

CHEMINOTS **FO**

LE RAIL

Syndicaliste

N°687 février mars 2024

Libre et Indépendant



**AVEC FO CHEMINOTS,
UN CHOC MILITANT
ET REVENDICATIF**

- 2** L'agenda et vos formations
- 3** Édito
- 4 à 6** Les Assises du développement
- 7** Élections CA
- 8 & 9** JO 2024, FO prendra ses responsabilités !
- 10** Conflit ASCT : en cours...
- 11** Tout va bien... Pour les riches !
- 12** Libéralisation = Danger pour la santé
- 13 à 19** Actualités des Zones
- 20** Situation général : DANGER !
- 21** Connaître le Statut pour défendre tous les Cheminots
- 22** CPF : L'État veut se servir dans nos poches !
- 23** Simplification, attention régression !

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



INSTANCES FEDERALES

- 05 et 06 mars** GT « Assises » - Communication digitale et écrite
- 07 et 08 mars** Bureau Fédéral FO Cheminots
- 14 mars** Commission de contrôle fédérale
- 19 mars** GT « Assises » - Réactualisation du livret jeune embauché
- 19 mars** GT Matériel
- 20 mars** GT « Assises » - Guide et outils de la tournée syndicale
- 22 mars** GT « Assises » - Journées de syndicalisation et à thème
- 03 avril** GT « Assises » - Cahier des votants : élaboration et stratégie
- 16 et 17 mai** Bureau Fédéral FO Cheminots
- 27 et 28 juin** Bureau Fédéral FO Cheminots

FORMATIONS

	DATES	FORMATIONS
Mars	11 au 15	CSSCT
	19 au 21	Nouveau Militant « Tournée et Permanence »
	26	DS / RSS
	27	DS / RSS
Mai	28 au 30	Militant « Élu et Mandaté »
Juin	03 au 07	CSE
	11	Classification et Rémunération
	19 au 20	Trésorier



Face à l'austérité opposons les revendications !

On voudrait nous faire croire que l'année 2024 sera belle au seul prétexte que Paris accueille les Jeux Olympiques et Paralympiques. Pour autant, le contexte social reste explosif : la récente contre-réforme des retraites ne passe pas ; les augmentations générales des salaires sont en bernés opposées à une inflation toujours bien présente malgré des records de bénéfices notamment à la SNCF ; l'intensification de l'ouverture à la concurrence des trains TER mais pas qu'elles puisque les lignes Transilien sont soumises aux premiers appels d'offres ; externalisation de Fret SNCF avec une situation dramatique d'abandon massif de trafics et de la création de deux entreprises distinctes ; externalisation des Agences Paies et Famille !

Une seule et même logique : vente à la découpe de la SNCF et mépris fait aux cheminots ! Alors n'ayons aucun scrupule dans la situation, à opposer les revendications y compris sans s'interdire la possibilité d'avoir recours à la grève !

Certaines OS signataires et complices de la direction actant une SNCF désintégrée par les contre-réformes 2014 et 2018 disaient haut et fort que cela ne changerait rien pour les cheminots ! Alors comment dans cet édito ne pas aborder la situation ubuesque des intéressements 2024 prochainement versés aux cheminots ? SA Holding SNCF 880€ brut, SA Réseau 536€ brut, SA Voyageurs 1328€ brut, SA Gares et Connexions 2200€ brut, à en oublier le FRET avec 48€ brut ! Vous savez, le moyen de transport de marchandises moderne et écologique qui s'était révélé encore plus précieux pendant la crise Covid !

De qui se moque-t-on alors que tous les masques tombent ?

On voudrait nous faire croire que tout cela est inévitable ? À Force Ouvrière des Cheminots nous militons et revendiquons par un syndicalisme de lutte, pas de place à la résignation. Jeux Olympiques ou pas, les revendications et moyens d'actions restent à disposition des Travailleurs !

À nous de les renseigner ! À nous de les écouter ! À nous de les représenter !

Depuis la mi-février, nos structures régionales et locales s'engagent, dans cette démarche, en déposant des demandes d'audiences et de concertations immédiates pour exiger particulièrement une véritable augmentation générale des salaires, celle d'une reconnaissance du traitement, tout comme de l'obtention d'un réel 13^{ème} mois !

Vous lirez notamment à travers ce numéro, plus en détails, un article positionnant clairement FO Cheminots dans le contexte des JO, ainsi qu'un article sur la tenue des Assises du développement pour tendre au renforcement la fédération et de ses revendications, ainsi que de nombreuses actualités des zones.

**On ne lâche rien !
Vive le syndicalisme libre
et indépendant,
vive la CGT Force Ouvrière !**

Philippe Herbeck

DES ASSISES DU DÉVELOPPEMENT POUR UN CHOC MILITANT ET REVENDIC

Convaincu que notre activité syndicale ne doit pas se résumer à un enchaînement de cycles électoraux et une fuite en avant du syndicalisme électoraliste toujours plus éloigné de la défense des intérêts des Travailleurs, le Bureau Fédéral en tire la conclusion que nous devons nous engager collectivement dans un développement de notre organisation syndicale et de nous en donner les moyens avec pour première étape, des Assises du développement organisées à Sète du 23 au 25 janvier 2024, moment militant où des camarades de toutes nos Unions Régionales ont été réunis.



Contrairement à des élections professionnelles ainsi qu'à une loi fixant des critères de représentativité, ce ne sont pas les campagnes dédiées à ces cycles imposés qui doivent traduire notre action militante envers les cheminots. Voter FO doit être la traduction d'une reconnaissance donnée à notre organisation syndicale par son acte militant. Celui incarné au quotidien par nos

camarades, tout comme par nos revendications exprimées tout au long de l'année dont l'intérêt est toujours le même : celui de défendre les intérêts des travailleurs.

En partant de cette orientation, un des enjeux pour notre organisation consiste bien à la renforcer par sa capacité à se développer. Par conséquent, au second semestre 2023,

le Bureau Fédéral a décidé d'engager la tenue d'Assises du développement dans une logique simple : celle de réunir des camarades de toutes nos régions Force Ouvrière des Cheminots pour dresser un constat objectif de notre situation et de dégager des pistes et outils pour faciliter au développement syndical qui doit être le nôtre.

ATIF



Regroupant une quarantaine de camarades du 23 au 25 janvier, notamment des jeunes militants de nos syndicats, autour de six thèmes au cœur de notre syndicalisme et de nos pratiques, chacun a pu œuvrer à développer des pistes de travail pour favoriser notre développement.



Ces Assises se sont tenues les 23, 24 et 25 janvier 2024 à Sète, une quarantaine de camarades de toutes nos régions se sont inscrits pour participer à ces travaux, notamment de jeunes militants de l'organisation syndicale. Le Secrétariat fédéral y était également présent afin de permettre l'organisation et le déroulement des travaux sur les trois jours. Six thèmes étaient à l'ordre du jour : « la tournée syndicale », « la réunion de syndicalisation et/ou à thématique », « la communication écrite et les supports digitaux », « élections et cahier des votants », « fonctionnement des instances syndicales », « les cheminots hors statut ».

