

**RÉFORME DES RETRAITES :
PROJET MACRON/DELEVOYE,
TOUS CONCERNÉS !**

**GRÈVE
INTERPROFESSIONNELLE
JUSQU'AU RETRAIT !**

Sommaire

- 2 **Agenda**
- 3 **Édito**
- 4 **Convention Collective du Ferroviaire**
- 6 **Appel solennel à la grève**
- 7 **Actualité Zone ATL**
- 8 **Actualité Zone NEN**
- 10 **Actualité Zone SE**
- 12 **Actualité Zone IDF**
- 14 **Rejoignez FO**
- 15 **Droit de retrait**
- 16 **UNAC-FO / UNCMT-FO**
- 17 **Retraités**
- 18 **Échos confédéraux**
- 19 **Hommages**

AGENDA



LE RAIL SYNDICALISTE

www.fo-cheminots.com
Rédaction / Administration
7, passage Tenaille 75014 Paris
C.P.P.A.P. 1119 S 07394
Tél. : 01 40 52 86 04
Mail : federation@fo-cheminots.fr
Directeur de la publication : Philippe Herbeck
Publicité Faits et Objectifs des Cheminots :
7, passage Tenaille 75014 Paris
Tél. : 01 40 52 86 04
Maquette : Joël Van Speybroeck
Tél. : 06 07 96 40 65
Impression : Vincent Imprimeries

 PEFC 10-31-1087 / Certifié PEFC / pefc-france.org



Tous concernés, tous déterminés pour **gagner** ! Grève, grève, grève... jusqu'au retrait !

Un édito singulier...

Aujourd'hui jeudi 05 décembre 2019 s'engage le combat par la grève illimitée interprofessionnelle pour dire «RETRAIT du projet Macron/Delevoye», synonyme de la volonté de mise en place d'un régime universel par points des retraites. Ce projet, s'il passait, supprimerait à lui seul les 42 régimes de retraite existants qui, pour chacun d'entre eux, ont leur légitimité d'existence par leur histoire, leurs spécificités et obtenus par des luttes qui avaient en leur sens le progrès social à la française.

Ne pas combattre avec détermination à partir d'aujourd'hui un tel projet serait accepter la perte d'un système de retraite basé sur la solidarité et l'intergénérationnel pour le remplacer par l'individualisation et l'étatisation de nos futures pensions ! Rappelons-nous le rapport Spinetta de début d'année 2018 qui s'est transformé dans son intégralité en loi « Nouveau Pacte ferroviaire » en août 2018. Alors nous ne nous faisons aucun doute sur ce rapport Delevoye si nous ne le controns pas de suite !

La grève par le blocage de l'économie nous semble être le meilleur outil pour gagner sur nos revendications !

Si à cette stratégie de lutte on associe le fait que ce sont bien les grévistes réunis en Assemblées Générales qui décident de leur grève, alors oui nous pouvons espérer l'emporter ensemble !

A FO Cheminots nous ne sommes pas favorables à une grève qui dure, nous revendiquons avec force la grève massive pour gagner !

Même si le projet de réforme de retraite est le moteur de la mobilisation, les cheminots ont aussi en tête la mise en place de la loi « Nouveau Pacte Ferroviaire » au 1^{er} janvier 2020. Cette loi combattue longuement par les cheminots en 2018 mais sur une stratégie de grève perlée imposée par les quatre Organisations Syndicales représentatives à la SNCF avait clairement démontré son inefficacité dans la durée par son effet prévisible, laissant l'entreprise assurer avec une certaine fiabilité son plan de transport.

Cette loi, si nous avions à la résumer en quelques mots serait : la privatisation de la SNCF !

Alors oui, c'est le moment de combattre toutes ces volontés de régressions sociales dont nous en serons les premières victimes, mais nous avons aussi la responsabilité des générations à venir.

Tout ce qui tend au moins disant social se combat, cela ne se négocie pas !

A tous les camarades :

SOYONS COMBATIFS ET DÉTERMINÉS POUR GAGNER !

Philippe HERBECK
(Secrétaire Général)



Vers une Convention Collective de très très bas niveau...

Les sujets de négociations de la convention collective nationale sont nombreux et la date butoir pour un certain nombre d'entre eux (27 décembre) approche à grand pas. Aujourd'hui les négociations sont toujours dans l'impasse. Le volet classification/rémunération est un exemple typique du blocage absolu des négociations et les dernières propositions de l'UTP peuvent être qualifiées de provocatrices.

Classification : Notre revendication est la transposition du GRH263 (Dictionnaire des filières) et de l'ensemble des métiers du Groupe Public Ferroviaire, plus de 500, dans la Branche ferroviaire. Rappelons à l'occasion qu'il y a peu (jusqu'en 2010) la SNCF représentait l'ensemble de la Branche à elle seule. L'UTP dans un premier temps nous proposait 80 métiers !!! Aujourd'hui après de nombreuses réunions nous en sommes à 128. On est très loin du compte et la polyvalence/poly compétence généralisée est à l'ordre du jour. L'ensemble de ces métiers est réparti en 9 classes (équivalent approximatif des grades dans le groupe public) selon plusieurs critères :

- A : Technicité
- B : Connaissance / savoirs et savoir faire
- C : Autonomie
- D : Responsabilité

- E : Encadrement / animation
- F : Relations internes et externes

Chaque emploi est coté par rapport à ces critères, cette cotation définira la classe de l'emploi et sa rémunération. Concrètement suivant de quel côté (patron/salarié) on se trouve, la cotation peut différer engendrant des changements de classe et donc de rémunération. Dans chaque entreprise, il faudra arriver à trouver une case pour chaque emploi, ce ne sera pas chose facile. Cela veut également dire plus de polyvalence et de nombreuses suppressions de postes ou de fonctions. Pour FO cette polyvalence est dangereuse. La spécificité et la technicité de nos métiers est un gage de sécurité ferroviaire.

Rémunération : Concernant la rémunération, là encore nous ne sommes pas sur la même longueur d'onde que l'UTP. Pas de 13^{ème} mois, pas de mise en place des primes pour le travail de nuit, les paniers repas, les jours fériés etc La rémunération annuelle garantie (RAG) est très basse pour chaque classe, plusieurs seuils sont mis en place, à l'embauche puis des seuils d'ancienneté à 5, 10 et 15 ans. Quand on sait qu'une carrière doit durer 42 ans !!!!

Bien sûr l'agent pourra évoluer, mais à ce jour nous ne savons ni quand, ni comment.

Voici quelques exemples : (RAG brute)

Classe d'entrée	Embauche	5 ans d'ancienneté	10 ans d'ancienneté	15 ans d'ancienneté
Classe 2 : ASCT / Opérateur de maintenance	18700 €	19168 €	19647 €	20138 €
Classe 4 : ADC / Technicien Sûreté ferroviaire	21000 €	21525 €	22063 €	22615 €
Classe 6 : Ingénieur / Responsable d'unité	28000 €	28700 €	29418 €	30153 €
Classe 8 : Directeur d'activité ferroviaire / Médecin	41700 €	42743 €	43811 €	44906 €

Enfin l'ancienneté: tout d'abord pour FO l'ancienneté doit se prendre au niveau de la branche et non de l'entreprise, si à chaque appel d'offre une autre entreprise remporte le marché, vous perdez votre ancienneté ? Tout simplement inconcevable.

Sur le projet, une prime d'ancienneté est dévoilée, mais uniquement pour les salariés positionnés sur les classes 1 à 3, pour FO cela est tout simplement discriminatoire. L'ensemble des salariés doivent bénéficier de cette prime.

Cette prime serait consentie pour 5, 10 et 15 ans d'ancienneté, au-delà plus rien !!!!

