



**POUR UNE VRAI SOLIDARITE,
TOUJOURS CONTRE CETTE
REFORME DES RETRAITES !**

Sommaire

ENEZ À NOTRE RENCONTRE

*Retrouvez votre équipe fédérale
déconfinée au travers
de médias dématérialisés !*

- 2 Venez à notre rencontre
- 3 Editio
- 4 Actualité générale
- 5 Actualité générale
- 6 Actualité Zone ATL et Zone SE
- 7 Actualité Zone SE
- 8 Actualité Zone NEN
- 9 Actualité Zone NEN
- 10 Actualité Zone IDF
- 11 Actualité Zone IDF
- 12 UNCMT-FO
- 13 Restauration Ferroviaire
- 14 Retraités
- 15 Echos Confédéraux

LE RAIL SYNDICALISTE

www.fo-cheminots.com
Rédaction / Administration
7, passage Tenaille 75014 Paris
C.P.A.P. 1124 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

Cheminots
FO

Les libertés et acquis sociaux une nouvelle fois attaqués...

Il aura fallu cette crise sanitaire appelée pandémie covid-19 pour que la Macronie s'offre une arme anti-démocratique de plus, en décrétant d'un état d'urgence dit sanitaire. Attaquant ainsi une nouvelle fois en masse les libertés individuelles et collectives fondamentales.

La méthode utilisée est simple : prendre acte sous le coup de l'émotion en cherchant à satisfaire et rassurer une supposée opinion publique !

Nous connaissons déjà l'état d'urgence mis en place suite aux attentats de 2015, à travers lequel nous avons tous pu constater depuis qu'il n'avait arrêté en rien les risques, tout comme les attentats eux-mêmes ! Une commission d'enquête a même rapporté que le principe d'état d'urgence était contre-productif, qu'il était source d'abus, de stigmatisations, de discriminations et de défiance à l'égard des pouvoirs publics et ainsi conclure que dans bon nombre de situations le droit commun se suffisait à lui-même. Pire, sa prolongation à durée indéterminée acte implicitement que le fonctionnement normal de nos institutions n'est pas suffisant !

Il nous faut donc maintenant les arrêter !

Depuis maintenant plus de trois mois l'état d'urgence « sanitaire » semble arranger gouvernement et patronat. Les interdictions se superposant les unes aux autres et la volonté d'en démordre notamment avec la réglementation du travail sont devenues prépondérantes à la situation sanitaire ! On ne parle plus de masques, ni de tests, ni de gestes barrières mais toujours d'interdiction de se réunir, d'interdiction de manifester, d'imposition de congés, d'augmentation du temps de travail, d'abais-

sement de la rémunération, de plans sociaux, ... autant de possibilités qu'ils veulent s'offrir pour tout casser !

Les Cheminots n'ont en rien été épargnés !

Alors réagissons ensemble. Ne les laissons pas faire de leur monde d'après un monde d'avant en pire !

Pour cela revendiquons avec force la levée de cet état d'urgence.

Le 16 juin soutenons l'action engagée dans les services de santé. Réaffirmons que la rue « Elle est à nous ! », « Le pouvoir, c'est la rue ! »...

Libérons les revendications !

Pour FO Cheminots :

Abrogation des contre-réformes ferroviaires !

Retour à une SNCF une et indivisible sous monopole public d'État !

Abrogation de la réforme de l'assurance chômage !

Retrait du projet de la réforme de retraite par points !

**Résister,
revendiquer,
reconquérir !**

*Philippe HERBECK
Secrétaire Général*



Une crise sanitaire qui justifie nos analyses !



La situation très particulière vécue par la population depuis le début de cette crise, et singulièrement par les salariés depuis le début du confinement, illustre parfaitement les problèmes auxquels nous devons faire face du fait des contre-réformes successives qui ont affecté les services publics et la Sécurité Sociale.

En effet, les difficultés que rencontrent l'hôpital public dans le traitement de cette épidémie ne peuvent étonner personne : 100 000 lits d'hospitalisation

supprimés pendant ces 20 dernières années ont forcément des conséquences. Les mouvements de grève des personnels hospitaliers, qui ont fait face régulièrement à une répression violente, ont largement alerté sur la situation au cours de l'année 2019.

Cet état de fait se rencontre dans tous les services publics, qui pourtant démontrent dans la période à quel point ils sont indispensables. Il en est de même de la sécurité sociale et des autres systèmes de protection collective comme l'assurance chômage.

D'ailleurs le gouvernement ne s'y trompe pas, démontrant par la même le caractère délibéré de sa politique de démantèlement : dès le début de cette crise, le gouvernement annonçait qu'il suspendait la contre-réforme des retraites ainsi que celle de l'assurance chômage. Il est donc parfaitement conscient des filets de sécurité que représentent ces acquis sociaux, notamment en période de crise.

Des acquis qui ne sont pas tombés du ciel.

Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si l'essentiel de ces acquis ont vu le jour au lendemain de la seconde guerre mondiale. Cette période avait mis à l'ordre du jour chez les salariés la nécessité de prendre en main leur sécurité et notamment de protéger eux-mêmes et leur famille contre les risques auxquels leur condition sociale les exposait : maladie, vieillesse, accidents du travail, ...

De la même manière, la nécessité de reconstruire le pays démontrait l'importance du contrôle par la collectivité des secteurs clés de l'économie et donnait naissance à la plupart des entreprises de service public.

Le préambule de la constitution de 1946, à la suite des ordonnances créant la sécurité sociale, gravait ces principes dans le marbre. Dans son article 9, ce préambule, officiellement toujours en vigueur, déclare : « tout bien, toute entreprise dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait doit devenir la propriété de la collectivité ». Voilà qui établit clairement le programme des salariés et de ceux qui affirment les représenter dès la sortie de l'épidémie.

Il est d'ailleurs intéressant de constater qu'à l'heure actuelle personne ne cherche à le contester, tant l'évidence s'impose. Il est édifiant d'entre les déclarations de ceux qui sont habituellement les représentants politiques du patronat : depuis Xavier Bertrand qui s'insurge

contre l'idée qu'on pourrait faire payer la crise aux salariés jusqu'à Emmanuel Macron lui-même qui termine son allocution du 13 avril par une référence au programme du Conseil National de la Résistance, « les jours heureux », programme qui a jeté les bases des nationalisations et de la Sécurité Sociale. Rappelons que ce même Emmanuel Macron déclarait jusqu'ici que le contrat social issu de 1945 était obsolète...

Tous ces éléments tracent une voie claire pour l'après crise. D'ores et déjà, les contre-réformes des retraites et de l'assurance chômage ne peuvent être simplement repoussées : elles doivent être purement et simplement abandonnées ! D'ailleurs, en ce qui concerne les retraites, mêmes les principaux promoteurs de cette contre-réforme, pour ne pas dire les seuls, le disent. Gilles Legendre, patron des députés La République En Marche, déclare que s'il le faut pour garantir l'unité nationale, cette réforme doit être abandonnée. Passons sur la notion d'unité nationale par laquelle FO Cheminots ne se laissera jamais piéger, on comprend bien les craintes exprimées ici par le représentant du parti présidentiel : il sait bien qu'il y aura un après-confinement et que celui-ci risque bien d'être agité.

