

CHEMINOTS **FO**

LE RAIL
Syndicaliste

N°683 août - septembre 2023

Libre et Indépendant



FACE À

L'AUSTÉRITÉ,

RIPOSTONS !

- 2** L'agenda et vos formations
- 3** Édito
- 4 à 5** Fret : État et SNCF, complices du même crime !
- 6 à 8** Actualités fédérales
- 9 & 10** Informations des Groupes de Travail
- 11 à 14** Echos des Zones
- 15 à 18** Élection des représentants Retraités à la CPRP
- 19** Les consultations en CSE
- 20 & 21** Retraites, la clé de leur financement !
- 22** En toute saison, les ménages se serrent la ceinture
- 23** L'espace « Militants ! »

AGENDA INSTANCES FEDERAL

- 14 et 15 septembre** Bureau Fédéral FO Cheminots
- 09 et 10 novembre** Bureau Fédéral FO Cheminots
- 07 décembre** Conseil National

GROUPES DE TRAVAIL

- 10 octobre** Infra
- 10 octobre** Médicaux sociaux
- 11 octobre** Matériel
- 11 octobre** Gares & connexions
- 12 octobre** Sureté
- 12 octobre** ASCT
- 13 octobre** Fret
- 13 octobre** Ventes / escales

FORMATIONS

DATES		FORMATIONS
Septembre	18 au 22	SSCT
	26 au 28	Militant 3
Octobre	16 au 20	CSE
Novembre	14 au 16	Militant 1
Décembre	12 au 14	Militant 1

LE RAIL SYNDICALISTE

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





Une rentrée que l'on sait déjà très austère ! À nous Force Ouvrière de proposer la riposte et imposer le retour à des conquêtes sociales !



Après presque 6 mois de mobilisation contre une réforme des retraites traduite par des grèves, des journées d'action, entraînant des millions de salariés, retraités et de jeunes dans les rues, cette période de lutte a repositionné l'importance de l'existence du syndicalisme comme l'outil aux services des revendications des adhérents et plus largement des travailleurs pour s'opposer.

Cette rentrée de septembre se doit d'être dans la même perspective que ces six premiers mois, celle d'une classe qui ne se résigne pas, qui combat toutes tentatives de recul social et milite pour de nouvelles conquêtes. La page des retraites n'est pas tournée, nous le démontrerons encore et encore et élargirons les revendications et actions sur les sujets salaire, pouvoir d'achat, réorganisations, fret, GIE, ouverture à la concurrence des services voyageurs et filialisation, mutuelle obligatoire, facilités de circulation, ... En soit, autant de revendications et de ripostes qu'il y aura d'attaques !

Renforcer ces positionnements et ces revendications c'est aller au-devant des cheminots pour les amener à s'engager et à adhérer à notre organisation syndicale.

En octobre se tiendront les élections des représentants des retraités au Conseil d'administration de la CPRP SNCF, alors tous nos adhérents et militants dans leurs entourages devront appeler les retraités de la SNCF à voter pour nos listes de candidats FO Cheminots.

Ne laissons pas la place à ceux qui cautionnent la destruction de notre CPRPR, un vote FO, c'est un vote garant de la défense de notre caisse et de ses spécificités.

Vous découvrirez par la lecture de ce numéro du Rail Syndicaliste que les actualités sont nombreuses tout comme celles de nos engagements syndicaux nationaux et locaux. La relance de nos GT métiers doit être un de nos supports d'activités et de revendications.



En complément de ce numéro Août-Septembre 2023 vous trouverez un guide militant entièrement consacré à l'ouverture à la concurrence des services voyageurs. Outre qu'il soit un outil de connaissance pour nos militants, celui-ci devra être porté à l'information des cheminots pour qu'ils puissent d'un regard plus critique exiger des droits.

Renforçons notre capacité de défense et de conquête de droits ! Restons déterminés et moteurs de l'action militante de proximité !

**Vive le syndicalisme Libre et Indépendant
Force Ouvrière des Cheminots !**

ÉTAT ET SNCF, COMPLICES DU MÊME CRIME !



Victime durant des décennies de politiques libérales pour casser le FRET SNCF, de sous-investissements chroniques du réseau et de ses lignes capillaires (plus de 25% d'entre-elles ont été abandonnées et le reste à plus de 75 ans d'existence), dans la même période le réseau principal n'offre pas beaucoup de possibilités de sillons au fret ferroviaire par l'augmentation constante du cadencement des trains de voyageurs et du besoin la nuit de plages horaires de travaux pour régénération des infrastructures, l'État privilégie ses électeurs à des marchandises qui ne votent pas !

D'une ouverture à la concurrence dont certains s'égosillaient à dire qu'elle était nécessaire pour redynamiser le secteur du trafic ferroviaire de marchandise, tout comme de l'augmentation de la qualité de service qu'elle allait proposer, renforcement de

**Si redynamiser est
le sens de ce bilan,
il faut alors réfléchir
à la démission
de ses partisans !**

l'attractivité, amener à de nouveaux clients pour plus de trains à assurer, quid des COP sur le climat, force est de constater que 17 ans après ce sont plus de 50% des marchandises qui sont actuellement opérées par la route et que pour les 50% restant la moitié aujourd'hui est opérée par des concurrents dont certains sont des filiales SNCF !

De ces politiques successives d'échec à un FRET SNCF toujours là, il fallait un nouveau

prétexte pour l'abattre définitivement. La complicité sans faille État/SNCF a trouvé son bouc émissaire pour aller encore plus loin, l'Europe ! Sur le prétexte d'une commission européenne qui soupçonnerait une aide financière illégale donnée par l'État à la SNCF pour un montant de plus de 5 milliards d'euros, une commission d'enquête s'ouvrirait ?

A peine annoncée et malgré les très bons résultats bénéficiaires des deux années 2021 et 2022 de FRET SNCF dont une grande partie résulte d'une productivité accrue faite sur les conditions d'emplois des cheminots du fret, l'État par son Ministre des Transports Clément Beaune et la SNCF par son Président Jean-Pierre Farandou ont annoncé un plan d'action immédiat :

- Abandon de plus de 30% des trafics opérés à des concurrents hors Groupe SNCF,

avec obligation de ne pas pouvoir se repositionner sur les appels d'offre avant 10 ans !

- Suppression de 10% des effectifs pour réduire la masse salariale, soit 450 suppressions d'emplois directs !
- Liquidation de FRET SNCF, pour mettre en lieu et place deux nouvelles entreprises de fret « New Fret » comme opérateur de transport avec 3900 emplois et « New Maintenance » pour l'entretien des wagons environ 450 emplois, avec obligation que ces deux entreprises soient en dehors des 5 SA SNCF existantes et dont l'actionnaire majoritaire ne serait plus l'État !

Sans rassurer, la Direction avance qu'aucun licenciement ne sera effectué mais elle ne se cache pas d'avancer dans des principes proches de ceux de l'ouverture à la concurrence TER, il pourrait-être « prêté » du personnel aux nouveaux opérateurs ! On connaît très bien le contexte à TER, il n'y a pas de prêt ou de mise à disposition, il y a un décret qui va jusqu'au transfert obligatoire du personnel !!!

Rien n'oblige FRET SNCF à se constituer en deux filiales, cela est un véritable « deal » État/SNCF pour accentuer la vente à la découpe de la SNCF et pour notre direction d'abaisser les conditions sociales des cheminots !

ALORS NE CHANGEONS PAS NOS REVENDICATIONS, RESTONS UNE FORCE SYNDICALE D'OPPOSITION QUAND LE SUJET EST DEVASTATEUR POUR LES CHEMINOTS !

OUI A UN FRET FERROVIAIRE D'INTERET PUBLIC AVEC FRET SNCF COMME OPÉRATEUR UNIQUE !

OUI A UNE SNCF UNE ET INDIVISIBLE !

OUI A UNE SNCF A MONOPOLE PUBLIC D'ÉTAT !

OUI A TOUS LES CHEMINOTS AU STATUT !