Ancienneté	5 ans	10 ans	15 ans
Prime d'ancienneté	2%	4%	6%
Prime classe 1	368€	736€	1104€
Prime classe 2	374€	748€	1122€
Prime classe 3	392€	784€	1176€

Un salarié de la classe 3 avec 15 ans d'ancienneté gagnera donc plus qu'un salarié classe 4 avec 10 ans d'ancienneté.

La prévoyance: un rapport établi par une mission composée de membres de l'Inspection Générale des Affaires sociales et du Conseil Général de l'environnement et du développement durable nous signifie que la CPR est en capacité d'être étendue à tous les salariés de la branche ferroviaire, que ce rapport a été présenté au gouvernement au mois de juillet. Ce rapport établit également que tous les scénarios sont envisageables et qu'aucun critère financier n'est déterminant dans le choix que le gouvernement doit faire. Celui-ci doit nous signifier de façon à pouvoir entamer les discussions avec l'UTP sur les modalités de couverture sociale des salariés s'il décide de rattacher les salariés à la sécurité sociale ou à la CPR, et s'il décide de continuer à faire cohabiter plusieurs régimes de prévoyance dans la branche. Mais à ce jour aucune décision n'a été prise à ce sujet par

le gouvernement, pourtant le 27 décembre arrive à grand pas !!!!

Pour FO les choses sont claires : nous demandons le rattachement de tous les salariés de la Branche à la CPR et l'extension du régime spécial à l'ensemble de la Branche, avec couverture complémentaire résiduelle au libre choix du salarié.

Garanties autres que celles prévues par la loi : facilités de circulation, logements, accès à la médecine de soin et aux cabinets médicaux etc , sujet brièvement abordé mais toujours pas de discussions sérieuses.

Droit syndical : le sujet n'a pas été abordé



Les négociations sont dans l'impasse, les délais sont extrêmement courts. Certains péroraient sur une convention collective de haut niveau, qui de toute évidence n'existera pas. Aujourd'hui nous avons un champ d'application largement insuffisant et imprécis, une organisation du travail au ras des pâquerettes. Les dernières propositions en termes de classification et rémunération sont du même niveau. Le niveau de cette CCN sera proche du néant. L'ouverture à la concurrence se fera donc à l'évidence sur l'abaissement des conditions sociales et de rémunération des cheminots de toute la branche.

DÉTERMINÉS POUR GAGNER ENSEMBLE



APPEL SOLENNEL DU BUREAU FÉDÉRAL

14 novembre 2019

Le Bureau Fédéral, direction de la fédération FO Cheminots, réuni ce 14 novembre 2019, rappelle son appel à la grève à partir du 05 décembre jusqu'au retrait du projet Macron/Delevoye de régime universel de retraite par points et exige le maintien des 42 régimes existants. Le Bureau Fédéral rappelle que ce projet a pour seul but de diminuer le montant des pensions en jouant sur la valeur du point et sur un calcul basé sur la totalité de la carrière, ainsi qu'un allongement de la durée d'activité pour ceux qui le pourront.

Le Bureau Fédéral dénonce les mensonges du gouvernement et des médias à ses ordres consistant à faire croire qu'il s'agirait d'aligner les régimes spéciaux sur le régime général. Alors qu'il s'agit de détruire les 42 régimes, à commencer par le régime général, les régimes spéciaux ne concernant que 3% des salariés.

Pour les cheminots, vient s'ajouter le climat social délétère de l'entreprise qui s'empire de jour en jour à l'approche de la mise en application de la loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire prenant son plein effet le 1er janvier prochain, loi dont nous revendiquons l'abrogation comme celle de toutes les contre-réformes de destruction de la SNCF (2014, 1997).

Tirant les leçons des dernières mobilisations qui n'ont pas permis d'obtenir satisfaction sur les revendications, le Bureau Fédéral se prononce plus que jamais pour que la grève appartienne aux grévistes, pour que les cheminots décident vraiment de leur mouvement, pour des assemblées générales vraiment souveraines.

Les cheminots ayant fait usage de leur droit de retrait suite à l'accident du 16 octobre, comme aujourd'hui les cheminots grévistes dans les technicentres, ont raison ! Ils défendent avec détermination leur revendications et décident d'être pleinement acteurs de leur mouvement. Pour la fédération FO Cheminots c'est la bonne voie pour construire la grève, c'est comme cela qu'on construira la grève le 05 décembre et au-delà.

Pour toutes ces raisons, le Bureau Fédéral de la fédération FO Cheminots appelle l'ensemble des cheminots :

- A s'inscrire massivement dans la grève interprofessionnelle pour le retrait du projet Macron/Delevoye et le maintien des 42 régimes existants
- A participer massivement aux assemblées générales pour être vraiment les dirigeants de leur grève.

**Tous en grève, à partir du 05 décembre,
jusqu'à satisfaction des revendications !**

RÉSISTER, REVENDIQUER, RECONQUÉRIR !



Contacts Presse FO Cheminots :

Philippe HERBECK | Secrétaire Général | 06 18 80 59 54
Daniel FERTÉ | Secrétaire Général Adjoint | 06 38 78 35 61

En Occitanie, la Direction devient sourde



Lors du CSE TER Occitanie, la direction souhaite mettre en place un plan d'actions pour faire baisser le taux d'absentéisme. Pour ce faire, elle utilise un tableau contenant plusieurs indicateurs, comme par exemple celui de l'ICMD, qui représente le nombre de jours d'absence de courte et moyenne durée par agent. Il y aura également un travail en commun avec la médecine du travail, concernant notamment les arrêts pour accident de travail.

Chez FO, nous considérons que la mise en place de ce plan d'action n'est ni plus ni moins qu'à visée répressive ! L'indépendance de la médecine du travail est attaquée. De quel droit la direction doit faire de l'ingérence sur les arrêts de travail en AT ?

A FO, nous proposons à la direction :

- Qu'elle écoute déjà les représentants du personnel qui font remonter les revendications des agents,
- Qu'elle tienne compte de la vie de famille des agents qui travaillent la nuit en semaine et les week-ends,
- Qu'elle arrête les réorganisations tout azimut !

Ces propositions, à elles seules contribueront largement à faire baisser le taux d'absentéisme!

Au TI de St Pierre des Corps, la Direction joue le pourrissement



Après l'audience avec les représentants FO (voir le RS N° 670), la Direction campe sur ses positions ; à savoir : «Seuls les agents de l'infra bénéficient de cette prime».

Pour se justifier, la réponse : «il paraît que, on m'a dit que...» mais aucune réponse à notre demande

de référence réglementaire.

Les représentants FO ont porté 76 lettres de demandes de régularisation des agents. Ces demandes sont toutes restées sans réponse à ce jour.

Rendez-vous a donc été pris avec l'avocat de l'UD FO 37 pour porter le dossier devant les tribunaux.

Force Ouvrière fera respecter les droits des agents concernés et vous en tiendra informés !

Il n'y a pas de petites victoires à Châteaudun!



Malgré le contexte tendu et plus que compliqué actuellement au sein de notre entreprise, nos camarades élus et représentants du personnel viennent d'obtenir la requalification au poste supérieur pour le poste d'agent circulation de Châteaudun.

Ce dernier passe donc du grade d'AMVK au grade de CSRMV, et ce sont donc 4 de nos collègues qui se verront attribuer la qualification D au premier novembre.

C'est une nouvelle victoire cette année pour nos camarades d'Eure et Loir après la requalification à C du poste d'agent circulation de Bonneval passant du grade d'AMV à celui d'AMVK.