Quant à Laurent Berger, il déclare pour sa part que la réforme des retraites n'est à ses yeux plus d'actualité.

Il faudra tirer les leçons de cet épisode.



Pour FO Cheminots, il est clair que la crise actuelle met à l'ordre du jour l'abandon des contre-réformes en cours. Mais il est clair également qu'elle met à l'ordre du jour l'abrogation des contre-réformes de ces dernières années, qu'elles concernent la Sécurité Sociale ou les services publics.

En ce qui nous concerne, la revendication de notre fédération d'une renationalisation de la SNCF et du retour au monopole d'Etat du transport ferroviaire montre son acuité. Souvent regardée de haut et jugée ringarde par des auto-proclamés « modernes », elle démontre au contraire dans la situation son caractère réaliste et nécessaire.

Assurer la mobilité des hommes et des biens en toutes circonstances sur l'ensemble du territoire et selon un plan organisé nécessite un service public national. Les cheminots le savent bien, eux qui sont confrontés chaque jour aux difficultés créées par la privatisation et l'éclatement en cours de l'entreprise historique.

**Alors plus que jamais dans les circonstances actuelles il n'est pas temps de taire les revendications :
Défense de la Sécu !
Renationalisation de la SNCF !
Retour au monopole d'Etat du transport ferroviaire !**

Gestion de la pandémie à la SNCF : bas les masques !



La vie de l'entreprise est bien évidemment impactée par le confinement et ses conséquences sur l'organisation du travail. Pour les cheminots, les risques pour la santé, tant du point de vue physique que psychologique, sont bien réels.

Dans ce contexte, le moins que l'on puisse dire est que la gestion de la crise par la Direction est hasardeuse, à l'image d'ailleurs de la gestion gouvernementale.

Même si au niveau salarial les mesures prises semblent correctes (il faudra quand même être vigilants sur le contenu des fiches de paye), on ne peut pas en dire de même de la gestion des moyens de protection.

Une situation très disparate sur le territoire national qui illustre très concrètement les conséquences de l'éclatement de l'entreprise provoqué par les contre-réformes successives de 1997, 2014 et 2018. Nous faisons face aujourd'hui à une Direction Générale qui a bien du mal à faire appliquer ses décisions par les directions locales.



Sur la question précise des masques de protection, le flou le plus total règne. Les référentiels réglementaires existent pourtant pour la gestion des épisodes de pandémie, depuis notamment la grippe H1N1.

L'Etat, qui devait constituer des stocks stratégiques s'est dédouané de cette responsabilité sous le gouvernement Hollande et le ministère de Marisol Touraine, transférant cette responsabilité sur les employeurs. Depuis lors, rien n'est clair sur la question centrale des moyens de protection pour les salariés contraints de travailler dans un tel contexte.

Interpellés par FO Cheminots sur le sujet des masques, ni la Direction de la SNCF, ni le Ministère des Transports n'ont su à ce jour apporter de réponse. Les Directions Locales de l'entreprise, saisies par des démarches de concertation immédiates déposées par les structures de la Fédération FO des Cheminots sur l'ensemble du territoire, n'ont pas davantage su répondre sur ce sujet pourtant d'une importance majeure. Tout cela témoigne d'un amateurisme inquiétant.

Une absence de Direction stupéfiante !

ABSENT

Tout ou presque a été dit par la Direction pour tenter d'apporter des réponses qui n'en étaient pas. Une fois la Direction affirme avoir commandé des masques auprès de l'Etat, une autre fois elle affirme avoir constitué des stocks mais que ceux-ci ont été réquisitionnés par l'Etat, jusqu'à finalement fournir des masques aux agents SUGE accompagnés de la directive de ne pas les porter... Rien de sérieux dans tout cela.

Dernier épisode en date, Jean-Pierre Farandou, entendu par le sénat le 15 avril dernier, explique qu'il est impossible d'assurer la distanciation sociale dans les trains et que dans le cadre du déconfinement il faudra rendre obligatoire le port du masque par tous dans les transports publics. Et pour les cheminots ??

En tout état de cause, par cette déclaration le Président de la SNCF légitime tous les droits d'alerte déposés et les droits de retraits effectués.

Les droits d'alerte déposés, en particulier par les élus FO Cheminots, ont été confirmés par les services de l'inspection du travail amenés à se prononcer.

Ce manque de clarté de la part de la Direction a d'ailleurs été général sur l'ensemble des moyens de protection. Le gel hydroalcoolique est une denrée rare, les lingettes virucides se sont bien souvent avérées être de simples lingettes nettoyantes de grande surface, quant

aux fameux masques, quand ils sont enfin arrivés jusqu'aux agents, ils se sont avérés être dans la plupart des cas de simples masques chirurgicaux au lieu de masques FFP2.

Une gestion de crise somme toute calamiteuse.



Surtout ne pas confiner les revendications.

Cette crise sanitaire aura au moins un mérite : celui de démontrer que l'éclatement de la SNCF est néfaste et que la course à la rentabilité a des conséquences graves.

On a pu le constater ailleurs en Europe. En Allemagne, Flixtrain, concurrent de la DB, a annulé ses trains dès le début de la crise, laissant la DB transporter les voyageurs qui avaient déjà réservé. Quant à l'Angleterre, le gouvernement a dû suspendre toutes les franchises des opérateurs privés pour assurer lui-même le transport ferroviaire, par peur de faillites en série. Encore une fois, on nationalise les pertes et on privatise les profits.

Il y aura un après et toutes les leçons devront être tirées.



en temps de crise, tout démontre qu'il n'est surtout pas temps de taire les revendications.

Pour FO Cheminots, les conséquences de cette crise sont claires. La cacophonie de la Direction de l'entreprise, sa difficulté, pour ne pas dire son incapacité, à fournir les moyens de protection pour ses salariés, et dans le même temps le caractère stratégique du transport ferroviaire notamment

Bien au contraire, FO Cheminots continue plus que jamais à revendiquer l'indispensable retour à une SNCF une et indivisible sous monopole public, seule organisation sérieuse du transport ferroviaire, pour ses agents comme pour ses usagers.



Six petites lignes sauvées de l'abandon



En région Centre Val de Loire, six «**petites lignes ferroviaires**» étaient menacées de fermeture si l'Etat et SNCF Réseau se désengageaient totalement de leur modernisation, comme le préconisait un rapport il y a deux ans.

Un accord entre l'Etat et la région Centre Val de Loire pour sauver les petites lignes ferroviaires a toutefois vu le jour. C'est l'aboutissement de **discussions lancées il y a deux ans**, après une grosse colère des élus régionaux, lors de la publication du rapport Spinetta.

Ce rapport sur l'avenir du transport ferroviaire condamnait, selon eux, les petites lignes régionales, en trop mauvais état pour être réhabilitées.