NE PAS LES ARRÊTER MAINTENANT SERAIT FAIRE DE LA SITUATION DU FRET D'AUJOURD'HUI LE TER DE DEMAIN !

Toujours la même logique : « Privatisation des profits ! Nationalisation des pertes ! »

Liquidation du Fret #2



**Avec FO Cheminots,
FRET SNCF comme opérateur unique et public !**

LIQUIDATION DE FRET SNCF

UNE VOLONTE LIBÉRALE TRÈS PARTISANE !

Deux démarches FO qui confirment notre écrit précédent "L'Europe a bon dos, le Gouvernement liquide FRET SNCF... Et la Direction SNCF acquiesce aussitôt !"

Il nous aura suffi d'un comité de groupe SNCF le 21 juin et d'une bilatérale avec la direction de FRET SNCF le 22 juin pour avoir toutes les certitudes concernant cette mascarade ! Notre Direction est bien aux ordres du Gouvernement qui souhaite la mort de FRET SNCF au profit d'entreprises ferroviaires concurrentes hors groupe SNCF !



Une seule volonté : détruire l'opérateur historique SNCF !

Leur vocabulaire respectif reste inchangé : profit, rentabilité, concurrence, Europe, cadre social, imposition, obligation, polyvalence, productivité, mobilité, blablabla....

La réalité c'est austérité et dumping social pour tous les cheminots de Fret SNCF!



Le syndicalisme Libre et Indépendant

Fédération FO Cheminots - 7, passage Tenaille 75014 Paris - Tél. : 01 40 52 86 04 - federation@fo-cheminots.fr

Facilités de circulation : Le choix de payer ou de tout perdre !

À partir du 1^{er} janvier 2024, une nouvelle ligne "avantage en nature" apparaîtra sur nos fiches de paye. Cette ligne correspondant au montant estimé des Facilités de Circulation dites "de loisir" entraînera pour l'agent le paiement d'impôts sur le revenu et de cotisations sociales.

L'entreprise affirme compenser ces pertes par une augmentation du traitement. Les choses ne sont pourtant pas si simples.

En effet, aucune mention n'est faite du quotient familial. Pourtant, tous les agents qui vont changer de tranche du fait de l'augmentation du traitement vont mécaniquement perdre des aides sociales ou des tarifs adaptés. Cette perte nette ne sera pas compensée.

Quelques rappels

Il est des organisations syndicales qui tentent maladroitement de minimiser leur rôle dans la situation actuelle. Il n'y a pourtant pas de problème à avoir des positions différentes : FO Cheminots a toujours défendu le pluralisme syndical. Il faut cependant assumer ses positions et les expliquer aux cheminots.

1^{er} rappel : dès 2021, la CFDT, l'UNSA et l'UTP (patronat) demandaient conjointement à l'État de mener une enquête sur le coût des FC. Comme nous l'écrivions à l'époque, la boîte de Pandore était ouverte. Si jusque-là la SNCF arrivait à négocier avec l'URSSAF, il allait de soi qu'une enquête menée par l'Inspection Générale des Affaires Sociales et l'Inspection Générale des Finances Publiques allait mettre fin à toute négociation en la matière.

2^{ème} rappel : en décembre 2021, SUD, CFDT et UNSA signaient un accord avec le patronat sur les classifications et la rémunération. Or cet accord prévoit très clairement en son titre III, article 16.1 la mesure suivante : "les droits



ouverts à facilités de circulation donnent lieu pour chaque ouvrant-droit, pour lui-même et ses ayants-droits, et pour l'employeur ou les employeurs concernés, à cotisations sociales, à fiscalisation, et au versement d'une compensation inter-entreprises».

Les mots ont un sens et quand on signe un accord, c'est qu'on est d'accord. Encore une fois, pour FO Cheminots chacun est libre de ses positions. Mais les choses sont claires : les signataires de cet accord sont favorables au traitement des facilités de circulation en avantage en nature soumis à l'impôt et à cotisations sociales.

Quel choix pour les Cheminots ?

Évidemment, nombreux sont ceux qui se posent la question de renoncer à leurs facilités de circulation. FO Cheminots invite à la plus grande prudence en la matière.

En effet, en renonçant à ce droit, l'agent renonce à tout ou presque. Ce renoncement ne concerne pas uniquement les DPR (dispenses de paiement de réservation) mais bien à l'ensemble du droit à voyager gratuitement, quel que soit le type de train (TGV, TER, Transilien, ...).

Ne serait conservé que les trajets domicile-travail. Et encore, s'il figure sur le pass carmillon. Or nombreux sont les Cheminots qui se le voient refuser pour des prétextes divers et variés, cette autorisation étant à la

main des services RH, dont nous avons souvent entendu "l'entreprise n'est pas tenue de vous transporter sur votre lieu de travail".

De plus, il faut rappeler que le trajet domicile-travail n'est évoqué dans aucun accord, ce qui veut dire que rien n'est prévu pour les agents qui seront amenés à emprunter des trains opérés par un concurrent.

Pour FO Cheminots, cette situation est une grave remise en cause de nos droits.

Nous considérons, pour notre part, que les facilités de circulation Pour FO Cheminots, cette situation est une grave remise en cause de nos droits.

Nous considérons, pour notre part, que les facilités de circulation ne sont pas un avantage en nature mais une partie intégrante de notre contrat social.

Nous revendiquons le maintien total des facilités de circulation, qu'elles soient de loisir ou domicile-travail, sans fiscalisation ni cotisations sociales salariales, et leur extension réelle à l'ensemble des cheminots de la Branche Ferroviaire.

Mutuelle obligatoire pour les cheminots statutaires

Une mesure contre la liberté et contre le régime spécial !

L'entreprise a choisi, avec l'aide de certaines organisations syndicales, d'imposer aux salariés statutaires l'adhésion à une complémentaire santé à partir du 1er janvier 2025. Loin d'être un progrès, ce choix fait peser de graves dangers sur le régime spécial et remet en cause notre liberté de choix.

L'obligation est un devoir et non un droit !

FO Cheminots était déjà opposée à la mutuelle obligatoire pour les salariés contractuels. Que l'entreprise finance la couverture complémentaire de ses salariés, en tout ou partie, aurait représenté un progrès. Qu'elle impose l'adhésion à une assurance représente au contraire une nouvelle contrainte.

Pire, l'obligation s'étendra également aux enfants des agents, et ce y compris si le conjoint est dans le même cas de figure dans son entreprise. Interpellée par FO Cheminots, la Direction confirme que dans un tel cas de figure les enfants seront assurés deux fois !

Une remise en cause du régime spécial !

Ce projet porte également en lui une remise en cause du régime spécial de prévoyance des agents du cadre permanent, ainsi que l'accès à la médecine de soin, générale et spécialisée, en cabinet médical SNCF.

La Direction l'a toujours affirmé, elle refuse de financer une assurance santé et la médecine de soin interne. Les cabinets médicaux qui souffrent depuis des années (40% de cabinets fermés ces 5 dernières années) vont à n'en pas douter devenir une espèce en voie de disparition.

FO Cheminots l'affirme : les mutuelles obligatoires ne sont pas un progrès !

Pour notre part nous revendiquons de véritables progrès :

- L'amélioration du régime spécial de prévoyance et de retraite et son extension à l'ensemble des cheminots de la branche ferroviaire ;
- Le financement par l'employeur de la complémentaire au choix de l'agent, pour lui et sa famille s'il le souhaite.



VOL DE DONNÉES

Tous les Cheminots victimes !

Après avoir eu connaissance d'un vol de données touchant les cheminots, et s'inquiétant de ce qui pouvait advenir de ces fichiers entre de mauvaises mains, nous avons rencontré la direction de la SA. Premier point noir, aucun spécialiste n'était présent, et plus particulièrement le DPO (personne en charge à la SNCF de la protection des données informatiques et RGPD).

Ce que nous savions et ce que nous avons appris

Un temps réel est paru en date du 13 juin informant tous les agents qu'une cyber-attaque avait abouti au vol de données personnelles et professionnelles de la quasi-totalité des agents des 5 SA.

