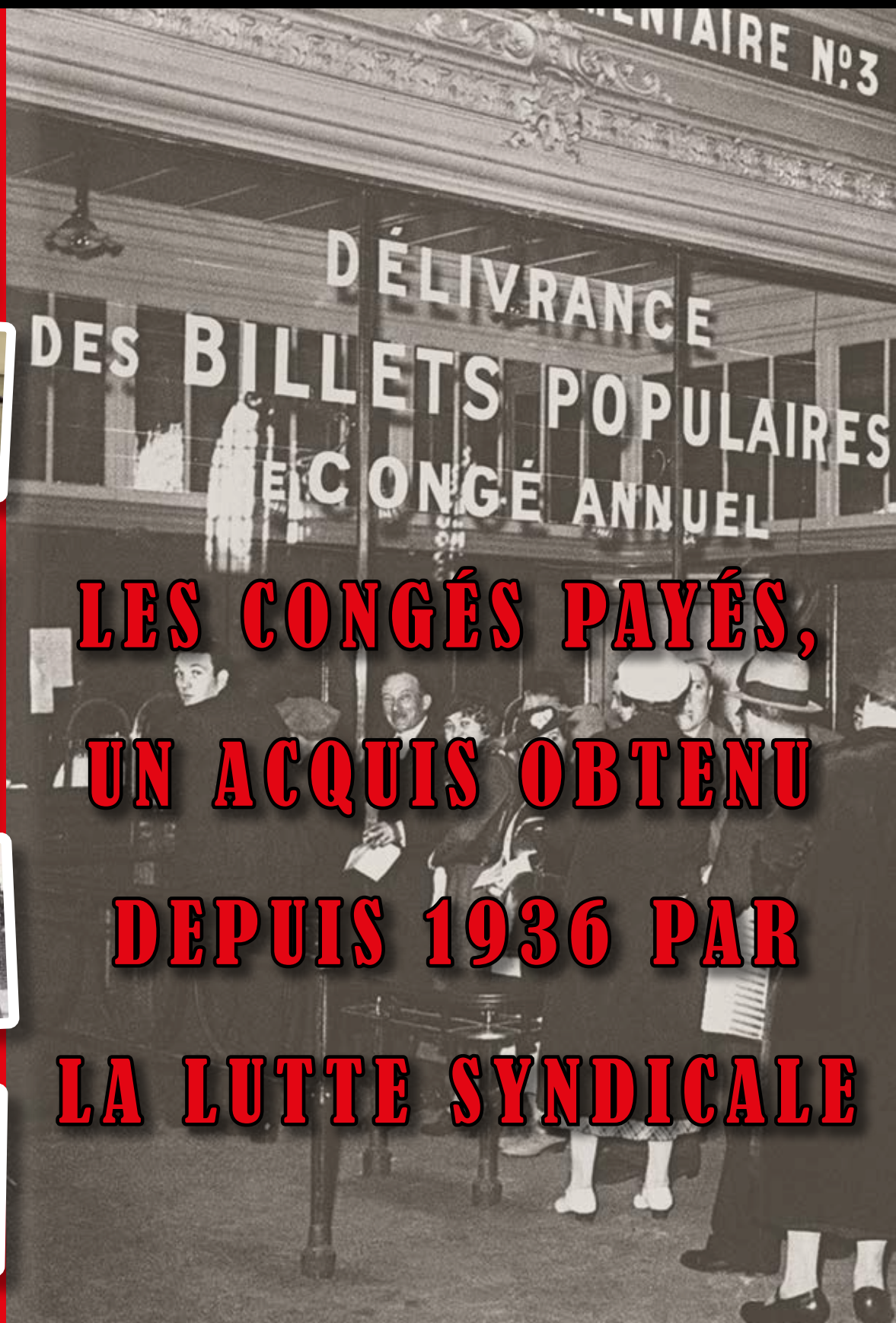




**LES CONGÉS PAYÉS,
UN ACQUIS OBTENU
DEPUIS 1936 PAR
LA LUTTE SYNDICALE**

Sommaire

ENEZ À NOTRE RENCONTRE

*Retrouvez votre équipe fédérale
durant la période estivale au
travers de médias dématérialisés !*

- 2 Venez à notre rencontre**
- 3 Editio**
- 4 Actualité générale**
- 5 Actualité générale**
- 6 Restauration Ferroviaire**
- 7 Actualité Zone NEN**
- 8 Actualité Zone SE**
- 9 Actualité Zone IDF**
- 10 Echos Confédéraux**
- 11 Solidarité**

01 40 52 86 04

<https://fo-cheminots.fr>

Retrouvez vous également
sur Whatsapp !

federation@fo-cheminots.fr

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 congés payés : une conquête ouvrière

La période de congés payés est toujours une période propice pour rappeler l'utilité du syndicalisme. Cet acquis social est bien sûr apprécié : un repos bien mérité, c'est également le moment où l'on profite de ses proches et du temps libre pour se distraire et se cultiver. Une période de liberté qui n'a pas été offerte mais gagnée. Car c'est bien par la grève que cette avancée sociale majeure a pu être conquise. Et nous devons également rappeler à Force Ouvrière que nous n'y sommes pas étrangers : c'est bien la « vieille » CGT, dirigée par Léon Jouhaux qui est à l'origine de la grève générale de juin 1936. Ce même Léon Jouhaux, qui en 1948 participera à la fondation de Force Ouvrière, pour un syndicalisme libre de toute emprise politique ; ce syndicalisme que nous continuons aujourd'hui.

Ces conquêtes majeures (sécurité sociale, congés payés, statuts, conventions collectives...), Force Ouvrière en est à l'origine, et elles démontrent l'importance du syndicalisme. Elles sont aujourd'hui gravement menacées par un gouvernement au service de la finance.