La région avait poussé un coup de gueule, et assuré qu'elle ne pouvait pas assumer seule la régénération de ces lignes qui représenteraient un coût très élevé faute d'efforts financiers pendant plusieurs décennies.

Force Ouvrière avait pressenti le danger du rapport Spinetta et ne s'était pas trompée. Les représentants régionaux FO Cheminots avaient pris part dans l'alerte en rencontrant le Président et le Vice-Président de la Région et en étant reçus au Comité Economique Social Environnemental Régional lors du conflit de 2018.



Hommage à Gérald Fayolle

Le samedi 7 décembre 2019, Gérald FAYOLLE nous a quitté brutalement.



Gérald était le secrétaire adjoint du syndicat FO des Cheminots de Saint Etienne.

Le conflit des retraites débutait juste, et Gérald, lui aussi était avec nous, dans la lutte, sur le piquet de grève.

Le soir même, peu avant son décès il nous adressait un « à demain les camarades ! ».

Ce samedi soir là nous avons perdu un camarade, un ami, un homme de valeur.

La nouvelle apprise, nous étions tous hagards, sans lendemain, et

il nous aura fallu quelques heures, pour que nous prenions conscience que nous ne verrions plus notre Gégé.

En effet, dès le lundi suivant, il n'y avait personne pour commenter et refaire le match des verts, personne pour refaire le monde l'espace d'une journée comme nous aimions le faire ensemble ! Déjà son absence était pesante.

Gérald nous manque à tous, et plus particulièrement à ses 2 enfants et à sa compagne.

Notre camarade travaillait au dépôt de sainte Etienne, « Sainté » comme il disait. Il était gestionnaire de moyens (GM) au dépôt, ce lieu où nous aurons toutes et tous une anecdote joyeuse à nous raconter plus tard, pour resserrer nos rangs encore plus fort autour de lui.

Gérald était un agent compétent et ses compétences techniques furent précieuses, notamment au Matériel de Vaise.

Militant confirmé au syndicat FO des Cheminots de la Loire, Gérald avait pris ces dernières années une place prépondérante, puisqu'il avait été élu secrétaire adjoint du syndicat.

Ensemble, nous étions de tous les combats et de toutes les actions et virées nocturnes pour mettre en place des banderoles, manifestations, grèves et actions en tous genres ; toutes ces petites choses de la vie d'un syndicat, d'une camaraderie entre militants, qui paraissent anodines car quotidiennes mais qui vont nous faire prendre la mesure de son absence.



Ce petit monde-là, son petit monde, notre petit monde, nous continuerons à le vivre, et à le faire vivre.

Même si, sans lui, ce sera un peu le subir...

A Gérald, notre camarade.

Le syndicat FO des cheminots de la Loire



L'attaque est la meilleure des défenses.

Des restructurations stoppées disaient-ils...



Non, les restructurations chez SNCF ne se sont pas stoppées comme le prétend le nouveau Président FARANDOU. Bien au contraire, en digne successeur de Guillaume PEPY, le nouveau Président de SNCF continue son travail de réorganisations. Tous les agents sont touchés, qu'ils soient cadres, agents de maîtrise ou d'exécution.

C'est le cas notamment des cheminots de VOYAGE de Nîmes. Depuis décembre 2019, les ASCT puis les ADC sont priés de migrer de Nîmes à Montpellier, soit à plus de 50 kilomètres.

Représenté en CSE, FO Cheminots a dénoncé cette restructuration. Ce sont plus de 65 agents qui sont déplacés d'un site à un autre. Aucune pertinence, si ce n'est de regrouper les agents dans une seule résidence Traction et ESV (contrôle).

Comme l'a soulevé FO Cheminots en séance CSE, à cause de ce changement, ce sont des vies et des organisations de vie qui sont bouleversées. Très peu de solutions ont été proposées pour garder les agents sur le site de Nîmes (seulement 2 postes chez les ASCT) et pour les ADC il n'y a rien à l'heure actuelle.

Des mesures d'accompagnement prévues ?

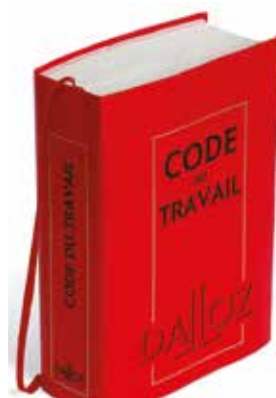
Les agents déplacés peuvent bénéficier du RH0910 et du nouvel Accord Cadre sur la mobilité (référentiel MRH201).

Cependant la Direction SNCF de l'axe TGV Sud-Est refuse l'application de l'accord mobilité (MRH201). Pour les agents, c'est un véritable tollé : « c'est le minimum qu'ils puissent faire, que de prétendre à l'accord » au regard des contraintes que génère ce changement de résidence. L'élue CSE FO Cheminots contacte toutes les autres organisations syndicales afin d'élaborer une stratégie collective. Seules 2 organisations syndicales répondent !



D'audience en audience, de DCI en DCI, rien ne bouge. La direction reste sur ses positions et les autres organisations syndicales s'indignent, mais rien n'est fait pour les agents qui sont dépités ! Certains quittent leurs organisations syndicales à cause de leur inaction !

Tout n'est pas perdu !



Au Syndicat FO Cheminots Gard Cévennes, nous décidons de prendre le taureau par les cornes et contactons tous les agents concernés par cette réorganisation (les ASCT font partie de la première vague de la réorganisation). FO Cheminots organise une 1^{ère} réunion entre les agents, l'avocate de l'UD30 Gard et les responsables du pôle juridique FO Cheminots.

Les ASCT sont séduits par la présentation et le discours des intervenants.

Dans la salle, plusieurs agents du contrôle sont syndiqués dans d'autres organisations syndicales, mais qu'importe ; à FO Cheminots nous défendons TOUS Les Cheminots, quels qu'ils soient ! Et à Nîmes nous sommes là pour le confirmer !

Lors de la deuxième réunion de cadrage, les 2/3 des ASCT impactés suivent les préconisations de l'avocate : « l'attaque est la meilleure des défenses », en s'associant à la démarche initiée par FO Cheminots qui souhaite porter le litige devant les tribunaux. Les dossiers sont confiés à l'avocate et au pôle juridique FO Cheminots.

La justice tranchera !



La Direction de l'axe TGV Sud-Est ne voulant pas appliquer l'accord mobilité qui prévoit entre 35 000€ et 50 000 € de dédommagements pour le changement de LPA (lieu principal d'affectation), ce qui correspond à peu près à 1 Million d'euros pour les 20 agents concernés !

Si SNCF ne veut pas appliquer le droit des agents à bénéficier de cet accord, FO Cheminots s'attachera à le faire appliquer et contraindra SNCF à verser le dédommagement par un jugement prudhommal.

Cette démarche initiée par le Syndicat FO Cheminots du Gard redonne un espoir aux agents qui, pour certains, sont dans des situations précaires et ne peuvent pas avoir de véhicule.