En effet, à l'exception des intérimaires, stagiaires et de quelques personnels médicaux, l'ensemble des agents est concerné : statutaires, contractuels et même retraités depuis moins de 6 mois. Ces derniers doivent être contactés prochainement car ils ne reçoivent plus les communications de l'entreprise. Il va être temps après 3 semaines !!! (Peut-être même plus, d'ailleurs, la Direction n'a pas su nous dire...).

Selon la Direction, la CNIL aurait été prévenue et une plainte aurait été déposée pour vol de fichiers. Les services de l'État ont été prévenus du piratage et surveillent les flux sur le dark web sans pour autant être sûrs que les données piratées n'ont pas déjà fait l'objet de transaction.

Les données ont été volées « chez » un prestataire privé, ayant les certifications légales nécessaires. Car la SNCF a pour obligation légale de stocker les données relatives à la médecine du travail chez un prestataire.

Rien n'est écrit sur ces sujets !

Le problème est que les données ne sont, pour la plupart, pas cryptées. En effet, avant l'incident, seules les données purement médicales étaient chiffrées partiellement. Exemple si un agent est en arrêt ou en AT, le motif de

l'arrêt ou de l'AT est chiffré mais pas le reste. Depuis l'incident, hormis le chiffrage des données, nous n'avons, sous couvert de raisons stratégiques et économiques, aucune connaissance d'un éventuel audit du prestataire,

ni d'aucune mesure curative ou préventive (mesures de renforcement des process par exemple).

Et pendant ce temps, la direction prend toujours le prétexte du RGPD pour affaiblir la mission de vos délégués pendant les notations et l'opacité patronale laisse les Cheminots seuls face au vol de leurs données !

FO a demandé qu'une information spécifique soit faite aux agents en lien avec la divulgation potentielle des coordonnées personnelles et les conséquences possibles (menaces, représailles, intimidation), surtout au vu du contexte actuel.

Et chez les ASCT...



la Direction veut faire peser la responsabilité de prise en charge des PMR/PSH sur les ASCT !

FO Cheminots a été reçu en audience par la direction nationale de la SA Voyageurs pour évoquer le sujet de la prise en charge par les ASCT des PMR et PSH.

La direction nous affirme que ce dispositif découle d'une obligation fixée par les textes européens. Pour FO, l'obligation de prise en charge de ces voyageurs incombe à l'entreprise et non aux ASCT. C'est bien un choix de l'employeur de faire prendre en charge cette obligation aux ASCT.

La prise en charge de personnes en situation de handicap ne s'improvise pas !

Nous sommes intervenus pour souligner le flou du dispositif et le côté totalement irréaliste des dispositions mises en place par l'entreprise. En effet, pour mettre en œuvre la prise en charge du voyageur à mobilité réduite ou en situation de handicap il faut que ce dernier soit seul à l'arrêt, qu'il ne soit pas en fauteuil, et qu'il n'ait pas de bagages, ou en tous cas qu'il soit capable de manœuvrer son fauteuil seul et de porter ses bagages : bien sûr ça n'est pas écrit comme ça mais la direction confirme que les ASCT ne sont pas habilités à manipuler les fauteuils ni à prendre en charge les bagages... De plus, il faut que la gare soit accessible et qu'il n'y ait pas d'agent au sol. La Direction nous informe donc que ne seraient concernées que 10 gares TGV et 138 gares TER. Nous avons souligné le caractère ubuesque de cette situation et la potentielle conflictualité qu'elle va créer au vu du nombre extrêmement élevé de refus de prise en charge que l'ensemble de ces critères va entraîner.

Quant aux aléas de dernière minutes (absence inopinée d'agent au sol dans la gare d'arrêt par exemple), l'amateurisme règne. En effet, la seule réponse de la Direction est « on doit s'organiser pour assurer la prestation ». L'ASCT se trouvera donc la plupart du temps seul face à la situation.

Quant aux problèmes que nous avons évoqué sur les conséquences en termes de régularité de ce type de prestation, la Direction botte en touche.

Nous avons également insisté sur l'absence de formation, la prise en charge de personnes en situation de handicap ne s'improvise pas. La Direction se contente d'évoquer un éventuel rafraîchissement de la journée prévue au corpus de formation initiale, sans envisager de formation continue ou périodique sur le sujet. Pour FO c'est bien sûr totalement insuffisant. D'ailleurs le règlement européen qui impose la prise en charge des PMR/PSH impose également une formation initiale et une formation continue, ce que la Direction n'entend pas mettre en place.

Malgré toutes nos alertes et démonstrations qui tendent à prouver que ces prises en charge ne sont et ne seront pas réalisables, la Direction n'envisage aucune autre alternative. Elle se cache derrière le délai court pour adapter le texte et malgré les pistes évoqués ASTREINTES VAO prestataires l'entreprise a déjà fait un choix économique de faire porter cette surcharge de travail aux ASCT sans surcoût pour elle

Quant à l'information la Direction est encore une fois dans le déni, puisqu'elle nous affirme



Entre flou du dispositif et son côté totalement irréaliste, la direction reporte donc sa responsabilité sur les ASCT à des fins purement économiques !

que tous les canaux de communication ont été utilisés et que l'ensemble des RET ont eu l'information par le biais d'un tchat d'entreprise. FO ne peut que s'inscrire en faux bien évidemment sur ce type d'affirmation qui tient plus de la méthode Coué que d'une quelconque réalité.

Nous sommes donc dans une situation où, dans le but d'apparaître en règle face au règlement européen et au décret gouvernemental sans mettre aucun moyen supplémentaire, la direction envoie les ASCT au front sans aucune procédure claire, sans aucune formation, sans aucune prise en compte des réalités concrètes du terrain.

Des services supplémentaires imposent des moyens supplémentaires. FO n'en restera pas là et se réserve le droit d'employer tous les moyens nécessaires pour protéger les ASCT.

CHANGEMENT DE RÉGIME DE TRAVAIL



Au 1^{er} janvier 2024, 54 cheminots vont voir leur régime de travail changer et être impacté par moins de repos. En effet, le dossier a été présenté en lors du CSE du 21 juin 2023 :

- Fin des régimes de travail A15 (DJS à 7h28, 115 RP, 9 RQ et 2 RU) pour 13 cheminots de l'APF d'Alsace
- Fin des régimes de travail A18 (DJS à 7h34, 118 RP, 8 RQ et 6 RU) pour 41 cheminots répartis sur les APF de Rennes, de Normandie, de Brive-la-Gaillarde, le CARRT et le pôle complémentaire santé.

Tous ces cheminots passeront au régime A (Durée de la Journée de Serviec à 7h25, 114 RP et 10 RQ) et ont reçu les courriers dès juillet les informant de ces changements. La date d'application de ce nouveau régime de travail n'est pas anodine puisqu'elle correspond à la mise en place du GIE.

Ce même GIE qui ne devait absolument rien changer selon la Direction lorsque nos élus FO

ont été reçus en audience et DCI lorsqu'ils ont vu et dénoncé ce projet comme du dumping social.

Les élus FO ont rappelé que les gestionnaires des APF sont les salaires les plus bas de l'entreprise et qu'au lieu « d'harmoniser » vers le haut les régimes de travail de l'ensemble des cheminots rattachés à OPTIM'SERVICES, la Direction a fait le choix d'harmoniser vers le bas. Dur à entendre en période d'inflation qui dure. Mais également difficile à entendre dans cadre du « PROGRAMME HUMAIN » dont découle « SNCF&MOI », dont la communication dans le temps réel N°24 du 11 avril 2022 mettait en avant une progression professionnelle et un objectif de satisfaction des salariés.

Quelle est la satisfaction attendue lorsqu'on nivèle vers le bas le régime de travail des gestionnaires dont les métiers deviennent de plus en plus experts ??

**FO CHEMINOTS
continuera de
combattre et
dénoncer ce qui
entraîne la casse
de l'entreprise et
des conditions de
travail par le
dumping social.**

LIGNE H : grève sur les roulements d'été.

