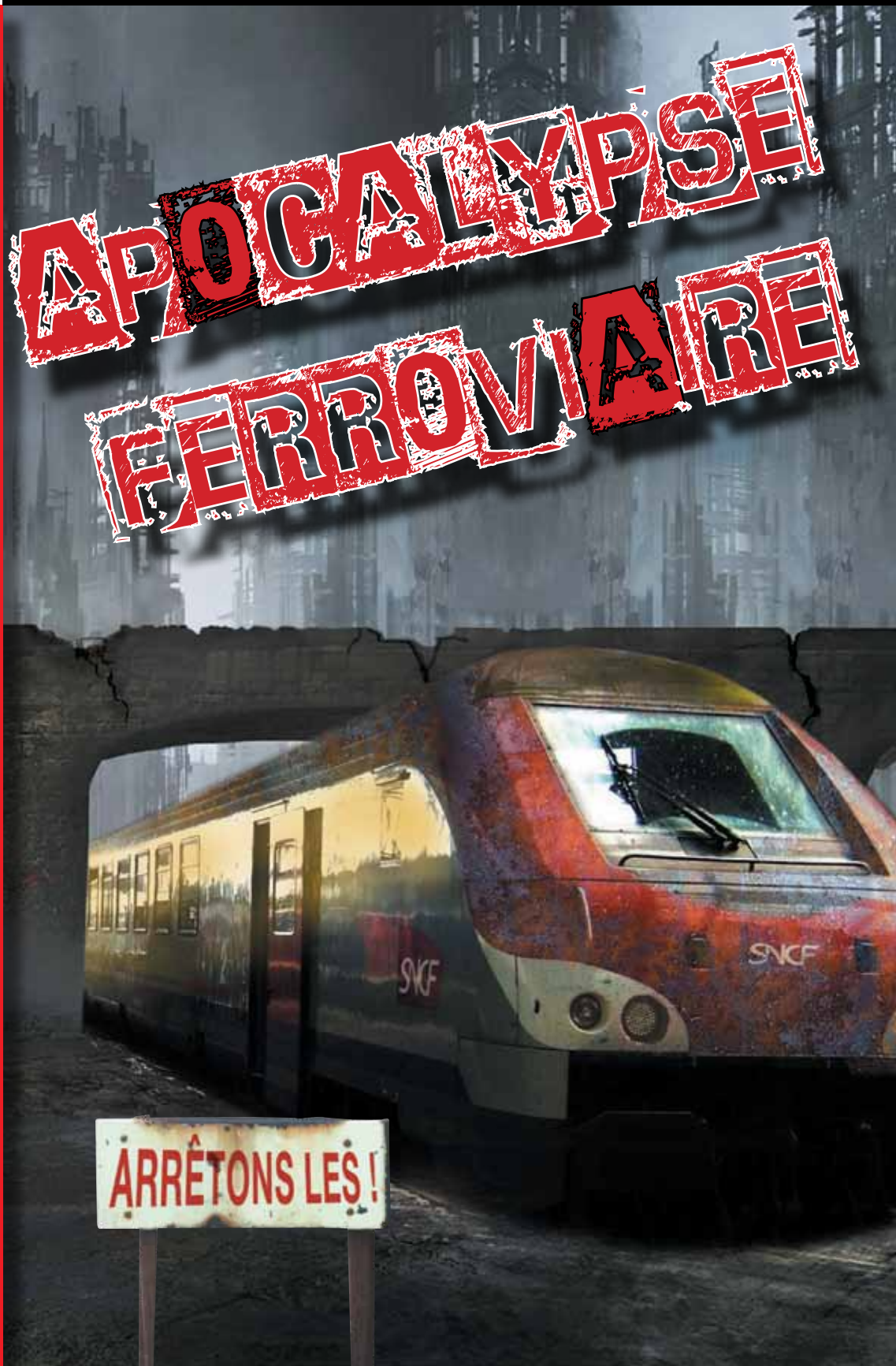


Sommaire

- 2 Agenda – Édito
- 4 Actualité
- 5 En région
- 6 Convention Collective du Ferroviaire
- 7 Loi LOM
- 8 Actualité
- 9 Hommage
- 10 Dossier CPRP
- 12 Un nouvel élan à l'UNCMT FO
- 13 CSE DG IDF : «Plein d'envies...»
- 14 Comité Exécutif de l'UCR FO



APOCALYPSE
FERRONIAIRE

AGENDA

Mai-Juin 2019

1^{er} mai

Journée Internationale des Travailleurs

9 mai

Congrès Extra FO Cheminots

15 mai

Bilatérale FO et UTP (Patronat Ferroviaire)

20 au 24 mai

1^{ère} Formation FO élus CSE

21 mai

Conseil National UNAC FO

22 mai

Négociation Convention Collective (CMPN)

25 juin

Conseil National FO Cheminots

26 juin

Négociation Convention Collective (CMPN)

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

Des revendications

D'aucuns nous taxent d'avoir une ligne revendicative trop dure, d'être toujours dans la contestation en lieu et place de la négociation. Négociation ou accompagnement telle serait la question ?

Pour nous, cela est un faux débat !

Rassurons les mauvais coucheurs de tous poils, à la **fédération FO Cheminots nous sommes prêts et disponibles pour négocier, mais négocier quoi dans la période ?**

Que veut dire négocier : N'est-ce pas amener un plus pour les salariés ? Ou au minimum ne pas accepter de recul social ?

Quand dans la même semaine on peut lire dans divers organes de presse, que le manque chronique de personnel à SNCF Réseau est montré du doigt dans le drame de Brétigny.

Que les liaisons TGV entre l'Est de la France et l'arc méditerranéen seront supprimées. Qu'un député se vantant d'avoir voté la loi pacte ferroviaire se voit dans l'obligation de rallier Douai à Paris en marchant. Que 80% des trains « Intercités » seront supprimés sous peu.

Que SNCF Mobilités doit disparaître dans les mois à venir. Si on y rajoute la transformation des EPIC en SA, la filialisation du Fret, de Gares et Connexions, la fin du recrutement au statut, les transferts obligatoires de personnel...

Le recours systématique de la SNCF contre les Organisations Syndicales, allant jusqu'en appel et en cassation.

La suppression des Instances Représentatives du Personnel tels que les DP, CHSCT et CE.

Tout cela s'agrémentant d'une chasse aux sorcières organisée contre tout ce qui ressemble de près ou de loin à un syndicaliste ou à un cheminot qui résiste. On se dit que nos revendications sont loin d'être trop dures !

Un camarade, lors d'une réunion encadrement, avait cette réflexion « **tout cela ressemble à l'apocalypse** ».