**Cheminots, vous avez des droits,
FO Cheminots sera à vos côtés pour les faire appliquer !**

RESISTEZ avec FO Cheminots



Déraillement du TGV 2350 pour Paris Est le 5 mars 2020

Une belle aventure humaine !

Ce jeudi nous sommes partis à 7h19 de Strasbourg pour un trajet tranquille à destination de Paris.



Après quelques minutes de trajet un choc et un bruit assourdissant se fait entendre dans la rame !!! S'en suivent une cinquantaine de secondes, qui m'ont parues interminables, de bruits et de secousses dans la rame.

Les vitres se sont fissurées mais elles n'ont pas cassé.

Ma première crainte fut que le TGV bascule et se renverse dans le fossé attendant, mais nous sommes partis sur la droite dans le sens de la marche et nous nous sommes rapprochés de la seconde voie.

Ce n'est que plus tard dans la journée que j'ai appris que la motrice s'était soulevée en tapant un talus de terre pour atterrir sur la voie d'à côté, et tous les bruits et tremblements étaient dus aux 3 voitures de tête qui ont roulé dans le ballast sur environ un kilomètre et demi.

Ma première impression a été celle d'avoir tapé dans un mur de béton.



Mais le plus impressionnant dans la voiture où je me trouvais a été le calme des passagers : pas de cris ; personne ne s'est jeté à terre. Ce ne fût malheureusement pas le cas dans les autres voitures et surtout en partie basse de ce TGV deux niveaux.

Sitôt le TGV immobilisé, mon premier réflexe a été de mettre mon gilet orange. Il y avait deux ACT dans la même voiture que moi. Nous nous sommes retrouvés sur la plateforme de la voiture 12. Nous avons immédiatement téléphoné à Paris et à Strasbourg pour demander l'arrêt de toutes les circulations, ne sachant pas si le conducteur avait eu le temps de taper l'urgence.

Les ACT se sont rendus chez le mécano pour voir comment il allait et

nous nous sommes retrouvés en voiture Bar pour nous organiser et faire le tour de la rame et des voyageurs pour les rassurer en attendant l'arrivée des secours. A notre niveau, nous avons pu identifier moins d'une dizaine de blessés, tous légers.

Le collègue ASCT qui était en plein contrôle dans la première voiture au moment du choc a malheureusement atterri sur une passagère en lui cassant le nez au passage. Il s'est retrouvé avec de multiples contusions au bras et sur le côté gauche.

Le plus grièvement blessé dans cet accident a été le conducteur. Il a dû être évacué par hélicoptère car il souffrait entre autres de multiples côtes cassées et de fractures.

Les secours sont arrivés rapidement. Nous avons pu les guider au travers de la rame pour qu'ils prennent les clients blessés en charge. Environ trois heures plus tard, nous avons été évacués vers une salle polyvalente où nous attendaient la sécurité civile pour établir un point médical.

A l'issue, nous avons été reconduits en bus à Strasbourg, où nos collègues de l'Escale nous avaient préparé une collation.

Cet accident, qui aurait pu être dramatique, s'est en fait révélé être une formidable aventure humaine. C'est en tout cas comme cela que je l'ai ressenti.

Cette tragédie a pu mettre, une fois de plus, en lumière la solidarité de la famille Cheminote qui nous a permis de sortir de cette épreuve grandis, comme l'ont montré les nombreux témoignages de soutien des clients à bord du train.

RAUCH Philippe, élu CSE à Strasbourg

Premiers effets du Brexit en Normandie

Une future autoroute ferroviaire ?



C'est sur un fond d'ouverture à la concurrence et de Brexit que certains imaginent des solutions alternatives. Peut-être également sur un fond de préservation de l'environnement...

Il en est ainsi de la compagnie maritime bretonne Brittany Ferries, spécialisée dans le transport de passagers et de véhicules entre la Bretagne, la Normandie, le sud de l'Angleterre, l'Irlande et l'Espagne, par voie maritime à l'origine.

L'idée de cette société, pour faire face aux conséquences du Brexit entre autres (augmentation de 30 % du flux de camions entre l'Espagne et le Royaume Uni), est maintenant de transporter les remorques et semi-remorques sur le réseau ferré existant en France.

Ces remorques et semi-remorques venant du Royaume-Uni ou d'Irlande et à destination de l'Espagne seraient pris en charge au niveau du port de Cherbourg. Grâce à une connexion ferroviaire, ils seraient acheminés 950 km plus loin, jusque dans les Pyrénées-Atlantiques non loin de Bayonne et donc de l'Espagne.

À terme, en 2021, plus de 80 camions devraient être transportés de la sorte chaque jour, évitant ainsi, pour chacun d'entre eux, l'émission



d'une tonne de CO₂, à condition bien entendu que les différentes parties prenantes arrivent à trouver les 7 millions d'euro d'investissement nécessaires.

L'impact de ce projet est toutefois à relativiser quand on sait que le fret ferroviaire français actuel ne constitue que 10 % du transport terrestre de marchandises, et que dans ces 10 %, le transport combiné n'en représente à peine 4 % !

Espérons donc que ce projet ne rejoigne pas d'autres projets identiques, tel celui qui devait relier le port de Marseille à Avignon...

A vouloir trop en faire...

La situation est cocasse dans le Grand Est, surtout là où la mutualisation des activités de vente et d'escale bat son plein.



En effet, quand il s'agit d'atteindre certains objectifs, il y a des dirigeants qui appliquent les consignes à la lettre, faisant même parfois preuve d'initiative,

pensant certainement aux conséquences pour leur GIR, sans pour autant réfléchir aux conséquences, au point de se retrouver très vite en fâcheuse position.

Tel a malheureusement été le cas dernièrement ! L'objectif demandé a certes été atteint. Les postes ont été supprimés ; les activités ont été mutualisées.

Mission accomplie, pourrait-on dire !

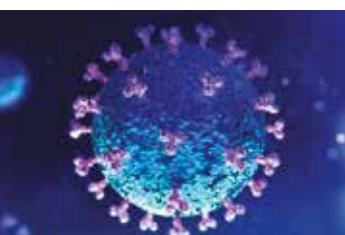
Et oui.... Mais NON !!!



La situation en est au point où les agents de cette entité mutualisée sont dans l'impossibilité même de partir en formation pour acquérir les compétences requises pour exercer leurs nouvelles missions.

A trop vouloir en faire, parfois, on risque de se brûler les zèles !

La région Grand Est en première ligne !



Touchée de plein fouet, la région Grand Est a été une des premières régions françaises à être violemment frappée par le COVID-19. Elle en paye d'ailleurs encore un lourd tribut aujourd'hui.

Heureusement, bon nombre d'initiatives ont été mises en œuvre : transferts de malades

vers les hôpitaux des pays limitrophes et vers d'autres régions que ce soit en hélicoptère ou en avion militaire, ou la construction d'un hôpital militaire de campagne pouvant accueillir une trentaine de personnes pour éviter la saturation des services d'urgences, par exemple.