Comme chaque année au moment du passage au roulement d'été, la Direction saisi l'occasion pour dégrader les conditions de travail et développer la flexibilité. Non contente de dégrader les journées de service, la Direction pousse le bouchon toujours plus loin en refusant de confirmer la commande des agents de conduite, en supprimant des RHR et dégradant la rémunération.

FO est intervenue pour tenter de négocier mais la Direction fait la sourde oreille. FO a donc déposé un préavis de grève dans le but de paralyser les heures de pointe.

Les revendications sont sur la table :

- Passage de tout l'été en bleu (commande ferme) et modifications éventuelles uniquement sur accord de l'agent ;
- RHR du Service Annuel intégrés à l'adaptation d'été ;
- Double dispo = RHR systématique ;
- Un process clair et établi du fonctionnement des IMC/IPT ;
- 30 euros par jour travaillé pendant la période pour compenser les conditions de travail.

La balle est maintenant dans le camp de la Direction.



UNE ATTAQUE SUR LA FILIÈRE TRACTION

Les cheminots de la région PACA combattent chaque jour leur nouveau statut de région cobaye. Après être une région cobaye pour la privatisation du TER, voilà qu'aujourd'hui c'est Voyages et son Établissement traction qui emboîte le pas !

En effet, le duo DET/Cup se sont mis en tête de profiter de l'abrogation du dictionnaire des filières pour déclasser les TA/CRML en remiseurs / dégradeurs.

Dixit le duo, « la faible complexité du site de Marseille milite pour que le métier qui subsiste dans un proche avenir soit un métier de remiseur/dégradeur dit RD+, car avec des capacités de circulation sur RFN »

Lors d'une audience, les délégués FO Cheminots contestent le projet et apportent des éléments que même la direction de ET-TGV Sud-Est avait occultés : perte du grade de route donc perte des 5 ans de bonifications, perte de la prime de traction qui est intégrée dans le calcul de retraite, perte des emplois de GM3x8 qui assurent la gestion opérationnelle des TA / CRML, perte de 1 CTT sur site, sécurité des

circulations amoindries, système de notation totalement bouleversé, etc.

Tout ceci sans compter la perte de compétence des agents sur les manœuvres et circulations sur le site de Marseille qui, soit dit en passant, n'est pas un site à « faible complexité » comme le prétend le DET de l'ET-TGV Sud-Est.

A la fin de l'audience, la direction constate que son projet est loin d'être viable, mais elle compte y travailler à le rendre viable. Une chose est claire, FO Cheminots sera du combat pour défendre la filière traction et les agents impactés.

Mais pour aller plus loin, après l'abrogation du dictionnaire des filières, voulu et validé par 3 OS signataires (accords de branches Classif & Rému) et dont FO cheminots a dénoncé et combattu, ne doit-on pas voir une nouvelle

dégradation des conditions de travail des agents, une nouvelle attaque de la direction sur la rémunération, les effectifs et la sécurité des circulations ?

Quels vont être les autres métiers touchés par ce dumping social nauséabond ? Ce détricotage des métiers ne va-t-il pas dégrader la sécurité de circulations et la compétence des cheminots reconnue à l'international ?

Pour FO Cheminots, la direction SNCF, grâce à l'accord de branche classification et rémunération, va jouer des coudes pour mettre en place la polyvalence dans tous les métiers et à tous les niveaux de l'entreprises.



EIC Normandie

FO intervient pour les conditions de travail

Nombre de sujets ont des impacts toujours négatifs sur les conditions de travail. FO a interpellé la Direction sur un certain nombre de points.

Tout d'abord, en cette période de congés protocolaires, FO est intervenue sur les congés refusés ou décalés. Malheureusement, la Direction semble se satisfaire du fait que sur 177 demandes de congés, "seuls" 37 ont été refusées partiellement ou décalées. Pour FO il n'y a bien sûr rien de satisfaisant à contraindre 37 cheminots de décaler ou d'annuler leurs vacances. Cela pose notamment la question des effectifs.

Sur ce point, la Direction acte 12 recrutements (8 AMV, 1TTMV, 3 OCF) et affirme que d'autres sont à venir. FO ne peut que déplorer le manque d'anticipation : on ne forme pas un cheminot en quelques jours ! Outre les congés refusés ou décalés, le nombre inquiétant d'arrêt de travail de longue durée témoigne des conséquences du sous-effectif sur la santé physique ou morale des agents.

FO est ensuite intervenue sur l'utilisation des Dispos intégrés dans les roulements, exigeant le respect de la réglementation qui impose un délai de prévenance des agents de 10 jours. La Direction concède que c'est bien la règle mais souhaite garder une marge de manœuvre soumise à l'accord des agents.

La question des roulements est également centrale. FO est intervenue sur la mise en place des roulements à 4 lignes qui mettent en difficulté tant les agents commandés que les agents de la CPS. La Direction ne ferme pas la porte à un retour des roulements à 5 lignes. A faire à suivre.

Les délégués FO est ensuite intervenue sur le sujet de la réduction des voies de triage à Sotteville. La Direction confirme qu'un projet de mesure de capacité est en cours. Au-delà

des grands discours, FO ne peut que constater une politique d'entreprise rétrograde. Alors que les nécessités environnementales imposent un développement du transport ferroviaire, nous constatons une fois de plus que les impératifs comptables sont prioritaires pour la Direction.

FO est ensuite intervenue sur une série de sujets irritants pour les agents et qui dégradent leurs conditions de travail. Problème de ménage dans les postes du triage de Sotteville, réfection du coin cuisine d'Elbeuf, benne à ordures pleines au poste H, déploiement d'un tableau d'occupation des voies digitale à Sotteville, Autant de sujets facteurs de pénibilité pour les agents. FO obtient au moins partiellement satisfaction sur ces sujets : la Direction s'engage à revoir le contrat de nettoyage des postes de Sotteville et demandera un "grand coup de propre" au préalable, le remplacement de l'actuelle cuisine d'Elbeuf aura lieu dès cet été, un rappel à Véolia, propriétaire de la benne à ordures du poste H, sera fait et la Direction abandonne au moins pour le moment le projet de digitalisation du tableau d'occupation des voies à Sotteville.

FO continuera à défendre au quotidien les conditions de travail des agents.



TGV-EST L'EUROPÉENNE

FO CONTRE LA COMMANDE CENTRALISÉE !

FO est intervenue auprès de la Direction sur le sujet de la commande centralisée mise en place au TGV Est qui ne cesse de dégrader à la fois les conditions de travail des ASCT et des agents de la commande dont le turn-over permanent témoigne de l'impossibilité de gérer la commande des agents de manière centralisée.

FO revendique donc le retour des CPST en local (Strasbourg, Metz et Paris-Est). Malheureusement la Direction ne tient pas compte des

réalités et entend maintenir son organisation pourtant totalement inadaptée.

FO Cheminots a donc pris ses responsabilités : un préavis de grève est déposé depuis le 28 juillet et sera maintenu jusqu'au retour des CPST en local. Les agents pourront donc se saisir de cet outil pour lutter contre cette organisation inefficace et factrice de pénibilité.

LIGNE DES ALPES : UNE ATTAQUE SANS PRÉCÉDENT !

Attaché au service public SNCF, le syndicat FO val de Durance s'oppose depuis le mois de mars aux réorganisations successives des directions EIC et TER (DDL Est).

La direction TER PACA en accord avec le conseil régional de M. MUSELIER a engagé un vaste plan régional de fermetures de guichets (Marseille Blancarde, La Ciotat, Martigues, l'ensemble des gares de la ligne de la Côte bleue et pour les Alpes : Pertuis, Digne, Laragne et Veynes). C'est dans un contexte d'ouverture à la concurrence dont le lot Alpes vient d'être dévoilé pour une mise en application en 2029 que la direction SNCF et le conseil compte réduire le nombre de postes et ainsi les agents à transférer.