Le terme est-il trop fort ? Nous ne le pensons pas !

Oui la SNCF que nous avons connue ne sera plus qu'un champ de ruines, un no man's land, à moins que la colère qui s'exprime

ations trop dures ?



sous diverses formes puisse s'unifiée autour de revendications communes. Quand on ferme une gare, une ligne c'est une attaque contre le citoyen, l'usager du train et contre les cheminots.

Beaucoup de cheminots et de syndicalistes revêtent les samedis un gilet jaune, ce n'est pas un hasard. La révolte gronde dans le pays, bien malin qui pourra dire la suite que prendront les diverses contestations. Le journal « Le Figaro » caractérisait « le grand débat » comme une imposture, nous ne pouvons qu'être d'accord et nous féliciter que notre confédération ait refusé d'y participer.

Comment aurait-il pu en être autrement, après avoir dédaigné les maires et les Organisations Syndicales appeler ces dernières à la rescousse, la ficelle était un peu grosse pour tomber dans le panneau.

Pouvoir d'achat des actifs et retraités en berne, casse des services publics, remise en cause du droit de manifester jusqu'à quand tout cela tiendra t'il ?

Les fins de mois difficiles, la fin des services publics, la répression contre ceux qui résistent, voilà la réalité et celle ci est au moins aussi dure que les revendications.

Est-il besoin de rappeler que **JAMAIS** il n'y a eu de négociations tant sur la loi portant Réforme Ferroviaire en 2014 que sur celle dite « Nouveau Pacte Ferroviaire » de 2018.

Il n'y a eu que de la « concertation » qui pourrait se résumer à : « **cause toujours tu m'intéresses, venez discuter avec nous mais nous ne changerons pas le fond de la loi !** »

Ce qui est sûr c'est que tout cela n'a que trop duré.

Alors les revendications portées par la fédération FO Cheminots sont elles trop dures ?

*François GRASA
Secrétaire Général*



Ça tombe comme à Gravelotte...

« ÇA TOMBE COMME À GRAVELOTTE ! »

La SNCF fait les choux gras des médias : Député marcheur contre la suppression de dessertes TGV, fin des TGV Nancy – Dijon, cure de minceur accélérées pour les trains Intercités, les annonces pleuvent !

Moins de TGV, moins de dessertes TGV !



La presse se fait l'écho de suppressions non seulement de dessertes TGV, de gare mais aussi de liaisons entre territoires.

La fin des relations TGV sur l'axe Nancy Dijon va bien au delà de ces deux villes. Laissons la presse, « Rail Passion » en l'occurrence, s'exprimer :

« La suppression brutale par la SNCF pour l'horaire 2019 des deux TGV 6820/6864 Metz-Nancy et 6824/6869 Nancy-Toulouse a fait l'effet d'un coup de tonnerre dont les effets ont été très mal ressentis à la fois au plan régional, départemental et plus spécialement chez les voyageurs longue distance, qui pouvaient compter sur des relations de

qualité sans changement vers tout l'arc méditerranéen. Leur disparition s'ajoute à la perte du dernier train nocturne, ex-Lorazur, qui avait été fossoyé en 2016. De plus, les mesures compensatoires prises ne sont pas idéales, qu'il s'agisse du TGV Lyon – Nancy via Marne la vallée, avec son horaire Sud – Nord peu favorable, et les deux TER de remplacement lancés par la région Grand Est dont les sillons sont assorties de correspondances larges à Dijon. »

Cet exemple pourrait être malheureusement généralisé sur tout le territoire : la suppression des dessertes TGV, la fermeture de gares, tout cela était inscrit noir sur blanc dans le rapport Spinetta prélude à la loi Nouveau Pacte Ferroviaire d'août 2018.

La crise des gilets jaunes a mis sur le devant de la scène l'importance du service public, notamment ferroviaire.

Posons la question :

« Comment défendre le service public sans entreprise publique ? »

La fédération FO Cheminots réaffirme que la défense du service public, le maintien des liaisons, le maintien des gares, des lignes, des dessertes TGV passe par le retour au monopole public, à une SNCF une et indivisible.

Un député qui marche... Sur la tête !



Monsieur Dimitri HOUBRON, député « macroniste » de La République En Marche du Nord s'est fait le champion de la défense des dessertes TGV.

Cet illustre élu n'a pas fait les choses à moitié ralliant en marchant la gare TGV de Douai à Paris. L'initiative pourrait paraître louable, sauf qu'il y a un hic...

Ce « marcheur » a voté la loi Nouveau Pacte Ferroviaire issue du rapport Spinetta qui prévoyait la disparition de dessertes TGV. Peut-être que ce député est débordé et n'a pas eu le temps de lire le projet de loi qu'il a votée, en août 2018. Il aurait dû lire notre propagande syndicale qui dénonçait déjà en décembre 2017 les propos de monsieur Spinetta : « L'activité TGV doit desservir moins de gares et moins de territoires ».

Nous proposons à ce fossoyeur du service public ferroviaire et donc, de la SNCF, de méditer la formulation de Michel Audiard, comme on dit « Ça ose tout ! ».

La fin d'Intercités ?



Le journal Les Échos annonce : « la majorité des lignes hors TGV de la SNCF sont en cours de transfert aux régions. Seuls 80 Intercités circuleront encore début 2020 contre plus de 400 il y a encore deux ans. »

Chiffre d'affaire de moins 24%, perte de lignes entières, peu d'investissements dans le matériel roulant, réduction des fréquences, clients brinquebalés dans des rames corail usées, ponctualité en berne les mots, les mots ne sont pas assez forts pour démontrer le délabrement des relations Intercités.

Dire que cette loi devait renforcer le transport ferroviaire !

Les Cheminots dans la résolution interpro du CCN



Vous trouverez deux extraits de la résolution du Comité Confédéral National du 27 et 28 mars 2019 qui démontrent l'attachement de la Confédération Force Ouvrière aux combats de FO Cheminots.

« FO ne saurait être indifférente aux conséquences du réchauffement climatique et aux risques qu'il comporte ainsi qu'aux problématiques liées à l'environnement. FO revendique des mesures en faveur de celui-ci, comme le développement de transports alternatifs de marchandises (FRET SNCF...) ou le renforcement de la réglementation environnementale des entreprises. »

« Concernant la SNCF, le CCN dénonce, entre autres, les fermetures de gares et de lignes SNCF qui ne font qu'aggraver la désertification de nos territoires. Le CCN refuse l'ouverture à la concurrence et la fin de l'embauche au statut au 1^{er} janvier 2020. »

Élections ICF, l'AFOC progresse !