Si toutes les idées qui ont permis de faire en sorte que les services médicaux ne soient pas débordés face à ce désastre humain sont à mettre à l'honneur, il est toutefois une situation qui nous attriste tout particulièrement aujourd'hui. Cette situation, c'est celle de nos EHPAD, qui manquent cruellement de moyens. Nos anciens se sont retrouvés confinés, isolés, bien souvent sans activité, coupés de leurs proches, décédés sans avoir pu être pris en charge en milieu hospitalier.



Depuis de nombreuses années, les salariés des services publics ainsi que ceux du secteur privé mettent en avant la dégradation de leurs conditions de travail et le manque de moyens qui ne cesse de s'aggraver. Entendus mais pas écoutés par nos gouvernants, nous en payons toutes et tous le prix aujourd'hui !

Et que dire des médias qui ont mis à la une le transport de 20 malades en TGV comme étant une « première en Europe » ?

Bon nombre d'anciens cheminots en ont grincé des dents !

Pour rafraîchir les mémoires de certains : la SNCF détenait 27 voitures CORAIL spécialement aménagées en voitures-ambulances ; chaque voiture pouvait accueillir 40 personnes en couchette-brancard. Ces voitures avaient été utilisées dans leurs derniers jours notamment dans des trains de pèlerins ou pour l'acheminement de jeunes en centre de vacances en voyage de nuit... En 2014, la SNCF les avait définitivement réformées...



Donc, même en ne mettant que 20 personnes dans chaque voiture, soit la moitié de leur capacité, celles-ci n'avaient rien à envier à nos TGV d'aujourd'hui en termes de possibilité de transport de personnes brancardées !!!

Espérons que celles et ceux qui se sont mis en danger, parfois au risque de leur vie, dans cette période pour la continuité du service public ne seront pas sacrifiés sur l'hôtel de la productivité et que demain, nous saurons en tirer les vraies leçons en mettant une priorité nationale en réinvestissant dans la qualité d'un service public digne de la 5^{ème} puissance mondiale !



Paroles de militants



Baptiste Guillet-Revol
Conducteur Fret Le Bourget

Comment as-tu concilié confinement et vie professionnelle ?

B.G-R : Globalement, le confinement n'a pas changé énormément mon quotidien dans le sens où il n'y a pas eu d'arrêt maladie, de chômage partiel ou autre me concernant. Je suis donc sorti de chez moi pour aller travailler. Bon nombre de collègues ont été arrêtés pour suspicion, crainte, garde d'enfants mais parallèlement, de nombreux trains Fret devaient aussi être assurés. C'est sûr que quand il faut sortir faire les courses, il faut prendre des mesures en plus. C'est sûr qu'on ne peut pas sortir pour aller où on veut et c'est vrai qu'aller au travail devenait presque un plaisir pour échapper au confinement ! Cela n'a pas été évident de s'adapter au travail car on sait que les conditions ont changé et malheureusement les moyens de protection ont été distribués tardivement dans mon dépôt. Les oubliés du Fret !

À tort peut-être mais par nécessité pour ma santé, j'ai créé moi-même ma solution désinfectante avec de l'eau et de la javel et j'ai emmené mes propres gants en latex, que j'utilisais pendant mon propre nettoyage des cabines. Entre le côté invisible d'un virus et sa transmission très active en Île-De-France, j'ai rapidement intégré la notion de distance physique avec les collègues, même si ça faisait bizarre les premiers jours.



En somme, tout ça me permet donc d'aller travailler sereinement comme tous les jours (avec quelques mesures en plus, certes) pour transporter des marchandises, quelles qu'elles soient. Peut-être ai-je transporté du matériel médical ou des vivres pour les français, je ne sais pas et ça m'est presque égal : « après tout un train reste un train ! »

Une fois rentré à la maison, désinfection de la voiture avant d'en descendre, douche peu importe l'heure qu'il est et vêtements mis à laver immédiatement ou presque, avant de recommencer le lendemain sans sortir de chez soi. Tout cela est en revanche bien éloigné de la vie habituelle !

Les CSE ayant remplacé les DP et CHSCT, aujourd'hui on cherche après les élus et mandats de proximité qui n'existent quasiment plus tellement le périmètre est vaste. Que dire et comment faire quand il n'y a plus le CHSCT local ?

Penses-tu que cette crise va modifier notre conception du fret ferroviaire ?

B.G-R : Depuis le 1^{er} Janvier 2020, FRET SNCF est devenu une SAS dans l'anonymat quasi-complet aux yeux des français. Grâce ou à cause du confinement et donc des trains de voyageurs à l'arrêt, les trains de marchandises pouvaient circuler librement, ou presque, en réadaptant à la dernière minute les sillons qui devaient passer sur certaines lignes fermées aux circulations pour défaut d'agent circulation par exemple. Et oui, à force de supprimer des emplois à la SNCF, à un moment on n'arrive plus à faire face aux situations dégradées !

De plus, l'État s'acharne depuis plusieurs années sur la SNCF pour la démembrer et ainsi séparer toujours un peu plus les activités les unes des autres, preuve en est encore ce 1^{er} Janvier 2020 et cette privatisation en plusieurs SA !

Le Gouvernement ne veut délibérément pas reconnaître le transport de marchandises comme nécessité de service public pour le pays. Mais pourtant, dans cette période de crise sanitaire, il s'évertue à caractériser certains de nos trains comme étant « vital nation » ou « vital pandémie ». C'est quand même un joli paradoxe, ou bien une hypocrisie au-delà de toute espérance.

On nous avait dit : « la concurrence dans le ferroviaire redynamisera l'activité fret ». Et bien non, ni avant covid-19, ni pendant et certainement pas après, puisque dans cette période je n'ai pas beaucoup vu de trains de marchandises tirés par des Entreprises Ferroviaires Privées ! Comme quoi il y a bien deux mondes : un qui cherche à assurer la continuité d'un service public pour l'intérêt général d'un pays et de sa population et de l'autre, celui des businessmen !

Pour « demain », je suis malheureusement convaincu qu'une fois ce dur passage terminé, l'État continuera à disloquer la SNCF tant au service voyageur plus qu'il ne l'a déjà engagé, que dans le transport des marchandises par le rail.

Rares sont les français qui applaudissent à 20h en pensant « service public » avec tous ses agents qui s'impliquent encore plus dans ces moments difficiles. FRET SNCF est plus que jamais dans le mal et je suis certain qu'aucune reconnaissance à long terme ne sera de vigueur sur notre capacité à avoir pu assurer le service et les prestations que l'on aura fournis pendant cette crise. Et pour conclure, dans ce fameux CSE Fret, la Direction ne se cache pas que sans aide d'État, un plan social est envisageable dès cette fin d'année ! Drôle façon de nous remercier !





Quelques jours avant le déconfinement s'est tenue au siège de la fédération l'Assemblée Générale d'un des trois syndicats qui compose l'Union Régionale de Paris-Rive-Gauche.