Même les guichets tenus par les agents de l'EIC y passent avec la réduction des horaires d'ouverture de La Brillanne, Sisteron Serres Aspres/Buech et Chorges qui ne se-

ront ouvert que 2h/jour malgré la présence des agents de l'EIC du 1er au dernier train. En parallèle, l'EIC a annoncé la suppression des chefs de service de Veynes et Gap ce qui pose un véritable problème de sécurité et d'accueil. Après la suppression de 18 postes à la vente en 2022, c'est maintenant 4 postes au TER et 6 à l'EIC qui vont disparaître. TROP C'EST TROP!!!

À l'annonce de ces réorganisations, le syndicat Val de Durance a immédiatement alerté les cheminots et la population ainsi que les maires des communes concernées avec le soutien des Unions Départementales FO 05 et 04, afin de pouvoir mobiliser contre les fermetures de ces services publics. En parallèle, sous l'impulsion de FO, plusieurs actions uni-



taires ont pu avoir lieu notamment des rassemblements devant les gares concernées. Un collectif d'usager a aussi pris part à ces actions et a organisé une opération train sans billets avec certains élus. Le syndicat FO Val de Durance était présent dans cette action qui a eu un effet médiatique incontestable.

Le syndicat FO Val de Durance est déjà prêt à répondre à cette réorganisation massive !

Parole de jeune militante :



Interview de Alexia LAURET

Alexia, peux-tu te présenter ?

Bonjour aux militant-e-s, je m'appelle Alexia. Je suis originaire de l'outre-mer et j'ai 25 ans. Diplômée d'un BAC+3 en communication et marketing, j'ai débuté à la SNCF en mai 2022 en tant que renfort gilet rouge à la gare de Thonon-les-Bains, avant d'intégrer la vente-escala de Evian-les-Bains et Thonon. J'ai intégré l'équipe de vente du guichet d'Annemasse (74) depuis le 1^{er} août 2022.

Pourquoi as-tu rejoint l'organisation syndicale de FO Cheminots ?

Rejoindre une OS était primordial pour moi, et adhérer à FO Cheminots était une évidence. J'ai grandi dans le syndicalisme par mon père, et les valeurs fortes d'apolitisme et d'indépendance de FO me sont chères. Militier pour défendre les salariés et leur droit est quelque chose d'important, et j'y ai pensé dès mon entrée à la SNCF. Je souhaite militer sincèrement, œuvrer pour le syndicat, et participer aux actions proposées.

Comment milites-tu « FO cheminots » au quotidien ?

J'essaie de "militier FO Cheminots" en discutant du syndicat avec mes collègues, en leur apportant des solutions via le syndicat notamment sur les dernières actualités qui les concernent. Lors des élections, j'argumente avec mes collègues sur l'intérêt de voter FO Cheminots, et les oriente vers des référents du syndicat.

Enfin quelles seraient tes pistes, tes idées pour développer le militantisme FO au sein de la SNCF ?

Pour aider à améliorer le militantisme FO au sein de la SNCF, nous pourrions peut-être organiser davantage de journées sur le terrain, avec des temps pour rencontrer les collègues et répondre à leur question. Ce sera l'occasion de recueillir les opinions, et proposer l'adhésion.

Nous pourrions aussi proposer des "livrets d'accueil" signé FO Cheminots, pour toute nouvelle entrée à la SNCF. Un livret pour chaque famille de postes, avec une partie sur le syndicat, son rôle dans l'entreprise, l'importance d'être syndiqué, et bien sûr une ouverture sur comment y adhérer et les contacts utiles. Enfin, continuer les actions mises en place et les communications syndicales.

Zone-NEN

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE MONTRE SON VRAI VISAGE !

Sur l'Étoile d'Amiens, tous les fondements du cadre social Cheminots remis en cause

La Filiale SNCF ayant remporté l'appel d'offre pour le lot "étoile d'Amiens", la Direction a lancé la présentation de ses ambitions au cours d'une réunion pompeusement baptisée "kick-off". Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'on comprend clairement pourquoi la SNCF a choisi de postuler aux appels d'offre par le biais de filiales dédiées : Comme toujours, diviser pour mieux régner, en découpant l'entreprise en morceau la Direction ambitionne d'enfin parvenir à liquider ce qui reste de la réglementation SNCF, pourtant le fruit de l'histoire du transport ferroviaire de ce pays.

Nous avons eu droit au cours de cette présentation à un florilège d'attaques provocatrice et de flous savamment entretenus.

Même sur la garantie de rémunération annuelle, pourtant fixée par décret, la Direction a tenté dans un premier temps un coup de bluff en parlant de rémunération annuelle brute hors allocations de déplacement. Il a fallu que FO rappelle l'existence du décret 2018-1242 pour que l'entreprise parle enfin de garantie de la rémunération annuelle nette intégrant les EVS. Elle affirme

désormais que c'est une décision d'entreprise, ce qui en dit long sur l'honnêteté de nos dirigeants.

Du point de vue des métiers, c'est l'attaque tous azimuts.

Du côté de la « Relation Clientèle », les contours des missions sont flous. Les agents de la vente pourraient se voir confié de nouvelles missions type vente sur le quai, relais colis, etc... Les ASCT verraient se créer des équipes de lutte anti-fraude composées pour moitié d'ASCT et pour moitié de partenaires sûreté (SUGE ? Prestataires privés ? Rien n'est sûr). Il se pourrait également que les ASCT aient des missions pendant leurs battements et la Direction envisage même de leur retirer leurs habilitations sécurité.

Côté ADC, les choses ne sont pas plus brillantes : prises de service an-



ticipées pour pallier aux aléas de dernière minute, remisage-dégarage, pleins de gasoil, ...

Côté matériel, ce sera travail en 3x8 7 jours sur 7, mais pas un mot sur l'organisation (astreintes, réserves, etc....).

Et pas un mot sur les remiseurs-dégareurs et CRML qui voient leur charge de travail potentiellement reprise par les TB.

Les Cheminots FO de l'Étoile d'Amiens ont d'ores et déjà pris date. Tous les sujets donneront lieu à DCI (rémunération, contenu des métiers, déroulement de carrière, organisation du travail, etc....). La base minimale de discussion sera la réglementation en vigueur à la SNCF. Et si nous n'obtenons pas satisfaction, la Direction est prévenue : aucun train de l'Étoile d'Amiens ne roulera et ce dès le changement de service du SA 2025 !



17 octobre 2023

Élections des représentants des retraités au Conseil d'administration de la CPRP SNCF

La CPRP SNCF assure la gestion du régime spécial de prévoyance et de retraite des agents du cadre permanent, actifs, retraités et ayants droits. Dans son Conseil d'administration, 19 représentants des cheminots (sur 26 membres) - dont 2 au titre des retraités - contrôlent l'utilisation des fonds de ce salaire différé et donnent un avis sur les prestations servies (maladie, maternité, décès, sociales), l'évolution du montant des pensions, les réclamations de reconnaissance d'accident de travail ...



L'existence de la CPRP et nos prestations sociales sont aujourd'hui menacées

D'une part par les attaques gouvernementales contre la protection sociale collective, qu'avec sa Confédération, FO Cheminots combat :

- Pour restaurer la cotisation sociale comme salaire différé, faire cesser toutes les exonérations - non-compensées ! - et conditionnaliser les aides publiques
- Contre l'étatisation de la protection sociale (prélèvement à la source de l'impôt visant la fusion entre l'impôt, la CSG, les cotisations ; budget de la Sécu inclus dans celui de l'Etat lequel fait les choix d'affectation des dépenses entre la protection sociale et les crédits militaires).
- Pour la Sécurité sociale indépendante rétablie dans toutes ses prérogatives.



FO Cheminots alerte !

FO cheminots alerte du projet de la Direction d'instaurer dès 2025 une assurance complémentaire privé obligatoire pour les agents du CP en activité, dont elle prendrait en charge 65 % des cotisations.

Les mutuelles cheminotes seraient fragilisées.

Qui plus est les dépenses du régime spécial des cheminots - financées à 90 % par les cotisations patronales, notre salaire différé - seraient transférées vers les assurances obligatoires et le financement par l'entreprise de la médecine de soins pourrait bien être remis en cause (déjà 46 cabinets médicaux ont été fermés en 5 ans et 9 autres fermeront cette année !).