(Les élections des représentants des locataires dans les offices de HLM se sont déroulées fin 2018.

En ce qui concerne ICF Habitat la Sablière (40 000 logements en Ile de France), non seulement nous confortons notre résultat et le siège de notre administrateur mais nous progressons.

Avec 16,63% l'AFOC progresse de +3,62%. Avec 301 voix

gagnées l'AFOC confirme les progressions des dernières années sur les positions claires exprimées pour la défense des locataires qui se sont retrouvés sur la réalité de ce qu'ils vivent tous les jours dans leurs logements. Le travail accompli par nos représentants au cours des dernières années et par les différentes AFOC en Ile de France permet de constater une nouvelle progression et la reconnaissance du travail accompli au service des locataires.

Cette progression est aussi vraie pour les autres filiales du groupe ICF, à savoir Nord-Est et Sud-Est Méditerranée sans toutefois obtenir de siège.

Enfin, sur ICF Atlantique, avec 15,92% (plus 5,12) nous obtenons pour la première fois un siège au Conseil d'Administration.

Militer à FO... c'est aussi militer à l'AFOC !

ERMEWA pousse les cheminots vers la sortie !



Depuis ces dix dernières années, le technicentre de Picardie situé à Tergnier fait face à la concurrence, avec la création dans un premier temps de la filiale France Wagons (transfert du parc wagon SNCF) puis aujourd'hui à la Filiale ERMEWA filiale du groupe SNCF logistic.

Les cheminots de Tergnier ont vite compris et vu qu'avec l'arrivée d'ERMEWA comme principale détenteur de wagons, leurs conditions de travail, leur savoir-faire, allaient changer. On demande aux cheminots de répondre au cahier des

charges qu'impose ERMEWA au détriment des documents de maintenances des séries et sous-séries de wagons dont le PIM du technicentre avaient la charge.

La direction n'arrête pas de marteler aux cheminots : « il faut être compétitif, respecter la demande du client, réduire

le temps de traversée » !!! Bref baisser le coût des opérations de maintenance coûte que coûte !!! Une pression permanente est mise sur les chantiers afin de sortir du wagon en temps et en heure, peu importe dans quelles conditions. Quand aux charges de travail même logique il faut être au prix du marché ...

Les cheminots ont de nombreuses inquiétudes. Une direction et un encadrement sans aucune culture cheminote, plus aucune embauche mais emploi massif d'intérimaire, aucune vision sur des charges de travail pérennes, externalisation, présence quasi permanente d'ERMEWA au technicentre. Le transfert vers ERMEWA est dans toute les têtes.

La dernière réforme en date avec ce qu'elle implique comme modifications structurelles de ce qui fût un jour la SNCF accélère le mouvement et augmente de fait les craintes des agents, qui voient chaque jour se multiplier les intervenants extérieurs dans notre établissement. Il n'y a à l'évidence pas de solution conforme aux intérêts des personnels en dehors du retour à la SNCF, du retour au monopole.

La Convention Collective en 3 chantiers



Une reprise des « négociations » contrainte.

Après l'échec des négociations sur les transferts de personnel, les discussions ont repris sur le volet « classifications des métiers et rémunérations », à la fois en réunion plénière et en groupe de travail.

Toujours la même méthode de la part du Patronat : malgré l'opposition des Organisations Syndicales, du moins d'une majorité d'entre-elles, le Patronat persiste à vouloir imposer encore et toujours son projet, n'écoulant rien.

L'UTP propose aujourd'hui de classer les métiers en 10 « familles », là où nous connaissions 11 filières subdivisées en 23 spécialités, et 48 emplois-type là où nous connaissions 253 grades. Et on ne parle même pas du recensement exhaustif des emplois de la branches qui sont estimés aujourd'hui à plus de 500 !

Une telle réduction du nombre de métier a bien évidemment un but : **généraliser la polyvalence.**

Même si on peut entendre que le dictionnaire des filières a besoin d'un toilettage, nous faisons face là à une proposition de dynamitage pur et simple. C'est pourtant l'histoire du transport ferroviaire qui a construit ce type de classification au cours de plusieurs dizaines d'années ! Le Patronat prétend lui faire table rase du passé et partir d'une feuille blanche !

Pour FO Cheminots, il ne saurait en être question. Nous réaffirmons le respect de la reconnaissance des métiers, notamment garants de la qualité de service et de la sécurité dans le ferroviaire !



La CMPN pourrait disparaître ... pour laisser place à la CPPNI ?

Parallèlement à ce premier chantier, les discussions s'engagent sur la transformation de la Commission Mixte Paritaire de Négociation en Commission Paritaire Permanente de Négociation et d'Interprétation.

Là encore, le Patronat aimerait une version à minima !

A notre sens, la nouvelle formule permet d'interpréter au niveau de la branche les accords d'entreprise pour voir s'ils respectent bien l'accord de branche, c'est-à-dire s'ils sont bons « au moins aussi favorables » pour les salariés. Le Patronat souhaite pour sa part que la branche se mêle le moins possible de ce qu'il se passe dans les entreprises.

Encore un nouveau sujet de « négociation » qui commence bien !

La boussole du Patronat est toujours orientée sur le même cap, celui du moins disant social, de la concurrence par le dumping social.



Après un « sac à dos social » bien maigre dans la loi, au tour de la CMPN d'embrayer !

Le troisième est un autre gros chantier, encore non-ouvert mais devant être conclu avant la fin de l'année : la négociation sur les garanties sociales pour les personnels transférés autres que celles prévues par la loi.

En clair : Quelles réponses apporter à des questions comme celles des facilités de circulations ? Du droit au logement ? De l'accès aux cabinets médicaux pour la médecine de soin et de spécialité ? etc...

Beaucoup de problèmes en vue, la SNCF ne jouant pas le jeu, pas plus que le Gouvernement. En effet, pour que d'éventuels nouveaux Opérateurs ouvrent droit aux facilités de circulations sur leurs trains, peut-être faudrait-il que la SNCF fasse de même sur son réseau pour les autres salariés de la branche ? Or la SNCF prétend facturer ses éventuelles facilités, ce qui rendrait celles des cheminots facturables. **Bercy se dépêcherait alors de considérer tout cela comme des avantages en nature, et donc fiscalisables...**

En clair, **un accord perdant/perdant** est en vue pour les salariés de la branche ferroviaire !

Encore une fois, FO Cheminots a raison de dire qu'il n'y a rien de favorable pour les salariés de la branche ferroviaire en général et du GPF en particulier dans cette ouverture à la concurrence. La seule revendication qui aille dans l'intérêt des cheminots c'est de dire non à l'ouverture à la concurrence, et de revendiquer le retour au monopole public du transport ferroviaire.