Eric Dhommée, le Secrétaire du syndicat a ouvert les débats et présenté son rapport d'activité. Il insiste sur le fait de « préparer la relève » car il fera valoir ses droits à la retraite d'ici quelques années, ainsi que le Secrétaire Général de l'Union Régionale. Ont ensuite pris la parole le SG de l'UR, Jean-Marc Tidda, puis le Secrétaire Général de la Fédération de Cheminots, Philippe Herbeck.

De nombreuses interventions des participants ont contribué au débat dans une ambiance sympathique et dynamique. Patrice Saux, l'actuel trésorier, effectuait son dernier rapport de trésorerie, ayant fait valoir ses droits à la retraite. Nous le remercions ici pour son engagement.

Un nouveau bureau a été élu, avec notamment une nouvelle trésorière et un nouveau trésorier adjoint. **Bonne continuation au Syndicat de Paris Montparnasse !**

A Paris La Chapelle, point de confinement !

Pendant le confinement et après le déconfinement partiel, des militants du Syndicat FO Cheminots de Paris La Chapelle se « réunissent » !



Le 8 mai a eu lieu une première audioconférence du bureau du syndicat élargi à plusieurs militants réunissant 18 participants. L'objectif était de relancer l'activité de ce syndicat (l'un des 5 syndicats qui compose l'Union régionale de Paris Nord), et de démontrer que le confinement n'empêchait pas le militantisme et l'échange d'informations.

Trois autres « visios » se sont tenues et une réunion physique le 25 mai au siège de l'union régionale.

Plusieurs décisions ont ainsi été prises :

- ◇ Relancer la diffusion systématique des écrits de la Fédération et de l'UD de Paris à tous les adhérents, sous une forme attractive pour leur donner envie de lire.
- ◇ Convoquer une AG électorale fin Juin pour renouveler le bureau.
- ◇ Ecrire une lettre aux adhérents sur la situation sanitaire.
- ◇ Appeler individuellement chacun des 450 adhérents pour reprendre contact et mettre à jour leurs coordonnées.

La Fédération, lors de son congrès extraordinaire de 2019, a décidé de remettre les syndicats au cœur de l'activité. Les militants de Paris-La Chapelle ont décidé de relever le défi !

Groupes de Contrôle Ile De France à Paris Nord : un malaise profond !

Le 9 juin, pour la troisième fois en quelques semaines, les agents des Groupes de Contrôle IDF se réunissaient spontanément en assemblée générale. Une trentaine d'agents représentant la quasi-totalité de l'effectif présent à ce moment là ont échangé sur les conditions de travail et les évolutions que la direction de l'établissement tente de mettre en place. Le constat est unanime : la situation est grave à tous points de vue. La direction entend révolutionner l'organisation de l'UO contre la volonté unanime des agents, de l'exécution jusqu'à l'encadrement. Il est d'ailleurs frappant de constater que les consultations auprès du médecin du travail explosent littéralement et que les pressions s'exercent y compris sur la ligne managériale jusqu'à la Direction de l'UO.



Déterminés à défendre leurs conditions de vie et de travail, les agents ont pris leurs affaires en main, multipliant les interpellations des Directions, de l'établissement et du CSE, comme a encore pu le constater le DET venu échanger avec les agents rassemblés : les méthodes employées par la Direction font l'unanimité contre elles. Sont évoquées pêle-mêle la condescendance et le mépris, l'autoritarisme également. FO Cheminots apporte tout son soutien aux agents de l'UO et mettra tout en œuvre pour obtenir satisfaction. D'ores et déjà nos propositions d'un dépôt de droit d'alerte sur les risques psycho-sociaux et d'une intersyndicale pour entamer une Démarche de Concertation Immédiate unitaire ont reçu un accueil favorable de la part des agents. Une situation que FO Cheminots suivra de très près !

Dérapages patronaux et gouvernementaux, les cadres susceptibles de payer l'addition



L'ordonnance n° 2020-323 du 25 mars 2020 portant mesures d'urgence, en matière de congés payés, de durée du travail et de jours de repos met en place un régime exceptionnel jusqu'au 31 décembre 2020.

Initialement, le projet de cette ordonnance, dans son article 7, indiquait que l'employeur pouvait « imposer ou modifier unilatéralement les dates de prise d'une partie des congés payés ».

Devant le tollé provoqué par cette mesure législative, il a été précisé que cela ne pouvait pas se faire sans accords avec les partenaires sociaux via un accord d'entreprise ou un accord de branche.



Cette ordonnance prévoit également de « permettre à tout employeur d'imposer ou de modifier unilatéralement les dates des jours de réduction du temps de travail, des jours de repos prévus par les conventions de forfait et des jours de repos affectés sur le compte épargne-temps du salarié ». Le texte ne fixe pas de nombre de jours limite, ni de délai de prévenance. Surtout, aucun accord d'entreprise ou de branche n'est nécessaire en amont.

Pourquoi une telle différence par rapport aux règles fixées pour les congés ? « L'immense majorité des RTT sont pour des personnes qui sont au forfait jour et principalement, ce sont des cadres », a justifié Muriel Pénicaud.

Au total, en tenant compte des jours RTT et des jours de CET, l'employeur serait en droit d'imposer au salarié de prendre plus de 10 jours de repos. S'ajouteraient à ces 10 jours les 6 jours de congés que l'employeur peut faire prendre à un salarié à la condition d'avoir préalablement négocié un accord collectif.

Concernant la SNCF, la déclinaison de cette ordonnance impose à l'encadrement de « poser » au mois d'avril, 5 RQ ou CET. Cette mesure s'accompagne de l'obligation d'être au minimum en chômage partiel, une journée par semaine.

Deux jours d'absence par semaine. Au final, pour l'encadrement, cette situation n'a que des effets pervers. La charge de travail annualisée est la même et au quotidien, ce qui était réalisable sur 5 jours doit l'être sur 3.

Certains collègues ont voulu se plaindre mais la réponse de certaines directions a été tranchante : « vous êtes au forfait ! ».

C'est le revers de la médaille de ne pas avoir d'horaires fixes et pour bien comprendre la situation, il faut rappeler que le forfait jour fixe uniquement le temps de repos légal soit 11 heures par jour et 35 heures consécutives hebdomadaires (L3121-27 du Code du travail).

Cela signifie que le salarié peut travailler jusqu'à 78 heures par semaine alors que le code du travail ne prévoit que 48H par semaine au maximum (L3121-20 du Code du travail).

En fin de compte, le gouvernement laisse entendre que cette situation est une bonne chose. Les cadres reprendront le travail sans transition après le confinement, comme s'ils rentraient de vacances.

Nos dirigeants devraient avoir confiance en leurs cadres et plus largement, aux personnels quelles que soient leurs catégories sociales. Ils devraient aussi avoir confiance dans l'intelligence collective pour s'investir dans la reprise d'activité. L'esprit de responsabilité et la solidarité ont toujours existé au sein de notre entreprise.

Elle est toujours à l'œuvre dans cette période difficile et elle ne disparaîtra pas une fois que nous sortirons de cette situation.



La restauration ferroviaire stoppée net, contre la volonté de la direction !