La crise sanitaire a été l'occasion pour nos gouvernants, non pas de faire une pause dans les attaques contre les salariés mais au contraire, de les accélérer. Confinement, puis déconfinement progressif masquent une réalité bien plus sombre. On est en réalité plus proche d'une période d'assignation à résidence de la population, suivie par une période de liberté surveillée. Et ces moyens d'un autre âge ont été utilisés pour poursuivre une politique de remise en cause des droits. Droit de réunion, droit de manifestation, droit du travail : tous ont été bafoués au prétexte de la situation de pandémie, contre laquelle d'ailleurs aucune mesure sérieuse n'a été prise.

L'état d'urgence est bien sûr maintenu, les libertés démocratiques ne sont toujours pas rétablies. La crise sanitaire et la crise économique qui l'accompagne seront encore le prétexte à de multiples attaques contre les salariés en général et les cheminots en particulier. Les annonces présidentielles du 14 juillet comme les discours de la Direction du Groupe Public Unifié ne sont évidemment pas faits pour nous rassurer. La situation économique de la SNCF est le prétexte pour l'annonce de nouvelles réductions d'effectifs. L'éclatement de l'entreprise historique en Sociétés Anonymes permet la mise en place d'un chantage à l'emploi. Ces sociétés étant désormais des entreprises « normales », cette situation est présentée comme « insoutenable » par

la Direction. Ce chantage à l'emploi prend des proportions gigantesques quand on considère l'ensemble des salariés. Ce ne sont pas moins d'un million de chômeurs supplémentaires qui sont attendus d'ici à la fin de l'année. Le Président de la République saisit l'occasion pour de nouvelles exonérations massives de cotisations sociales et donc creuser davantage les déficits des caisses de l'assurance maladie et de retraites. N'en doutons pas, ces déficits artificiellement créés serviront à leur tour de prétextes contre la Sécurité Sociale. Le Président de la République remet d'ailleurs sur la table son projet de réforme des retraites alors même qu'il est unanimement rejeté. Congés payés et temps de travail sont également dans la ligne de mire. Ce sont toutes les garanties collectives qui sont menacées. Le sujet du télétravail, que tous les employeurs entendent généraliser, est également dans cette ligne. Il est bien sûr indiscutable que bon nombre de salariés y voient un intérêt, ne serait-ce que pour s'épargner le temps passé dans les transports. On ne peut cependant pas occulter les dangers qu'il représente, individualisant de fait les rapports entre employeurs et employés. Il s'accompagne en général également d'une véritable augmentation de la productivité.

Retraites, assurance chômage, sécurité sociale, suppressions massives d'emploi, remise en cause du droit du travail, tous les ingrédients sont en place pour une rentrée sociale explosive. Nous n'avons pas de boule de cristal et ne prétendons pas prédire l'avenir. Mais il est de notre devoir de regarder la situation en face, et de se préparer à remplir pleinement notre rôle de défense des intérêts des salariés, en leur donnant les outils nécessaires.

Analyser, expliquer, organiser, mobiliser : voilà nos tâches à tous les niveaux de l'organisation. Et le meilleur moyen d'aider les cheminots à défendre leurs intérêts, c'est de construire notre fédération.

Nous souhaitons à tous nos adhérents de bonnes vacances et de profiter pleinement de cette période de liberté. C'est également le moment de rappeler l'importance du syndicalisme libre et indépendant que nous représentons et éclairer nos collègues sur les menaces qui s'annoncent et de préparer la riposte.

Daniel FERTÉ
Secrétaire Général Adjoint



Convention Collective Nationale : les négociations reprennent !



Après avoir fait valoir notre opposition à l'accord UTP/CFDT/UNSA sur les classifications et la rémunération, suivis par la CGT et SUD Rail, une démarche unitaire de nos trois organisations syndicales, représentant plus de 60% des cheminots de la branche, a été engagée.

Tout d'abord, nous avons adressé des courriers communs au patronat, demandant conjointement que le volet classification/rémunération soit réouvert.

Le patronat a adopté une recommandation unilatérale minimale sur le sujet, suivi par le ministère qui l'a étendue à l'ensemble des entreprises ferroviaires. Mais le ministère précise que cette solution ne peut être que temporaire et ne peut pas remplacer durablement un accord de branche ; ce qui fait droit à notre demande de réouverture des négociations.

Si le patronat n'exclut pas une possibilité de réouverture, il la soumet à la négociation préalable des autres volets de la CCN, ce qui ne peut nous satisfaire. Il faut noter que les autres promoteurs de l'accord (CFDT et UNSA), qui ont fustigé les organisations syndicales ayant fait valoir leur droit d'opposition, les traitant au passage d'irresponsables, ne demandent aujourd'hui aucune réouverture des négociations. ...

La période de négociations qui s'ouvre en septembre verra les discussions porter sur la prévoyance dans la branche, ainsi que les garanties autres que celles prévues par la loi pour les personnels à Statut éventuellement transférés vers un autre opérateur dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Alors que le patronat et ses partenaires entendent là aussi entamer une discussion a minima, se contentant de transcrire le scénario choisi

par le gouvernement concernant la prévoyance et de ne traiter que les sujets « facilités de circulation », « logement » et « accès à la médecine de soin pour les personnels à Statut transférés », nous avons entamé une démarche unitaire toute autre avec la CGT et SUD Rail.



drons au cours de ces négociations.



 Concernant les garanties autres que celles prévues par la loi, là encore, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire ne nous interdit pas d'étendre le périmètre des sujets à traiter ainsi que des personnels concernés. En effet, de notre point de vue, le meilleur moyen d'apporter des garanties aux personnels transférés est d'étendre ces garanties à l'ensemble des salariés de la branche. Nous demandons donc dans un premier temps de faire un inventaire exhaustif des garanties en question. D'autres sujets que ceux évoqués par le patronat nous semblent importants : mobilité géographique et professionnelle (mutations par exemple), temps partiel, cessation progressive d'activité, garanties disciplinaires, ..., ce ne sont pas les sujets qui manquent. Nous souhaitons ensuite que chacun de ces sujets soient transcrits en accord de branche s'appliquant à l'ensemble des salariés de la branche.