Alors, certes ce ne sont que de petites victoires isolées, et certes ce n'est pas cela qui nous fera gagner la bataille des retraites ou celle contre l'oppression systématique que nous subissons contre la casse de nos conditions de travail et contre nos droits, mais ce sont ces petites victoires qui nous permettent à toutes et à tous de se relever et de continuer à nous battre pour la défense du salarié et de ses droits.

**Fier d'être cheminot !!! Fier d'être militant et syndiqué FO !!!
Vive le syndicalisme libre et indépendant !!!
Vive Force Ouvrière !!!»**

Benjamin Lombart, Elu CSE ZPA

Fermeture de la résidence ASCT du Mans



Lors du CSE de septembre, nos élus ont appris la fermeture de la résidence des ASCT du Mans au 1^{er} janvier prochain. Or les agents concernés avaient tous été reçus début juillet par la direction de ligne pour leur imposer des reclassements en dehors de tout cadre réglementaire (GRH910 ou accord compétences mobilités), et avant même l'annonce faite au CSE !

Une demande d'audience a donc été faite par **vos représentants FO** ainsi qu'une intervention au CSE d'Août pour rappeler la direction à ses obligations.

Finalement, le GRH910 sera appliqué et nous assisterons les collègues dans leurs démarches.

AG de rentrée à Limoges

L'Assemblée Générale de la région de Limoges a eu lieu le 4 octobre. Elle a réuni de nombreux actifs et retraités autour du bureau. Etaient présents pour l'occasion, Philippe Herbeck, Christophe Prat et Louis-Patrice Vincinaux pour représenter la Fédération FO.



Les échanges ont été riches sur les sujets actuels tels que la préparation de la grève du 5 décembre prochain pour laquelle notre Fédération met tous les moyens en œuvre.

De telles réunions sont motivantes et prouvent l'investissement de nos militants.



Chez nos voisins, c'est gratuit !

100% GRATUIT

Quelle ne fût pas la surprise de nombreuses personnes se rendant en train au Luxembourg du 16 au 22 septembre.

En effet, durant cette période, tous les transports publics y étaient totalement gratuits.

Opération de communication ? Et bien, non !

C'est dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité que cette opération a été faite, pour donner un avant-goût de ce que seront les transports publics au Luxembourg à partir de mars 2020.

Eh oui, le Luxembourg est très engagé en faveur de la mobilité durable et a su mettre à disposition les 41 millions d'euros nécessaires !

Et pour cause, il doit faire face à plus de 200 000 personnes qui y affluent toutes les semaines, que ce soit en provenance d'Allemagne, de France, ou même de Belgique, pour rejoindre leur lieu de travail au Grand-Duché.

Mais nul doute que cela aura aussi malheureusement rapidement un impact en terme de perte de charge chez les collègues Cheminots qui œuvrent pour le transport entre la France et le Luxembourg.

Le 3635, vous connaissez ?



rare : un Cheminot.

Dans notre entreprise qui se dématérialise à vitesse grand V, il est bon, de temps en temps, de rappeler qu'il est encore possible d'être en contact avec un être devenu de plus en plus

En effet, pour celles et ceux qui ne sont pas adeptes des nouvelles technologies et qui préfèrent les relations humaines, il y a encore la possibilité de contacter un Cheminot, par téléphone, en composant le 3635.

Ce numéro, auparavant surtaxé, est désormais devenu gratuit et vous permettra d'acheter un billet, de modifier son voyage ou de se renseigner sur les horaires, et ce, 7 jour sur 7 sur un créneau horaire de 7 heures à 22 heures.

Mais pour assurer ce service à nos clients, les Cheminots affectés dans les centres de Relations Clients à Distance (RCAD), tels ceux affectés à DOUAL par exemple, auront, eux aussi, la possibilité de rester chez eux pour répondre à nos clients.

A ARRAS, Heureusement que le ridicule ne tue pas !

Pour animer un challenge de site, des banderoles et ballons ont été accrochés par les dirigeant(e)s du centre RCAD (Relations Client à Distance).

Jusqu'à là, rien d'exceptionnel.

Mais quelle ne fût pas la surprise lorsque la Direction constata qu'une banderole était tombée et des ballons crevés !

Un scandale : c'est inadmissible !



L'affaire aurait pu en rester là, mais non : la Direction ayant décidé de démasquer les auteurs de cet acte ignoble de malveillance !

Que le ou les auteurs se dénoncent...ou se fassent dénoncer !

Mais devant le silence des agents, la Direction ne se dégonfle pas : la punition collective : **privation de la STIM (Challenge commercial avec récompenses) pour tous les agents de l'équipe** dans laquelle était fixée la banderole concernée !

Nouvelles méthodes de management à la SNCF, ou recrutement de nos Dirigeants à l'école maternelle ; nous nous posons sérieusement la question ????

Vous trouvez cela ridicule, nous aussi !!!

C'est ainsi que par solidarité, des camarades d'autres équipes ont signifié à leurs Dirigeants qu'eux aussi, ne voulaient plus de cette STIM dans ces conditions !

Maintenant, un peu de sérieux, mais pas trop :

- Qui a accroché cette banderole ?

- Quels outils ont été utilisés pour la fixer ? (escabeau, chaise...)

Le constat est sans appel : ni la CSSCT ni la commission locale n'a eu connaissance d'un éventuel plan de prévention autorisant ce travail en hauteur.

La délégation FO s'est donc retrouvée dans l'obligation de demander des comptes sur cette affaire au vu des proportions que cela a pris. Reçus en DCI, il en a découlé un préavis de grève déposé pour le 18 octobre suite au manque de considération des agents du site.

A bon entendeur....

Quand les conducteurs voient les rames

La poly-compétence, maladie contagieuse de notre entreprise, frappe aujourd'hui les conducteurs de trains.

Outre la conduite et toutes les opérations qui y sont liées, il leur est demandé aujourd'hui d'effectuer la visite des rames avant que celles-ci ne soient remisées ; tâche qui était effectuée jusqu'à présent par les agents d'escalaire et qui constituait à s'assurer qu'il n'y ait plus de client dans la rame avant de la remiser.



Mais les conducteurs de trains n'ayant pas forcément de vocation de videur de rame, certaines complications risquent rapidement de se manifester lorsque l'Entreprise imposera cette nouvelle tâche...classée, bien évidemment, comme tâche annexe !

Mais si pour les Régiolis une dizaine de minutes pourrait suffire, il en est tout autre pour les Autorails Grande Capacité (AGC) car il n'y a aucune possibilité de fermer les portes et donc il faut jouer au chat et à la souris avec les clients qui voudraient rester à bord du train. Et là, on parle plus de 15 à 30 minutes. Une tâche annexe, vous disiez ???

Et la sécurité des conducteurs pendant la réalisation de cette tâche annexe, on en parle ?



Seul à bord, avec une vidéosurveillance qui ne couvre pas tout le train...qui viendra en aide au conducteur en cas de problème ? L'agent sur le quai dont le poste aura été supprimé ?

De plus, lors des formations, l'entreprise met l'accent sur les responsabilités juridiques, si des voyageurs venaient à rester dans les rames.

Comment l'entreprise soutiendra ses salariés mis en cause en cas de recours juridique ?

Il est à craindre que là aussi, le conducteur se retrouve livré à lui-même, ou soutenu par une autre collègue à qui on aura demandé de faire du juridique, en plus de ses autres tâches !!!

Comme il est de coutume, dans l'est de la France, de prendre l'Allemagne en exemple, mais seulement lorsque cela arrange l'entreprise bien sûr, car chez eux, quand on parle de vidage de rames, il y a toujours deux agents !!!