L'arrêt de l'activité dans les hôtels et restaurants le 15 mars pour lutter contre l'épidémie de Coronavirus a également stoppé net la restauration ferroviaire. Chez Newrest Wagons-Lits, la négociation d'un accord sur le chômage partiel tourne au bras de fer.

Cela fera bientôt trois semaines que les salariés de Newrest Wagons-Lits ont cessé de travailler dans les voitures-bars des TGV. Mais aucun accord n'a encore été trouvé avec la direction sur la mise en place du chômage partiel.

Avant de mettre en place le chômage partiel, la direction veut prendre des jours de RTT à ceux qui en ont, piocher dans les récupérations ou les congés, profiter de tout ce que le gouvernement autorise aux employeurs, dénonce Jean-Marc Staub, délégué syndical central FO chez Newrest Wagons-Lits et secrétaire général de l'Union FO de la restauration ferroviaire. Mais pour cela il lui faut un accord. Si nous n'acceptons pas de le signer, la direction menace de déplacer les vacances d'été ; elle a le droit de le faire. C'est un affreux chantage car les salariés n'ont rien en contrepartie.



Dans un communiqué commun, tous les syndicats FO de Newrest demandent l'application du chômage partiel pour l'ensemble des salariés, sans toucher aux différents compteurs de repos, RTT et congés payés. Ils rappellent que les congés payés, protégés par le droit communautaire, doivent permettre aux salariés de se reposer et de pratiquer des loisirs.

Par ailleurs, le salarié en chômage partiel est indemnisé par son employeur à hauteur de 70 % du salaire brut, soit 84 % du salaire net. Ce montant étant exceptionnellement remboursé intégralement par l'État à hauteur de 4,5 Smic. Les syndicats FO demandent à Newrest de prendre en charge le différentiel avec le salaire pour que les travailleurs ne soient pas lésés financièrement.

Désaccord sur l'assiette de calcul du chômage partiel

Non seulement la direction refuse, mais elle tente également de rogner sur le montant de l'indemnisation pour le personnel commercial de bord. Nous sommes en désaccord sur l'assiette retenue pour le calcul du chômage partiel, poursuit le délégué FO, syndicat majoritaire chez Newrest Wagons-Lits.

Pour les « baristas » postés derrière les bars TGV, le salaire est composé d'une part fixe et d'une part variable (intéressement sur les ventes, indemnité de nourriture...). Or, ce dernier élément représente en moyenne un quart du total du salaire. La direction veut calculer le chômage partiel sur

la seule base du salaire fixe, dénonce Jean-Marc Staub. Nous demandons à utiliser la même base que pour le paiement des congés payés, qui inclut aussi une moyenne de la part variable. Il souligne par ailleurs que la reprise sera dure financièrement pour les salariés, car le premier mois ils ne toucheront pas la part variable, toujours versée avec un mois de décalage.

C'est mal barré pour qu'on signe quelque chose, prévient Jean-Marc Staub. Il est d'autant plus remonté que le CSSCT n'a pas été convoqué depuis le début de la crise sanitaire et que la direction a, selon lui, montré peu de considération pour la santé du personnel. Les derniers jours avant le confinement les salariés de la restauration ferroviaire n'avaient pas de protection minimale contre le virus, ni de gel hydroalcoolique, ni de masque, dénonce-t-il. Pourtant, on avait demandé à la direction de faire des stocks dès le mois de janvier.

Et le 15 mars, au lendemain de l'annonce du Premier ministre de la fermeture des bars et restaurants, la direction a décidé de poursuivre l'activité. Cela même si dans les trains les salariés sont à moins d'un mètre des clients, rappelle le militant. La direction a prévu de les faire travailler en aller-retour sur la journée, en supprimant juste les découchés, poursuit-il. On a appelé les salariés à exercer leur droit de retrait. Ils ont été si nombreux à le faire valoir que l'activité a été arrêtée à 8h30 du matin, et depuis ils sont chez eux.

Clarisse Josselin, journaliste l'Info Militante

Quel merci pour les risques pris ? Que du mépris !



Les salariés, avant le confinement, avaient maintenu l'activité sur l'ensemble de la France devant la clientèle des bars TGV en prenant des risques pour leur santé alors que notre direction n'avait pas fourni les moyens de protection nécessaires (gels hydroalcooliques, gants et masques), ce qui a peut-être favorisé la contamination de plusieurs salariés. Et en plus, il faudrait qu'on leur vole des jours !

Pour l'ensemble des organisations syndicales de Newrest Wagons-Lits, l'entreprise doit laisser le choix aux salariés de poser des reliquats ou d'être au chômage partiel. Les organisations syndicales ne signeront pas cet accord !

Jean-Marc STAUB, DSC Newrest Wagons-Lits

8000 morts dans les Ehpad : catastrophique impéritie de l'Etat !



Le Covid-19, un lourd-tribu pour nos aînés

Le Bureau national de l'Union Confédérale des Retraités-Force Ouvrière, réuni le 24 avril 2020 par téléconférence, dénonce le lourd tribut payé par les personnes âgées et notamment celles résidant dans des structures d'accueil pour personnes dépendantes (plus de 40 % des décès), depuis que la pandémie due au covid 19 s'est abattue sur la France.

Dès le début de cette crise sanitaire liée au coronavirus et lors de la mise en place des mesures de «confinement», il est apparu clairement que la protection de près de 730 000 résidents dans environ 7 400 Ehpad ainsi que des personnes âgées malades en soins à domicile traitées par les SSIA ou SAPDS de même que celle de leurs 4000 000 soignants et intervenants n'était pas dans les priorités des pouvoirs publics : pas de matériels, pas de renfort, pas de droit à l'hospitalisation, recours au Rivotril et autres sédatifs de fin de vie.

Le déconfinement, mais dans quelles conditions ?

Dès lors, l'annonce par le gouvernement d'un probable «déconfinement», le 11 mai, sans déploiement de mesures de protection spécifiques à l'adresse des 18 millions de retraités et personnes âgées, physiologiquement les plus vulnérables au Covid 19, met à nouveau en danger les retraités les plus fragiles. Le choix du Président de la République d'en appeler à la responsabilité individuelle de chacun est l'aveu que les moyens de se protéger (masques, gel hydro-alcoolique, tests...) ne seraient pas fournis par la puissance publique.

Les mêmes causes produisant les mêmes effets, l'UCR-FO s'inquiète tout particulièrement de l'annonce qui a été faite dimanche 19 avril dernier pour, seulement 24 heures plus tard, mettre en œuvre la réouverture des EHPAD ainsi que les établissements pour handicapés aux visites des familles et des proches. Les conditions de réouverture, même limitée, des Ehpad deviennent une question de responsabilité individuelle puisqu'elles ne s'accompagnent pas des précautions et moyens indispensables.

Le cri d'alarme de nos retraités

L'UCR-FO lance un cri d'alarme. A aucun moment les organisations syndicales de retraités, comme d'ailleurs les organisations syndicales de salariés, n'ont été consultées sur l'élaboration du rapport de Jérôme Guedj du 18 avril 2020 pour la remise en place des visites des familles et des bénévoles dans les EHPAD.