A tout le moins, les promoteurs du marché ouvert (Patronat et Gouvernement) doivent mettre en place l'alignement par le haut pour tous les salariés de la branche : **facilités de circulation pour les agents et les ayant-droit sur l'ensemble du territoire et net d'impôt !**

Les cheminots ont su montrer leur totale opposition au Nouveau Pacte Ferroviaire, ils ne doivent pas en être les dindons de la farce !

LOM : Vers de nouveaux désengagements de l'État ... Vers une nouvelle externalisation des services publics !



Actuellement sur les planches de « travail » des parlementaires, la Loi d'Orientation des Mobilités prétend réorganiser la mobilité des citoyens sur le territoire national.

Reçue par la commission parlementaire, Force Ouvrière a pu réaffirmer ses revendications : d'emblée nous pouvons affirmer que cette loi est un nouveau désengagement de l'État en matière de transport, quel que soit le mode : maritime, fluvial, routier, aérien ou ferroviaire.

Dès l'exposé des motifs, on peut lire que « cette émergence des Autorités Organisatrices, régionales ou locales, doit être poursuivie, encouragée et renforcée ».

Comme nous le savons chez les cheminots, **cette régionalisation est le début de la privatisation**. Et, à tout le moins, c'est une rupture de l'égalité des citoyens devant la loi.

En résumé, les dispositions prévues dans cette loi vont toutes dans le même sens : **concurrence et libéralisation**.



Quoi d'étonnant quand on entend la ministre des transports déclarer sur un plateau TV que « **le covoiturage c'est le mode de transport des zones peu denses** ». Cela veut bien dire que l'État délègue son rôle à l'initiative privée. **Cela fut l'occasion pour FO de rappeler qu'il y a un « covoiturage » qui fonctionne très bien : le train !**



Quelques dispositions concrètes qui figurent dans le projet de loi et qui impactent directement les chemins de fer :

- ◆ Permettre au GPSR de sortir du périmètre RATP pour se placer en concurrence avec la SUGE en Ile de France
- ◆ Permettre de manière générale à la RATP de sortir de son périmètre, tant sur le voyageur que sur l'Infra, pour concurrencer la SNCF en Ile de France
- ◆ Mise sous tutelle de la branche ferroviaire : à défaut d'accord de branche, le Gouvernement prendra des ordonnances. Le Patronat s'en sert déjà pour ne pas négocier, confiant qu'il est dans les décisions de l'exécutif.
- ◆ Mise en place d'exception pour la licence de conducteur : tram-train, métro, fret privé sur voie privée, tout est fait pour simplifier l'exploitation quand elle est faite en dehors du service public.

Cette loi sera un nouveau clou dans le cercueil du service public en général, du service public de transport ferroviaire en particulier !

Le Gouvernement poursuit sa route de destruction de tous les acquis des salariés, de tous les services publics.

Il faut d'urgence que les salariés, dans l'unité, les arrêtent !



La Région Grand-Est vient de sonner le glas des TER SNCF. Elle vient de décider d'ouvrir plusieurs lignes à la concurrence... et pas que les plus petites. **De nombreuses dessertes SNCF en étoile autour de Metz et de Strasbourg devraient être assurées d'ici quelques années par la concurrence.** Elles concernent des milliers d'usagers. Ces missions sont assurées aujourd'hui, directement ou indirectement, par des centaines de cheminots de la SNCF : conducteurs de trains, contrôleurs, guichetiers, agents d'escale, agents du Matériel (maintenance des rames), agents de l'Équipement (maintenance des infrastructures) sans compter les personnels administratifs et autres qui gèrent tout ce petit monde. Et demain ?

La Région Grand-Est se revendique le « laboratoire » de la privatisation des trains régionaux. **Les cobayes sont les cheminots...** Et l'on connaît la triste fin qui guette les animaux de laboratoire. Nous nous sommes largement exprimés sur le contexte et les dogmes qui ont conduit à éclater ainsi une partie de l'Entreprise Publique. Nous ne connaissons que trop les conséquences de ce libéralisme écervelé, toujours prôné par des apprentis-sorciers malgré des effets dévastateurs maintes fois établis. Ce n'est pas ce qui nous intéresse aujourd'hui.

Dans cette affaire, il y a le fond et la forme. Le fond, redoutable de par les dégâts qu'il engendrera, est désormais connu. La forme est presque plus choquante. Venons-y. Souvenez-vous, ou piochez sur Internet. Vous y trouverez encore les traces de la circulation du premier train de fret privé sur les lignes de la SNCF. Assuré par « Connex », ce train de chaux était parti de Dugny-sur-Meuse le 13 juin 2005 pour rejoindre une aciérie allemande. Premier train concurrent, premier trafic piqué à la SNCF et non à la route...



Le contrat ne représentait que 0,1% du chiffre d'affaire de la SNCF, mais, pourtant, tous les médias

étaient présents : grandes chaînes nationales, reporters de la presse écrite, journalistes français et étrangers... L'affaire avait fait la première page de la presse quotidienne régionale. Et à raison, au vu des conséquences qui se sont révélées par la suite :



10 000 emplois supprimés depuis à fret SNCF, aucun opérateur, public ou privé, ne réalise de bénéfice avec le rail, diminution de la part de marchandises transportées par fer en France... Elle était belle, cette « dynamique de redynamisation » du fret lancée par Bruxelles... Et visiblement, de ce côté, on ne change pas une méthode qui casse à merveille !

Les décisions que vient d'arrêter la Région Grand Est, celle où, paradoxalement, la SNCF est la plus performante en termes de régularité et de qualité de service, augurent mal du sort du TER et autres TET à l'échelon national. Ce n'est qu'une question de quelques petites années. C'est déjà demain ! L'ouverture des TGV à la concurrence privera en partie la SNCF de sa « vache à lait », une ressource responsable d'une grosse part de ses bons résultats. Privé du fret, bientôt filialisé, d'une part des bénéfices de la grande vitesse et des trains régionaux, le service public ferroviaire va inévitablement s'effondrer... dans la plus grande indifférence. Et c'est cela la nouveauté. L'hécatombe qui se prépare n'a fait que l'objet de quelques entrefilets souvent superficiels dans la presse régionale. Elle n'a pratiquement pas été relayée au niveau national alors qu'il y a vraiment le feu à la boutique. Quelques sites Internet ont un peu creusé le sujet, de même qu'une télé régionale, mais

sans plus. Cette ultime étape de privatisation va bel et bien sceller, à courte ou moyenne échéance, la mort de la SNCF telle qu'on la connaît aujourd'hui. Une entreprise de démolition déjà bien entamée par la dernière réforme de 2018, soutenue par une partie de l'opinion publique.

