

**LIBRE & INDÉPENDANT**

**Supplément 4 pages**  
**RAPPORT SPINETTA**



**AUCUNE**  
**CONCESSION :**  
**RÉSISTONS !**

# SOMMAIRE

## 2 ÉDITO

### 4 CONVENTION COLLECTIVE

Un Patronat entêté, des OS divisées !

### 5 CSE SNCF MOBILITÉS

Un découpage qui prépare la privatisation !

### 6 RESTAURATION FERROVIAIRE

La restauration ferroviaire orpheline de sa convention collective !

### 6 RÉGION

Une belle dynamique sur Clermont-Ferrand !

### 7 RÉGION

Gares des riches, gares des pauvres ...  
L'exemple du TGV Aquitaine !

### 8 TROMBINOSCOPE FO CHEMINOTS

Le Secrétariat Fédéral, les Secrétaires Nationaux des CNP, les Unions Nationales

### 10 LES CNP FO CHEMINOTS

Équipement, Commercial Voyageurs, Fret, Matériel, Services Communs, Transport/Mouvement

### 13 CONTRACTUELS

Ne laisser personne sur la touche !

### 13 RÉGION

Projet de fusion d'Établissements : « Rapprochons-nous »

### 14 LOGEMENTS

Projet VESTA

### 14 UNCMT-FO

Les Maîtrises et les Cadres remplacent les grévistes ...

### 15 UNAC-FO

Nouvelle victoire pour l'UNAC-FO !

# Assassiner le sy pour m

**IMPORTANT :**  
**Édito antérieur à la parution  
du rapport Spinetta**



Les mots paraîtront peut-être un peu forts pour certains, pourtant c'est bien à une mise à mort, à une exécution en bonne et due forme, que nous assistons.

Habituellement les éditoriaux de notre journal sont à destination bien entendu, de nos adhérents, mais ils s'adressent plus largement aux cheminots.

Au travers de celui-ci nous voudrions alerter l'ensemble de la corporation des risques

mortels qui pèsent sur l'entreprise historique, la SNCF, et sur l'existence même des outils de résistances que sont les syndicats. Il est temps que les représentants syndicaux de tous bords puissent se poser les bonnes questions.

Comme le dit le vieil adage : « l'assassin revient toujours sur les lieux de son crime », et cela afin de voir l'effet escompté de son acte sur les proches de la victime. Là s'il revient s'est pour en mettre une seconde couche. Petit retour en arrière : **Tout a commencé avec la loi d'août 2008 dite de représentativité syndicale. Celle-ci est un véritable apartheid syndical, une voix aux élections professionnelles ne compte pas de la même façon en fonction que vous ayez voté pour une organisation qui a atteint ou non la barre des 10%. Cette loi et son application n'auraient pas dérangé un certain gouvernement**

d'Afrique du Sud ! Nous sommes bien loin du vieux concept républicain, un homme une voix. C'est donc une véritable discrimination que subissent les cheminots et dont les organisations syndicales dites représentatives s'accommodent parfaitement. Rappelons que cette loi scélérate et son application drastique à la SNCF interdit même la libre désignation du Délégué Syndical. Et n'oublions pas que cette loi est issue d'une position commune CGT/CFDT/MEDEF/CGPME et qu'elle fût votée sous la présidence Sarkozy.

Mais pour les gouvernements qui se sont succédés il fallait aller plus loin. C'est donc tout naturellement que le gouvernement Hollande en a rajouté une couche au travers de la loi travail (El Khomri) et le tout a été parachévé par les ordonnances portant le nom de l'actuel président Macron.

Cela s'apparente à la méthode du rasoir à deux lames : la première instaure la fausse représentativité, la seconde fauche les derniers droits existants.

Au travers de l'instauration des CSE en lieu et place des Instances Représentatives du Personnel existantes (CE/DP/CHSCT...) la SNCF compte dynamiser le droit social. Si vous y rajoutez la fusion des régions pour coller à la réforme administrative (Grand Est, Hauts-de-France, Nouvelle Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie...) vous obtenez un cocktail détonnant. **Des périmètres tentaculaires, des moyens amputés, certains parlant de 95% en moins !!!**

La proximité du délégué sur le Groupe Public Ferroviaire, c'est environ 10000 mandats tout confondu (DP/CHSCT/CE) au plan national, avec le passage en CSE il ne resterait que 400 mandats...

Les représentants du personnel seraient plus des élus de proximité,

#### 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

# Syndicalisme de proximité meieux détruire la SNCF !

ne seraient plus les collègues de travail qui partagent quotidiennement les conditions de vie et de travail. Ils seraient coupés des réalités, coupés de leur base, ils deviendraient les partenaires privilégiés de la direction et non des délégués mandatés pour porter les revendications auprès de la direction ou des pouvoirs publics.

Le rôle du délégué est-il d'être partenaire (social) de la direction ou représentant du personnel ? Pour **Force Ouvrière** la réponse coule de source.

Prenons un exemple concret : dans son rôle de délégué du personnel, le représentant est amené à porter les réclamations individuelles et collectives des salariés. Tout le monde sait qu'un directeur a une position dominante sur ses salariés qu'ils soient employés, ouvriers, maîtrises ou cadres. C'est justement le délégué du personnel qui n'a pas de lien de subordination dans le cadre de son mandat qui peut défendre bec et ongles les revendications de ses collègues!

**Avec l'éloignement des Instances Représentatives du Personnel, mais aussi la réduction drastique du nombre de représentants, le salarié va se retrouver seul face au patron !**

Chacun est en droit de se poser la question, pourquoi un tel acharnement ? Il faudrait être pour le moins candide de penser que la situation sociale n'a pas de lien.