Le patronat, une nouvelle fois, s'il n'exclut pas de négocier d'autres sujets à l'avenir, soumet ces éventuelles négociations à la conclusion d'accords préalables sur les sujets qu'il a lui-même mis sur la table. C'est classiquement la méthode patronale depuis le début des négociations, qui peut s'apparenter à une forme de chantage. Quant à la CFDT et l'UNSA, ils ne semblent pas gênés par la position patronale.

Le seul moyen de protéger les salariés à Statut tout en améliorant les droits des cheminots du régime général est pourtant bien la conclusion d'accords de branche du plus haut niveau possible. Tout autre démarche ne fait que permettre une concurrence qui se fait par le dumping social, par l'abaissement du coût du travail. Les organisations qui se prétendent réformistes démontrent encore une fois qu'elles galvaudent le mot « réforme » qui, à l'origine, doit traduire un progrès social pour les salariés et non un abaissement programmé des garanties de tous !

Dématérialisation des facilités de circulation : beaucoup de questions sans réponse...



La Direction de la SA SNCF a entamé une série de bilatérales avec les Organisations Syndicales pour faire part de son projet de dématérialisation des facilités de circulation des avants-droit. Il s'agit

de remplacer les actuelles facilités de circulation « papier » par une application pour smartphone, tablette ou ordinateur. Si nous ne sommes pas opposés à la modernisation des outils en général, il n'en est pas moins vrai que ce projet pose de nombreuses questions.



Les arguments portés par la Direction sont ceux d'une simplification et d'une réduction des inconvénients du système actuel. Aujourd'hui, 884 000 ayants-droit issus de 336 000 ouvriers-droit entraînent des frais de gestion d'environ 6,6 millions d'euros

par an. Le délai de réception des facilités est en moyenne de 11 jours et chaque année les services traitent 12 000 réclamations pour vol, perte ou non réception des facilités. La direction y voit également une simplification de la lutte anti-fraude ainsi qu'une réponse à la généralisation progressive des portiques d'accès aux quais.

Des tests commenceront dès mai 2021 avec, comme objectif la généralisation du système au 1^{er} semestre 2022.

Ce projet n'est pas sans poser question.

Tout d'abord sur ses conséquences pour l'emploi : la Direction admet qu'il y aura un impact mais ne souhaite pas le chiffrer dans l'immédiat. A tout le moins seront concernés les services d'édition, impression et expédition des titres. La Direction évoque vaguement une possibilité de bascule d'agents « famille » vers les services « paye » mais cela semble devoir rester marginal car les services « paye » sont eux aussi en phase de compression.

La Direction aborde ensuite d'elle-même le sujet de la cour des comptes, évoquant le fait que cette dernière trouve le système actuel obsolète... La vérité est sans doute ailleurs : ce qui gêne la cour des comptes, ce sont les difficultés qu'elle rencontre à chiffrer le coût réel des facilités utilisées, ce qui sera plus simple avec un système informatique centralisé.

Nous sommes également étonnés que ce bouleversement soit engagé au moment où débutent les négociations de branche sur le sujet, entre autres, des facilités de circulation. Pour la Direction il s'agit là d'une coïncidence mais nous en doutons pour notre part. Enfin, des questions pratiques se posent : fiabilité des outils, « fracture numérique », autant de sujets concrets pouvant perturber l'usage de ce droit par nos ayants-droit. La Direction dit en avoir conscience sans avoir vraiment de réponse à proposer, en dehors de dire que les ouvriers-droit devront accompagner les ayants-droit dans l'usage des facilités de circulation.

Dans le contexte actuel de régressions tous azimuts, voilà un sujet sur lequel FO Cheminots sera très vigilant car il ne peut qu'inquiéter.

La CPRP transformée en caisse de branche : une bonne nouvelle ?



L'état avait mandaté ses services (Inspection Générale des Affaires Sociales et Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) pour fournir un rapport sur la prévoyance dans la branche ferroviaire.

La première chose qui ressort de ce rapport, c'est que quel que soit le choix retenu pour l'avenir, il n'est justifié par aucun critère financier. Ce ne peut donc être qu'un choix politique.

Ce rapport aboutit à 5 scénarii possibles pour l'organisation de la prévoyance dans la branche ferroviaire. Le gouvernement a arrêté son choix : le scénario retenu prévoit la transformation de la CPRP SNCF en caisse de l'ensemble de la branche, appelée à gérer à la fois les agents du régime spécial et les agents du régime général.

Si certains estiment qu'il s'agit là d'une bonne nouvelle, d'une pérennisation de la caisse de prévoyance, un examen plus attentif fait naître de nombreuses inquiétudes, tant pour les cheminots du régime spécial que pour les personnels de la CPRP.

Tout d'abord, ce scénario prévoit que les garanties supplémentaires du régime spécial devront être financées par ses bénéficiaires. C'est une promesse de hausse des cotisations et donc une nouvelle baisse du pouvoir d'achat déjà mis à mal par des années de modération salariale.

Un changement notable également : la gouvernance de la caisse. Alors qu'aujourd'hui le conseil d'administration est composé de représentants de la direction de l'entreprise historique et de représentants de son personnel, il devra s'ouvrir demain à une représentation des autres entreprises de la branche. De fait, cette externalisation de la caisse et l'augmentation inévitable des béné-

ficiaires dépendant du régime général, la transforme en antenne de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie. Loin d'une pérennisation, c'est une disparition progressive des spécificités qui est au programme.

Pour le personnel de la caisse s'annonce une véritable opération de productivité. En effet, dans cette configuration, la caisse va devoir gérer 19 000 salariés supplémentaires, auxquels s'ajouteront leurs ayants-droit. Le rapport prévoit d'ailleurs dans les « avantages » de ce scénario une baisse des coûts individuels de gestion.