Pour les retraités (actuels et futurs) la Direction négociera un contrat spécifique retraités à « tarif préférentiel » (!?) avec un assureur privé, mais sans contribution de sa part.



Défense du pouvoir d'achat des retraités !

Les 0,8 % d'augmentation des pensions « octroyés » au 1/01/23 sont vécus comme une provocation face à une inflation à plus de 6 %. Cette minuscule augmentation entérine de fait une nouvelle perte de pouvoir d'achat qui s'élève à plus de 7,5 % depuis le 1^{er} janvier 2017 et pèse lourdement sur le budget des retraités.



C'est ainsi que désormais : 22 % des retraités renoncent à des soins, 13 % ont recours à des associations caritatives ou à des magasins de déstockage pour se nourrir, 49 % renoncent à des dépenses de culture, sports et loisirs, 33 % accèdent difficilement aux transports urbains, etc.

La Fédération FO des cheminots avec sa Section des retraités, est mobilisée avec l'Union confédérale des retraités FO pour obtenir :

- L'indexation des pensions sur l'évolution du salaire moyen,
- Le rattrapage immédiat des pertes dues à l'inflation
- Pas de pension inférieure au SMIC pour une carrière complète
- Le rétablissement de la demi part supplémentaire pour les parents isolés, veufs ou veuves n'ayant pas élevé seuls leurs enfants.
- La suppression :
 - de la fiscalisation des majorations de pensions accordées aux retraités qui ont élevé trois enfants ou plus.
 - de la Contribution additionnelle de solidarité (CASA) de 0,3 %
 - du plafonnement de l'abattement fiscal de 10% qui contribue à pénaliser le niveau de vie de tous les retraités imposables

Avec la Confédération FORCE OUVRIERE

La Fédération FO des cheminots refuse tout fatalisme et toute « collaboration » au détricotage de la protection sociale collective et solidaire de 1945

Défense des régimes de retraite :

Pour le maintien de tous les régimes de retraite existants » - dont celui des cheminots - incluant les pensions de réversion (sans condition de ressources), les allocations de fin de carrière et autres droits dérivés (allocations décès ...)

Contre la marchandisation de la Sécurité Sociale :

Contre le financement par l'impôt visant à réduire les prestations de Sécurité sociale pour ouvrir la voie aux assurances privées.
Contre l'Etatisme de la sécurité sociale.

Face à un gouvernement anti-social soumis aux injonctions du MEDEF et des « directives » européennes, la mobilisation est nécessaire pour pouvoir préserver les acquis sociaux conquis par nos anciens.



Caisse de Prévoyance
et de Retraite
du personnel de la SNCF



Attachée au régime spécial de protection sociale, la Fédération FO des Cheminots est à l'ouvrage



Pour la préservation des garanties de la CPRP :

- Les tarifs spéciaux de remboursement maladie
- Les prestations complémentaires
- Les centres médicaux de proximité, accessibles à tous, financés par l'employeur.

Et leur amélioration :

- Par la revalorisation des remboursements de santé (optiques, dentaires etc). (Elle revendique la suppression de tous les dépassements d'honoraires.)
- La suppression des retenues forfaitaires
- Là où ce n'est pas le cas, un libre accès aux cabinets médicaux SNCF - généraux et spécialistes - des retraités qui le souhaitent.

Elle combat les « économies de gestion » détériorant le service aux affiliés :

Suppressions d'effectifs à la CPRP, « dématérialisation », suppressions des antennes locales, difficultés des contacts téléphoniques ...

Elle est opposée au transfert des frais de soins vers un financement privé

provoquant une inégalité scandaleuse vis-à-vis de la santé, elle milite avec sa confédération pour que les retraités bénéficient d'une déduction fiscale ou d'un crédit d'impôt équivalant au montant des cotisations à leur couverture complémentaire santé.

En votant pour la liste des retraités FO, vous renforcerez au sein du CA de la CPRP le camp des représentants qui défendent le Régime spécial des cheminots et la Sécurité Sociale indépendante de l'Etat et refusent toute « collaboration ».

Le 17 octobre 2023, Élections des représentants Retraités au CA de la CPRP SNCF

Vos candidats FO Cheminots

TITULAIRES



François GRASA
Ancien Secrétaire Général
Fédération FO Cheminots
Paris Nord—ex Matériel



Christine DEVARENNE
Rouen
ex Commerciale Voyageurs



Jean-Louis BASSET
Lyon
ex Gares & Connexions



Françoise EMOUGERON
Ile de France
ex Services Centraux

SUPPLÉANTS



Véronique TIRACHE
Paris Nord
ex DRH



Eric FALEMPIN
Ancien Secrétaire Général
Fédération FO Cheminots
Paris Nord—ex Transport



Michèle BOUQUOT
Paris Rive Gauche
ex DRH



Jacques MARTIN
Strasbourg
ex Contrôle Train

LES CONSULTATIONS DU CSE

Alors que les ouvertures à la concurrence se profilent, la direction les prépare depuis des années à grands coups de réorganisation inhumaines et les accélère encore. Ces réorganisations doivent faire l'objet de consultation du CSE et, de la même façon dès lors que la procédure d'ouverture à la concurrence est lancée. Il est donc important en ce début de mandat CSE de faire un point juridique sur les consultations en CSE.

En effet, selon les articles L.2312-17 et suivant du Code du Travail, les décisions de l'employeur doivent être précédées de la consultation du CSE, la procédure de consultation, déjà affaiblie par l'instauration des délais préfix, se trouve une nouvelle fois fragilisée, notamment par l'architecture légale en trois niveaux ouvrant le champ des consultations à la négociation. En conséquence, il nous faut être formé pour représenter au mieux les intérêts des Cheminots au moment où leur avenir se joue et qu'il a déjà été particulièrement abîmé par la signature des accords de branche.

Quand est-ce que le CSE est consulté ?

En plus des consultations dites récurrentes (Cf. encart « À noter »), le CSE doit être informé et consulté obligatoirement sur les questions intéressant l'organisation, la gestion et la marche de l'entreprise, notamment sur (art. L.2312-8 du Code du travail) :

- les mesures de nature à affecter le volume ou la structure des effectifs (ex : réorganisation avec suppression de poste);
- la modification de son organisation économique ou juridique (ex : lors de la mise en œuvre de la procédure d'ouverture à la concurrence);
- les conditions d'emploi, de travail, notamment la durée du travail, et la formation professionnelle (ex : réorganisation qui engendre une modification des conditions de travail notamment les horaires...);
- l'introduction de nouvelles technologies, tout aménagement important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail ;
- les mesures prises en vue de faciliter la mise, la remise ou le maintien au travail des accidentés du travail, des invalides de guerre, des invalides civils, des personnes atteintes de maladies chroniques évolutives et des travailleurs handicapés, notamment sur l'aménagement des postes de travail.

La procédure de consultation

Le CSE dispose d'un délai préfix pour rendre son avis. Il s'agit d'un délai « couperet », c'est-à-dire que si, à l'issue de ce délai, il n'a pas rendu son avis, il est réputé avoir été consulté et avoir rendu un avis négatif.

Pour l'ensemble des consultations où la loi ne fixe pas de délai spécifique, le délai court à compter de la communication par l'employeur des informations prévues par le Code du travail ou de leur mise à disposition dans la BDESE.

À noter

Le CSE est également consulté de façon récurrente sur trois grands thèmes. Ainsi, sauf accord collectif (ce qui est le cas à la SNCF), le CSE devra obligatoirement être également consulté sur :

- les orientations stratégiques de l'entreprise ;
- la situation économique et financière de l'entreprise ;
- la politique sociale de l'entreprise, les conditions de travail et l'emploi.

À la SNCF, l'accord collectif ainsi que la loi « Pacte ferroviaire » prévoit une répartition de ces consultations entre les CSE « locaux » et les CSE Central voir le Comité Central déshabillant ainsi les élus de terrain de leurs prérogatives affaiblissant ainsi la représentation directe des Cheminots grâce à la complicité des « Quatre ». Au final, il ne reste en local que la consultation sur le Bilan social qui ne peut n'avoir de sens que s'il est replacé face aux orientations stratégiques et la politique économique et financière.