Pourquoi de tels découpages ? La direction en véritables apprentis bouchers une fois de plus charcute les périmètres des anciens Comités d'Établissement.

Elle continue ce qui avait été entrepris lors des élections de novembre 2015 s'appuyant sur la loi d'août 2014, les Comités d'Établissements ayant déjà subi des découpages collants aux trois EPIC (SNCF, Réseau, Mobilités).

La volonté de la direction est d'éloigner le militant, l' élu du personnel de la base, afin d'isoler les salariés, les cheminots, pour qu'ils ne puissent plus faire bloc.

Détruire la solidarité de classe, casser la résistance.

Tout cela se déroule dans un contexte particulier. La spirale infernale du désossement de l'entreprise publique continue, les attaques sont tous azimuts : éclatement de la SNCF en trois EPIC, généralisation de l'ouverture à la concurrence (après le Fret, les TER en attendant Voyage..), transferts des personnels à statut vers des entreprises privées, menaces sur les contractuels, remise en cause du statut et du régime de retraite, chantage à la dette... N'en jetez plus !

D'un côté on détruit l'entreprise historique, de l'autre on désarme les cheminots en cassant leurs outils que sont les syndicats.

Au delà des querelles de boutique il est du devoir impérieux des organisations syndicales qui refusent de laisser un champ de ruine en lieu et place de la SNCF et un no man's land syndical de se réunir pour appeler à la résistance. C'est ce que la **fédération Force Ouvrière des cheminots** propose.

**Nous en appelons à la légitime défense.**

**Non à l'assassinat de l'action syndicale et de la SNCF !**

**Abrogations :**

**De la loi d'août 2008 (représentativité syndicale),**

**De la loi d'août 2014 (portant réforme ferroviaire),**

**De la loi Travail (El Khomri),**

**Des ordonnances Macron.**

**Maintien des Instances Représentatives du Personnel (DP/CE/CHSCT)**

*François GRASA  
Secrétaire Général  
Fédération FO Cheminots*



Le 23 janvier s'est tenue une nouvelle réunion de la Commission Mixte Paritaire de Négociation de la Convention Collective Nationale du Ferroviaire sur le **volet classifications des métiers et rémunérations** de cette CCN.

Cette nouvelle réunion s'est de nouveau soldée par un constat de désaccord complet. Rappelons qu'il existe deux types de grille de classification des métiers :

- **Les grilles de type Parodi** : c'est ce que nous connaissons à la SNCF avec le dictionnaire des filières, c'est-à-dire le recensement des métiers, leur définition, leur classement en filière et leur hiérarchisation.
- **Les grilles par critères classants** : on établit une liste de critères (technicité, autonomie, relations, ...) et ensuite on mesure les emplois par le biais de ces critères.

Il va sans dire que le deuxième type de grille a les faveurs du patronat puisqu'elle permet une polyvalence beaucoup plus grande ! Elle permet une évaluation des emplois au bon vouloir de l'employeur !

La majorité en pourcentage des Organisations Syndicales représentées en CMPN est favorable à une grille de type Parodi (CGT-SUD-FO), les autres se déclarent en faveur d'un système qu'ils appellent mixte, c'est-à-dire un système par critères classants auquel on ajoute une liste d'emplois-repères !!!

A l'heure actuelle, le Patronat ne bouge pas d'un millimètre sur sa position et fait de l'acceptation des critères classants un préalable, ce qui est bien sûr totalement inacceptable !

# NON !!!

Le Patronat va même jusqu'à refuser que l'on adosse le niveau d'entrée dans l'emploi au niveau de diplôme du salarié. Il s'agit en fait de refuser tout critère objectif de mesure et de livrer le salarié à l'arbitraire patronal.

Nous ne pouvons pas faire l'économie de constater qu'il s'agit là d'un mouvement d'ensemble qui généralise la polyvalence et l'arbitraire pour l'ensemble des salariés. La mise en place de critères classants dans les CCN est le chemin suivi dans de nombreuses CCN actuellement. Transport routier de marchandises, chimie, sucrerie, ..., même le bâtiment qui est historiquement la première clas-

sification de métiers de type Parodi est en train de basculer vers une classification par critères classants. Il faut également faire un parallèle avec les évolutions en cours dans l'Education Nationale où la destruction du Baccalauréat est à l'ordre du jour !



Mise en place de critères subjectifs dans les CCN et destruction des diplômes nationaux sont les deux faces d'une même médaille : c'est bel et bien un changement majeur de société auquel nous assistons : ce qui a été mis en place pour apporter des garanties aux salariés (CCN, diplômes nationaux, ...) est transformé pour apporter des garanties aux employeurs (polyvalence, flexibilité, rémunérations au « mérite », ...).



**Pour FO Cheminots, il ne saurait être question d'accepter ce retour en arrière, cette mise en place d'une individualisation des rapports entre employeurs et employés par l'effacement des garanties et protections collectives.**

Le Secrétariat Fédéral

**Un découpage qui prépare la privatisation !**

Le total des CSE, qui remplacent les instances représentatives du personnel (IRP) que sont les CE, DP et CHSCT serait de 17 sur l'EPIC SNCF Mobilités. **Plus qu'une baisse significative des IRP, c'est bel et bien le découpage qui doit être analysé :**

**11 CSE TER :** correspondants aux régions administratives hors région parisienne, cela dans une période où l'ouverture à la concurrence est sur toutes les lèvres des politiques et de la direction (pour exemples, le projet de loi des sénateurs Nègre/Maurey ou la mission Spinetta commandée par le premier ministre). Demain en ayant regroupé les cheminots (qu'ils soient de la traction, du contrôle, de la vente, du matériel ou de la direction d'activité) travaillant pour le TER il suffira d'externaliser, de donner au privé, telle ou telle région TER !