La transformation de la CPRP en caisse de branche est donc un leurre : ses partisans tentent de faire croire qu'il s'agit là d'une unification de la branche, alors qu'il n'en est rien. Ce scénario ne change absolument rien aux droits des cheminots du régime général.

Le scénario soutenu par notre organisation syndicale, ainsi que par la CGT et SUD Rail, c'est-à-dire par les organisations syndicales représentant plus de 60% des salariés de la branche, prévoyait au contraire une véritable unification : si nous soutenions la transformation de la CPRP en caisse de branche, c'était dans le cadre d'une condition préalable : un régime spécial de prévoyance aux garanties élargies étendu à tous les salariés de la branche. C'est bien ce cadre qui aurait été un facteur de progrès social, de pérennisation de la CPRP et du régime spécial et un facteur de lutte contre le dumping social dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

La négociation de branche sur la prévoyance va s'ouvrir dès septembre. Dans ce cadre, une démarche revendicative unitaire FO-CGT-SUD a été choisie et notre volonté va être de transcrire un maximum de garanties du régime spécial dans la convention collective.

La lutte n'est pas encore terminée mais le choix gouvernemental, soutenu par le patronat et ses partenaires habituels, ne fait pas débiter ces négociations sous les meilleurs auspices.

Les salariés de Newrest Wagons-Lits en colère !



Souvenez-vous, en mars déjà, la Direction de Newrest Wagons-Lits, par son Directeur Général, jouait déjà avec la santé et la sécurité des salariés puisqu'il n'y avait déjà plus de gel hydro-alcoolique sur les bars.

Malgré l'annonce de fermeture des activités de restauration sur l'ensemble de la France par le Premier Ministre (de l'époque), Newrest Wagons-Lits était la seule société à demander à ses salariés de continuer à travailler alors que les autres entreprises de restauration ferroviaire demandaient à leurs salariés de rester chez eux.

Malgré l'intervention ferme de notre organisation syndicale FO Newrest WL, le samedi soir, la Direction a décidé de maintenir l'activité pour le dimanche. Et ce sont bien les commerciaux de bord de Newrest Wagons-Lits qui ont fait arrêter l'activité de la restauration ferroviaire par leurs droits de retrait vers 8h30 le dimanche matin.

Ce 17 juillet 2020, notre Directeur commercial informe par Incenteev que la crise du Covid-19 continue d'évoluer et qu'en fonction des validations des autorités et services compétents et reconnus, il faudra faire des changements pour accueillir nos clients.

En outre, il précise que la consommation sur place est tolérée. **Voici ce que vous pouvez répondre aux clients : « Le Bar n'est pas ouvert à la consommation sur place. Néanmoins si l'affluence reste raisonnable, nous permettons aux personnes préférant se restaurer dans la voiture d'y rester pour prendre leur repas avant de remettre leur masque et de retourner à leur place ».**

Un peu plus loin, il nous explique que ces mesures sont une adaptation pragmatique de la situation sanitaire à nos particularités métier.

Jamais cette Direction ne prend en compte la sécurité et la santé des salariés alors que le code du travail les y oblige (Article L4121-1 et suivant).

Alors que sur l'ensemble du pays le virus circule de plus en plus et que même le gouvernement précise que les masques seront obli-



gatoires dans tous les lieux clos dès la semaine prochaine, notre Direction n'en tient pas compte.

Pour ce qui concerne les changements faits sur la charte sanitaire, le CSSCT, ainsi que le CSE Central n'ont pas été consultés, ni informés.

La colère des commerciaux de bord Newrest Wagons-Lits est légitime pour notre organisation syndicale.

Pour le Syndicat Force Ouvrière, les élus

Le Covid n'épargne pas LSG Helvetia !

Le 15 mars restera gravé à jamais dans l'esprit des collègues œuvrant sur les TGV Lyria qui desservent la Suisse depuis la France. En effet, depuis cette date, l'ensemble des services de restauration a été stoppé net dès l'annonce du Premier Ministre de la fermeture des bars et restaurants.



Finis le service du Bar TGV, finis le service de vente à la place, finis également le service de restauration chaude à la place en voiture business....

Depuis, un accord a été trouvé avec l'ensemble des Organisations Syndicales et la Direction pour la mise en place d'un

groupe de travail afin de préparer au mieux la reprise d'activité.

C'est ainsi que la reprise pour le 4 juillet a pu être préparée, après plusieurs dizaines de réunions en conférence call, pour limiter les risques de contamination.

Depuis le 10 juillet, c'est avec 72% de circulation des trains et uniquement un service Bar TGV qui est assuré et complété sur certains trains par un service de Vente à la place.

Pour le service en Business, le retour à la normale est prévu le 28 août 2020.



Notre organisation syndicale FO Helvetia tient à rester vigilante quant aux modalités de reprise de ce service, ainsi que de l'évolution du service de Vente à la place.

Compte tenu de l'évolution de l'épidémie du Covid19 qui a frappé le Grand Est de plein fouet, se propageant dans le reste de la France et en Suisse, personne ne sait comment la situation pourrait évoluer cet été. Nous serons donc auprès des agents afin qu'aucune modification de service ou geste métier ne mette en danger le personnel de restauration sur TGV Lyria.



La santé et la sécurité des salariés priment sur les bénéfices à engranger !

Stéphane Agostini, Délégué syndical FO

Une nouvelle UR est née !



Eh oui, vous ne parlerez plus de l'UR FO du Nord (Lille) ; tout comme vous ne parlerez plus de l'UR FO de Picardie (Amiens).

En effet, depuis le 26 juin 2020, nous parlons de l'UR FO des Hauts de

France. Cette Union Régionale n'est autre que la fusion des deux UR citées ci-dessus.

Cette adaptation statutaire permettra ainsi d'avoir un interlocuteur syndical unique en face de la région administrative des Hauts de France.