Sans surprise la thématique générale de la communication a été très abondante tant dans le constat que dans les idées à développer.

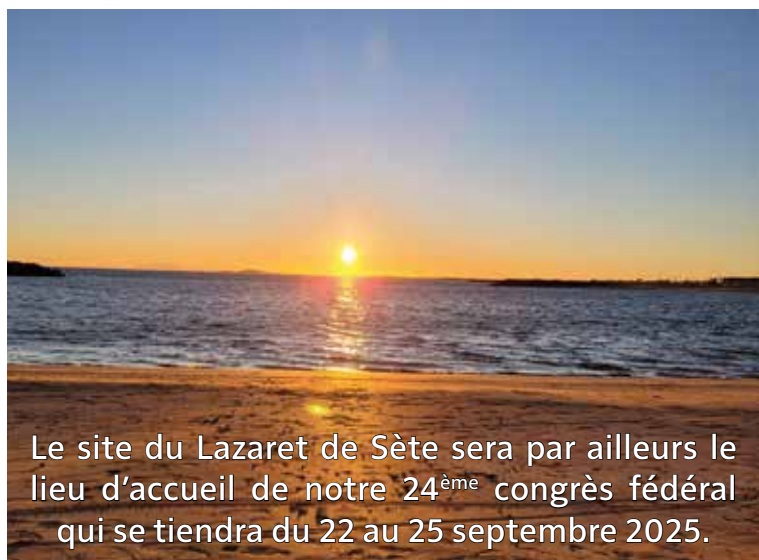
Ces 6 thèmes ont été déclinés en six groupes de travail qui réunissaient pour chacun d'entre eux une vingtaine de camarades dont un camarade volontaire était en charge d'animation des travaux tout comme d'en devenir le rapporteur en salle plénière en fin de journée.

Une belle énergie et beaucoup d'envies se sont traduites pendant ces trois jours de travaux, sur la base d'un constat réaliste et de nombreuses pistes et idées se sont dégagées.

Dans une deuxième phase, les six camarades rapporteurs ont ensuite présenté les travaux lors du Bureau fédéral extraordinaire du 08 février 2024. L'objectif étant de déployer au plus vite ces nouveaux outils ou ces nouvelles réactualisations, six groupes de travail se tiennent en mars pour concrétiser tout cet élan militant.

La fédération remercie tous les camarades qui se sont et qui s'impliquent encore dans ces travaux pour les faire aboutir au plus vite. Nous remercions également des camarades de la structure régionale FO Cheminots de Languedoc Roussillon de son passage et de l'aide apportée. Comme il est de tradition la fraternité et la convivialité se sont mêlées aux travaux.

Sans aucun doute, ces Assises apporteront un plus à nos militants et adhérents pour contribuer à développer et renforcer la fédération Force Ouvrière des Cheminots !



Le site du Lazaret de Sète sera par ailleurs le lieu d'accueil de notre 24^{ème} congrès fédéral qui se tiendra du 22 au 25 septembre 2025.



DU 28 MARS AU 04 AVRIL 2024

ÉLECTIONS CA

Du 28 mars au 4 avril prochains, les cheminots seront appelés à voter pour les administrateurs salariés dans les conseils d'administration des sociétés anonymes créées par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire, a poursuivi et accéléré une tendance engagée depuis des années : diminution de l'efficacité du système ferroviaire, baisse de sa part modale avec les conséquences connues pour l'environnement et l'aménagement du territoire, remise en cause des acquis des cheminots et dégradation de leurs conditions de travail.

L'exemple du fret ferroviaire.

Le dogme de l'ouverture à la concurrence a conduit en 2006 à la libéralisation du transport de fret ferroviaire. Les chiffres sont aujourd'hui incontournables. Le nombre de tonnes/kilomètres transportées par le rail, toutes entreprises ferroviaires confondues, a été divisé par 2 depuis l'ouverture à la concurrence.

La démonstration est faite que la concurrence « libre et non faussée » chère à l'union européenne, atrophie le transport ferroviaire. Il ne peut d'ailleurs pas en être autrement, la concurrence entraîne une course à la rentabilité imposant de fait un abandon des trafics les moins rentables.

La transformation de FRET SNCF en Société par Actions Simplifiées a un effet direct et incontestable : le transfert des trafics rentables à la concurrence et la privatisation de FRET SNCF.

Il en sera de même pour les voyageurs.

L'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs suivra à n'en pas douter le même chemin. Le calendrier prévu (2020 pour les « grandes lignes », 2023 pour le TER et entre 2023 et 2039 pour l'île de France) a déjà de fortes conséquences et ce, avant même le transfert concret des trafics et des personnels.

Le TGV n'étant plus considéré comme un service public, la concurrence se fait en open-access et

promet une diminution des trafics : on a pu voir à l'occasion de la crise sanitaire que le moindre remplissage des trains a entraîné une diminution drastique de l'offre!

On voit également aujourd'hui l'abandon des « petites lignes », dont le coût de l'entretien en comparaison au nombre de voyageurs transportés est à l'évidence non rentable et ne peut répondre qu'à une volonté d'aménagement du territoire.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, que l'attributaire du lot TER soit une filiale SNCF ou une autre société, la pression est directement mise sur les conditions de travail et de rémunération des cheminots

Transport routier de marchandise.

La crise du COVID-19 a montré que le transport routier de marchandise faisait partie des activités essentielles pour les besoins de la population. Pourtant, il n'y a pas si longtemps, des tentatives ont eu lieu pour créer la taxe kilométrique poids lourds (eco-taxe) à la seule échelle hexagonale.

Pour favoriser un report modal sur du ferroutage ou la voie d'eau, seule une disposition à l'échelle européenne serait pertinente. Par ailleurs, ce développement sans contrôle ni limite est favorisé par le détachement et surtout le cabotage qui sert de terreaux au dumping social et fiscal.

FO revendique que des mesures soient prises au niveau européen contre le cabotage.

Transport urbain et inter-urbain de passagers.

Dans le cadre de la lutte du changement climatique, il sera nécessaire de développer l'offre de transport collectif qui soit accessible à tous.



FO revendique que des moyens soient consacrés aussi bien aux infrastructures, qu'au matériel roulant et à l'exploitation. Les nouvelles lignes de métro, de tramways, de bus en site propre nécessitent des investissements publics. De même, l'exploitation nécessite d'avoir des travailleurs en charge de ce service public. Tout cela n'est pas compatible avec l'austérité présente à tous les échelons : Etat et Collectivités locales.

Pour un véritable service public.

Les contre-réformes successives n'ont eu qu'un but : démanteler l'opérateur historique et liquider le statut de ses personnels. La création de Réseau Ferré de France en 1997, puis l'éclatement de la SNCF en 3 EPIC en 2014 et enfin la transformation des 3 EPIC en 5 Sociétés Anonymes en 2018 empêchent toute synergie et centralisation d'une politique ferroviaire en France. Il en va de même de la régionalisation et de l'ouverture à la concurrence, l'externalisation du Fret et la création d'un GIE pour les services transverses (optim-service).