**1 CSE Transilien :** avec le même découpage en termes de métiers que les CSE TER, **n'est-on pas dans une logique RATP ?**

**1 CSE Gare et Connexion :** dans un moment de libéralisation du marché du ferroviaire, on est dans la projection de livrer clefs en main les services de la SNCF aux futurs concurrents ! Tous les services conçus, entretenus par les cheminots de la SNCF doivent être disponibles pour mieux nous concurrencer.

**1 CSE Fret :** la presse se fait l'écho (sans mauvais jeu de mots) d'une filialisation et privatisation rapides de l'activité. L'Union Européenne pousse en ce sens avec l'appui de l'ARAFER. **La direction a déjà démontré le peu d'intérêt quelle porte à la relance de son Fret SNCF, puisque sa logique n'a été que d'abandonner ses trafics et de supprimer plus d'une dizaine de milliers d'emplois !**

**1 CSE Maintenance Industrielle :** pas moins de dix Technicentres Industriels sont concernés soit environ 7400 agents. Là aussi, quel besoin de séparer ces technicentres industriels, **si ce n'est demain que de se séparer de cette activité à plus ou moins court terme !** On le sait très bien, des entreprises privées comme Alstom ou Bombardier n'attendent que de pouvoir capter ces marchés !

**1 CSE Voyages :** regroupant à lui seul plus de 18 300 agents répartis sur tout le territoire national. Là aussi, le but est bien d'isoler cette activité de tout ce qui actuellement encore en adhérence avec les régions SNCF. **Une vraie séparation entre Voyage, TER et Transilien.**

**1 CSE Siège SNCF Mobilités :** qui n'a que vocation de mieux chapoter la casse organisée de cet EPIC, tout en laissant croire pour autant qu'il assure la mission des liens entre les diverses activités précitées !

**CE N'EST PAS A UN SIMPLE DECOUPAGE DES IRP AUQUEL NOUS ASSISTONS ... MAIS BEL ET BIEN A UN DEMEMBREMENT COMPLET DE L'ENTREPRISE HISTORIQUE !**

*Le Secrétariat Fédéral*



# RESTAURATION FERROVIAIRE



**La restauration ferroviaire orpheline de sa convention collective !**



En 1995, la SNCF a décidé de se désengager de la présidence du groupement des employeurs de la restauration ferroviaire (GERF). Depuis cette date, aucun des dirigeants des sociétés de la restauration ferroviaire n'a voulu reprendre cette présidence.

Seule notre Union **FO** de la Restauration Ferroviaire a sollicité, à maintes reprises, les différents restaurateurs

successifs ainsi que les ministères du travail et des transports pour créer un syndicat patronal. Aucune réponse positive à ce jour !

Une véritable impasse : **« Comme le syndicat patronal n'existe plus, nous ne pouvons avoir de négociation sur notre convention collective » !!!**

Aujourd'hui, les 3000 salariés de la restauration ferroviaire sont victimes de la réduction des branches professionnelles suite à la loi El Khomri. Notre convention collective nationale de la restauration ferroviaire



(CCNRF) risque d'être intégrée à celle de la restauration rapide ou de la cafétéria alors que notre métier n'a rien à voir avec celle-ci !



Les différentes sociétés, dont la plus grosse « Newrest Wagons-Lits », ne veulent pas se rassembler en organisation patronale.

Les Organisations Syndicales, dont **FO**, ainsi que les différentes fédérations de cheminots demandent que notre convention collective nationale soit rattachée à la future convention collective du ferroviaire, mais l'Union des Transports Publics (UTP), dont fait partie la SNCF, ne veut pas. En l'absence de réponse positive du patronat du ferroviaire sur le futur des salariés de la restauration ferroviaire, et ce, malgré les demandes répétées de nos syndicats, **c'est la Direction Générale du Travail (DGT) qui va devoir trancher !**

Jean-Marc STAUB  
Secrétaire de l'Union FO  
Restauration Ferroviaire

## RÉGIONS



### Une belle dynamique sur Clermont-Ferrand !

Fin décembre de l'année dernière, se tenait une réunion SUGE/ASCT dans les locaux de l'Union Régionale de Clermont-Ferrand. Une belle journée qui a convaincu 3 nouveaux camarades de la SUGE de nous rejoindre à FO. Des projets de développements ont été élaborés : journée découverte spécifique ASCT, rencontre avec les camarades de la région de Lyon pour planifier des tournées mutuelles, etc...

Dans une région où nous étions peu implantés depuis des années, des collègues de plus en plus nombreux, à la fois déçus des autres Organisations Syndicales, mais également attirés par nos correspondants métiers et les informations qu'ils leurs divulguent, font le choix de rejoindre Force Ouvrière.

### Bienvenue à eux !

Christophe ASSELIN

## GARES DES RICHES, GARES DES PAUVRES ... L'exemple du TGV Aquitaine



**E**n France, pour quatre ans encore, riches et possédants ont leur président.

Mais ils ont également leurs gares, leurs TGV. Puissent-ils vivre pour cela, à Libourne (Gironde) ou encore à Chatellerauld (Vienne).

**Mais à Ruffec (Charente), plus rien.** Pourquoi ? Un territoire de 100 000 personnes privé, arbitrairement, de ses deux petits arrêts quotidiens depuis juillet dernier (un le matin et l'autre en soirée) !