Bras de Fer et intimidations au TER Grand Est

Suite à l'accident ferroviaire qui a touché la Champagne-Ardenne le mercredi 16 octobre 2019 (collision ferroviaire entre un TER qui fonctionne en EAS (conducteur seul à bord) et un convoi exceptionnel), un droit d'alerte pour danger grave et imminent, a été déposé le vendredi 18 octobre 2019 au matin sur le CSE TER Grand Est. Une enquête a ainsi été réalisée entre l' élu qui a déposé le droit d'alerte et la Direction de l'Entreprise. Faute d'accord entre la Direction et l' élu, il y a eu le déclenchement d'une CSSCT extraordinaire (ex-CHSCT). Il s'en est suivi un droit de retrait qui a notamment été exercé au niveau des contrôleurs et des conducteurs de Strasbourg.



En face de nous, une entreprise qui ne parle plus que d'une seule voix : DGTER, Direction Régionale, DET, DUO, RET, DPX... tous les éléments de langage ont été parfaitement maîtrisés. La consigne était efficace : casser le mouvement de droit de retrait, en invoquant son illégalité. Stigmatiser les agents de conduite et les contrôleurs qui ont fait valoir leur droit de retrait, et les opposer au reste de la population qui souhaitait partir en vacances.

Pourtant le code du travail est clair, limpide :

Le salarié doit avoir un motif raisonnable de penser que sa vie ou sa santé est en danger et justifier son retrait. Même si ce danger se révèle à posteriori, inexistant ou minime, il suffit que le salarié ait pu raisonnablement craindre son existence ou sa gravité pour que ce droit lui soit reconnu.

Alors que faire ?

La délégation FO s'est inscrite dans une démarche de protection des agents qui estimaient être dans leurs bons droits en cas de droit de retrait suite à un danger grave et imminent.

Vos délégués ont donc pris le sujet à bras-le-corps, et utilisé un des outils juridiques disponibles : le dépôt d'un droit d'alerte pour atteinte aux droits des personnes.

Coups pour coups, tout comme fonctionne l'entreprise !

Une enquête a été menée entre l' élu CSE dépendant du périmètre et la Direction.

Les conclusions sont totalement divergentes : la Direction s'obstine à dire que la loi est de leur côté... et l' élu, à faire respecter le droit de retrait invoqué par les agents, et couvert par un droit d'alerte pour danger grave et imminent qui court toujours.

La Direction ne peut pas s'affranchir de règles qu'elle passe son temps à faire appliquer quand cela l'arrange, mais à les contourner quand cela ne lui convient pas.

Encore une affaire qui risque de se terminer devant les tribunaux !

Quand résistance et revendication payent au Technicentre de Normandie.

L'UOMMV (unité opérationnelle maintenance matériel voyageur) de Sotteville du Technicentre de Normandie a connu de multiples changements d'organisation depuis 2017 pour finir en 2020 par l'ouverture d'un nouvel atelier et la fermeture de l'atelier historique. Sans l'intervention des délégués FO, le patronat aurait fait à sa guise tout en lésant les agents.

Tout commence par le changement des horaires de travail en passant les agents d'horaires variables à des horaires fixes.

Anthony Jean (Élu DP) et Philippe Laran (RS) ont mené une première négociation en accord avec tous les agents de l'UO afin d'obtenir une prime ponctuelle de 400€ pour tous les agents concernés par ce changement.

Dans un deuxième temps, FO, représenté par Aurore Prévoist (élue CSE et Philippe Laran(DS), a mené une négociation suite à la mise en place d'un roulement 2x8. La mobilisation des agents, de l'encadrement et de FO a permis d'obtenir un accord pour une prime d'environ 140€ par week end travaillé (11we travaillés par an en moyenne) tout ceci pour une durée indéterminée.



Les agents de Sotteville et leurs représentants FO ont démontré que de résister et de revendiquer ont permis de gagner face au patron !



La fin des guichets sur la ligne des Alpes

Le 29 juin, La Direction SNCF PACA a annoncé officiellement une restructuration jamais vue sur la ligne des Alpes ! Depuis le 1^{er} octobre, les postes d'agents aux guichets de Pertuis, St Auban, Laragne et Veynes ont été purement et simplement supprimés !!!

Dans un deuxième temps, deux Equipes Mobiles de Relation Clients (EMRC), ont été créées à Manosque et Sisteron. Ces équipes vont intervenir sur ces quatre gares afin d'ouvrir les guichets certains jours de la semaine. Elles devront aussi se rendre hors de l'entreprise dans les offices de tourisme, les collèges, lycées et même les stations de ski ou les Maison de Service Au Public...



Les conséquences sont dramatiques pour les salariés avec des conditions de travail dégradées et des pertes d'EVS, mais aussi pour les usagers avec des ouvertures partielles à la vente (Pertuis et Veynes 3 jours/semaine et St Auban et Laragne 2 jours/semaine et ce, 5h/jour).

Les cheminots sont menacés de mobilité forcée ! Les agents sont soumis au volontariat pour intégrer ces équipes mobiles mais n'ont pas le choix s'ils veulent rester dans leur département.

UNE ATTAQUE SANS PRECEDENT CONTRE LES CHEMINOTS, ET LE SERVICE PUBLIC DE PROXIMITE EN MILIEU RURAL !!!

Cette réorganisation n'est qu'une première étape car le projet prévoit la même chose sur la partie nord de ligne pour 2020. En effet, l'année prochaine les gares de L'argentière les Ecrins, Montdauphin Guillestre et Embrun verront leurs guichets ouverts dans les mêmes conditions que les gares du sud de la ligne des Alpes.

Depuis toutes ces annonces, FO n'a cessé de se battre contre ce projet funeste en rassemblant les agents et les organisations syndicales pour s'opposer à une direction inflexible. Le combat n'est pas terminé !!! Les rencontres avec les élus et les préfetures se poursuivent.

Restructuration de l'accueil de Grenoble

Tout ne va pas si bien que ça....

Je travaille à l'accueil en gare de Grenoble.



La direction nous restructure car on ferme. Nous sommes prioritaires sur les postes à pourvoir. A Gare et Connexion on passe même des entretiens en ce moment Et pour eux, tout va bien !

Mais la réalité est tout autre. Si tu ne peux pas aller chez « Gare et Connexion », tu es blacklisté de tout ça ! Et si tu as des restrictions, ils ne veulent pas de toi.

Pareil, si tu es à temps partiel (80 % ou 50 %), ils te laissent à TER d'office, sur un poste sans avenir, sans se préoccuper de l'après, parce que pour eux, tu es casé.

Dans cette situation pas simple, il faut encore ravalé sa fierté et aller quémander un avenir au sein de la SNCF. Quel mépris de la « boîte » !

Je fais partie des agents ayant des restrictions, et donc comme tous ceux qui n'ont pas un dossier linéaire, on me laisse errer sans lendemain.

Vous me direz que c'est partout pareil, oui, mais à l'accueil rien n'a été mis en place pour évacuer le stress de tout ceci et rien pour essayer de contenter réellement tout le monde et pas seulement ceux que la direction apprécie.

Donc J'ai postulé, j'ai eu mon entretien mais il faut être dans les bons petits papiers et surtout il y a les petits arrangements officieux entre amis pour les agents qui jouent « copains / copains ».

L'urgence et l'affolement ont été la légitimation de cette casse orchestrée. Désormais c'est de chacun pour soi et depuis la suppression de notre job principal, à savoir les PSH/PMR, repris par une entreprise privée, tout notre service explose ! Aujourd'hui tout le monde vit dans la crainte de ne pas trouver de poste, et à cela s'ajoute l'impuissance de cet état de fait. La direction, dans sa logique de restructuration violente et implacable pousse à la retraite les agents de manière forcée.

Fin septembre un de nos collègues, poussé à la retraite anticipée par cette réorganisation, n'a pas supporté cette éviction du monde du travail.