Le développement du transport ferroviaire nécessite au contraire, synergie, centralisation et planification : il faut revenir à un véritable service public du transport ferroviaire adapté aux besoins des différents territoires pour répondre aux besoins réels des populations, abroger les contre-réformes de 1997, de 2014 et de 2018 et revenir à la Société Nationale des Chemins de Fer Français et au monopole public d'Etat du transport ferroviaire.

**C'EST LE MANDAT QUE
PORTERONT
LES ADMINISTRATEURS FO !**

Jeux Olympiques et Paralympiques

FO Cheminots prend toutes ses responsabilités !

Dans un contexte général de contentieux salarial important, la volonté de l'Entreprise de mobiliser ses personnels pour les jeux olympiques apparaît de plus en plus pour les cheminots comme un outil à saisir pour obtenir la satisfaction de revendications anciennes auxquelles la Direction refuse de répondre

Pour rappel, les NAO 2024 ont de nouveau entraîné un recul de nos salaires par rapport aux prix avec une augmentation générale de 1,8%, plus un saupoudrage de primes. Depuis 2014, on peut mesurer le recul du salaire des cheminots de la SNCF par rapport au prix aux environs de 15%. Ce contentieux doit être épuré si l'on veut mobiliser les Cheminots dans le cadre des JO.



Depuis 2014, on peut mesurer le recul du salaire des cheminots de la SNCF par rapport au prix aux environs de 15%. Ce contentieux doit être épuré !

Rajoutons les conflits qui se multiplient sur les métiers (EIC, ASCT, Matériel, ...), la situation sociale est telle que sans répondre aux revendications claires des agents, la Direction ne peut penser obtenir de leur part l'implication particulière qu'elle demande dans le cadre des JO.

Depuis des années maintenant, les cheminots attendent la mise en place d'un véritable 13^{ème} mois, qui serait une clarification salutaire pour les statutaires, et davantage encore pour les agents contractuels dont la prime de fin d'année est soi-disant incluse dans le traitement mensuel sans qu'il soit possible de le vérifier d'aucune façon. Un treizième mois n'est pas une mesure rare chez les salariés et ne paraît pourtant pas la revendication d'un privilège exorbitant !

Enfin, nous constatons que les agents des services publics mobilisés sur cette échéance se voient octroyés pour certains de réelles primes parfaitement justifiées (jusque 1900 euros pour la police nationale par exemple). Il n'y a aucune raison valable pour que les cheminots soient traités différemment.



Depuis des années, les cheminots, statutaires et contractuels, attendent la mise en place d'un véritable 13^{ème} mois. Ce contentieux doit être épuré !

Les choses sont donc claires : régler le contentieux salarial, mettre en place un véritable 13^{ème} mois, octroyer une véritable prime digne de ce nom, voilà les conditions nécessaires à l'implication des cheminots dans la réussite du transport de voyageurs pendant les Jeux Olympiques et paralympiques 2024.



Les efforts demandés aux agents mobilisés doivent être rémunérés à la même hauteur que d'autres acteurs du service public soit une prime de 1900 €. Ce contentieux doit être épuré !

Et personne ne nous fera croire que les conditions de travail ne seront compliquées que sur les sites olympiques : c'est bien l'ensemble des cheminots et sur la totalité de la période qui seront concernés.





Dans ce contexte, la fédération a décidé de prendre toutes ses responsabilités : Faute de règlement de l'ensemble des contentieux exposés plus haut, nous n'hésiterons pas à appeler l'ensemble des cheminots de la SNCF à la grève pendant les jeux olympiques. Personne ne fait grève par gaité de cœur, mais les revendications doivent être entendues et aujourd'hui force est de constater que la direction ne laisse pas d'autre choix. Nous aurons prévenu suffisamment tôt et personne ne pourra être surpris par les conséquences de la politique de la sourde oreille !

Cheminots méprisés



JO en Danger !

CONFLIT ASCT : EN COURS...



Il est frappant de constater qu'à l'occasion de la dernière grève des ASCT les contre-vérités et l'hypocrisie ont été générales de la part de la Direction, du Gouvernement et des médias aux ordres. On en vient même aujourd'hui à envisager de remettre en cause le droit de grève au nom d'un droit aux vacances, lui-même obtenu par le moyen d'une grève générale.... Audiard disait : « les cons ça ose tout, c'est même à ça qu'on les reconnaît ».

Il n'est pas inutile de faire quelques rappels en la matière.

Sur les principaux motifs de grève, personne ne peut être surpris. Les questions notamment de la fin de carrière et du déroulement de carrière ne sont pas nouvelles. Sans remonter trop loin, rappelons qu'en 2004 une pétition des ASCT sur ces questions recueillait plus de 9000 signatures sur les quelques 10 000 ASCT de l'époque. Le contentieux n'est pas nouveau. Et il est simple à comprendre.

Qui peut expliquer à un agent qui effectue l'ensemble de sa carrière sous le régime de travail « roulant » (titre 1 de l'accord d'entreprise sur l'organisation du travail, ex-RH0077, ex-PS4r) doit, lorsqu'il fait valoir ses droits à la retraite, cocher la case « sédentaire » ?!?

De même, qui peut justifier des déroulements de carrière qui ne permettent pas de dérouler jusqu'au bout de la classe 4, sur laquelle pourtant les ASCT sont classés. Qui peut comprendre également que les fonctions de formateur ou d'assistant DPX, par exemple, ne permettent pas l'accès à la classe 5 ? Enfin, les évolutions techniques permanentes, notamment par les politiques tarifaires sans cesse complexifiées et la dématérialisation quasi-totale, ne justifient pas une revalorisation sérieuse de la prime de travail ?

En tout état de cause, la colère des ASCT sur ces sujets est profonde et le choix de la Direction de ne jamais traiter les revendications des agents ne permettent pas d'envisager un retour au calme.

La direction et le ministère ne peuvent pas être surpris. Et pour s'assurer qu'ils ne le sont pas, FO le dit dès maintenant : il y aura d'autres grèves !

Le GTASCT de la Fédération FO des Cheminots prendra comme à chaque fois toute sa place dans la mobilisation des agents, selon la forme que les ASCT choisiront. Et FO rappelle solennellement : il n'y a pas de « sous-ASCT », les ASCT TER et Transilien ne peuvent pas être négligés comme s'obstine à le faire la direction de la SNCF.



La question centrale devient chaque jour un peu plus celle de la grève reconductible avec des assemblées générales souveraines. La grève doit appartenir pleinement aux grévistes, jusqu'à satisfaction des revendications !

Tout va bien... Pour les riches !

Comme chaque année, le premier trimestre est une période de publication d'études économiques dressant le bilan de l'évolution en cours. Cette année encore ces données sont édifiantes et illustre le fait que les prétextes financiers évoqués en permanence pour remettre en cause les acquis des salariés ou leur refuser les augmentations de salaires qu'ils revendiquent n'ont aucune réalité.

Pour ceux qui doutent encore de l'existence de la lutte des classes, nous vous livrons ci-dessous des données Françaises « en vrac », données qui démontrent s'il le fallait encore que, comme le disait le milliardaire américain Warren Buffet : « *Il y a une guerre des classes, c'est un fait, mais c'est ma classe, la classe des riches, qui la mène, et nous sommes en train de la gagner* ».