Oui mais à Libourne, on cause le Pomerol, le St-Emilion. La vigne a ses arguments...

Mais Chatellerauld alors ? Effectivement, point de grands crus à faire valoir. Mais au lieu de cela, et non loin de là, il y a de l'ancien premier ministre qui traîne. Jean-Pierre Raffarin ou Edith Cresson ne résident qu'à quelques encablures de « leur » gare TGV.

**Bref, rien de neuf sous le soleil ! Selon que vous soyez puissant ou misérable...**

Ce qui se passe dans le Sud-Ouest ferroviaire se déroule partout ailleurs en France. Les mêmes causes produisant toujours les mêmes effets.

Ici on supprime des arrêts TGV, là on déshumanise les gares, on dézingue les ateliers de maintenance avec les exemples derniers de Saintes ou de Périgueux. **On externalise, chaque jour et un peu plus, les tâches qui incombent aux chemins.**

**Et pendant ce temps-là, le Service Public se meurt !**

« Inoui » pour les riches, « Ouigo » pour les pauvres. Voici la dernière invention d'un système économique complètement décomplexé à ce sujet. Le premier met Paris à 2 heures de Bordeaux, dans des conditions ordinaires de voyage pendant que le deuxième entasse, avec une heure de plus, des voyageurs dans des voitures exclusivement de 2<sup>nde</sup> classe, où la respiration et la conversation avec son voisin ne sont, à l'heure où j'écris ces lignes, toujours pas des options payantes...

L'ouverture, en juillet dernier, de la LGV Bordeaux-Tours résulte d'un PPP (Partenariat Public/Privé). Le PPP, c'est simple à comprendre. L'Etat se désengage de ses missions de Service Public, en ouvrant les portes de son patrimoine aux investisseurs privés. Pour la LGV, c'est Vinci qui remporte le « gros lot ». En investissant un peu moins de 800 millions € (sur un projet de près de 8 milliards €), Vinci s'assure une manne financière (7000 € de péage à chaque passage de TGV), doublée d'une concession suffisamment longue pour permettre un retour sur investissement très lucratif... Pour information, il y a, aujourd'hui, près de 20 allers-retours quotidiens sur cette ligne. Faites le calcul !

Notre modèle ferroviaire est attaqué de toutes parts, majoritairement par Bruxelles, cerbère d'un capitalisme outrancier. La concurrence privée, qui commence à pointer sérieusement son nez, réduira à peu de chagrin ce que nous attendons pourtant, toutes et tous d'un **service public de qualité, celui-là même qui n'oublie personne, qui s'adapte aux particularités géographiques, qui traite d'égal à égal tous les citoyens, quels qu'ils soient, d'où qu'ils fussent...**

Ils nous avaient vendu le projet d'une grande Europe sociale et juste, mais cela n'était que poudre aux yeux la réalité est tout autre.

Pour la SNCF, ce qui nous attend, si nous laissons faire, c'est un chemin de fer désarticulé, géré par plusieurs opérateurs privés qui n'auront de cesse de raisonner en parts de marché, avec toutes les conséquences connues en terme d'emploi, de précarité, etc...

**Outre-Manche**, nos amis anglais se souviendront longtemps de ce qui se passe chez eux.

Hier, Service Public et Chemin de Fer (British Rail) ne faisaient qu'un seul homme. Aujourd'hui, près d'une trentaine de Compagnies ferroviaires privées se partagent le gâteau. Deux données chiffrées à retenir : 300 % de plus d'argent public pour ces sociétés que ce qui était versé jadis au service public. Une des conséquences : **près de 120 % d'augmentation du titre de transport en péri-urbain londonien...**

Pour terminer, je tenais à revenir sur Ruffec (Charente) où bon nombre d'élus et de citoyens se battent quotidiennement sur le retour de l'arrêt des TGV en son bassin. **Si seulement notre Premier ministre, Edouard Philippe, pouvait y acquérir une résidence secondaire, cela répondrait favorablement et tout naturellement à cette attente !!!**

**Ou alors, autre solution, comme le revendique la fédération FO des cheminots revenir au monopole public d'Etat, revenir à une SNCF une et indivisible qui ne se soucie pas de savoir si l'utilisateur est riche ou pauvre, ou si un quelconque notable est résident ou pas.**