De là à détruire en quelques mois 80 années d'évolutions ferroviaires dans ce silence assourdissant et coupable, ça ne fait visiblement mal... qu'aux cheminots. Peut-être parce que finalement, dans l'inconscient collectif, la SNCF est déjà morte ...

Bernard Aubin



Certains s'offusquent, à juste titre, des méfaits commis par les casseurs dans les manifestations. En effet, rien n'excuse ce type de comportement. Mais qu'y a-t-il de plus choquant ? Les actes délictueux commis par quelques cagoulés ou la destruction « légale », sournoise et impunie de nos services publics par des costards-cravates sûrs de leurs faits ?

La SNCF n'a plus la cote, et tout a été fait pour qu'elle ne l'ait plus. Idem pour son personnel.



COMMUNIQUÉ FÉDÉRAL

02 mars 2019

C'est avec la plus grande tristesse que la fédération FO Cheminots a appris le décès de notre camarade Mickaël Ferretti dans un accident de voiture survenu vendredi 01 mars en région parisienne.

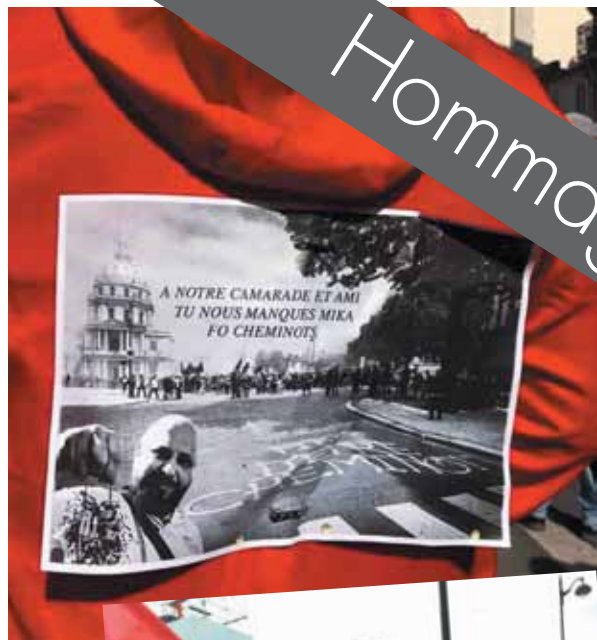
Âgé de 32 ans, Mickaël travaillait au Technicentre Est Européen dont il venait d'être élu FO aux dernières élections professionnelles sur le CSE Axe TGV Est.

Pour ceux qui ont eu la chance de militer à ses côtés, Mickaël était un militant très engagé au quotidien et très actif dans les manifestations parisiennes avec son célèbre sifflet deux tons de locomotive.

Frappé par ce deuil et dans un moment aussi difficile, la fédération FO Cheminots et ses camarades tiennent à faire part de tout leur soutien à la famille et aux proches de Mickaël ainsi qu'à tous ses collègues.

La Fédération.

Contacts Presse FO Cheminots : François GRASA | Secrétaire Général | 06 07 13 26 21
Philippe HERBECK | Secrétaire Général Adjoint | 06 18 80 59 54



Hommage



Salut Mika ...



FO rencontre les dirigeants de la CPRP ...

Dans le cadre d'une audience nationale, la fédération FO Cheminots représentée par sa Section nationale des Retraités a été reçue le 26 février 2019 dans les locaux de la CPRP à St Lazare.



Le projet gouvernemental de « retraite universelle par point »

Au-delà de notre opposition farouche à ce projet (voir la Lettre des retraités n° 47 de Décembre

2018), nous avons dit notre interrogation concernant l'annonce gouvernementale de Mr Delevoye le « haut-commissaire » chargé du détricotage des régimes de retraite d'un taux de cotisation maximum de 28 % alimentant notre régime de retraite... alors qu'actuellement il est de : 8,79% pour les cheminots en activité + 23,59% pour la SNCF (taux T1) + 13,85% (taux T2) soit un total de 46,23% !

La seule réponse qui a pu nous être faite par nos interlocuteurs, a été de rappeler que Mr Delevoye avait bien précisé que les « spécificités » au-delà du régime universel de base à minima, seront financées par l'entreprise SNCF... si elle le décidait.

Question : notre employeur, le groupe ferroviaire SNCF, face à une concurrence « libérée » et aux appétits des détenteurs de capitaux, ne sera-t-il pas enclin à diminuer au maximum ses dépenses de personnels ?

Nous avons bien peur que poser la question c'est y répondre... Raison de plus, s'il en fallait, pour répondre positivement aux appels à bloquer l'économie tous ensemble (actifs, retraités, salariés en gilets jaunes ou pas, jeunes) pour stopper dès que possible ces velléités gouvernementales.

Le « reste à charge zéro » des lunettes, prothèses dentaires et auditives

Nous avons demandé les conséquences à venir pour la CPRP et pour les affiliés, de la publication du décret du 12 janvier 2019 fixant la liste de « certains équipements d'optique, aides

auditives et soins prothétique dentaires » pour lesquels seront garantis un « accès sans reste à charge » c'est-à-dire un remboursement intégral pour l'assuré. (A compter du 1^{er} janvier 2020 pour l'optique et le dentaire et du 1^{er} janvier 2021 pour les aides auditives)

Le ministère de la Santé a demandé à « revoir » en conséquence un certain nombre de prestations spécifiques à la CPRP comme :

- ❑ Le complément de deux forfaits de 200 € pour prothèse dentaire complète haut et/ou bas.
- ❑ Le complément, forfait annuel, pour l'achat d'un appareil acoustique, de 500 € par oreille, etc...

La CPRP n'a fait aucune évaluation du surcoût car quoiqu'il en soit, la CPRP étant une caisse de la Sécurité Sociale, « la CNAM (la Sécu) compensera » nous a-t-on répondu... A charger ainsi la barque des dépenses de la Sécu, tout en asséschant consciencieusement ses ressources – le salaire différé des cotisations sociales via les exonérations patronales répétées – au profit de l'impôt CSG, n'allons-nous pas droit à son étatisation et/ou sa privatisation, au non d'une prétendue faillite délibérément organisée ?

Pour leur part, les mutuelles augmentent déjà – ou « n'excluent pas » de le faire - leur taux de cotisation.