QUELQUES DONNÉES :

Les 4 milliardaires Français les plus riches ont vu leur fortune augmenter de 87% depuis 2020
(UBS Global Wealth Report 2023).

Les 1% les plus riches détiennent plus d'un tiers du patrimoine financier total du pays
(OXFAM 2024).

Les salaires réels des Français ont reculé de 1,8% sur un an au premier trimestre 2023
(OCDE, Perspectives de l'emploi 2023).

Entre 2019 et 2022, la richesse cumulée des 90% de Français les moins riches a baissé de 3,9%
(INSEE, Portrait Social, Edition 2023).

La fiscalité environnementale pèse 4 fois plus lourd sur les 20% des ménages les plus modestes par comparaison avec les 20% des ménages les plus aisés
(Ministère de l'Economie, 2022).

5 familles possèdent à elles seules 18% du CAC 40
(OXFAM 2024).

Les 10% les plus pauvres paient en proportion plus d'impôts que les 10% les plus riches
(OXFAM 2024).

Les achats alimentaires en France sont en réduction constante depuis 2020
(INSEE, Consommation mensuelle des ménages, 2023).

Entre 2011 et 2021, les 100 plus grandes entreprises françaises cotées en bourse ont versé en moyenne 71% de leurs bénéfices en dividendes
(OXFAM 2024).

Un milliardaire paye en France 2% d'impôts effectifs sur ses revenus économiques
(Institut des Politiques Publiques, 2023).

Entre 2020 et 2021, les paiements aux actionnaires ont bondi de 31,4 milliards, autant que l'ensemble de la masse salariale des entreprises du top 100
(OXFAM 2024).

La hausse des bénéfices des entreprises a été le principal moteur de l'inflation en Europe au cours des deux dernières années, les entreprises ayant augmenté leurs prix au-delà de la flambée des coûts de l'énergie importée
(FMI, 2023).

LIBÉRALISATION

= DANGER POUR LA SANTÉ !

Si chacun a conscience des dangers sociaux de la libéralisation du ferroviaire, de la vente à la découpe de l'entreprise publique et du transfert des agents, on peut affirmer que cela va également s'accompagner de conséquences néfastes sur la santé pour les agents.



Avec la mise à mort du dictionnaire des filières (dont les responsables sont directement les signataires de l'accord de branche sur les classifications et les rémunérations), les tâches et missions professionnelles se trouvent être bouleversées tout en s'éloignant du cœur de métier. Et, sans surprise, la boîte par l'intermédiaire de ses filiales dédiées s'empare du sujet pour redéfinir et affecter de nouvelles tâches dans les filières. Par exemple, la direction veut voir les ADC réaliser les manœuvres d'aiguille dans les dépôts et les pleins de gasoil en omettant les besoins en E.P.I., les pleins de sable en négligeant au passage l'exposition à la silice... Sans parler de la souffrance au travail largement minimisée bien que directement liée à l'ouverture à la concurrence et à plus forte raison quand on est plongé dans le processus de transfert des contrats de travail. Face à un avenir incertain où le cadre social, les conditions de travail, la rémunération sont autant de sujets renvoyés à la négociation après le transfert des contrats de travail ce qui revient à demander aux agents d'accepter l'héritage, d'en payer les taxes sans connaître ce qu'il y a dans l'héritage !

Bien entendu, dès lors que les équipes militantes FO Cheminots sont confrontées sur leur périmètre de syndicalisation, ils œuvrent, sont à la manœuvre pour faire vivre nos revendications sur les

conditions de travail, la rémunération, le cadre social. Et, à juste titre, nous devons faire ce travail syndical d'autant plus que nous sommes les seuls à avoir un discours de vérité. Mais au-delà de ce boulot nécessaire et légitime, il nous faut être aussi vigilants sur les conséquences sur la santé en nous emparant des leviers légaux du Code du travail en la matière car, sans conteste possible, la rentabilité financière attendue grâce aux ouvertures à la concurrence s'effectuera sur le dos des agents, de leurs conditions de travail, de leur rémunération et leur santé.

Avec Force Ouvrière, opposée depuis le début à l'ouverture à la concurrence, le combat contre ses conséquences sera mené sur tous les fronts.

FO interpelle la direction pour la sûreté des agents !

Suite à l'agression violente d'un agent de conduite en gare de Saintes, FO rappelle la Direction à ses responsabilités :

« Monsieur le Directeur,

Le vendredi 9 février 2024 en gare de Cognac, un ADC de Saintes a été l'objet d'une très violente agression de la part d'un voyageur, se soldant par plusieurs jours d'ITT.

L'issue de cette agression si cet agent avait été en EAS aurait pu être dramatique, cf conducteur de bus à Bayonne le 05 Juillet 2020 décédé suite à une agression.

Cette situation est le résultat de la volonté continue de la Direction de réduire le personnel dans tous les services sans prendre en compte les réalités du terrain.

Suite à la mise en service de la CCVB à Beillant, une réflexion sur la traversée des voies dans les établissements équipés de passages à niveau et dépourvus de personnel doit être engagée (création de passerelles, souterrains...). La sécurisation de l'accès aux quais doit être une priorité afin d'éviter les accidents.

Les TVP n'étant qu'un dispositif d'attention peu respecté par les voyageurs et loin d'être suffisant notamment en cas d'absence de personnel dédié à la sécurité lors de la traversée des voies. Nous demandons donc qu'un agent soit prévu en sus du TVP lors des croisements des trains lorsqu'un passage à niveau doit être emprunté, notamment dans les établissements les plus fréquentés.

Nous demandons une présence renforcée de la SUGE en gare et à bord des trains de la ligne, ainsi qu'un ASCT sur toutes les circulations.

Cette situation qui ne doit pas être minimisée met à nouveau en exergue les conditions de travail de plus en plus difficiles auxquelles les ADC, ainsi que l'ensemble des cheminots est confronté dans l'exercice de leurs missions.

Face à la multiplication des faits sûreté dans les gares et à bord des trains, il est urgent que la direction prenne enfin la mesure de la situation, et réponde favorablement aux demandes portées par les cheminots.

Dans l'attente d'une réponse rapide, s'agissant de l'intégrité physique d'un agent, ainsi que de la sécurité des voyageurs, recevez, monsieur le Directeur, mes salutations respectueuses.

Gombeau Louis
Secrétaire FO cheminots
Poitou-Charentes. »



« Cette situation est le résultat de la volonté continue de la Direction de réduire le personnel dans tous les services sans prendre en compte les réalités du terrain. »

TER PACA

Une nouvelle convention sur fond d'ouverture à la concurrence

**La politique d'ouverture à la concurrence poursuit sa logique de privatisation/fi-
lialisation du service public de transport ferroviaire. C'est le sens donné par
l'entreprise à la nouvelle convention TER PACA.**

Fin octobre, la Direction a communiqué de manière expressive sur la signature d'une nouvelle convention TER avec le Conseil Régional. Les cheminots devaient-ils s'attendre à un report des modalités de l'ouverture à la concurrence ? Ce n'est franchement pas le cas !