C'est après la période de confinement que s'est tenue, à Amiens, la rencontre qui a permis de donner naissance à cette nouvelle UR, en présence des responsables des différents syndicats des régions concernées. Nous lui souhaitons de s'épanouir pleinement au travers des défis qui nous attendent.

Ces défis, Yannick VELAY, le Secrétaire Régional nouvellement élu est prêt à les relever, assisté par une équipe enthousiaste de militant(e)s dynamiques fidèles aux valeurs de Force Ouvrière !

Ouverture à la concurrence : les choses se précisent pour le TER HAUTS DE FRANCE



Le 16 juillet, la Direction TER Hauts-de-France réunissait les Organisations Syndicales pour évoquer le processus en cours d'ouverture à la concurrence. Les délibérations adéquates ayant été adoptées par le Conseil Régional, le calendrier se précise.

Les appels à candidature pour les appels d'offres sont lancés. 3 « lots » sont concernés :

- étoile d'Amiens + Creil-Beauvais-Le Tréport,
- étoile de St Pol,
- Paris-Beauvais.

Les cahiers des charges seront communiqués aux candidats retenus dès cet automne. Les Entreprises Ferroviaires auront alors 6 mois pour y répondre. Puis débutera l'étude par l'Autorité Organisatrice. Cette dernière arrêtera son choix définitif début 2022 pour un éventuel transfert dès le changement de service de décembre 2023.

Lors des échanges, la Direction a tenté de jouer l'air de « on est tous dans le même bateau », air malheureusement entendu par certaines Organisations Syndicales qui parlent plus des élections régionales politiques de 2021 que des intérêts des salariés. Et pourtant, la Direction précise bien que « gagner, c'est changer » : l'ouverture à la concurrence sera à n'en pas douter une privatisation, même si la SNCF remporte les marchés !

Pour notre part, nous avons rappelé à la Direction que pendant que nous faisons grève contre la réforme ferroviaire en 2018, elle relayait avec zèle la propagande gouvernementale, vantant entre autres les bienfaits de la concurrence.

Avec le changement de Statut de l'entreprise et son éclatement en Sociétés Anonymes, nous ne doutons pas de la volonté de la Direction : devenir une entreprise « normale ».

Dans ce contexte, fidèle à sa raison d'être, FO aura une seule et unique boussole : **la défense des intérêts des cheminots !**

A Romilly, un technicentre en plein développement

Le 6 mars dernier, quelques jours avant le confinement, s'est tenue l'Assemblée Générale du syndicat FO des Cheminots de Romilly, dans les locaux de l'Union Départementale de Troyes. Notre hôte, DONI Séraphin, Secrétaire de l'UD, nous a réservé un accueil chaleureux et nous a fait l'honneur de sa présence lors de la tenue de notre assemblée générale.

Ce ne sont pas moins d'une vingtaine de militants très motivés qui ont pris de leur temps pour participer à ce moment important de la vie de notre syndicat.

Malgré « la transformation » du Technicentre en atelier destiné aux



Pièces Réparables du Matériel (PRM) depuis 2015 et la perte de la moitié des camarades, le syndicat recrute chaque année de nouveaux adhérents.

Les militants présents sont très motivés et volontaires pour faire vivre le syndicat en organisant des tournées, en distribuant nos tracts et en animant des HIS !

Après les traditionnelles obligations liées à l'ordre du jour, le Secrétaire Général Adjoint de la Fédération, Daniel FERTÉ, le Secrétaire Fédéral de la zone, Alain BURGUN et le Secrétaire de l'UR de PARIS Est, Didier MACÉ, ont pu commenter les divers dossiers liés à l'actualité ; ce qui n'aura pas manqué d'ouvrir le débat et de permettre d'échanger avec l'assemblée.

Un rappel des services proposés par l'Association Force Ouvrière des Consommateur (AFOC) a également été fait par la responsable régionale, ce qui a également été fort apprécié !

A l'issue de cette assemblée générale, un pot et d'un repas convivial ont permis de continuer les échanges dans un contexte moins formel.

Christophe ROUSSELOT, Secrétaire du syndicat



L'agression de trop en PACA

L'agression d'un ASCT et d'un ADC dans le train 879614, en PACA, le 10 juillet 2020, diffusée sur les réseaux sociaux a suscité une vive émotion au sein de la famille cheminote. L'ensemble des agents était ainsi face à une triste réalité : celle de la montée de l'insécurité à bord des transports et dans les emprises ferroviaires.



Les représentants du personnel FO Cheminots ont immédiatement consigné un nouveau droit d'alerte sur le danger de l'insécurité ainsi que sur les risques psychosociaux induits par ce type d'agression. En réaction, la Direction ne reconnaît pas, là encore, le danger grave et imminent !



Soutenus par tous, les délégués et militants de FO Cheminots, les ADC et les ASCT ont exercé massivement leur droit de retrait. Ces éléments de contexte ont amené à un blocage de 4 heures le 12 juillet jusqu'à la tenue de la réunion de CSSCT. Sous la pression de FO Cheminots et de la mobilisation des agents, la Direction valide des mesures (Déploiement de la SUGE à partir de 10 h en gare de Marseille Saint-Charles, 5 Agents SUGE supplémentaires en

période estivale...) en répondant partiellement aux attentes et revendications.

Pour FO Cheminots PACA, nous n'évacuons pas la responsabilité de la Direction dans cette situation et maintenons actif le droit d'alerte par lequel nous réclamons toujours l'arrêt de l'EAS et de la déshumanisation des gares. En exemple, à travers la vidéo, le métier d'ASCT démontre toute sa nécessité dans les trains !

La politique agressive de la Direction sur les suppressions d'emplois favorise une désertification des agents à bord des trains et dans les gares. Les agents « survivants » se voient attribuer de plus en plus de tâches et sont ainsi directement exposés à l'agression.