Sylvain Léonard

# LE SECRÉTARIAT FÉDÉRAL



François GRASA  
Secrétaire Général

francois.grasa@fo-cheminots.fr  
06 07 13 26 21

Philippe HERBECK  
Secrétaire Général Adjoint

philippe.herbeck@fo-cheminots.fr  
06 18 80 59 54



Christophe PRAT  
Trésorier Fédéral

christophe.prat@fo-cheminots.fr  
06 60 04 75 24



Stéphane CHATEL  
Secrétaire Fédéral

stephane.chatel@fo-cheminots.fr  
06 37 93 73 33



Elisabeth GIGOT  
Secrétaire Fédérale

elisabeth.gigot@fo-cheminots.fr  
06 17 44 08 73



Daniel FERTÉ  
Secrétaire Fédéral

daniel.ferte@fo-cheminots.fr  
06 38 78 35 61



Philippe LARAN  
Secrétaire Fédéral

philippe.laran@fo-cheminots.fr  
06 75 61 29 20



Sébastien RIMPAULT  
Secrétaire Fédéral

sebastien.rimpault@fo-cheminots.fr  
06 19 67 54 20





# LES COMMISSIONS NATIONALES PROFESSIONNELLES

## CNP MATÉRIEL-TRACTION



Cédric TISSERAND  
Secrétaire National

tisserand.cedric.fo.cheminot@gmail.com  
06 98 28 44 54

## CNP COMMERCIAL-VOYAGEURS



Aurore PREVOST  
Secrétaire Nationale

lemoineaurore.76@gmail.com  
06 43 33 03 16

## CNP SERVICES COMMUNS

Christophe ASSELIN  
Secrétaire National

toflalien@gmail.com  
06 12 01 62 36



## CNP ÉQUIPEMENT

Damien LEMIRE  
Secrétaire National

damien.lemire01@sfr.fr  
06 14 09 91 76



## CNP FRET

Francis GRAU  
Secrétaire National

julmarhel@free.fr  
06 20 82 16 45



## CNP TRANSPORT-MOUVEMENT

Damien KUSTER  
Secrétaire National

sweet.amber@orange.fr  
06 20 07 58 84



# LES UNIONS NATIONALES

## UNCMT-FO

André TAISNE  
Secrétaire Général

taisne.andre@gmail.com  
06 95 49 80 57



## UNAC-FO

Henri BENJAMOILE  
Secrétaire Général

unacfo1950@gmail.com  
07 50 93 84 56



## RETRAITÉS

Gérard LE MAUFF  
Secrétaire Général

lemauff.gerard@free.fr  
07 81 10 38 18



# CNP FO CHEMINOTS

Les six Commissions Nationales Professionnelles

Et ses six nouveaux secrétaires nationaux en charge de l'animation des métiers !



Le Secrétaire National,  
Damien LEMIRE

## CNP ÉQUIPEMENT

Conscients que la prochaine échéance électorale aura des impacts sans précédents et dans une logique de développement, les représentants de la CNP Équipement renouvellent le Bureau et le Secrétaire National pour donner

un nouvel élan. Un état des lieux des dernières élections doit être réalisé afin de prioriser les sites pour que le développement soit le plus efficace.

La nouvelle équipe s'est donnée pour missions de réaliser des tournées régulières, afin d'être à l'écoute des Cheminots, de relever les sujets puis d'aller les porter et les défendre à la direction. Ensuite rendre compte des échanges et communiquer le plus largement.

Dès demain, nous serons en ordre de bataille pour la défense des salariés, pour le renforcement de notre organisation sur ses valeurs, revendications et pour la reconquête nécessaire de la représentativité sur l'ensemble du Groupe Public Ferroviaire (GPF).

*Damien Lemire*



La Secrétaire Nationale  
Aurore Prévost

## CNP COMMERCIAL VOYAGEURS

Le 30 novembre dernier, s'est réunie la CNP des métiers commercial/voyageurs. Nous avons élu un nouveau bureau. Lors de cette rencontre, deux groupes de travail ont été créés afin de cibler les différents domaines d'activités, le groupe de travail Transilien et le groupe de travail TER/Grandes Lignes.

Un état des lieux est en cours afin d'identifier les périmètres géographiques où il serait le plus urgent d'intervenir et d'investir nos forces toujours dans un objectif d'aider et d'informer l'ensemble des cheminots, qui

sont au cœur même des sujets en subissant les réorganisations et les restructurations menées par la direction depuis maintenant plusieurs années. Pour cela, nous avons mis en place un planning de tournées nationales avec la complicité de l'ensemble des représentants du personnel de Force Ouvrière.

L'équipe du bureau de la CNP Commercial/Voyageurs est jeune et dynamique. Elle ira à la rencontre de tous les cheminots des métiers commerciaux. Ces échanges seront cruciaux afin de partager sur les problématiques auxquelles nous sommes tous confrontés dans notre quotidien.

Cette délégation de FO Cheminots est à cœur d'ouvrage sur le développement des tracts métiers, de manière à communiquer le plus largement possible sur l'actualité des projets dévastateurs de la direction. Au travers de ces tracts vous pourrez être informés et découvrir la position et les revendications de Force Ouvrière.

De cette façon, les groupes de travail s'activeront à approfondir les sujets et à faire entendre les problématiques des conditions de travail et de vie au travail des cheminots lors des audiences nationales.

L'intérêt de ces demandes audiences est de faire entendre à la direction les revendications de FO Cheminots alors qu'une politique d'entreprise se dessine de plus en plus vers la destruction de nos métiers tel que nous les avons connus. Une casse qui se traduit toujours et encore par la diminution des effectifs.

La délégation Force Ouvrière du commercial/voyageurs ne lâchera rien, ensemble c'est possible, la vraie Force Ouvrière c'est vous : les cheminots !

*Aurore Prévost*



## CNP FRET



Le Secrétaire National,  
Francis GRAU

Le 24 novembre 2017 s'est tenue la réunion de la CNP Fret. A l'ordre du jour, l'élection d'une équipe militante FO chargée de mettre en œuvre tous les outils nécessaires à la défense des cheminots du fret.

Au Fret, depuis l'ouverture à la concurrence du secteur, les Entreprises Ferroviaires Privées et leurs personnels sont soumis aux plans sociaux et au dumping social. A la SNCF, c'est la longue liste des « restructurations » destructrices d'emplois, avec le reversement des agents dont le poste a été supprimé (8.000 depuis 2006) dans les EIM, le « Pôle Emploi SNCF », et son lot d'inquiétudes liées à une mobilité forcée et à l'incertitude du lendemain. Pour ceux qui restent (moins de 7.000 cheminots aujourd'hui), c'est la remise en cause permanente des conditions de travail et de sécurité engendrée par la polyvalence et la poly-compétence à outrance.