La Direction vient de recevoir les organisations syndicales pour présenter les éléments dominants ce re-conventionnement. La Directrice de Région a commencé par justifier l'autosatisfaction affichée par l'entreprise. Elle a tenu à rappeler que la convention est actée pour 10 ans, soit la durée la plus longue durée permise par la loi. Par ailleurs, selon ses propos, la qualité de la convention caractérise une confiance établie dans l'optique de l'ouverture à la concurrence.

Malheureusement le soutien à l'ouverture à la concurrence des derniers lots 3 (DDL EST) et 4 (DDL OUEST) reste plus que jamais d'actualité

Mais s'il n'y avait que ça... La Direction encourage l'investissement de la Région à hauteur de 419 millions d'euros (dont 70% sur le matériel) mais oublie les efforts supplémentaires, les contraintes de travail qui vont être imposés aux agents.

AUGMENTATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT

La convention prévoit une augmentation du trafic de l'ordre de 13,3% entre 2023 et 2026.

Côté DDL CA et Intervilles Marseille-Nice, il n'y a pas de nouvelles annonces (...)

La question de l'emploi en rapport de la charge de travail est complètement occultée. De la sorte, la Direction vise la déclinaison d'une très forte productivité détériorant les conditions de vie et de travail. Par ailleurs, la faisabilité de ce développement de l'offre interroge pour le réseau ferré.

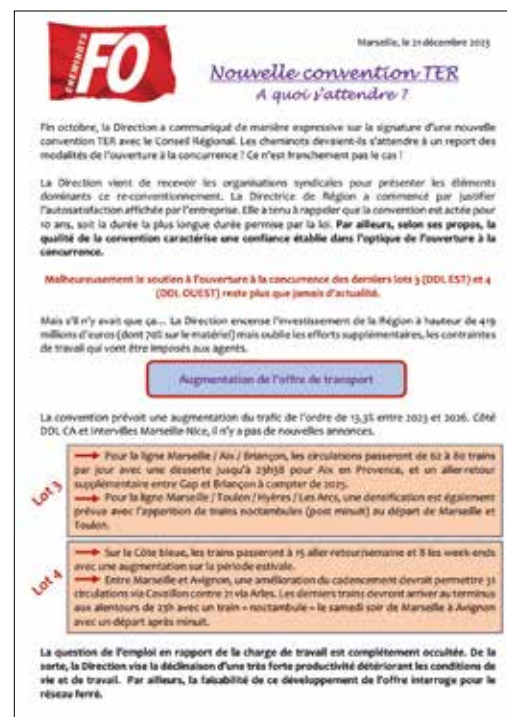
UNE ROTATION DU MATÉRIEL ROULANT EN FORTE AUGMENTATION

L'évolution conséquente de l'offre de transport s'accompagne de l'acquisition de 2 rames Régionales par le Conseil Régional, mais seulement en 2026. Ainsi, les matériels subiront une utilisation plus intense, + 9,3%.

FO s'interroge quant à la maintenance de ce matériel qui nécessitera un « turnover bien plus important au sein des Technicentres et qui laisse finalement peu de marge aux imprévus si nombreux (...)

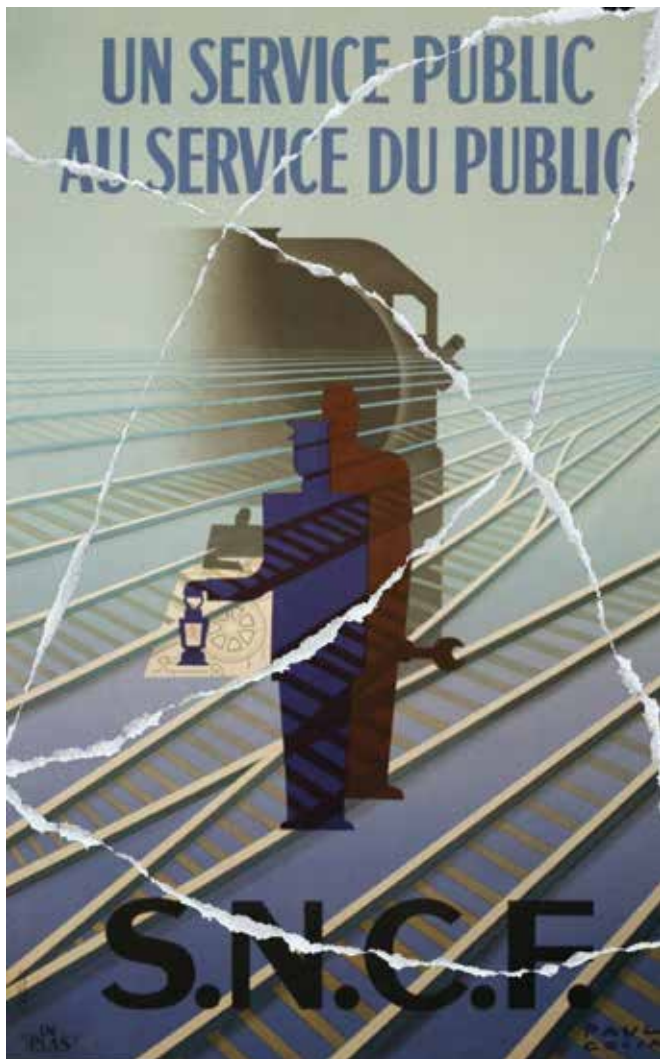
DES CRITÈRES BONUS / MALUS IRRÉALISTES

La convention fait de nouveau état d'un « bonus/malus » financier basé sur des objectifs chiffrés. A cela s'ajoutent des pénalités. Dans un sens comme dans l'autre, au total, ces montants peuvent fluctuer de 2 à 4 millions d'euros (...)



FO reste assez stupéfait de l'aplomb de la Direction à entériner de tels objectifs quand par exemple, les problématiques rencontrées tout au long de l'été avec des trains bondés, sans climatisation et aux toilettes condamnées ne sont pas des exceptions. Avec seulement deux nouvelles rames en 2026 et une utilisation plus importante de ces autres matériels roulants, comment la Direction compte-t-elle faire mieux ? Sans doute a-t-elle budgété les pénalités à venir avec des suppressions d'emplois, la détérioration des conditions de travail, des économies sur la reconnaissance du travail.

Zone-SE



LE CONTRAT AVEC LES VOYAGEURS

Présentée comme un pivot de la nouvelle convention, la lutte contre la fraude demeure un objectif ambitieux fixé à - 20% de fraude entre 2024 et 2033 (-14% pour le lot 3 et -7% pour le lot 4).

Mais avec quels moyens supplémentaires et organisations améliorées ? Là encore l'ironie bat son plein. La Direction indique vouloir s'appuyer sur la SUGE alors que le nombre d'heures ne cesse d'être réduit, sur des ADS ++, mais on ne sait pas vraiment dans quelles conditions.