On l'a retrouvé à son domicile, seul et inanimé. Nous aurions tant aimé le soutenir et le rassurer sur sa retraite tant méritée.

A la bulle d'accueil de Grenoble, notre restructuration nous tue à petit feu...

La régionalisation, c'est la privatisation, écrivait FO Cheminot en 2008...



Seule l'unité mène à la victoire au PRCI de Perpignan



Une nouvelle fois FO Cheminots était auprès des agents pour cette victoire majeure.

Depuis 2012, les agents du PRCI de Perpignan voient leurs conditions de travail se dégrader de mois en mois.

Cette année, la charge de travail a nettement augmenté. La multiplication des manœuvres sur le Faisceau International la nuit, des travaux toutes les semaines, pour les 2 années à venir, assurent une forte désorganisation dans le travail des agents.

Face aux difficultés de travailler en sécurité et malgré les alertes envoyées aux DPX sur les problèmes rencontrés la direction reste muette, ainsi que les DPX. Aucune prise en compte du malaise !

Les agents du PRCI veulent sortir de cette spirale infernale et demandent donc à FO Cheminots et aux différentes OS présentes sur le site de porter les différentes revendications de manière unitaire.

Une OS refuse d'aller en DCI car FO Cheminots n'est pas représentative nationalement, mais très représentée sur le site. Malgré une tentative de discussion en DCI, la Direction refuse de satisfaire aux revendications des agents. Ceux-ci se réunissent en AG et votent la grève à l'unanimité.

Un préavis unitaire est envoyé à la direction et la grève débute le 5 Juillet 2019.

L'unité des Organisations Syndicales locales, la cohésion et la grande solidarité de tous les agents du PRCI pèsent sur la Direction. 95% de grévistes durant 3 semaines, soit 23 agents en grève, avec également les 5 agents amenés à intervenir régulièrement au PRCI.

La direction en grande difficulté donne carte blanche à ses DPX pour provoquer les grévistes et donc essayer de casser l'unité. Rien n'y fait : l'unité est plus forte !

Tous les week-ends des TGV supprimés, des circulations aux parcours modifiés et même une fermeture du PRCI durant plusieurs heures sur les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche.

La direction locale subit la pression nationale de Réseau. Aux abois, la direction de l'EIC Languedoc Roussillon adresse un ultimatum « à reprendre » par courrier ! In vraisemblable, c'est du jamais vu !

Aculée, les négociations s'ouvrent, et après 3 heures d'après discussions et un respect du mandat donné par les grévistes, les OS obtiennent gain de cause.

Le constat est sans appel : face à l'unité et à la mobilisation des agents, la direction n'a pu se résoudre qu'à satisfaire les revendications des grévistes du PRCI.

Les agents du PRCI ont obtenu un agent supplémentaire afin de pouvoir assurer un 3x8 à la table Corbières, la création d'une 8^e ligne de roulement (+ 1 agent en roulement) de façon pérenne et les agents en roulement passent du régime B au régime C et ce, à partir du 1^{er} Novembre 2019.

C'est une grande victoire pour les agents du PRCI, la cohésion sans faille et l'unité syndicale des 4 OS locales, dont FO Cheminots, ont été le moteur de cette conquête !

Pour FO cheminot « L'unité fait gagner ! ».

*Le secrétaire du syndicat des P.O
Bertrand SAMMUT
Agent Circulation*

Inauguration de la gare de Chambéry

Vendredi 8 novembre le nouveau président de SNCF, JP FARANDOU, a inauguré la gare de Chambéry.



Nous, les militants locaux de FO cheminots appuyés par la logistique de l'Union Départementale et des retraités FO Cheminots, nous avons décidé d'interpeller le président de la SNCF lors de sa 1^{ère} sortie médiatique.

Force est de constater que cette sortie fut médiatique pour lui, ainsi que pour les militants de FO Cheminot. Les médias ne voyant que nous devant l'accès restreint de la gare, ont fortement sollicité les militants de FO pour diverses déclarations télévisées et écrites.

Nous voulions montrer à JP FARANDOU que nous étions là. Les militants de FO Cheminots ont exigé l'arrêt des dégradations des conditions de travail, dénoncé le mal-être des agents et ont exprimé également leurs revendications salariales.

Tous au long de la journée, la convivialité entre militants de Saint-Etienne, Lyon, Chambéry et Annemasse a galvanisé et motivé les esprits pour la future bataille des retraites

**Désormais faudra compter
avec FO Cheminot à Chambéry !
Rendez-vous le 05 décembre
pour défendre nos retraites.**



AG de l'UD de PARIS

Près de **300 militants FO** se sont réunis en Assemblée Générale à la Bourse du travail le 8 Novembre 2019, en présence de Yves VEYRIER, du Bureau de l'UD de PARIS et de nombreux militants Force Ouvrière dont plus d'une vingtaine de Cheminots pour faire le point notamment sur le sujet de la réforme des Retraites, de la perspective de la grève interprofessionnelle à compter du 5 décembre et plus, et jusqu'au retrait du projet.



Ils ont fait le constat que nombre de salariés dans différents secteurs du Public comme du Privé y sont prêts, et attendent que la bagarre s'engage pour obtenir le retrait du projet de réforme MACRON/DELEVOYE.

A partir du 5/12 : TOUS EN GREVE !

Infrapôle PSE : Les CREQ craquent

Chacun sait que la direction demande la suppression de tous les accords locaux.

Cependant, la réglementation ne suffit pas toujours à couvrir toutes les sujétions auxquelles sont soumis certains agents.

C'est le cas des CREQ de l'Infrapôle PSE, qui disposent d'un accord de rémunération spécifique, obtenu en 2017 grâce à la mobilisation collective et son accompagnement syndical par notre camarade Christophe Charpentier. Cet accord prévoit l'attribution, par semaine, de 4 allocations de déplacement + 1 allocation de repas. Cela compense une programmation ultra volatile, commande intempestive, des locaux inadaptés ou inexistant, une vie de nomade, etc...



Mais cet accord gêne la direction de l'établissement. Aussi Le DET essaie-t-il de le rogner, en créant des restrictions de façon arbitraire pour baisser la rémunération des agents.

Mobilité et flexibilité augmentent et les conditions de travail se dégradent, surtout depuis l'arrivée, en 2017, des THV (Tenues Haute Visibilité). Le DET demande que les agents portent ces tenues en permanence, avec jeu de rechange, sachant qu'ils n'ont pas de vestiaires !!!

Pas de vestiaires, donc pas de douche ni toilettes ni réfectoire. Les agents ont néanmoins accepté, moyennant engagement verbal du DET de corriger la situation dans les meilleurs délais. Il s'était engagé à améliorer aussi la programmation.



Aujourd'hui, soit 2 ans après, rien n'a été fait, et la hiérarchie établit des programmations toujours plus tardives et flexibles, et quand un local vestiaire est proposé il est insalubre.



Les agents se sont collectivement rendus chez le DET, accompagnés de leurs représentants FO. Ils ont dit qu'ils se sentaient totalement déconsidérés, car ils ont fait des concessions et qu'en retour, la direction n'a pas tenu ses engagements.

Le DET n'a rien pu contester de leur exposé des faits. Tous les CREQ présents ont rendu les THV et ont fait part de nombreuses réclamations, la principale étant :

- **Mettre l'accord noir sur blanc une bonne fois pour toutes.**

Le DET refuse d'écrire l'accord, et la raison, inavouée, est simple : il veut continuer d'augmenter la flexibilité, la mobilité et la disponibilité sans payer un centime de plus.