Pour rappel, en mars 2017, FO Cheminots PACA était la seule organisation syndicale à agir régionalement par la grève au lancement de ce mode d'exploitation sur la ligne d'Aix en Provence.

FO Cheminots PACA dénonce la mise en place des Directions de Lignes et de l'impact catastrophique sur l'emploi qu'elles génèrent. Les agents de PACA ont bien compris l'enjeu de cette restructuration. Fort de ce constat, la mobilisation des agents a clairement mis les directions TER et Voyages sous pression lors de ce droit d'alerte.

Nul ne peut le nier, l'initiative de FO Cheminots a contraint la Direction à donner des moyens supplémentaires.

Sous le seul appel de Force Ouvrière, 1^{ère} organisation syndicale sur l'établissement Traction PACA, la majorité des agents se sont mis en grève le 15 juillet 2020 pour dire :

- **NON à la transformation de leur métier !!**
- **NON à la dégradation de leurs conditions de travail !!**
- **NON à la suppression des autres emplois !!**

Ali-jean BOUALAM, Secrétaire Régional FO Cheminots PACA

La résistance s'organise sur la ligne Elne – Le Boulou



Une nouvelle fois FO Cheminots accompagne les agents de la Ligne Elne – Le Boulou, en organisant la résistance et l'opposition à une réorganisation inacceptable.

Le projet de modernisation de la ligne entre Elne et le

Boulou génère la suppression de 6 postes d'agents circulation.

Concernant ce projet, les délégués syndicaux locaux de FO Cheminots comptabilisent un grand nombre de dérives sécuritaires. Qui plus est, la Direction occulte volontairement de nombreux éléments comme le coût total du projet, les documents de sécurité tels que la MSC (Méthode de Sécurité Commune) conduite conformément à la DC07449 qui définit ce projet, etc.

Le projet initial comptait un agent de circulation de part et d'autre de la ligne et non un seul agent posté en gare d'Elne comme présenté aujourd'hui.

Pour FO Cheminots, il est hors de question que l'agent de circulation posté à Elne reprenne toute la charge de travail de la ligne. La « situation normale » sera déjà impossible à gérer, et par conséquent, la situation perturbée le sera encore moins. Pour FO Cheminots, ce projet est irresponsable en l'état et va à l'encontre de la sécurité des circulations.

Pour les délégués syndicaux de FO Cheminots de l'EIC LR, la suppression de 6 emplois, ainsi que la responsabilisation hors normes de la fonction d'Agent Circulation de Elne sont totalement inconcevables.

Face à une Direction sourde aux problèmes pointés par les délégués, FO Cheminots a décidé de réitérer le processus de résistance avec les autres organisations syndicales locales.

Rappelez-vous, en été 2018, une grève unitaire de 2 mois à l'EIC à Perpignan où la Direction avait cédé aux revendications sous la mobilisation massive des agents !

Les organisations syndicales locales, dont FO Cheminots, ont entamé une DCI commune avec un projet d'action unitaire comme à l'été 2018.

En Catalogne, c'est dans l'unité que se gagnent les victoires. Les agents l'ont bien compris !

Bertrand SAMMUT, secrétaire du syndicat FO Cheminots de P.O.



La répression n'est pas restée confinée à la SNCF !

Les Dirigeants de l'établissement Traction de Paris Est, soutenus par la Direction Régionale, ont décidé de profiter de la période du confinement pour réprimer des délégués syndicaux !



Ce ne sont pas moins de cinq syndicalistes qui sont sous la menace de sanctions extrêmement lourdes (de 1 à 12 jours de mise à pied ferme, une demande de radiation des cadres, c'est-à-dire un licenciement, était même évoquée en début de procédure dans une lettre envoyée en recommandé par la direction SNCF au secrétaire du CASI !)

Pourtant les motifs invoqués sont totalement infondés et ridicules. En fait, la direction s'entête à « se faire des syndicalistes » pour un simple rassemblement symbolique, festif et pacifique de 50 militants de la CGT, de SUD Rail et de FO dans un local appartenant depuis des années au Comité d'Entreprise et récupéré sans contrepartie par la Direction de la SNCF.

La SNCF vient d'ailleurs d'être condamnée à plus de 30 000 euros par la justice pour cette occupation illégale.

En direct de la Commission exécutive de l'UD de Paris !



La Commission Exécutive de l'Union Départementale de PARIS s'est réunie le 3 Juillet 2020 dans ses locaux, spécialement réaménagés pour permettre d'accueillir dans les meilleures conditions un maximum de ses membres.

Au-delà du plaisir qu'on eu les militants à se retrouver en présentiel, ils ont pu échanger et débattre sur l'actualité proche et à venir et ce ne sont pas les sujets qui ont manqué : période

de confinement, déconfinement, télétravail, actualité des secteurs, conséquences visibles et prévisibles de la crise sanitaire, élections municipales, etc...

Le préambule du Secrétaire Général, Gabriel GAUDY, a planté le décor. Les successions des crises s'enchaînent et, chaque fois, les salariés, les militants et les représentants du personnel, même lorsqu'ils se mobilisent, subissent les conséquences des politiques qui sont menées, que ce soit sur l'emploi, les salaires, les conditions de travail, les conquits sociaux, etc...

Si les mobilisations et actions sont déjà en œuvre dans la continuité

Dans cette affaire, la Direction a aussi dépensé sans compter des dizaines de milliers d'euros, pour payer des frais de gardiennage et d'huissier ainsi qu'un digicode à 8 000 euros pour organiser sa répression anti syndicale.

Les procédures disciplinaires engagées à l'encontre de militants syndicaux ne visent qu'à faire peur à tous les cheminots et à museler toutes formes de contestations, pour faire accepter, de force, la remise en cause de l'ensemble des droits et conditions de travail. La Direction est aussi revancharde après les dernières mobilisations notamment sur les retraites !