Pour être en mesure de rendre un avis éclairé, le CSE doit disposer d'informations précises et écrites transmises par l'employeur ou mises à disposition dans la BDESE.

Les élus ont intérêt à agir au plus vite s'ils estiment ne pas disposer d'assez d'éléments d'informations pour rendre un avis ! Pour cela, en application de l'article L.2312-15 du Code du Travail, les élus, suite à l'adoption par vote d'une délibération pour ester en justice, doivent saisir en référé le Tribunal Judiciaire en vue de demander des informations supplémentaires ainsi que la prorogation du délai de consultation (la saisine n'a pas pour effet de proroger automatiquement le délai dont dispose le CSE pour rendre son avis). C'est uniquement le juge qui peut décider de proroger le délai et uniquement si c'est demandé.

De la même façon, il est important pour les élus de se faire aider pour rendre leur avis en recourant à un expert avec lequel FO a des liens et habitudes de travail. Là aussi, il faudra faire voter une délibération pour le recours à l'expertise et la désignation du cabinet d'expert.

Les délais préfix

À défaut d'accord, le délai dans lequel le CSE doit rendre son avis est fixé par décret (R.2312-5 et s. du Code du travail) :

- 1 mois (dans le cas général) ;
- 2 mois en cas d'intervention d'un expert ;
- 3 mois en cas d'intervention d'une ou plusieurs expertises se déroulant à la fois au niveau du CSE central et des CSE d'établissements.

Retraites

La clé de leur financement, c'est l'emploi et les salaires !

Le financement des retraites est au bord du gouffre clame l'exécutif. Or, ses assertions tentant de légitimer l'urgence à agir, en imposant aux travailleurs une réforme injuste et brutale, sont battues en brèche par nombre d'économistes et de spécialistes de la protection sociale. Quant au projet, il ne dit mot des paramètres au cœur du financement des retraites : l'emploi et les salaires. Or, explique FO de longue date, développer l'emploi, pérenne, et augmenter les salaires permettrait d'apporter des recettes supplémentaires au système de retraite. Mais les délocalisations se poursuivent, y compris par les entreprises ayant bénéficié d'aides publiques et sans contreparties. Le recours massif aux contrats précaires se poursuit aussi. Le patronat ne lâche que des hausses salariales limitées. Les entreprises se séparent toujours autant de leurs salariés seniors.

Se perpétue plus que jamais la politique d'exonérations au nom de la baisse du coût du travail... Sciemment, le projet, qui ne sollicite aucunement les entreprises, ne remet pas en cause ces dérives qui cependant privent de recettes les comptes sociaux, le système de retraite notamment. Tour d'horizon.



Augmenter les salaires : une solution autant qu'une nécessité

Pour assurer le financement du système des retraites, et de meilleures pensions, l'une des premières solutions réside dans la hausse du niveau des salaires. Mécaniquement, cela augmenterait les cotisations sociales, soit la part du salaire versée directement par l'employeur aux caisses de Sécurité sociale pour financer la protection sociale et ses diverses prestations, dont les pensions de retraite. Sauf que – et FO le dénonce de

longue date – une tendance inverse est à l'œuvre, qui freine les augmentations salariales. Elle est portée par le développement en entreprise de mécanismes d'intéressement exonérés de cotisations sociales et/ou de primes annuelles désocialisées et défiscalisées. Lesquelles sont ancrées dans le paysage depuis 2019. Qu'on les appelle « prime exceptionnelle de pouvoir d'achat » ou, depuis juillet, « prime de partage de la valeur ».

Dans une étude parue en 2020, l'Insee a pointé la minoration immédiate des hausses de salaire intervenues en 2019 et l'expliquait par le versement de cette prime. Les établissements auraient sans doute versé, sous une forme différente, au moins une partie du montant de cette prime en l'absence de cette mesure, constatait l'Insee.

Baisse de 2,2 % du SMB en 2022



Le retour de l'inflation, qui se maintient à un niveau très élevé, n'inverse pas cette tendance des employeurs à vouloir contenir les hausses de salaire. L'augmentation générale des prix des biens et des services contribue surtout à la hausse du Smic, révèle le service statistique du ministère du Travail dans une étude parue le 9 février. S'il constate effectivement en 2022 dans le secteur privé une progression du salaire mensuel de base (SMB) ou salaire brut (c'est-à-dire avant déduction des cotisations sociales), cette hausse des salaires ne compense pas celle des prix à la consommation. Loin s'en faut, et l'explosion depuis des mois des conflits salariaux en témoigne ! Lorsqu'elle est rapportée à l'inflation (+ 6 % en 2022), et calculée en euros constants, la hausse constatée du SMB sur l'année (+ 3,8 %) se transforme en une baisse de 2,2 %. C'est mathématique. Dans le détail, en 2022, le SMB a régressé de 1,4 % pour les ouvriers, de 1,7 % pour les employés, de 2,8 % pour les professions intermédiaires et de 3,1 % pour les cadres.



Chômage, minima sociaux, invalidité, arrêt maladie... Près d'un travailleur sur deux qui part à la retraite n'est déjà plus en emploi. Reporter de deux ans l'âge de départ ne ferait qu'amplifier ce phénomène et transférer une partie des dépenses de la branche vieillesse vers les caisses des organismes sociaux.

C'est ce que démontrent deux études commandées par le Comité d'orientation des retraites (COR) en janvier 2022. Un recul de l'âge de départ de 62 à 64 ans aurait ainsi entraîné en 2019 (données disponibles les plus récentes),

Développer l'emploi de qualité, moteur puissant pour les recettes

La meilleure manière d'augmenter les recettes du système de retraite est de développer l'emploi pérenne (en CDI et à plein temps). Non seulement, pour les salariés, c'est la possibilité de progresser dans la carrière, donc de voir leur salaire croître, mais aussi, pour les comptes sociaux, c'est la solution pour être alimentés par un volume plus important de recettes, apportées par les cotisations. Or, pour l'instant, si le chômage (de catégorie A) est sur une phase descendante, reste le problème de la qualité des emplois.

Sur les vingt dernières années, on a vu en effet se développer l'emploi en contrat court, et même très court. Alors que les contrats de moins d'un mois représentaient 57 % des CDD en 2001, en 2017 ils constituaient 83 % de cette catégorie. Et si ceux d'une seule journée représentaient 8 % des CDD en 2001, ils en représentaient 30 % en 2017. Le phénomène est bien sûr favorisé par l'exonération de cotisations sur les bas salaires pour les employeurs et la multiplication des recours au CDD d'usage depuis le début des années 2000. Et nombre de salariés enchaînent les contrats courts : parmi eux, 70 % travaillent auprès du même employeur trois mois plus tard. À noter que 17 % de ceux cantonnés dans des contrats courts vivent sous le seuil de pauvreté contre 15 % des salariés en CDD et 8 % des personnes en emploi stable.

Les calculs officiels sur le chômage laissent sur le côté quelque 2,4 millions de travailleurs subissant une activité réduite. Et cette précarité de l'emploi signifie de moindres cotisations, donc moins de recettes allant au système de protection sociale. De son côté, l'Insee vient d'alerter sur un coup d'arrêt dans les créations d'emplois fin 2022, après sept trimestres de hausse, et des déclarations d'embauche en baisse de 2,3 %. Ce qui pose la question de l'évolution de l'emploi en 2023. La création de France travail sera-t-elle en mesure de remédier à la situation ? Jusqu'à présent l'attention est portée sur le rapprochement des chômeurs de l'offre d'emploi, et non sur une amélioration de la qualité des offres. Est attendu également l'impact d'une mesure, entrée en vigueur en septembre 2022, celle du bonus-malus permettant de diminuer le taux de contribution à l'Assurance chômage des entreprises qui ont le moins recours aux contrats courts...