La convention détermine que 95 % des TER prévus avec un ASCT à bord doivent être tenus. Pour FO, ce discours porté par la Direction est peu crédible. Nous savons bien que d'ores et déjà les ASCT sont régulièrement dévoyés tandis que la convention actuelle prévoit également une conformité du service commercial à bord (au moins 1800 TER non couverts en 2023, c'est énorme). L'interrogation à propos de l'affectation des deniers publics avec une exploitation en EAS non prévue demeure étrangement sans réponse de la part de la Direction. (...)

Un gain de recettes mais à quel prix ?

L'objectif fixé par la Direction est une progression des recettes à hauteur de 12,4 % entre 2024 et 2033 sur les lots 3 et 4. L'idée est clairement de compenser la perte du 'marché' Marseille-Nice.

Les personnels des services support semblent être directement dans le collimateur de la Direction.

Si la Direction mise sur une plus grande affluence voyageurs, elle prévoit 3 leviers d'actions prioritaires pour amplifier les économies avec des conséquences fâcheuses pour les agents :

1. Adapter les processus, simplifier et responsabiliser une organisation optimisée

Traduction FO : continuer dès que possible la coupe des effectifs, abaisser les charges salariales

2. Améliorer notre efficacité, performance des journées de service, baisse de l'absen-

téisme, baisse des coûts de la maintenance des matériels

Traduction FO : réaliser une productivité effrénée au détriment des salariés

3. Des évolutions en gare avec en particulier des détournages avec SNCF Gares & Connexions

Traduction FO : développement de poly compétence avec la remise en cause des métiers, réduction des espaces occupés. (...)

FO dénonce les répercussions graves tant sur le plan social que sur les conditions de travail. Nous déplorons un conventionnement soumis à l'ouverture à la concurrence. La Direction facilite une logique libérale contre les cheminots (...)

De la même démarche explicative des paramètres de cette convention, la Directrice TER de la Région fait savoir sa participation au CSE du 17 janvier 2024 prochain.

FO est toujours opposé au dépeçage de l'entreprise, à l'abandon du service public SNCF.

FO continuera de faire entendre la voix des agents, de prôner d'autres choix efficaces de gestion.

FO est toujours opposé au dépeçage de l'entreprise, à l'abandon du service public SNCF.

FO continuera de faire entendre la voix des agents, de prôner d'autres choix efficaces de gestion.

DZS Méditerranée Une mobilisation SUGE unitaire et réussie !

Le 19 février, a eu lieu à Marseille un rassemblement des agents de la sûreté ferroviaire porté par une intersyndicale unie, où bien évidemment FO, première organisation syndicale, a tenu toute sa place

Extraits du compte-rendu intersyndical de ce rassemblement :

« Succès historique du mouvement de grève du 19 février à la SNCF - Unis pour défendre la Sûreté Ferroviaire.

Le 19 février 2024, une unité sans précédent s'est formée au sein de la SNCF. FO, CGT, UNSA et CFDT ONT CONSTRUIT L'UNITÉ AFIN DE REUNIR LES FORCES.

Le succès de cette mobilisation est épique : 75% des cheminots devant travailler ont répondu à l'appel et ont participé à l'action de grève.

Devant la direction méditerranée, 300 agents se sont rassemblés, marquant ainsi un moment historique dans notre lutte. Les organisations syndicales ont déclaré nos revendications devant les cheminots présents, qui les ont accueillies et approuvées.

Malgré cela, la direction persiste dans son refus de répondre favorablement à nos demandes légitimes. Elle se retranche derrière un Code des Transports mal ficelé (contractualisation) et une réglementation SNCF obsolète qui ne prend pas en compte la réalité de notre métier et de la société actuelle (...)

Suite à cette mobilisation HISTORIQUE, les agents SUGE réitèrent leurs demandes pressantes : Intégration IPA/ICPA dans la part liquidable du salaire, sanctuarisation de la prime de port d'arme à 15 années de service, augmentation de la prime de travail à 500€ minimum.

L'intersyndicale en appelle à la persévérance de tous les cheminots dans cette lutte.

Nous devons rester UNIS et MOBILISÉS pour obtenir satisfaction avant les Jeux Olympiques. Il est impératif que les organisations syndicales continuent à travailler ensemble dans l'intérêt de tous.

Si l'entreprise persiste dans son refus de reconnaître la valeur des agents SUGE, les syndicats prendront les mesures qui s'imposent dans les mois à venir.

Ensemble, unis et déterminés, nous continuerons à nous battre pour faire entendre notre voix et défendre notre métier. Nous appelons tous les agents SUGE à se mobiliser dans cette lutte pour un avenir meilleur ».



Étoile d'Amiens

FO FORCE LA PORTE DE LA FILIALE

Alors que les sujets d'inquiétudes et de colères sont légions à quelques mois de la mise en œuvre concrète de l'ouverture à la concurrence, une délégation FO a été reçue en bilatérale par la SA Étoile d'Amiens dans le cadre des transferts de personnel dans la filiale.

La Direction affirme que les contrats de travail, les facilités de circulation, les CET seront maintenus en l'état. Par ailleurs, les accords collectifs devront être renégociés dans un délai de 15 mois. Cela concerne notamment la rémunération dont le système actuel devra être renégocié. A ce propos, FO a rappelé que pour nous, au-delà de la garantie légale sur la rémunération annuelle, c'est bien une garantie mensuelle que nous voulons obtenir.

Concernant les métiers, c'est bien un passage en force qu'envisage la Direction.

Pour les agents de conduite, la Direction confirme sa volonté de faire réaliser les pleins de gasoil, les manœuvres d'aiguilles par les ADC, sans aucune contrepartie à ce jour. Encore plus irresponsable, elle envisage de faire réaliser ces tâches sans même fournir les E.P.I pourtant prévues aujourd'hui dans le Document Unique ! La Direction va jusqu'à confirmer son intention d'in-

clure dans les roulements ADC des demi-journées complètes consacrées aux pleins de gasoil et à la manœuvre dans les dépôts...

Pour les ASCT, la Direction affirme qu'elle n'envisage pas de modifications des missions, mais.... Seuls les ASCT appelés à circuler sur la ligne Beauvais-Abancourt recevront une formation sécurité (ligne à protection arrière). De ce que nous comprenons, il ne s'agit même pas de la TES-G actuelle !

Pour la maintenance et le mouvement, la Direction affirme également qu'elle ne compte pas changer l'organisation actuelle, mais... évoque déjà la possibilité de prises de service délocalisées (Longueau) et la volonté de former les remiseurs dégareurs à des missions de maintenance...



La délégation FO a transmis un message clair : il n'y a rien de réjouissant dans les annonces de la Direction et faute d'ouvrir un véritable dialogue avec les agents et de véritables négociations avec les syndicats, le SA 2025 sera synonyme de conflit majeur !

Zone-NEN



NR = Note Rectificative... ou Non-respect des Roulements

Les notes rectificatives se multiplient dans Pacific (outil de gestion et de commande des roulants). FO a donc déposé une DCI sur ce sujet impactant les conditions de vie et de travail des ADC et ASCT de la région.

La Direction affirme comprendre le mécontentement des agents mais apporte des explications purement techniques à ce phénomène : problème de paramétrage du logiciel de conception des roulements, nombre de travaux sans cesse croissants et qui va continuer de croître, inondations ayant entraîné la fermeture de plusieurs lignes avec des impacts sur les équilibres matériel, ...