Cette répression antisyndicale n'est pas anodine et n'arrive pas par hasard. A l'identique de la politique patronale, la Direction SNCF veut faire payer la crise économique qui s'aggrave depuis le confinement aux cheminots et elle a besoin de la répression pour arriver à ses fins !

Quand on attaque un ou des syndicalistes, ce sont tous les syndicalistes que l'on attaque, et au-delà, c'est l'ensemble des droits de tous les salariés qui sont menacés.

Cependant, la mobilisation unitaire des syndicats CGT, SUD Rail, CFDT et FO, soutenus par les cheminots, à l'exception notable de l'UNSA, commence à gêner la Direction dans ses projets répressifs.

Deux journées de grève avec notamment un rassemblement de protestation réussi de 300 manifestants à côté de la gare de l'Est démontre bien que les cheminots ne se laisseront pas intimider par la Direction SNCF !!!

Soutien total aux syndicalistes de Paris Est et arrêts immédiats des sanctions !!!

des dossiers pré-confinement dans certains secteurs comme la santé, l'enseignement, les transports et l'industrie, tous les intervenants s'attendent à une rentrée explosive dans le contexte de la continuité des politiques menées par le pouvoir en place ; des dossiers qui pourraient être remis sur la table et des conséquences catastrophiques de la crise sanitaire : les retraites, l'assurance chômage, l'emploi, PSE, etc...

Fort des craintes et des constats qui ont pu être dépeints lors de cette réunion, les militants ont pris acte des différentes actions et manifestations prévues au courant de l'été. La notion de la présence indispensable des syndicats auprès des salariés dans la période a sonné comme une nécessité, et la diffusion des informations syndicales locales, régionales et nationales reste également une priorité.

En outre, il a été fait état que certaines centrales syndicales seraient déstabilisées de par leurs positionnements sur certains sujets. Les adhérents et militants déçus doivent pouvoir trouver écho à Force Ouvrière dans de nombreux secteurs.

C'est pourquoi, plus que jamais, le syndicalisme Libre et Indépendant qu'incarne Force Ouvrière doit continuer à informer, revendiquer et à agir même durant la période d'été pour être en capacité dès la rentrée de soutenir les salariés dans leurs inévitables luttes.



FO Aéroports de Paris

Pour le maintien de l'emploi, contre tout licenciement

Face à la baisse de l'activité aérienne, le groupe Aéroports de Paris (ADP) a annoncé le 9 juillet l'ouverture de négociations sur un Accord d'Activité Partielle de Longue Durée (APLD), un Accord de Performance Collective (APC) et un dispositif de Rupture Conventionnelle Collective (RCC). Le syndicat FO dénonce une utilisation de la crise sanitaire pour tenter d'imposer des mesures d'austérité sans précédent pour les agents. L'objectif est d'« adapter le modèle économique et social de la maison-mère ADP SA » à la baisse de l'activité aérienne.

« Le PDG s'apprête à organiser un plan d'austérité comme jamais il y a eu dans l'histoire d'ADP », alerte le syndicat FO ADP. « La Direction s'appuie sur la crise pour justifier l'injustifiable en se réfugiant derrière le fait que les caisses sont vides et qu'il n'y a plus de trafic ».

« Le PDG a déclaré au JDD qu'il faudrait procéder à des ajustements de même nature que ceux des compagnies aériennes. Chez Air France, la suppression est de 16% de l'effectif. En projection, ça ferait un millier de postes supprimés chez nous ».

FO refusera tout licenciement et exige le maintien des emplois.



FO Métaux

Alstom : Des remèdes qui risquent de faire mal aux salariés !

À la suite de l'annonce officielle de ce jour par la direction d'Alstom, et dans le cadre de ses discussions avec Bruxelles sur son projet de rachat des activités ferroviaires de Bombardier et des propositions de « remèdes » vis-à-vis des problèmes de concurrence soulevés par la Commission européenne, Alstom prévoit la possibilité de céder son site de Reichshoffen, spécialisé dans la fabrication des trains régionaux, à un possible concurrent non identifié à ce jour ! FO Métaux est contre cette possibilité. Une nouvelle fois, et à tort, la Commission européenne, au lieu de soutenir son industrie, exige des sacrifices industriels causant ainsi de l'inquiétude aux salariés d'Alstom et de Bombardier avec les risques que cela peut engendrer sur les sous-traitants. FO Métaux demande aux pouvoirs publics de réagir tant au niveau européen que national afin d'éviter le découpage de cette entreprise et de préserver ces fleurons industriels du ferroviaire.

La Fédération FO de la Métallurgie et ses syndicats revendiquent :

- La mise en place d'une véritable stratégie industrielle pour le secteur du ferroviaire, capable de développer l'emploi et de maintenir les compétences pour répondre aux futurs enjeux de mobilité et de protection de l'environnement.
- Aucune fermeture et le maintien de chaque emploi sur chaque site d'Alstom, de Bombardier et des sous-traitants.



Fédération Nationale de l'Enseignement et de la Culture

Circulaire de rentrée 2020 : Blanquer aggrave le chaos !

Le même gouvernement qui refuse de fournir le dépistage des personnels et des élèves, qui a imposé le télétravail sans respect d'aucune disposition réglementaire, a privé de quatre mois de cours plus de douze millions d'élèves, a imposé le contrôle continu pour le baccalauréat, a imposé un protocole sanitaire n'ayant de sanitaire que le nom, épuisant les personnels, dénaturant leurs missions, territorialisant l'école, s'apprête à accélérer les coups pour la rentrée 2020.

Trois scénarii sont envisagés à la rentrée : le premier, c'est le protocole avec respect des gestes barrières et retour de tous les élèves. On le sait, c'est celui qui a été mis en place à partir du 22 mai avec les 2S2C en prime et l'externalisation des enseignements d'EPS, d'arts plastiques et d'éducation musicale. Les deux autres scénarii, on les connaît aussi : confinement partiel ou total avec un enseignement hybride ou complètement en distanciel et une pseudo « continuité pédagogique » puisque l'enseignement distanciel, de l'aveu de tous, y compris du ministre, ce n'est pas de l'enseignement et c'est l'inégalité à tous les étages.