Fin juillet, il sort une note de service autorisant les agents à ne porter qu'un gilet orange dans le cadre du cheminement jusqu'à l'engin moteur, mais leur demandant de porter ensuite la THV. De plus, «en cas d'écart constaté sur le terrain, il sera

appliqué les principes du RHO144 ainsi que la culture juste et équitable.»

En réponse à ces menaces, les agents se sont de nouveau mobilisés et, toujours accompagnés de leur représentant FO, ont rendu visite au DET, au moment où celui-ci accueillait l'Audit !!

A la suite de vifs échanges, puis d'une audience dans la foulée, le DET a retiré sa note de service, et a fait de timides promesses que personne n'a crues.

Le rouleau compresseur de la direction de cet infrapôle est donc bien ralenti, mais la vigilance reste de mise.

Frédéric Boulle



Les contrôleurs de PSL en grève !



Depuis des jours la grogne et la colère couvent au sein des contrôleurs GL et GC de St Lazare. Le vendredi 11 octobre ils décident de déposer des D21 pour le

mardi suivant. Seulement pendant le week-end une série de pas moins de 8 agressions frappe les esprits. C'est le ras-le-bol, dès le lundi les ASCT ont donc décidé de faire valoir leur droit de retrait rejoints par des agents d'escale et des agents de conduite. En grève massive le mardi, ils font valoir à nouveau leur droit de retrait le reste de la semaine.

Ironie du sort, le mouvement national de droit de retrait suite à l'accident de train en Champagne le 16 octobre s'est mis en place dans la même période. Du coup cela a desservi le mouvement de St Lazare, car l'amalgame s'est créé entre les deux mouvements. Les agents déconcertés ont tous cessé leur droit de retrait. Ce mouvement qui se voulait en dehors des Organisations Syndicales, même si les militants y participaient, montre les limites de ne pas être accompagné par une structure. Les cheminots de PSL des trois services concernés restent sur leur faim, et réfléchissent à une nouvelle mobilisation.

Malaise au Matériel

Deux grands Technicentres d'Ile de France ont massivement débrayé en octobre et novembre. Châtillon a ouvert le bal, suivi par Le Landy. Si le mouvement se voulait « hors syndicats », nos militants FO y étaient bien présents aux côtés de leurs collègues. Il se sont exprimés en AG auprès de leurs collègues et ont été souvent désignés pour faire partie des délégations qui devaient rencontrer la direction y compris lorsque M JAUBERT (Relations Sociales du GPF) a dû recevoir une délégation lorsque la grogne des cheminots du Landy s'est « invitée » au pied du siège de la SNCF.



Ce mouvement spontané et massif a entraîné des discussions au national avec quelques avancées et si quelques victoires sont à célébrer (Recul de la direction sur la remise en cause d'un accord local sur Châtillon par exemple) de nombreuses revendications restent insatisfaites. Ce mouvement est bien loin d'être terminé, la colère des cheminots est toujours présente...

Défense des métiers de la vente et réouverture des guichets en Ile de France



Le 31 octobre, notre organisation apprenait que la CGT cheminots appelait seule à un rassemblement devant la Gare du Nord pour défendre les vendeurs et la présence de guichets en IDF. Considérant que ce problème n'est pas celui de la seule CGT, nos structures ont décidé de s'inviter à ce rassemblement.

En 5 jours, et malgré un week-end de trois jours, c'est une quarantaine de camarades de l'Ile de France qui ont réussi à se mobiliser, soutenus par une vingtaine de camarades de province qui rencontrent exactement les mêmes problématiques.

Le 5 novembre, les médias très nombreux ont pu interviewer des militants FO et constaté que ce sujet ne préoccupait pas que la CGT.....

J'ADHÈRE À ...

PROTÉGER AGIR
REVENDIQUER FO

INFORMER
NÉGOCIER

RETRAITÉS

LIBERTÉ



STATUT DROITS

FO

UNIR

ACTIFS

JEUNES

DÉFENDRE

RH0077 COMBATTRE

INDÉPENDANCE

FO CHEMINOTS !



NOM : _____ PRÉNOM : _____

ADRESSE : _____

CODE POSTAL : _____ VILLE : _____

MOBILE : _____ E-MAIL : _____

GRADE : _____ QUALIFICATION/NIVEAU : _____ POSITION : _____

FILIÈRE : _____ ÉTABLISSEMENT : _____

UNITÉ D'AFFECTATION : _____ ÉPIC : _____

N° CP : _____ DATE DE NAISSANCE : _____

Je soussigné déclare adhérer au syndicat FO Cheminots de : _____

Le syndicalisme

Libre et Indépendant

Date d'adhésion : _____

Signature : _____

À remettre à votre représentant FO Cheminots ou à envoyer à la Fédération FO Cheminots 7, passage Tenaille 75014 PARIS



J'alerte immédiatement mon employeur du danger.

Et

J'avise ou je demande qu'un membre du CSE soit avisé.

Art. L4131-1 :
le travailleur alerte immédiatement l'employeur de toutes situations de travail dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé ainsi que de toutes déficiences qu'il constate dans les systèmes de protection. Il peut se retirer d'une telle situation.

Art. 4131-3 :
Aucune sanction, aucune retenue de salaire ne peut être prise à l'encontre d'un travailleur ou d'un groupe de travailleurs qui se sont retirés d'une situation de travail dont ils avaient un motif raisonnable de penser qu'elle présentait un danger grave et imminent pour la vie ou la santé de chacun d'eux.



Constat du danger :
la loi demande seulement d'avoir « un motif raisonnable de penser », elle n'exige pas une cause réelle de danger, l'apparence et la bonne foi suffisent.

A savoir, l'employeur ne peut pas imposer aux salariés de signaler par écrit une situation dangereuse pour avoir appliqué le droit de retrait. Et l'entreprise est obligée de prendre des mesures pour préserver la santé des agents et ne doit pas attendre.

J'ai le droit d'interrompre mon travail sans l'accord de mon employeur, et si nécessaire de quitter mon lieu de travail pour me mettre en sécurité.

RETRAITE : 12 ans de cotisations en plus pour les ADC, on laisse faire ?

La réforme des retraites portée par le Gouvernement Macron est une attaque de plus contre le salariat français. Cette réforme est néfaste, le fonctionnement en lui-même, qui individualise le système et enlève le côté intergénérationnel actuel. Il va tirer vers le bas les revenus des retraités, actuels et futurs.

Mais pour les ADC qu'en est-il ?

Déjà ceux embauchés depuis le 1^{er} janvier 2009 n'ont plus de bonifications traction, mais les autres, les anciens ! De facto cette réforme qui mettra l'âge de départ à 64 ans nous fera perdre nos bonifications traction puisqu'elle imposera un âge et non plus un nombre de trimestre, même si ces trimestres nous donneront des points.

L'état veut mettre en place un régime universel, nous serons donc tous concernés.

Suite à la réforme de 2007, l'ouverture des droits évolue pour aller à son maximum, soit 52 ans et demi, ensuite il y a le système de décote, mais un ADC peut partir à l'ouverture de ses droits.

Demain l'ouverture des droits sera à 64 ans et personne ne pourra y déroger. Un système de surcote sera mis en place et pour partir avec une retraite équivalente

à aujourd'hui il faudra travailler encore au-delà.

Mais comment fonctionne ce système par points ?

Le nombre de trimestres = un nombre de points
Un index multiplicateur est appliqué, il peut être indexé sur la bourse, sur l'inflation ou autre. Tous les ans cet index est recalculé.



Exemple :

- En 2020, vous avez 100 points x index est de 20 = 2000€ / mois
- En 2021, vous avez 100 points x index est de 18 = 1800€ / mois

Votre retraite devient à revenus variables. C'est exactement ce qui a généré la crise des « subprimes » aux états unis, ou un grand nombre de retraités se sont retrouvés dans l'incapacité de payer leurs crédits et ont été ruinés.