La modification à compter du 1^{er} janvier 2019, du remboursement des « honoraires de dispensation » des pharmaciens

Au 1^{er} janvier 2019, trois nouveaux honoraires ont été mis en place pour la dispensation de médicaments par les pharmaciens :

- ❑ Honoraire pour l'exécution de toute ordonnance : 0,50 € (hors taxe soit 0,51 € ttc) en 2019 et 2020
- ❑ Honoraire pour l'exécution d'ordonnance concernant des patients de moins de 3 ans ou plus de 70 ans : 0,50 € puis 1,55 € au 1^{er} janvier 2020.
- ❑ Honoraire pour exécution d'ordonnance comportant un ou plusieurs médicaments spécifiques : 2 € puis 3,50 € au 1^{er} janvier 2020.

A ces nouveaux honoraires, cumulables entre eux, s'ajoutent : l'honoraire à la boîte à 1 € et l'honoraire pour ordonnance complexe (plus de trois médicaments) à 0,50 € en 2019 (1 € en 2020)

Ces honoraires perçus par les pharmaciens figurent sur nos relevés de remboursement : une dépense supplémentaire pour la CPRP. Car pour les cheminots retraités, ces honoraires sont remboursés pour toutes les ordonnances comportant au moins un médicament remboursable : à 100 % si au moins un médicament est prescrit en ALD (Affection de longue durée) et à 75 % sinon. Les mutuelles (pour ceux qui en ont) complètent... suivant les conditions du contrat.

Par contre, en ce qui concerne les ordonnances où ne figurent que des médicaments non remboursés, la CPRP ne rembourse rien et les mutuelles non plus.

(A noter que le site de la CPRP ne semble pas à jour sur ce sujet)





Les médicaments non-remboursés et les retenues forfaitaires

Nous sommes intervenus pour rappeler que les « retenues forfaitaires » (0,50€ par boîte) ne doivent pas être perçues sur les boîtes de médicaments non-remboursables. Ce qui n'est semblé-t-il pas toujours le cas !

Le Directeur s'est engagé à vérifier que le système informatique de la caisse intégrait bien ce pb.... **A suivre donc.**

Les relations CPRP / mutuelles



Sur certains relevés de remboursement, figurent la mention : « Ces informations ont été transmises à votre mutuelle pour un éventuel complément ».

Nous avons témoigné que cette transmission – dite « Noémie » - n'avait pas toujours lieu avec succès et que, dans ce cas, les compléments des mutuelles ne pouvaient pas être versés... sans que l'affilié soit mis au courant de ce dysfonctionnement (à moins qu'il ne suive lui-même ses remboursements).

- ❑ Avec certaines mutuelles de cheminots, dont la MGC, l'avance de la part mutuelle est faite par la CPRP. L'objectif est que toutes les mutuelles de cheminots bénéficient rapidement de ce système (dit Noémie 3)
- ❑ Pour les autres mutuelles, il y a plusieurs situations.
 - Certaines (rares) ne veulent pas de convention Noémie avec la CPRP, il faut donc soi-même leur envoyer les décomptes CPRP....
 - Pour d'autres, la transmission automatique fonctionne et le remboursement du complément mutuel aussi par conséquent (Noémie 1).
 - Pour d'autres mutuelles, la CPRP n'avait, jusqu'ici, engagé aucune discussion, compte tenu du faible nombre de cheminots affiliés : moins de 50. Le nouveau Directeur est revenu sur cette décision et toutes ces mutuelles vont être contactées d'ici le second semestre 2019. Cela concerne environ 1000 cheminots au total...

Reste les « dialogues informatiques défaillants » entre la CPRP et la mutuelle. Tous les jours ils font l'objet de listings et traités au cas par cas avec les mutuelles concernés. Selon le Directeur, le plus souvent il s'agit de mauvais paramétrage des taux de remboursement CPRP par les mutuelles. Pour autant, ces défaillances, peuvent perdurer des mois... (manque de personnel à la CPRP !) sans que l'affilié ne soit mis au courant. Nos interlocuteurs ont semblé découvrir le pb. Quoiqu'il en soit, nous avons demandé une information personnalisée. **Réponse à venir....**



Réception « papier » des documents CPRP

Le ministère de la santé a exercé une « forte pression » pour que la CPRP diminue ses dépenses d'envois postaux aux affiliés (quelques centaines de milliers d'€ par an).

Par conséquent il a été annoncé au CA de la CPRP du 18 décembre qu'il n'y aurait plus de possibilité de faire le choix « papier + électronique » (17 % des affiliés). A compter de début avril, ceux qui fréquentent leur espace personnel auront dû choisir l'une ou l'autre formule : s'ils optent pour le papier, leur compte personnel sera désactivé. Pour ceux qui n'utilisent pas leur compte, un mail « circonstancié » va aussi leur être envoyé....

Il nous a bien été souligné que l'envoi papier serait un service à minima, dégradé par rapport aux envois réguliers du passé... Un nouvel exemple de la fracture internet ! Le progrès ne vaut que pour ceux qui en disposent, les autres n'ont que leurs yeux pour pleurer : la gestion purement comptable de la protection sociale génère injustice et « laissés pour compte ».

Nous avons témoigné de cas de retraités ayant opté pour l'électronique, mais qui ne pouvaient plus l'utiliser et qui avaient des difficultés à faire revenir aux envois « papier ». Le Directeur nous a répondu qu'il fallait pour cela faire.... une démarche en ligne, sur le site de la CPRP : dans l'espace personnel, « Mon compte », « Mes informations » **(le chat qui se mord la queue !)**



« Prestation spéciale d'autonomie », pour les seuls cheminots

Nous avons porté à la connaissance de nos interlocuteurs le courrier d'un retraité, qui venait de se voir informer par l'assistance sociale SNCF que sa femme – qui doit entrer en EHPAD - ne pouvait plus prétendre depuis le 1er janvier 2019, à la « Prestation spéciale d'accompagnement » servie par la CPRP aux bénéficiaires de l'APA (Aide personnalisée d'autonomie) de GIR 1 à 4.

Il nous a été confirmé que, contrairement aux informations du site de la CPRP – pas à jour encore une fois ! – cette « prestation différentielle de droit », aux conjoints de cheminots avait effectivement été supprimée en conséquence d'un décret, au prétexte qu'un régime n'a pas à payer ce qui relève d'un autre régime (en l'occurrence le régime général). Il s'agit là d'une conséquence de la mise en place de la PUMA (Protection Universelle Maladie) : une personne majeure sans activité professionnelle est désormais prise en charge de ses frais de santé à titre personnel par le régime général de la sécurité sociale. Elle n'est donc plus rattachée à un assuré ouvrant droit... et n'est donc plus « ayant droit » des quelques avantages servis par la CPRP.

Encore un acquis social passé à la trappe... ni vu ni connu !

Un nouvel élan à l'UNCMT-FO !