En plus de la deuxième heure supplémentaire imposée dans le second degré, des heures de formation pendant les congés, des heures d'auto-formation dans le premier degré, il s'agit d'une nouvelle remise en cause des obligations réglementaires de service des enseignants. Les horaires disciplinaires ? Les emplois du temps hebdomadaires ? Les statuts particuliers ? Le ministre feint que tout cela n'existe pas. Chaque établissement devra organiser son mode de fonctionnement. Le ministre s'en lave les mains.

Le ministre veut recommencer la mascarade du contrôle continu et livrer une nouvelle génération de baccalauréats locaux. Dans le même temps, les personnels doivent se débrouiller et sont exposés à toutes les pressions.

FO invite les personnels à se réunir, dès la pré rentrée, pour dresser la liste des revendications et préparer la résistance.

Fédération Nationale de l'Action Sociale



Le 15 avril dernier, Anthony Smith qui suivait la situation de l'association d'aide à domicile ARA-DOPA, située à Reims (51) a été suspendu par le ministère du Travail pour avoir voulu protéger la santé des salariés et celle des usagers soumis à un réel risque lié au Covid-19.

Malgré 160 000 signatures, des motions et des rassemblements de soutien, Anthony Smith est convoqué à un conseil de discipline le mardi 21 juillet 2020 au Ministère du Travail, 39/43 quai André Citroën, Paris 15^e.

Pour la FNAS FO, c'est inacceptable !

Une sanction à son encontre serait une façon de remettre en cause le rôle de protection des travailleurs par l'Inspection du travail. L'objectif est de mettre au pas l'ensemble des inspecteurs du travail.

La FNAS FO continue d'exiger la réintégration immédiate d'Anthony Smith sans aucune sanction

La Solidarité de grève à FO CHEMINOTS, ça existe et ça compte !



Tous nos militants le savent, la solidarité n'est pas un vain mot à Force Ouvrière Cheminots ; que ce soit dans les revendications, dans l'activité militante au quotidien, mais également en temps de grève.

Cela n'a échappé à personne, ces dernières années, les cheminots n'ont pas été épargnés. Les politiques internes menées par les directions de nos entreprises et les manœuvres politiciennes mises en œuvre par le gouvernement en place et les précédents n'ont eu pour but que de détruire l'un des derniers services publics à statut. Ces attaques ont occasionné nombre de combats légitimes auxquels FO a pris toute sa place de défenseur des droits et des intérêts des salariés, et où les militants FO ont démontré leur détermination en s'inscrivant dans la grève.

Des conflits plus ou moins longs, des modalités d'action et de grève qui ont évolué au fil des combats, qu'ils soient interprofessionnels ou propres aux travailleurs du rail, c'est dans ce contexte que les militants FO les plus impliqués dans la grève ont payé chaque fois un lourd tribut financier.

Alors, comment s'est exprimée la solidarité ?



A chaque combat, les cheminots sont observés, écoutés et bien souvent c'est grâce à leur action que les esprits s'aiguisent. Aussi, ils sont régulièrement et spontanément soutenus financièrement par des dons financiers d'autres structures syndicales (Fédérations, Unions Départementales et Locales, Syndicats...), mais également par des dons de particuliers, tous convaincus que les actions de grève des cheminots sont légitimes et méritent leur soutien.

Ces dons, qui sont récoltés par la Fédération, bien que n'étant pas éligibles au crédit d'impôt, sont intégralement reversés aux adhérents FO grévistes sur la base de critères simples : être adhérent à un syndicat FO Cheminots depuis un certain temps selon les statuts, être à jour du paiement de ses cotisations syndicales et pouvoir justifier des retenues sur salaire.



En parallèle, la Confédération Force Ouvrière possède également un dispositif appelé « Solidarité Confédérale de Grève » qui permet aux structures adhérentes

de la Confédération (Fédérations, Syndicats...) de faire appel au déclenchement de ce fonds lors de conflits amenant à la grève de manière durable. De la même manière, pour en bénéficier, il suffit de répondre aux critères prévus aux statuts et règlement intérieur confédéraux.

Enfin, lorsque les travailleurs en lutte s'organisent, ils peuvent mettre en place des comités de grève qui permettent localement de collecter, d'organiser et de redistribuer les dons et autres soutiens qui voient le jour dans les piquets de grève avec des modalités définies par les grévistes, pour les grévistes.

Bien sûr, malgré tous ces dispositifs, les sommes perçues par les grévistes ne compensent pas intégralement les pertes de salaire mais elles permettent aux personnes les plus en difficulté de pouvoir continuer à participer aux combats par la grève, celle-ci étant encore le seul moyen légal et constitutionnel à ce jour de s'opposer aux dérives politiques et patronales ainsi qu'aux attaques sans précédents de ces dernières années.



Nous profitons de ces quelques lignes pour remercier chaleureusement les personnes et structures qui ont soutenu et qui soutiendront encore demain les combats menés par la Fédération FO des Cheminots.

Nous sommes persuadés que le meilleur des soutiens et la meilleure des manières d'aboutir à des victoires sociales pour conserver et améliorer le sort du plus grand nombre de travailleurs, c'est que tous les salariés concernés par les combats s'inscrivent eux aussi dans les actions organisées, avec des revendications et des actions communes.

Vive la solidarité des travailleurs, vive le droit de grève !

CE QU'ON A GAGNÉ



Sécurité sociale

Code du Travail Statuts

Assurance Chômage

Salaires Conventions collectives

Médecine du travail Congés payés

Assurance maladie Temps de travail

Délégués du personnel Retraites

Salaire minimum

NE LE PERDONS PAS !

Avec FO,

ENSEMBLE pour se faire ENTENDRE !