Pour FO, les paramètres professionnels et la vie personnelle des agents ne doivent pas être davantage détériorés par une mauvaise gestion et des dysfonctionnements. Par ailleurs les efforts fournis par les agents et les contraintes de travail ne sont pas convenablement reconnus.

Dans les réponses de la Direction il n'y a ni perspectives d'amélioration ni prise en compte du préjudice subi par les agents : nous rappelons que le respect du roulement constitue la règle. C'est l'existence même des roulements de service qui est menacée !

Même si elle est consciente que certains aléas nécessitent des adaptations, l'Union Régionale des Hauts de France revendique à minima la limitation du changement des heures de travail dans le cadre des NR à 1/2 heure de la commande initiale, le paiement d'une Indemnité de Modification de Commande pour chaque journée dont les horaires sont modifiés par une NR, et propose aux autres organisations syndicales de s'unir pour obtenir par tous les moyens nécessaires la satisfaction de ces revendications.



Zone-IDF



UNAC Paris-Nord FO défend le parcours pro des ADC



Face aux attaques de la Direction contre le parcours pro des conducteurs, FO sonne l'alerte et prépare la mobilisation revendicative.

FO constate aujourd'hui que l'ensemble des directions du bassin d'emploi organise la fin du parcours professionnel du conducteur. toutes les directions se renvoient la responsabilité du blocage Que ce soit à la banlieue, au TER, à l'Axe Nord ou dans les EF, toutes les directions se renvoient la responsabilité du blocage du parcours pro afin de justifier qu'il ne fonctionne plus.

l'arbitraire en garantissant une forme collective d'évolution professionnelle. La SA Voyageurs a donc tout intérêt à s'organiser pour le détruire et elle le fait.

Le parcours professionnel concerne l'ensemble des conducteurs du bassin d'emploi. C'est un pilier du maintien de la motivation dans le métier. Il permet une évolution dans un métier de plus en plus monotone et spécialisé. C'est le garant d'une évolution de la rémunération correspondant à l'augmentation des connaissances et de l'expérience du conducteur. Lorsqu'il est respecté, il est garant d'une équité de traitement de chacun, peu importe l'activité.

Défendre le parcours pro c'est défendre nos droits ! FO, syndicat bien présent dans toutes les entités concernées, prévient : si les directions s'entêtent dans la destruction organisée du parcours professionnel du conducteur, les ADC ne resteront pas sans agir !

pour la SA voyageurs, le parcours pro est une épine dans le pied. Il bloque le recrutement externe de conducteurs TGV en obligeant à faire évoluer des agents expérimentés (et donc plus chers). Il protège chaque conducteur de



EGST LIGNE H

FO fait respecter les droits des temps partiels

À la suite des remontées des Cheminots lors de nos tournées syndicales, FO alerte la direction sur des problématiques liées au temps partiel (notations, renouvellement, modification du taux...).

FO était reçu le 15 février au siège de l'EGST H. retour sur les problématiques temps partiels La direction n'a donné aucune directive pour obliger les agents à augmenter le taux de leur temps partiel. Toutefois lors des renouvellements selon les secteurs, les M2 et Adjoints peuvent demander aux agents de modifier leur taux à la hausse. L'entreprise proposera un nouveau taux en s'appuyant sur plusieurs critères tel que : état du compteur VT, la situation du secteur, la situation personnelle de l'agent (financière, etc...)

Les renouvellements CDI ne sont plus accessibles, en dépit de nos demandes. Des renouvellements CDD par tacite reconduction sont possibles sur l'établissement. Les agents en situation difficile (parent isolé, proche malade) peuvent bénéficier du dispositif «proche aidant» avec une prise en charge par la CAF. Pour cela, l'agent devra en faire la demande par un formulaire dédié. (cf. : GRH 0143) La délégation FO sollicite une souplesse pour les agents ayant de grosses difficultés de planning pour poser les VT avant la date butoir. (...)

Notations des agents a temps partiel, selon la direction, il n'y a aucune directive pour ne pas noter les agents à temps partiel à la classe supérieure. La

délégation FO a rappelé que le discours de certains M1 ne va pas dans ce sens et a demandé un rappel Pour passer à la classe supérieure le critère décisif est la maîtrise du poste quel que soit son taux d'utilisation.

La délégation a rappelé que la situation des agents à temps partiel doit être débattue systématiquement. De plus, elle rappelle que ces agents doivent être proposés et notés en classe supérieure. La délégation FO restera vigilante lors des exercices de notation.

Le dispositif égalité homme/femme permet aux agents ayant eu un congé maternité, ou/et un congé de disponibilité pour élever un enfant de moins de 3 ans de prendre une PR. La liste des agents qui doivent en bénéficier est actualisée courant octobre de l'année en cours.

Dans ce contexte, nous serons vigilant au respect des droits des agents à temps partiel !

Pour FO, temps partiel ne peut en aucun cas se traduire par des droits partiels !



16/02/2024

FO CHEMINOTS BANLIEUE NORD DE PARIS

FO alerte la direction sur des problématiques liées au temps partiel (notations, renouvellement, modification du taux...)

Compte rendu d'audience à l'EGST H

FO était reçu le 15 février au siège de l'EGST H.

RETOUR SUR LES PROBLÉMATIQUES TEMPS PARTIELS

La direction n'a donné aucune directive pour obliger les agents à augmenter le taux de leur temps partiel. Toutefois lors des renouvellements selon les secteurs, les M2 et Adjoints peuvent demander aux agents de modifier leur taux à la hausse. L'entreprise proposera un nouveau taux en s'appuyant sur plusieurs critères tel que : état du compteur VT, la situation du secteur, la situation personnelle de l'agent (financière, etc...)

Les renouvellements CDI ne sont plus accessibles, en dépit de nos demandes. Des renouvellements CDD par tacite reconduction sont possibles sur l'établissement. Les agents en situation difficile (parent isolé, proche malade) peuvent bénéficier du dispositif "proche aidant" avec une prise en charge par la CAF. Pour cela, l'agent devra en faire la demande par un formulaire dédié. (cf. : GRH 0143)

LA DÉLÉGATION FO SOLLICITE UNE SOUPLASSE POUR LES AGENTS AYANT DE GROSSES DIFFICULTÉS DE PLANNING POUR POSER LES VT AVANT LA DATE BUTOIR.

MONÉTISATION DES RU

Selon la direction, les seuls RU monétisables sont ceux qui ne sont pas positionnés dans les roulements. Cela veut dire que ces RU ne sont pas éligibles à la monétisation majorée de 30% (au lieu des 25% du dispositif pouvoir d'achat) annoncée dans le cadre des JO. Nous rappelons que la conception des roulements est de la responsabilité de l'employeur.

SITUATION GÉNÉRALE : DANGER

Nous vous présentons ici un retour sur la prise de parole du Secrétaire de notre section fédérale des Retraités à l'occasion de la dernière réunion du Bureau Nationale. Nos camarades Retraités tirent le signal d'alarme face à une situation générale du monde du travail synonyme de danger pour nos droits et nos libertés.