Fret SNCF, organisé désormais en 4 Directions Nationales de « Produits » a perdu toute notion de « proximité », avec bien évidemment des répercussions sur le travail syndical de terrain.

Dans un tel contexte, il devient indispensable de s'organiser autour de moyens militants nouveaux tels que les outils « Agora » en tant que « banque de données informatiques » utile au militant FO en recherche de réglementation, de tract, d'organisation d'agenda, de partage d'info via des forums d'échanges et de discussions, ... Tout comme le recours à de la « visio-Skype »

pour se faciliter à une communication rapide et réactive, et ce en plus de l'investissement quotidien au plus près des cheminots du fret.

Pour parvenir à cet objectif, des militants FO venus de plusieurs DF : Laurent IBANEZ (DFAC, élu FO au CE national Fret SNCF), Laurent WEISS (DFAC, élu FO au CE national Fret SNCF), Jérôme PÉRIN (DFAC, membre du Bureau National FO Fret), Christophe GARCÉ (DFAC, membre du Bureau National FO Fret), Frédéric CÉAGLIO (RSS FO DFAC), Sébastien VIVES (RSS FO DFSR), Thierry COURTIN (DFSR, membre du Bureau National FO Fret), Philippe CALIBET (RSS FO DFCA et membre du Bureau National FO Fret), Xavier BURLATS (DFCA et membre du Bureau National FO Fret).

*Francis Grau*



## CNP MATÉRIEL



Le Secrétaire National,  
Cédric TISSERAND

Arrivant au matériel à Joncherolles région SNCF de Paris Nord en Janvier 2000, j'ai rapidement compris la place essentielle du syndicalisme dans l'entreprise.

Simple sympathisant, j'ai pris ma carte à FO via mon collègue de travail Christophe Prat avec qui je travaillais de nuit. J'ai obtenu ma mutation en 2011 pour la région Occitanie (anciennement Languedoc-Roussillon), plus précisément sur Nîmes, là où je suis encore actuellement.

En juin 2014 je tenais les AG sur Montpellier lors du conflit sur la réforme du ferroviaire.

Le Secrétaire National Matériel Christophe Prat m'a demandé si intégrer le bureau pouvait m'intéresser, ce que j'ai accepté volontiers.

Après avoir milité par différentes tournées sur les différents Technicentres de France, me voici aujourd'hui élu Secrétaire de la CNP Matériel avec un bureau jeune et dynamique.

Tout cela pour aborder par le travail syndical nos prochaines élections professionnelles en novembre 2018 confiant et avec le sourire !

*Cédric Tisserand*



## CNP SERVICES COMMUNS



Le Secrétaire National,  
Christophe ASSELIN

La CNP des services communs du 21 novembre s'est très bien déroulée. En effet, nous étions nombreux, quasiment toutes les filières étaient représentées par des camarades très motivés. Le nouveau bureau est plus diversifié et plus représentatif puisqu'il est composé de 3 agents de la Suge (dont le Secré-



taire National), de 2 agents des Agences Paie et Familles, d'une camarade de l'Action Sociale et d'un camarade de

la Direction Informatique. Un groupe de travail spécifique APF est mis en place.

Un premier bureau a eu lieu le 04 décembre et de nombreuses initiatives en sont issues : une demande d'audience OPTIM'SERVICES, une pétition sur le secteur médical contre l'augmentation du prix d'accès aux cantines, un tract APF et des tournées ont été programmées.

**Motivé et déterminé !**

*Christophe Asselin*



Le Secrétaire National,  
Damien KUSTER

## CNP TRANSPORT/MOUVEMENT

Le 28 novembre s'est tenue la Commission Nationale Professionnelle concernant la Filière 27. Des militants des EIC et de Mobilités (concernant les métiers de l'Escale) ont pu échanger sur les problématiques de leur métier.

Afin de structurer cette activité syndicale j'ai été élu secrétaire National, je travaille au sein de l'EIC PACA. Concernant la filière 27 Escale, un groupe de travail a été créé et sera animé par Philippe Rauch de la région de Strasbourg.

La multiplication des sujets de discussion a permis d'élaborer une liste de points à analyser et à porter dans une audience à la Direction Nationale des Circulations. Les

échanges se sont poursuivis pour continuer la politique nationale de tournées syndicales dans les services. Aujourd'hui des tournées nationales sont programmées essentiellement dans le sud de la France, et une organisation est en train de se mettre en ordre pour couvrir les autres régions.

*Damien Kuster*



**Ne laisser personne sur la touche !**



**ÉGALITÉ**

**LES CONTRACTUELS**

La **fédération FO Cheminots** a pour finalité la défense des droits et des revendications des cheminots, **qu'ils soient au Statut ou Contractuels.**

Elle fait sienne l'adage traditionnel du mouvement social des ouvriers et des salariés « **à travail égal, salaire égal** » et revendique pour les Contractuels de la SNCF les mêmes droits que ceux des Agents au Statut.

Elle revendique l'arrêt du recrutement de cheminots en contrat « **low-cost** » et exige l'intégration au Statut de tous les contractuels qui le souhaitent.

Les personnels contractuels soumis au RH0254 représentent au 31/12/2016 plus de 14 000 agents, soit une augmentation de 150% en 5 ans ! Ils représentent aujourd'hui 10% de l'effectif du GPF.

Force est de constater que la Direction prend de grandes largesses avec ces personnels : refus de négocier des revalorisations salariales, absence de notations

en temps et en heure, recrutement massif à l'annexe C sur des emplois du dictionnaire des filières en lieu et place de l'annexe A1... Nombreuses sont les infractions dont ces personnels sont victimes.