Recul de l'âge de départ : impact coûteux pour les organismes sociaux !

selon une note de la Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques (Drees), une augmentation de près de 3,6 milliards d'euros des dépenses de prestations sociales (pensions d'invalidité, minima sociaux, indemnités journalières de Sécurité sociale, rentes d'accidents du travail...). Et cela s'entend hors retraite et Assurance chômage. L'organisme anticipait notamment 160 000 nouveaux bénéficiaires de pensions d'invalidité, pour un montant de 1,8 milliard d'euros.

Augmentation du chômage

Quant à l'Assurance chômage, elle aurait dû faire face, toujours en 2019, à une hausse de 1,3 milliard d'euros des dépenses d'allocation de retour à l'emploi (ARE et AREF) pour 84 000 bénéficiaires supplémentaires, selon une note de la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (Dares). Et encore cette estima-

tion est-elle sous-évaluée car elle repose sur un marché du travail stabilisé, sans tenir compte de potentiels effets à court terme de la réforme. Or une étude du Trésor de 2016 pointe, en cas de recul de l'âge de départ en retraite, le risque d'une augmentation du chômage à court-moyen terme du fait d'une augmentation plus rapide de la population active que de l'emploi.

Comme le rappelle le COR, la France possède le plus faible taux d'emploi des 60-64 ans des pays de l'OCDE, à 34,7 %. La Première ministre Élisabeth Borne avait, lors de la présentation du projet de réforme le 10 janvier, enjoint les entreprises à faire leur place aux personnes proches de la retraite et veiller à une meilleure qualité de vie au travail. Le seul outil prévu, la création d'un « index senior », qui mettait peu de pression sur les entreprises, a été rejeté par les députés le 14 février.

EN TOUTE SAISON

LES MÉNAGES SE SERRENT LA CEINTURE !

Ah, les vacances, leurs belles destinations, leurs activités et dépenses « plaisir » ... Mais on est loin de la réalité vécue par beaucoup de familles. Et cet été 2023 particulièrement. L'inflation forte est passée par là, et sans hausse substantielle des salaires. Sans parler des incertitudes sur l'emploi, les retraites ou encore des réformes comme celle sur le chômage qui portent les ménages à la prudence, et donc, nous emmènent vers une rentrée sous le signe de l'austérité.

**1er août :
fin du bouclier
tarifaire**



**NON À L'AUSTÉRITÉ !
OUI À L'AUGMENTATION
DES SALAIRES !** **FO**

Depuis des mois, la consommation est en berne et nombre de travailleurs peinent même à assurer leurs dépenses contraintes. Le « moteur » de la croissance est grippé. Or c'est sur lui que l'exécutif compte pour faire vrombir la production de richesses. Néanmoins, pour des motifs exclusivement comptables, il maintient son axe ultra-libéral au risque, au final, de freiner encore plus la croissance. Un axe fait d'une surdité salariale, de réformes qui diminuent les droits et impactent les revenus, d'une réduction des dépenses publiques tandis que les aides

publiques aux entreprises, elles, ne sont toujours en rien conditionnées.

Les travailleurs sont à la peine

L'exécutif entend cependant poursuivre dans le même axe. Visant à ramener le déficit public à 2,7 % du PIB en 2027, il a conçu un programme conjuguant encore des baisses d'impôts, notamment aux entreprises, et une réduction drastique des dépenses publiques. Ce cocktail paradoxal est censé dopper l'activité, élever la croissance et booster l'emploi. Reste à savoir lesquels... Pour le premier trimestre 2023, la Dares (ministère du Travail) note que l'emploi progresse de 0,2 % mais tiré par les contrats courts. Et de détailler : Les déclarations d'embauche en CDD de moins d'un mois progressent nettement, alors que les embauches en contrat de plus d'un mois (CDD longs et CDI) reculent.

Les actionnaires s'enrichissent toujours plus quand les salariés n'arrivent pas à boucler les fins de mois

L'exécutif, qui parie dur comme fer sur une croissance à 1 % cette année (contrairement à diverses études économiques voyant plutôt une croissance autour de 0,7 %), compte aussi pour les années qui viennent sur les économies induites par les récentes réformes qu'il a imposées. Réformes qui réduisent les droits et impactent les revenus des travailleurs. Il vise 4 milliards d'euros d'économies sur l'Assurance chômage et près de 18 milliards d'ici 2030 concernant les retraites. Il compte aussi, par exemple, sur la fin du bouclier tarifaire sur le gaz, tandis que la suppression cet été aussi des tarifs réglementés sur le gaz risque d'impacter douloureusement les familles. L'exécutif entend

aussi introduire dès 2024 des mesures sévères de réduction des dépenses publiques de santé, notamment es remboursements de soins dentaires, les prix des médicaments, les arrêts maladie, les transports de malades en ambulance... Mais ces recettes ultra-libérales, zappant la question des salaires et impactant les plus modestes, montrent déjà leurs effets : face à l'austérité salariale, la consommation atone illustre les difficultés de plus en plus fortes des travailleurs.

Moins d'impôts pour les uns et moins de pouvoir d'achats pour les autres

Si l'exécutif assume également de ne pas répondre aux besoins salariaux des millions de salariés, d'agents publics et de retraités, c'est au nom, dit-il, de la bonne tenue des comptes publics. Reste qu'il exonère les entreprises de tout effort de financement. Même celles profitant de la crise. Comme TotalEnergies qui a quasiment triplé son bénéfice net (18,8 milliards d'euros au premier semestre 2022) à la suite de l'envolée du prix des hydrocarbures.

Avec sa politique de primes exonérées, l'exécutif orchestre une nouvelle baisse du coût du travail. Le tout au prix d'un affaiblissement des comptes sociaux et publics.

Opposée à ces mesures d'austérité dans les tuyaux, FO participera à la mobilisation portée par la Confédération européenne des syndicats, avec pour revendications : l'augmentation des salaires et la lutte contre l'inflation. Par ailleurs, la question des salaires sera évoquée lors de l'intersyndicale du 5 octobre.

LES ACCESSOIRES FO CHEMINOTS SONT TOUJOURS DISPONIBLES :

Durant le combat pour les Retraites, FO aura été particulièrement visible dans les manifestations, dans son travail d'information des salariés ainsi que dans toutes les actions de la confédération, des UD ou unitaires localement. Cette visibilité et nos positions, notre pratique nous permette d'enregistrer des adhésions dans notre champ professionnel mais encore plus largement.

En conséquence, nous devons poursuivre cet œuvre de visibilité et de contact grâce aux des articles estampillés

FO CHEMINOTS dans divers formes et coloris à des tarifs déjà négociés, n'hésitez pas à passer commande dès maintenant auprès de la Fédération.

Sont disponibles des casquettes, sacs bandoulières, portes-téléphone auto, portes-clés avec jeton de caddie, carnets de note, batteries externes de secours, t-shirts FO cheminots... Attention, les stocks sont limités.



INFORMER LES CHEMINOTS

Les derniers tracts sur la liquidation du Fret, le dépeçage de notre protection sociale ou la remise en cause de nos Facilités de circulation ainsi que sur le vol de données des Cheminots sont disponibles sur demande des syndicats et des UR à la Fédération.

POUR VOS MANIFESTATIONS

Le Food-truck et le ballon FO Cheminots auront été, sans conteste, un point de rendez-vous à chaque manifestation pendant 6 mois à l'occasion de chaque action francilienne durant la lutte pour nos retraites. Au-delà de la convivialité, cela aura été un vecteur inouï de visibilité pour FO Cheminots faisant de notre camionnette et de nos équipements pour les manifestations et actions, un repère, une boussole dans le cortège Force Ouvrière dont le succès n'est plus à démontrer.

En conséquence, n'hésitez pas, lors de vos actions locales, gagnez en visibilité et en efficacité pour les militants avec le food-truck, la camionnette et le ballon fédérale ! Sur demande des structures auprès de la Fédération.



**SALAIRES, SMIC,
RETRAITTE, POINT D'INDICE,
MINIMA SOCIAUX...**



À L'AUSTÉRITÉ !

FO