à contacter vos représentants FO.



LOGEMENT

ÉLECTIONS DES REPRÉSENTANTS DES LOCATAIRES :

SOYEZ CANDIDATS !



L'action syndicale menée au quotidien au sein de l'entreprise ne doit pas faire oublier que d'autres modes de défense du salarié, tel que le combat pour un logement décent et de qualité pour tous à un prix abordable, sont également nécessaires. En la matière comme d'en d'autres, il en va de la défense et de l'amélioration du pouvoir d'achat et des conditions de vie de ceux qui n'ont que leur salaire ou leur retraite pour vivre.

Ainsi, pouvoir se loger à un prix abordable est par excellence un combat syndical parce qu'il n'est pas acceptable que des salariés soient contraints de vivre dans des caravanes et encore moins de dormir dans leur voiture, pour ceux qui ont la chance d'en avoir une !

Pas plus acceptable, qu'ils doivent sacrifier leur santé et

celle de leur famille, leur alimentation, ni même leurs loisirs d'ailleurs, pour disposer d'un toit.

Pas acceptable encore que des retraités n'aient d'autre choix qu'entre le mouvoir ou être à la charge de leurs enfants mais également que de jeunes salariés soient contraints de vivre chez leur parents ou soient la proie de marchands de sommeil !

Ce combat-là, c'est celui, entre autres, que mènent les militants de l'AFOC dans les conseils d'administration des bailleurs sociaux HLM. Ce combat-là, c'est celui du refus de la paupérisation des travailleurs et de leur famille. C'est par définition le nôtre !

Parce que notre engagement dans et hors les lieux de travail, pour la défense et l'amélioration du pouvoir d'achat et des conditions de vie de ceux qui n'ont que leur salaire ou leur retraite pour vivre doit être total, nous devons, ensemble, nous mobiliser pour réussir les élections des représentants des locataires au sein de conseils d'administration HLM. C'est l'objectif de l'AFOC, notre association de défense des consommateurs et des locataires, vitrine de notre Organisation syndicale dont elle conforte l'audience et le rayonnement.

Ainsi, fin 2018 se tiendront les élections HLM qui ont lieu tous les 4 ans,

avec pour objectif d'élire les représentants des locataires au sein des conseils d'administration ou de surveillance des organismes HLM

Un premier pas : soyez candidats ! Les cheminots FO actifs ou retraités ont toute leur place dans ces listes AFOC.

Daniel DELMOTTE

« Vous êtes locataires HLM, envoyez vos coordonnées à la Fédération FO Cheminots 68, rue Stephenson 75018 Paris »

FUSION DES IRP ...

POUR TUER LE SYNDICALISME DE PROXIMITÉ !

Parmi les nombreuses mesures de remise en cause des droits des salariés contenues dans les ordonnances Macron/Pénicaud, il y a la fusion des IRP.

Si des zones d'ombre persistent quant aux modalités concrètes que le Groupe Public Ferroviaire SNCF (GPF) mettra en œuvre pour appliquer ces ordonnances, on voit déjà de grands dangers sur les moyens et attributions du futur **Conseil Social et Economique (CSE)**, instance unique qui rassemblera les prérogatives des actuels CE, DP et CHSCT.

Ce CSE sera repris sur le périmètre des CE actuels. Pour exemple, dans un établissement (au sens du CE) de 2000 agents, le CSE sera composé de 22 élus disposant chacun de 26 heures de délégation mensuelles.

Le temps passé en réunion n'est pas censé être déduit du crédit d'heures, sauf (toujours dans le même exemple) si ce temps dépasse 60h annuelles. Au-delà, le temps passé en réunion sera déduit du crédit d'heures.

Le CSE pourra toujours recourir à des expertises, mais à la différence des CHSCT pour lesquels l'employeur finance intégralement le coût de l'expertise, la future instance devra en financer une partie, plus ou moins importante selon le sujet de l'expertise. Le tout alors que le budget de fonctionnement de l'instance est à peine changé par rapport au budget actuel des CE.

Enfin, le nombre de mandats successifs sera au maximum de 3 si la durée des mandats est de 4ans, ou 12 ans maximum si la durée des mandats est plus courte.

Bien sûr, par accord d'entreprise les dispositions peuvent être améliorées (création de commissions Santé Sécurité Conditions de Travail de proximité par exemple). Mais c'était déjà le cas aujourd'hui.

A l'évidence cette nouvelle instance représente un recul important dans la représentation du personnel et les moyens que la loi lui accorde. Cela ne sera bien sûr pas sans conséquence pour les cheminots.



POUR ENGIE, LE FERROVIAIRE, CA GAZE !

EXTERNALISATION DE LA FORMATION.



Le temps semble révolu où La Poste se contentait d'acheminer le courrier, les banques ne se chargeaient que des placements financiers, les opérateurs de télé-phonies se limitaient à gérer nos appels... Depuis quelques temps

déjà, les entreprises empiètent sur des domaines très éloignés de ceux qui furent à l'origine de leur création. Une nouvelle étape vient d'être discrètement franchie dans le ferroviaire. L'originalité tient plus dans l'entreprise à l'origine de l'initiative qu'à sa réalisation. Depuis des lustres, la SNCF abandonne son savoir-faire... et comme la nature a horreur du vide...



L'Équipement a très tôt connu les affres de la sous-traitance. Si bien que les cheminots de la fonction sont souvent cantonnés à redresser les nombreuses malfaçons et à gérer les dysfonctionnements à la livraison de chantiers livrés par le privé. Le désintérêt de la SNCF pour sa propre culture ferroviaire a inspiré une autre grande entreprise : Engie (ex GDF Suez, ex GDF). **C'est ainsi qu'un fournisseur de gaz s'immisce désormais dans la formation de salariés en charge de la « sécurisation des voies ferrées ».**

Cette « école du ferroviaire », récemment née au sein d'un lycée du Gers, est le fruit d'un partenariat entre le Greta (formation continue) et Ineo Sclé, filiale du Groupe Engie. La responsable RH de cette société justifie ainsi cette initiative : **« La SNCF cherche à réduire ses effectifs et est en train d'externaliser vers des sociétés privées une partie de ses activités. Cela va des bureaux d'études aux travaux sur les voies. Ineo Sclé Ferroviaire va se positionner sur ces nouveaux marchés, et notamment sur la partie signalisation des voies ferrées ».**

Tout est dit : **la SNCF abandonne son savoir-faire, y compris le cœur de métier.** Cette affaire ne va pas sans rappeler le transfert, il y a quelques années, de missions informatiques sensibles au privé (dont certaines ont été délocalisées... en Inde !) de même que les recours de plus en plus réguliers de l'Entreprise à la sous-traitance en Ingénierie ou pour d'autres missions.



Pour FO, la SNCF n'a d'avenir que si elle conserve en son sein et protège son cœur de métier. La question est : les pouvoirs politiques et les dirigeants de l'Entreprise souhaitent-ils vraiment offrir un avenir à la SNCF ? Pour la DRH d'Ineo : **« Avec la baisse des effectifs au sein de la SNCF, il y a de belles perspectives de carrière au sein des sociétés privées ».** Cela se passe de commentaires !

16 NOVEMBRE 2017



**. ORDONNANCES MACRON
. RÉFORME FERROVIAIRE**

STOP

A LA CASSE SOCIALE !

Cheminots

FO

**LES CHEMINOTS
SONT DANS LA RUE !**