Le Comité National extraordinaire de l'UNCMT-FO s'est réuni le jeudi 04 avril 2019 au siège de la fédération FO Cheminots.

Ce comité avait comme principal objectif l'élection d'un Secrétaire Général et d'un Adjoint représentant le collège maîtrise.

Conformément au statut de la fédération et du règlement intérieur de l'UNCMT-FO ont été élus : Jean-Charles BILLOT du syndicat du Landy au poste de Secrétaire Général et Gladys LEROY du syndicat de la Banlieue Nord de Paris au poste de Secrétaire Général Adjoint.

Les délégations FO de toutes les régions ont échangé pour définir les futurs points de développement de ce nouvel élan. Les débats enthousiastes et réalistes ont permis à chacun de s'exprimer et de proposer des idées.

Dans ce contexte inédit de crise sociale et compte tenu de la portée des attaques successives et des conséquences dramatiques pour l'avenir de l'entreprise, pour les usagers et bien évidemment pour les cheminots, l'UNCMT-FO, organe de la fédération FO Cheminots, s'inscrit pleinement dans les revendications de sa fédération.

Par ailleurs et compte tenu des spécificités des cheminots de l'encadrement, l'UNCMT-FO s'inscrit également dans les revendications confédérales portées par l'UCI FO (Union des Cadres et Ingénieurs au niveau interprofessionnel).

Dans la continuité de ce Comité National, le Bureau de l'UNCMT-FO se réunira dès la fin du mois afin de construire un plan d'action pour l'année à venir.

Jean-Charles BILLOT
Secrétaire Général UNCMT-FO



Jean-Charles
BILLOT

Quelles sont nos forces et faiblesses au niveau de FO Encadrement ?

JCB : « Une de nos forces est que nous avons une structure dédiée à l'encadrement, l'UNCMT-FO (l'Union Nationale des Cadres Maîtrises et Techniciens Force Ouvrière) est composée de membres des collèges maîtrises et cadres issus des 3 Epics (cette diversité est à mon sens un véritable atout). Elle a pour missions de porter la voix et les revendications de l'encadrement face à une direction qui a peu de considération pour ses encadrants. Les cadres et maîtrises sont des salariés à part entière dont le rôle et la place dans l'entreprise doivent être restaurés. »

JCB : « Une de nos faiblesses est le manque de visibilité de FO encadrement auprès des cheminots des collèges maîtrises et cadres. Notre structure est peu connue pour le moment. »

Quelles difficultés particulières y a-t-il à militer dans l'encadrement ?

JCB : « Le syndicalisme est plutôt mal perçu dans l'entreprise et pourtant il a toute son importance. L'encadrement est une population qui traditionnellement n'aime ni s'exprimer, ni protester. Les cadres

sont souvent des gens passionnés par leurs métiers et qui ont de plus en plus de responsabilités dans l'entreprise et donc par conséquent peu de temps à nous consacrer lors de nos rencontres. »

JCB : « Je constate également que l'entreprise a souvent tendance à privilégier des profils plutôt « lisse et obéissant ». Revendiquer des droits peu parfois ralentir un déroulement de carrière. »

Quelles pistes verrais-tu pour se développer dans les 2^{ème} et 3^{ème} collèges ?

JCB : « C'est l'éternelle question Comment se développer efficacement, doit-on prioriser un secteur, un établissement, un Epic ? Les Ordonnances Macron ne nous facilitent pas vraiment la tâche. Les moyens attribués aux instances représentatives du personnel ont été considérablement réduits. »

JCB : « Nous allons développer le travail avec l'UCI-FO (Union des Cadres et Ingénieurs Force Ouvrière) qui regroupe l'ensemble des composantes encadrement des différentes fédérations et branches professionnelles. »

JCB : « Nous souhaiterions également nous développer auprès des collègues féminines, il y a encore beaucoup de travail à faire dans ce domaine à la SNCF. »



Gladys
LEROY

Nos forces

- Implantation de FO Encadrement à divers échelons dans l'entreprise
- La représentativité de FO Encadrement est en progression au niveau des agents de qualification D
- FO Encadrement possède une structure organisée au niveau de la Confédération

Nos faiblesses

- Le travail collégial nous fait défaut
- Pas de dynamique de progression vers le collège cadre
- Peu de présence sur le terrain vis-à-vis de l'encadrement et de l'opérationnel

Les pistes pour développer les 2^{ème} et 3^{ème} collège

- Les préoccupations de l'encadrement doivent sans cesse trouver écho dans les revendications de nos différentes structures. Plus que jamais l'encadrement est attentif aux réponses syndicales apportées aux différentes problématiques qu'il rencontre à savoir : problématique d'emploi, de salaire, de qualité de vie professionnelle, de formation, de conditions de

travail et des Risques Psychosociaux (émergence de nouvelles pathologies professionnelles). Nous devons axer plus nos revendications sur ces items.

- Pour favoriser l'engagement syndical, l'adhésion de l'encadrement nécessite une approche spécifique. Le renforcement de notre présence passe par un travail continu de :
 - Diffusion d'informations (utiliser la structure FO cadre à tous les niveaux de nos structures surtout au niveau des syndicats).
 - Renforcement de la proximité sur le terrain (aller au contact et ne plus hésiter.).
 - Proposer un syndicalisme de service (juridique, guides spécifiques encadrement

Difficulté pour militer à l'encadrement

- Une vision de lutte de classes qui peut paraître obsolète aux yeux des encadrants
- Nous ne nous sommes pas appropriés ni les nouveaux modes d'organisation de travail ni l'émergence de nouvelles technologies

« DG IDF : plein d'envies ... »

Le mardi 02 avril, plusieurs militants représentant les 6 Unions Régionales Ile de France concernées par le CSE Réseau DG IDF se sont réunis à la fédération avec trois Secrétaires Fédéraux pour élaborer les pistes de développement afin de reconquérir la représentativité FO sur ce périmètre.

Des militants ultra-motivés, à la recherche de l'organisation la plus efficace, adaptée à ces nouvelles structures dans lesquelles les représentations DP et CHSCT n'existent plus.

Via une application digitale, un groupe FO CSE DG IDF s'est créé et a pour vocation de s'élargir pour communiquer les informations et récolter les problématiques de ce très grand CSE en nombre de cheminots et de métiers à représenter. Depuis la réunion, et à l'heure de la rédaction de ces lignes, plus de 20 militants ont déjà rejoint ce groupe.

Les Ordonnances Macron et les dérives des « 4 représentatives » ne tueront pas FO Cheminots à Réseau DG IDF !!!