La **fédération FO Cheminots** ne saurait accepter cet état de fait et se met en ordre de marche pour faire respecter les droits des contractuels.

Que ce soit pour la formation des militants, pour organiser en région des journées d'information spécifiques, la **fédération FO Cheminots** est à la disposition des agents contractuels au plus près du terrain.

*Le Secrétariat Fédéral*



## COMME LE DIT LE PROJET DE LA DIRECTION :

**« Rapprochons-nous ! », le nom du projet de la Direction.**



Après avoir éclaté les Établissements de Paris Saint-Lazare, puis avoir intégré l'ECT, tout en nous disant que nous étions paranoïaques de penser que l'on préparait l'ouverture à la concurrence en créant un établissement clés en main avec les vendeurs et les contrôleurs dispatchés par activités, la direction franchit un nouveau pas aujourd'hui. Il y a un an quand nous demandions à nos dirigeants : « à quand les agents de conduite ? », ceux-ci nous répondaient :

« Ce n'est pas prévu arrêtez de toujours penser qu'il y a quelque chose de dissimulé derrière chaque projet que nous faisons !! »

Aujourd'hui en bilatérale, le Directeur Régional de PSL nous annonce que pour 2020 ils préparent un établissement regroupant les ASCT PARIS GL avec les ASCT Normandie, les Agents Commerciaux GL PSL et Normandie, les conducteurs de l'ETOF GL avec ceux de Normandie ainsi que l'EPTIC (Technicentre Clichy), nous prétextant que c'est beaucoup plus simple administrativement d'être tous réunis pour une meilleure gestion du travail.

La direction souhaite faire faire aux syndicats le sale boulot, en voulant nous confier le rôle de porte-parole de leur sinistre réorganisation :

## RÉGION

**« VEUILLEZ RASSURER LES AGENTS  
CE N'EST QU'ADMINISTRATIF !  
ON NE VA PAS LEUR DEMANDER DEMAIN  
DE DEMENAGER A CAEN OU A ROUEN ! »** *dixit le DR.*

**« LA REGION NORMANDIE NOUS A CHOISI POUR 2020. IL FAUT  
QU'ON SOIT A LA HAUTEUR FACE A LA CONCURRENCE ».**

A les écouter il faudrait que nous nous réjouissons de cette ouverture à la concurrence !!!!!



Ce n'est soi-disant que pour 2020 mais le rattachement administratif est déjà prévu au 1<sup>er</sup> juillet 2018, et ça c'est demain ! Ce sont 800 agents impactés mais à les écouter ce n'est qu'un détail !!!

De plus, rien ne nous garantit qu'en janvier 2020 la région Normandie choisisse la SNCF !!! Et alors, qu'advient-il de nous ? On nous vendra au plus offrant ? Car un rattachement à PSL ne sera plus possible !

En nous garantissant que nous ne changerons pas de lieu de travail, nous savons bien que c'est une énième parole en l'air et que dans notre entreprise une parole et même un écrit ne seront jamais valables ad vitam aeternam !

**Non à l'éclatement des Établissements !  
Non à l'ouverture à la concurrence !  
Maintien du Statut et des emplois !!!**

*Hélène PATERAKIS*



## PROJET VESTA :

### UNE MARCHÉ DE PLUS VERS LA PRIVATISATION DU LOGEMENT À LA SNCF !

Aujourd'hui, la politique du logement à la SNCF est très fragilisée. Le parc des logements est en forte diminution depuis 20 ans (37 749 en 2016 contre 82 298 logements en 1996).

Dans le même temps ce parc est occupé à hauteur de 40% par des non-cheminots et le niveau des loyers est important et en augmentation !

Le projet Vesta consiste à transférer une partie du parc d'ICF Novedis à une foncière créée à cet effet, puis à ouvrir le capital de cette dernière à un ou des actionnaires.

Cette opération doit permettre selon le document « projet » d'investir (dans le parc) environ 680 millions d'euros sur 12 ans et de dégager de l'argent frais pour SNCF Mobilités (qui détenait 100% du patrimoine logement).

Au-delà de vouloir améliorer la qualité des logements, pour quelles raisons la SNCF ne souhaite plus conserver le contrôle d'ICF Habitat ? La raison est déjà citée ci-dessus, le Groupe SNCF désire obtenir du cash pour sa politique d'investissement (notamment à l'étranger) et sans doute « éponger » des dettes au sein de son Groupe Public Ferroviaire, tout comme de certaines filiales ! **Cependant, ce mécanisme comporte des risques, avec en premier lieu les locataires mais aussi des actionnaires avarés de profits ! Des solutions alternatives auraient pu être choisies. La conservation de plus de 50% des titres en est un**

exemple. Cette solution aurait pu amener des garanties sur le maintien d'une politique logement en propre, une meilleure maîtrise des loyers, de générer malgré tout un



approvisionnement en argent frais, et ce avec un taux d'endettement estimé dans une fourchette raisonnable.

De par son caractère de service public, la SNCF a contribué positivement à la construction de logements, tant pour garantir le dynamisme de ses bassins d'emploi que pour éviter le turn-over de ses personnels. D'ailleurs, la constitution de ce patrimoine immobilier a été réalisée grâce au travail des cheminots à travers la création de richesses produites.

Une fois de plus, le dur labeur du passé profite aujourd'hui à des acteurs nouveaux qui se positionnent sans peine à la récolte ces fruits !