C'est ça ce que nous voulons ? Pour l'UNAC-FO c'est NON.

Comment arriverons-nous à cet âge, alors qu'il faut passer une psycho tous les 10 ans, une visite médicale tous les 2 ans après 50 ans et qu'aujourd'hui si vous êtes inapte à votre poste de travail vous pouvez tout simplement être licencié.

Certains vous diront, il y a la clause du grand-père, nous ne serons pas touchés. Franchement vous y croyez ? L'UNAC-FO n'est ni utopiste ni amnésique, une fois que nous serons isolés ce sera facile pour le gouvernement de nous mettre au pas. En 2003 on nous avait promis que nous ne serions pas touchés et certains syndicats avaient appelé à reprendre le travail, en 2007 une fois isolé, la réforme des retraites nous l'avons subie.

Alors ADC tous en grève à partir du 5 décembre pour dire avec l'ensemble des salariés, Macron ta réforme on n'en veut pas.

Grève jusqu'au retrait de cette réforme des retraites.

Zoom sur l'Ingénierie du Matériel

L'ingénierie du Matériel s'appuie sur le savoir-faire et l'expertise de 1700 techniciens et ingénieurs.

Ils sont répartis entre :

- La Direction de l'Ingénierie
- Le Centre d'Ingénierie du Matériel (CIM)
- L'Agence d'Essai ferroviaire (AEF)
- Les 5 Clusters* : Nord, Est, Centre, Sud et Ouest

(* Cluster : regroupement de Pôle d'Ingénierie Matériel en Technicentre Industriel).

L'ingénierie du Matériel intervient aussi bien dans la spécification du matériel roulant, la conception et la réalisation des essais ferroviaires que dans la maintenance. Elle met également en œuvre des innovations et des adaptations pour les trains de demain.

La Direction a pour projet une réorganisation de son ingénierie. L'objectif de ce projet est de rattacher à la Direction du Matériel (Etablissement de toutes les

entités d'ingénierie de SNCF), les effectifs des 5 Clusters, du Pôle Etude Locomotive et TGV (PELT), du Pôle Voiture Automotrice Tram-train (PEVAT), de l'agence d'essai ferroviaire (AEF), du Centre d'Ingénierie du Matériel (CIM) et de la direction de l'ingénierie.

Ce projet, sous couvert d'une meilleure cohérence de tous les moyens avec la ligne hiérarchique, d'une meilleure visibilité et lisibilité de l'organisation, en passant d'une logique géographique à une logique par métier, n'est pas sans conséquences pour l'ensemble des agents (techniciens et cadres).

Des changements d'affectations ne sont pas à exclure (voire des changements de métier). FO restera attentif en matière d'accompagnement du changement et particulièrement au maintien des parcours professionnels et au maintien des passerelles ingénierie / production.

A terme, cette réorganisation n'a-t-elle pas pour objectif une diminution des effectifs de l'ingénierie sous couvert de mise en concurrence avec des entreprises privées ?

La direction prend-elle conscience de la volatilité de ses experts et donc de leurs savoirs faire ?

Ces questions sont légitimes. Malgré nos alertes auprès de la direction, aucune réponse n'est apportée....



Réunion du Bureau national le 16 octobre



Le Bureau national – élargi à l'ensemble des responsables régionaux – s'est réuni le 16 octobre au siège de la Fédération avec la participation de Philippe Herbeck et de Daniel Ferté.

29 camarades étaient présents, représentant 17 sections régionales.

Les discussions ont porté essentiellement sur l'actualité des menaces pesant sur le régime de retraite et de prévoyance des cheminots à statut, à l'instar de l'ensemble des régimes des salariés.

Les participants ont souligné la nécessité de combattre avec l'interprofessionnel le projet Macron-Delevoye de retraites par points, véritable projet d'étatisation et de baisse programmée des pensions des actuels et futurs retraités. Les démarches en cours pour la réussite d'une grève reconductible à compter du 5 décembre – à l'appel initial des syndicats de la RATP - de la part du Comité Confédéral National de FO a été pleinement approuvé, tout comme l'action Fédérale menée dans la même perspective.

(Un compte rendu plus détaillé est disponible sur demande.)

Comité exécutif de l'UCR FO (Union Confédérale des Retraités)



Le Secrétaire de notre Section nationale a participé aux travaux du Comité exécutif annuel des 10 et 11 octobre. Après discussion du rapport d'activité présenté par Didier Hotte, une résolution a été adoptée à l'unanimité.

Extraits : Pouvoir d'achat

« Le gouvernement projette de continuer le racket des retraités. Il réitère en 2020 pour les revenus mensuels supérieurs à 2000€ brut le quasi gel des pensions déjà infligé depuis de nombreuses années avec une revalorisation des pensions limitée à 0,3% en deçà du taux de l'inflation estimé pour 2020 aux alentours de 1%. Le CE rappelle que cette mesure déroge à nouveau au code de la SS ...

L'UCR FO s'oppose à l'application pour la seconde année consécutive, d'une indexation différenciée en fonction du niveau des retraites... **La retraite n'est pas une prestation d'assistance mais un droit dont le montant résulte de la carrière et des cotisations versées** »

Accès aux soins de santé

« Le Projet de Loi de Financement de la Sécurité Sociale (PLFSS) prévoit un Objectif National de Dépenses d'Assurance Maladie (ONDAM) pour 2020... (en) baisse de 0,2% par rapport à 2019. Cette décroissance de l'ONDAM cor-

respond à une baisse de 4,2 milliards € imposée au secteur de la santé, sachant que pour fonctionner et faire face aux tendances naturelles des dépenses, c'est un ONDAM autour de 5% qui serait nécessaire.

« Le Comité Exécutif de l'UCR-FO dénonce cet acharnement du gouvernement après les 2 milliards d'économies supplémentaires demandés au secteur de la santé en 2019. **Alors que les services hospitaliers d'urgence sont en grève depuis des mois, la ministre de la santé exige deux fois plus d'économies !**

Projet gouvernemental de réforme des retraites.

« Le CE de l'UCR se félicite du succès de la mobilisation nationale à Paris du 21 septembre ... faire entendre leur refus du projet de contre-réforme des retraites dont l'objectif final est de baisser le montant des retraites, d'allonger la durée d'activité ou repousser l'âge de la retraite et ainsi favoriser les assurances et la capitalisation. ... L'UCR FO est parfaitement engagée dans cette mobilisation convaincue que **contrairement aux déclarations gouvernementales, les retraités actuels ne seront nullement épargnés** » .

(La résolution complète est disponible sur le site confédéral)

A savoir : « Services aux retraités »



Ce site s'adresse aux retraités SNCF. Il regroupe les services liés aux facilités de circulation, des actualités destinées aux retraités SNCF, des informations sur l'action sociale etc...

<https://services-aux-retraites.sncf.com>

Pour en bénéficier il faut obtenir un mot de passe personnel, obligatoirement par téléphone au numéro :



APPEL GRATUIT DEPUIS UN POSTE FIXE

Le mot de passe est envoyé par courrier, il doit être changé lors de la première connexion.

* du lundi au jeudi de 9h à 12h et 13h30 à 16h
le vendredi de 9h à 12h

Informations diverses

⇒ Après le succès de la sortie nationale 2019* (Lille et musée national de la mine à Lewarde), la prochaine aura lieu mi-septembre 2020 en Alsace (musée national du chemin de fer ...)

* Compte rendu et photos dans La Lettre aux retraités n°54

⇒ Prochaines réunions de sections

10 décembre : repas de fin d'année de la section de Rennes



Conforama

Les mesures du PSE qui impacteraient 20% des effectifs (1905 emplois) sont jugées indécentes et scandaleuses par Force Ouvrière. Trois syndicats dont FO ont lancé un appel à la grève illimitée.