Le bureau de l'UCR-FO appelle les structures départementales de retraités de l'UCR-FO à poursuivre et à renforcer la vaste mobilisation qu'ils mènent avec détermination (avec dans certains cas l'appui d'autres organisations syndicales de retraités) en vue d'alerter les préfets sur la situation des personnes âgées durant les étapes de «déconfinement» et les enjoindre de prendre les dispositions indispensables pour contenir le développement de l'épidémie.

A cet effet, l'UCR-FO demande aux pouvoirs publics et notamment aux préfets d'assurer non seulement le déclenchement mais aussi le renforcement du Plan d'Alerte et d'Urgence au profit des personnes âgées et des personnes handicapées en cas de risques exceptionnels.

Pas de place pour la fatalité !

Il n'y a pas de fatalité face à la propagation du coronavirus et à l'augmentation du nombre de décès ! Il n'y a pas de fatalité dans la pénurie de tests de dépistage, dans l'insuffisance de matériels de prévention (masques chirurgicaux ou FFP2, sur blouses et autres tenues de protection, gel hydro alcoolique...) ! Il n'y a pas de fatalité dans la dégradation des conditions de travail des professionnels de santé et les manques de personnels, de lits d'hospitalisation, d'équipements de réanimation..., dans les hôpitaux !



La crise sanitaire que nous traversons n'est que le retour de manivelle des politiques budgétaires d'austérité menées depuis plusieurs années qui, associées à l'insuffisance des politiques de prévention, ont conduit à des fermetures de services hospitaliers (100.000 lits en 20 ans) et à des déserts médicaux. Il est urgent d'y mettre un terme, de pallier tous ces manquements et de remettre les Ehpad et les structures d'aides à domicile, au cœur des politiques de santé.

Plus que jamais, le bureau de l'UCR-FO réaffirme l'urgente nécessité de ressources adéquates et pérennes dédiées à l'accompagnement des personnes âgées et en situation de perte d'autonomie. Il revendique la prise en charge de la perte d'autonomie par la Sécurité sociale, dans le cadre de l'Assurance maladie.

Aussi, l'UCR FO revendique :

- que tous les personnels en EHPAD, en maison de retraite, en soins à domicile auprès des personnes âgées, bénéficient des moyens de protection en quantité suffisante (masques en particulier FFP2, gel, surblouses... ;
- qu'un dépistage systématique soit mis en œuvre, en particulier pour toute nouvelle admission dans une structure en charge de personnes âgées, afin de ne pas introduire le virus dans l'établissement ;
- que les résidents en EHPAD, en maison de retraite et autres structures d'accueil, ainsi que les personnes en perte d'autonomie à domicile, bénéficient du même accès aux soins et de la même qualité de prise en charge que les autres patients et qu'ils puissent être hospitalisés lorsque leur état de santé le nécessite, comme le réclame le Conseil de l'ordre des médecins.

L'âge et la perte d'autonomie ne sont pas des «marchandises» et doivent être mises à l'abri de l'économie de marché. 18 millions de retraités sauront le rappeler.

Fédération des Transports.

Coronavirus : à la RATP, pour FO, c'est priorité à la sécurité.



Dès le début de la crise sanitaire, FO a exigé que tout soit mis en œuvre pour assurer la sécurité des salariés et des usagers des transports. Et cela reste aujourd'hui la revendication première du syndicat. « *Au départ, il n'y avait même pas de savon pour se laver les mains dans les locaux* », dénonce Patricia Lasalmonie, Secrétaire Générale du syndicat FO-RATP.

Elle reconnaît que des salariés malades sont aussi venus travailler pour des raisons financières. « *En arrêt maladie, ils perdent les primes et il y a des abattements sur le salaire, explique la militante. On demande pour les malades du Covid la reconnaissance en accident du travail et maladie professionnelle. On ne sait pas combien d'agents sont malades ; personne n'est testé. Quand un cas est déclaré, on nettoie les locaux mais les collègues qui ont côtoyé le malade continuent de venir travailler.*

Sans les pertes financières de la mobilisation, les salariés se seraient mis en grève vu les conditions de travail, mais là ils ne le peuvent pas, poursuit-elle. On espère que cette crise sanitaire fera réfléchir les politiques sur la façon de gérer l'humain ». Par exemple, espère la militante, en envoyant définitivement aux oubliettes de l'histoire le projet de réforme des retraites.

Fédération Nationale de l'Action Sociale.

Coronavirus : un inspecteur du travail de la Marne suspendu



Anthony SMITH, inspecteur du travail qui suivait la situation de l'association d'Aide à Domicile, ARADOPA, située à REIMS (51) a été suspendu par le Ministère du Travail le 15 avril.

Cette nouvelle décision confirme que la Ministre du Travail Muriel PENICAUD n'a que faire de la santé et de la sécurité des salariés !!

La Fédération Nationale de l'Action Sociale FO dénonce les mesures d'intimidation envers les inspecteurs du travail.

Elle exige le retrait immédiat de toutes les mises à pied, dont celle d'Anthony SMITH ainsi que l'abandon de toutes les procédures disciplinaires !

Fédération de l'Équipement, de l'Environnement, des Transports et des Services.

Avant et après le 11 mai, une seule priorité : la santé et la vie des salariés avant leurs profits !

Lors de son allocution du 13 avril, le Président de la République a annoncé une prolongation du confinement jusqu'au 11 mai.

Concernant le « Monde d'après », la FEETS-FO ne se contentera pas de vagues déclarations de principe qui reconnaîtraient la nécessité de revaloriser les faibles rémunérations des plus exposés, l'importance du soutien public à certains secteurs et la nécessité d'un service public de proximité, sans engager dès maintenant ces changements.



Pour la FEETS-FO, ce « Monde d'après » commence dès la fin du confinement et sans Union sacrée avec l'État et le Patronat, dont les ambitions sont d'ores et déjà affichées. Le « Monde d'après » commencera à travers la mobilisation des travailleurs.

Fédéchimie

Covid-19 et dividendes semblent faire bon ménage pour certains

Le président du Medef n'aura pas attendu l'allocution présidentielle du 13 avril annonçant le déconfinement pour le 11 mai, pour faire savoir aux français qu'il fallait reprendre le travail

le plus rapidement possible afin de relancer l'économie au plus vite.



Pour ces gouvemants, la santé des travailleurs n'est pas une priorité et semble passer au second plan.

Exemple parmi tant d'autres : Laurent Burelle (P-DG du groupe Plastic Omnium) et aussi président du SBF 120 (qui regroupe les 120 plus grosses entreprises françaises), vient de s'octroyer 30 millions d'euros de dividendes alors que des milliers de salariés de son entreprise sont au chômage partiel et touchent 84% de leur salaire, le minimum légal.

La Fédéchimie déplore et condamne de tels agissements.

En sortie de crise il faudra rendre des comptes.

LA RUE,

ELLE EST À NOUS !