Damien LEMIRE

## UNCMT-FO LES MAÎTRISES ET LES CADRES REMPLACENT LES GRÉVISTES ...



Malheureusement on a l'habitude de constater que l'entreprise oblige son encadrement à remplacer les grévistes.

Mais la direction a franchi un cap supplémentaire sur un Établissement Parisien. Il a été demandé à l'encadrement de remplacer les salariés d'une entreprise de nettoyage en gare. Les collègues devaient vider les poubelles sur les quais sans aucune formation (risque seringue entre autres) ni équipement. La direction envoyait de plus ses encadrants au « casse-pipe » car les grévistes étaient présents dans les gares et, ce, en se gardant bien d'aviser le CHSCT et les élus DP concernés. De nombreux collègues ont refusé, mais pas tous...

L'UNCMT-FO a toute son utilité dans ces situations et se doit de dénoncer ces pratiques en amont pour que les agents de l'encadrement n'aient plus à subir la pression individuelle que sait utiliser la direction dans ces moments là.

Georges UFARTE



Disponible dans Unions Régionales FO cheminots

## NOUVELLE VICTOIRE POUR L'UNAC-FO ! SUSPENSION DE LA "DISPONIBILITÉ SUR REPOS" !

# YES!

Juin 2016, la Direction de l'ET PACA inventait « l'astreinte » chez les ADC, pratique interdite par le titre 1 du RH0077. La Direction de la Traction pensait se servir de cet Etablissement Traction comme site pilote, avant de l'étendre ensuite aux autres régions !

**« C'était sans compter sur les militants de l'UNAC FO ! »**

Août 2016, le Secrétaire Général de l'UNAC-FO se déplaçait à Marseille pour rencontrer les dirigeants de l'ET PACA, lors d'une DCI incroyable. En effet, soutenant la légalité de ces contrats, alors que les textes réglementaires prouvaient le contraire, la Direction souhaitait amplifier cette pratique minimisant ainsi le manque d'effectif.

Les DP et membres CHSCT UNAC-FO PACA, saisissaient alors l'inspection du travail.

En décembre 2016, les délégués et membres CHSCT FO ont vu leur travail récompensé en CRT, l'inspectrice du travail dénonçant fermement cette pratique chez les ADC. **Laisser la possibilité aux ADC d'être d'astreinte aurait largement contribué aux détériorations des conditions de sécurité, des conditions de travail et de la réglementation.**

Malheureusement, quelques jours plus tard, le RH0077 s'envolait emportant avec lui toutes les décisions de CRT pour laisser place à l'accord d'entreprise signé en juin 2016 par certaines OS !

La Direction de l'ET PACA en profita pour remettre l'astreinte sur la table en l'appelant cette fois « disponibilité sur repos », alors même que l'accord d'entreprise ne l'autorise toujours pas !

Pendant que les autres OS restaient une nouvelle fois silencieuses, les délégués du personnel et les membres CHSCT UNAC FO ont à nouveau contacté l'inspection du travail afin de continuer leur combat.

L'UNAC FO a également à plusieurs reprises alerté la Direction de la Traction pour lui affirmer que nous ne laisserions pas faire et que nous étions déterminés à porter l'affaire devant les tribunaux si besoin.

*L'inspectrice du travail confirme à nouveau, lors d'un CHSCT, que les ADC signataires de ces contrats se mettent hors la loi et seraient tenus responsables face à la justice en cas d'incidents ou d'accidents.*

*« Pour l'inspection du travail, ce qui était interdit avec le RH0077, l'est aussi aujourd'hui étant donné que l'astreinte sur repos pour les ADC n'est toujours pas autorisée par l'accord d'entreprise... »*

Il sera également souligné par l'inspection du travail plusieurs vices de procédure, ainsi que l'usage de faux en considérant les journées travaillées sur repos comme des repos effectivement pris par les ADC.



Enfin, le combat de l'UNAC-FO et de ses militants aura payé puisque la suspension de ces contrats est maintenant annoncée.

*Ne reculant devant rien, la Direction de l'ET PACA, accorde cette victoire à la CFDT, syndicat qui par son silence complice a permis la mise en place de ces contrats de "gré à gré" !!! Les élections professionnelles approchent, la Direction fait déjà campagne pour certains syndicats...*

**ADC, NE SOYEZ PAS DUPES !  
LE SEUL SYNDICAT LIBRE  
ET INDEPENDANT QUI DEFEND  
VOS RÉELS INTERETS, EST  
FO  
AVEC SON UNION NATIONALE  
DES AGENTS DE CONDUITE.**

Ali-Jean BOUALAM

Cheminots

**FO**

**22 MARS 2018**

**ENTRONS EN RÉSISTANCE !  
UNITÉ SYNDICALE !  
UNITÉ DES CHEMINOTS !**

**NON AU RAPPORT SPINETTA !**

- **NON À LA CASSE DU FERROVIAIRE !**
- **NON À LA FILIALISATION DE FRET SNCF !**
- **NON AU TRANSFERT OBLIGATOIRE DES PERSONNELS !**
- **NON AU LICENCIEMENT DES CHEMINOTS !**

**ANTI-SOCIAL**

- **NON AU PASSAGE D'ÉPIC À SOCIÉTÉ ANONYME !**
- **NON À LA MISE EN DANGER DU STATUT DES CHEMINOTS !**
- **NON À LA CESSIION DES TECHNICENTRES TER !**

**NON AUX ORDONNANCES MACRON !**

- **NON À LA MORT DES DP ET CHSCT !**

**ENSEMBLE  
DANS LA RUE !**



Cheminots **FO**

**Libre et Indépendant !**