Retraites : FO vous répond



Dans le but d'informer au mieux et de répondre aux questions que se posent les salariés, la confédération a mis en ligne sur son site internet un forum de questions/réponses.

Assurance chômage



Au 1^{er} novembre ont pris effet les nouvelles conditions d'indemnisation imposées par le gouvernement qui mets en œuvre pour l'occasion son attaque contre le premier des piliers de la sécurité sociale (chômage, vieillesse, maladie, famille). Bilan de ces mesures : des dépenses en baisse de 10%, un allocation moyenne 6% plus faible : le gouvernement des riches fait payer la précarité aux plus précaires !

La FEETS-FO refuse l'accompagnement !



Invitée par le haut commissaire aux retraites et le secrétaire d'état à une concertation sectorielle sur les retraites. La FEETS-FO a fait savoir qu'elle ne participera pas à de telles concertations. Déterminée à mettre en échec le projet gouvernemental de « système universel de retraite », la FEETES-FO confirme son appel à la grève à partir du 5 décembre avec la fédération des transports et la fédération des Cheminots.



FO Finances

Grève et manifestation le 14 novembre pour le retrait des plans Darmanin. Restructuration des réseaux de proxi-



mité, suppressions de postes massives, c'est par milliers que les agents des finances publiques ont exprimé leur refus par la grève et la manifestation.

Du côté des voies navigables



Retraites : Les responsables des cartels FO des services de voies navigables de France appellent les agents à s'engager dans la grève à partir du 5 décembre 2019 pour rejeter le « système universel de retraites » du gouvernement.

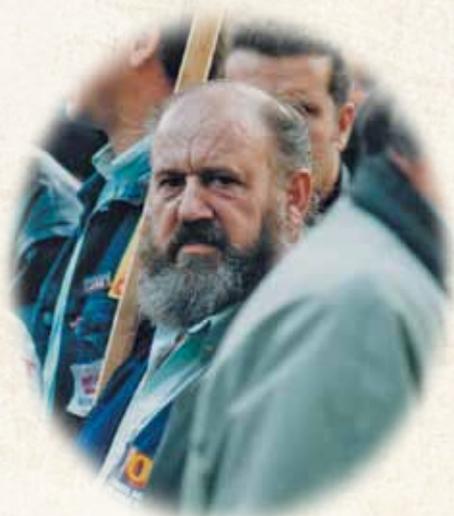
Santé



Jeudi 14 novembre les professionnels de santé, toutes catégories confondues ont manifesté dans toute la France. A l'issue de cette nouvelle journée de contestation, l'exécutif annonçait qu'il ferait très bientôt des propositions pour l'hôpital... Au final, à peine du saupoudrage, très peu pour quelques-uns, rien pour tous les autres. Pour la Fédération FO des personnels des services publics et de santé, le gouvernement met de l'huile sur le feu.



A la mémoire de Marcel Tasta



Nous saluons aujourd'hui la mémoire de notre camarade Marcel Tasta qui fut secrétaire du syndicat des cheminots FO de Nantes pendant 24 ans de 1971 à 1995.

Beaucoup de copains du syndicat, désolés de ne pouvoir être présents m'ont demandé de témoigner pour eux, avec ceux qui sont présents, de leur grande amitié pour Marcel. La Fédération des cheminots FO m'a aussi mandaté pour la représenter aujourd'hui.



Jusqu'à ce qu'il s'éteigne, vendredi, Marcel n'aura pas cessé d'être un militant de la classe ouvrière, sa classe.

Je l'ai connu au début des années 80. Je me rappelle encore très bien le jour où je l'ai rencontré pour la première fois : c'était au café de la gare et du PN de Doulon – ce café a disparu depuis – je venais de quitter la CGT et nous avions rendez-vous pour que j'adhère à FO. Il m'a examiné, de son air mi-amusé mi-sérieux qu'on lui connaissait bien

Marcel ne fut pas toujours employé à la SNCF.

Après 3 ans d'apprentissage de chaudronnier, il commença à gagner sa vie à 17 ans comme tuyauteur aux Chantiers de Bretagne et il se syndiqua tout de suite, à la CGT. Il prit part - « aux avants postes » selon sa formule - aux grèves dures avec occupation des locaux qui eurent lieu à l'époque. Il ne passa pas inaperçu aux yeux des patrons qui refusèrent de le reprendre à son retour du service militaire, lorsque les Chantiers de Bretagne fusionnèrent avec Dubigeon.

Il retrouva du travail chez Thiriet une entreprise de réparation navale de St Nazaire et travailla pour elle à la Seyne sur mer, pris son compte, parti en Grèce pour l'entreprise Camom, puis dans le sud-ouest pour les Pétroles d'Aquitaine : comme il n'y avait pas de logement pour Charlotte (qui le suivait dans ses pérégrinations) et lui, il prit de nouveau son compte et rentra à Nantes.

Il fut alors embauché chez Brissonneau en 1965 où il fut rapidement élu délégué du personnel CGT ... par pour longtemps car Marcel était aussi un militant politique et ses idées déplaçaient aux dirigeants communistes de la CGT de l'époque. Ceux-ci organisèrent son éviction aux élections suivantes où il était pourtant tête de liste et il perdit son mandat de DP.

Pour autant, l'année suivante, ses compagnons de travail qui lui avaient conservé toute leur confiance, lui demandèrent d'organiser la mobilisation pour peser sur les négociations salariales en panne ; malgré le succès du débrayage, les négociations échouèrent et Marcel fut lâché par les dirigeants CGT du syndicat. C'était un vendredi, les gars reprirent, la mort dans l'âme et la Direction licencia Marcel, le meneur. Sa lettre de licenciement l'attendait chez lui, le soir même. Charlotte s'en souvient ! La CGT ne fit rien pour le réintégrer hormis une collecte

Suivirent 10 mois de chômage à l'issue desquels il entra à la SNCF, en 1970, au service mécanique de l'Équipement et adhéra à FO. L'année suivante le secrétaire du syndicat, Emile Jehanin, le présenta aux adhérents comme son successeur : « Il parle bien, il écrit bien ». Et c'est vrai que Marcel était une plume, parfois cinglante et qu'il savait dire ce qu'il avait à dire.

Marcel aura rapidement des mandats à l'UD FO de Loire Atlantique : il sera élu membre de sa Commission Administrative durant de nombreuses années. Il sera aussi longtemps l'adjoint de Louis Bellanger à l'Union régionale des cheminots FO.

Construire FO chez les cheminots a toujours été difficile. Marcel ne se découragea jamais, fidèle à ses convictions. Je me souviens notamment des grandes grèves de 1986 et 1995 et aussi de difficiles discussions dans la Fédération, où Marcel pris toujours largement sa place.

C'est pourquoi il figure en bonne place dans l'histoire de « FO chez les cheminots » publié par nos camarades Louis Bottela et Gonzalo San Géroteo.

Jusqu'au bout de sa vie même lorsque la maladie l'immobilisa et l'affaiblit, il s'informa sur les combats de sa classe, l'activité syndicale, les événements politiques et sociaux. Gérard Jaunet peut témoigner avec moi de sa gentillesse et de sa soif d'informations et de discussions lorsque nous venions le voir chaque début d'année.

On dit que tant que nous restons dans la mémoire des vivants on ne meurt pas tout à fait. C'est le cas pour Marcel.

Salut Marcel, salut mon camarade, nous ne t'oublierons certainement pas.



Gérard Le Mauff 26 sept 2019

A FO CHEMINOTS : NE JAMAIS ABANDONNER LES REVENDICATIONS !