Face à l'urgence sociale : « Exigeons la satisfaction des revendications ! »



Réunion des 04 et 05 avril du Comité Exécutif de l'UCR FO

Face à l'urgence sociale : « Exigeons la satisfaction des revendications ! » est le titre de la résolution adoptée à l'unanimité. Ses membres ont discuté de la situation sociale du moment, marquée notamment par la mobilisation des « gilets jaunes », « résultat d'années de surdité, de refus de prendre en compte les revendications syndicales ». Ils ont réaffirmé les revendications de l'UCR, alerté sur l'étatisation en cours de la Sécurité Sociale et souligné la nécessaire mobilisation pour s'opposer au projet de suppression des régimes de retraites actuels pour y substituer un « régime universel par points » en concluant : « ... si la mobilisation des retraités sur leurs revendications est indispensable... Elle doit s'inscrire dans le cadre de la mobilisation d'ensemble des salariés actifs, chômeurs et retraités du public comme du privé pour établir le rapport de force qui permettra un terme à toutes les contre réformes visant à casser notre modèle social. »

Comité exécutif de l'UCR-FO 4 et 5 avril 2019

Intervention de Gérard LE MAUFF

Pour la Section nationale des retraités de la Fédération FO Cheminots

Dans son courrier au premier ministre du 1^{er} avril 2019, le Secrétaire Général demande, conformément à la résolution du dernier CCN : ... « *clarification et communication du projet du gouvernement tenant compte de nos analyses, positions et revendications sur la réforme de la retraite* ».



Mes camarades, rappelons-nous :

Le 10 octobre 2018 furent présentés – déjà - les « grands principes » de cette réforme, validés par le gouvernement, à savoir notamment :

- La fin des 42 régimes actuels
- Leur remplacement par un système universel par points,
- Un taux unique de cotisations ouvrières plus patronales de 28 % : au passage, il est aujourd'hui à la SNCF de 46,23 % dont 8,79 % pour les cheminots.
- « Des » pensions de réversion avec des règles nouvelles
- Etc.

La réaction confédérale avait alors été : « *Plusieurs craintes exprimées par FO ont été confirmées : le système universel de retraite remplacera bien les 42 régimes existants et il*

s'agira donc bien d'un régime unique par points que nous refusons. La réforme systémique sera évolutive de façon permanente, puisque tous les ans le prix d'achat de point sera fixé par l'État ». FO demandait déjà : « *que le projet de loi soit dévoilé au fur et à mesure... et que soit réalisées des simulations* » (communiqué du 10 oct. 2018). La confédération affirmait aussi nécessaire, dès ce moment : « *une mobilisation massive pour faire échec à ce projet* » (circulaire du 6 nov. 2018)

Nous sommes début avril : près de 6 mois se sont écoulés... rien n'a changé :

- Les « grands principes », auxquels nous sommes opposés, restent intangibles.
- Nous n'avons « pas de réponses à nos questions » (circulaire du 27 fév. 2019)

❑ Il n'y a eu aucun dévoilement du projet de loi durant toute cette période et après avoir entretenu la perspective d'une publication en septembre, Mr Delevoye évoque maintenant le mois de juin ...

Camarades, le Secrétaire général a dit au CCN qu'« il croyait beaucoup à la force de l'argument ». Oui, mais pour cela il faut être deux et ce n'est pas le cas !

Yves Veyrier a, dans le même temps ... parlé de « la force du nombre » et de la « nécessité pour cela de convaincre ». Je me souviens à ce sujet de la dernière mobilisation très massive des cheminots, en 2007 pour défendre leur régime spécial. Elle avait été précédée de plusieurs mois d'explications sur le terrain, une large campagne préparée par un argumentaire détaillé auprès des militants : une condition indispensable à la mobilisation « du nombre ».

Qu'attendons-nous ?

Il y a devant nous des congés de Pâques, les ponts de Mai, Juillet-Août... Depuis le début le gouvernement joue la montre, entretient le flou et utilise le calendrier.

La résolution du CCN affirme que nous ne sommes pas dupes : alors, éditons dès maintenant un tract confédéral simple et argumenté sur les raisons de notre refus, et organisons avec des militants ainsi bien armés, une vaste campagne d'explications auprès des salariés. Le risque, si nous ne le faisons pas c'est de limiter la mobilisation sans avoir « la force du nombre ».

Camarades, quand « la force de l'argument » fait défaut, il faut utiliser « l'argument de la force ». De ce point de vue je pense que ça aurait eu de la gueule si le CCN avait décidé de quitter les réunions de consultations de Mr Delevoye.

J'ai entendu des réticences – parfois plus que ça – vis-à-vis de la mobilisation des « gilets jaunes ». Pour autant notre CCN très majoritairement : « ... considère que la crise actuelle et le mouvement des « gilets jaunes » sont le produit des politiques économiques et sociales menées depuis de nombreuses années privilégiant les revenus du capital au détriment du pouvoir d'achat des salariés et retraités... »

Pour ma part, je ne pense pas, comme l'a dit un participant au CCN, que « la classe ouvrière c'est nous ». Notre confédération en est bien sûr, un des éléments organisé, libre et indépendant, important. Mais la très grande majorité des « gilets jaunes » sont aussi des salariés - en activité, en retraite, au chômage, syndiqués ou pas - C'est le ras le bol des journées d'action saute-mouton inefficaces et l'aggravation continue de leurs conditions de vie qui a provoqué cette explosion sociale.

Personnellement je constate la réalité du recul partiel de Macron annoncé en décembre – en plein dans la mobilisation des GJ - sur la CSG à 8,3 % des retraités. A la SNCF, la moitié des 200 000 retraités concernés, soit 107 000, vont ainsi revenir au taux de 6,6 % début mai avec effet rétroactif.

La vérité, mes camarades, c'est que le « dialogue social » n'est qu'un monologue factice, sans le rapport de force qui va avec, et c'est ce que les « gilets jaunes » nous ont rappelé à leur manière.

Ce qui est vrai pour les retraites est vrai pour la sécurité sociale, l'assurance chômage, les services publics, le statut des fonctionnaires etc... Les attaques sont tellement importantes que nous jouons notre crédibilité syndicale. Et j'espère de tout cœur que le prochain CCN, normalement dans 6 mois, ne se tiendra pas alors que la loi portant réforme des systèmes de retraites aura été adoptée...

**NE RIEN LÂCHER !
RÉSISTER, REVENDIQUER, RECONQUÉRIR !**



JOURNÉE

**INTERNATIONALE
DES TRAVAILLEURS**

1er MAI 2019

**Pour nos retraites
Pour nos salaires
Pour le Service public**

**CE QU'ON A GAGNE,
NE LE PERDONS PAS !**

Le syndicat, moi j'y crois !

Plus **FOrts ensemble**