À l'occasion du dernier Bureau National de la section fédérale des retraités, le Secrétaire de la section informe de sa grande inquiétude de la situation générale marquée par des guerres notamment en Ukraine et au Moyen Orient où la population civile, les écoles, les hôpitaux sont bombardés, privée d'eau et d'électricité etc. (voir à ce sujet les alarmes répétées de l'ONU, de l'OMS, de l'UNICEF, de Médecins du monde ...) et les répercussions de ce climat guerrier en France.

Il rappelle que 5 mois de très massives manifestations contre la réforme des retraites n'ont pas été entendues par un gouvernement, qui a eu recours à l'article 49.3 pour imposer sa loi, une disposition de la constitution définie comme un « coup d'état permanent » par François Mitterrand (... avant de l'utiliser lui-même) ; il rappelle la multiplication des restrictions de manifester, les violences policières à l'encontre de manifestants pacifiques, des garde à vue de syndicalistes, la campagne médiatique oppressante contre de réputés mal pensants etc.

Le syndicalisme, pour défendre les intérêts des salariés ne peut agir que dans une société démocratique, garantissant la liberté de manifester, le droit de grève et le droit d'expression libre ...

Le climat actuel peut rappeler les époques sombres de l'histoire sociale, qui pourraient revenir si nous n'y prenons garde. A cet égard si notre organisation tient bon le cap,

nous ne sommes pas prémunis de toute dérive possible. Même Léon Jouhaux qui soutient la formation de la Cgt-Force Ouvrière contre l'emprise du PCF dans la vieille CGT et eut le prix Nobel de la paix, céda, avec d'autres, à « l'union sacrée pour la guerre » en 1914, à l'opposé des résolutions de congrès adoptées juste avant par la CGT de l'époque.

Les très massives et nombreuses manifestations contre les 62 ans, montrent la disponibilité des salariés à se mobiliser. Une nouvelle vague se produira, tant la vie devient difficile pour le plus grand nombre. Notre organisation sera présente et d'autant plus utile qu'elle aura su préserver son indépendance vis-à-vis des pressions d'où qu'elles viennent, de partis politiques, de religions, du gouvernement, de « personnalités » et de médias aux ordres et ce dans l'esprit de notre déterminante « charte d'Amiens ».



CONNAÎTRE LE STATUT POUR DÉFENDRE TOUS LES CHEMINOTS

En choisissant d'arrêter les embauches au Statut depuis le 1^{er} janvier 2020, Gouvernement et Patronat visent en réalité à abaisser les conditions sociales de l'ensemble des cheminots, qu'ils soient statutaires ou contractuels. En effet, les chapitres du Statut se déclinent dans l'ensemble de la réglementation « RH », apportant ainsi des garanties à tous.

Nous vous proposons ci-dessous un tableau de correspondances entre les chapitres du Statut et la réglementation : **la défense du Statut et la revendication de son extension à l'ensemble des cheminots passe par sa bonne connaissance.**

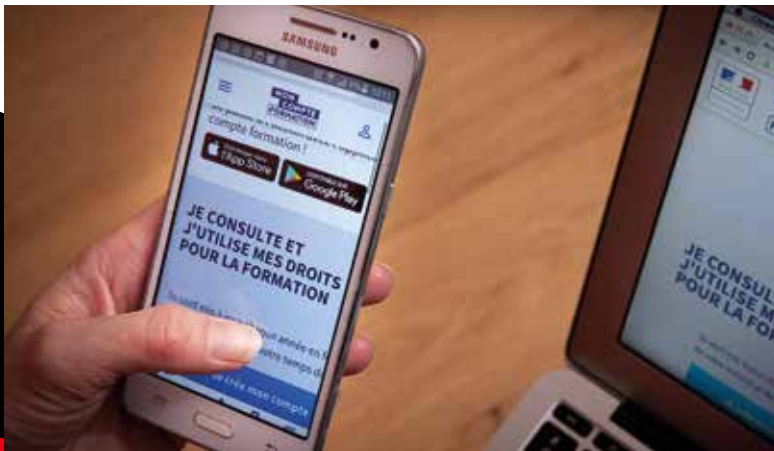


Chapitres du Statut	RH associés	Contenu des RH
Chapitre 1 : Droit syndical et exercice des fonctions syndicales	148	Droit syndical
	256	Congés de formation économique sociale et syndicale
	323	Représentation du personnel dans les établissements
	329	Facilités de circulation particulières droit syndical et représentants du personnel
	612/637	Mesures particulières applicables aux agents investis d'un mandat de représentant du personnel et de fonctions syndicales
	826	Dialogue social et prévention des conflits
	924	Dialogue social et continuité de service public
	940	Mesures accordées aux agents en service libre et aux représentants du personnel
Chapitre 2 : rémunération	131	Rémunération du personnel du cadre permanent
	251/252	Gratification de vacances/annuelle d'exploitation
	372	Barème des indemnités, gratifications et allocations
	389	Barème de rémunération des agents du cadre permanent
	926/930	Compte épargne temps
Chapitre 3 : Délégués de commission	268	Représentation du personnel
Chapitre 4 : Réservé		
Chapitre 5 : Stage d'essai-commissionnement	393	Emploi des travailleurs handicapés
	750	Dossier pratique contractuels CDI, CDD
	936	Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences

Chapitres du Statut	RH associés	Contenu des RH
Chapitre 6 : Déroulement de carrière	271	Déroulement de carrière
	782	Notations
Chapitre 7 : Cessations de fonctions	043	Cessations de fonctions
	202/281	Départ volontaire
	675	Cessation anticipée-amiante
	731	Dossier pratique CPA
	734	Décès agent du CP
	828	Règlement du régime spécial de retraite du personnel SNCF
	913	Dédits de formation
933	Aménagement du temps de travail en fin de carrière	
Chapitre 8 : Changements de résidence	910	Mobilité accord cadre réorganisation
	928	Mobilité géographique des cadres
Chapitre 9 : Garanties disciplinaires et sanctions	144	Garanties disciplinaires
Chapitre 10 : congés	031/143	Congés du personnel du CP
	256	Congés de formation économique sociale et syndicale
	788	Absence des agents du cadre permanent
	929	Rachat repos supplémentaires et complémentaires
Chapitre 11 : Réservé		
Chapitre 12 : Régime particulier d'assurance maladie, décès, accidents du travail et maladies professionnelles	298	Régime spécial de sécurité sociale
	360	Inaptitude et reclassement
	359	Règlement d'assurance maladie, longue maladie, maternité, réforme, et décès des agents du CP
	665	Procédure de traitement des dossiers de réforme
	780	Prestations familiales

Formation professionnelle

L'EXÉCUTIF VEUT SE SERVIR DANS LE PORTEFEUILLE DES SALARIÉS



Depuis la réforme de 2019, le Compte Personnel de Formation – CPF – représente un succès : plus de 5 millions de formations souscrites à ce jour. Mais avec près de 2 milliards d'euros mobilisés, ce succès représente un coût jugé, par le gouvernement Attal, bien trop important pour les caisses de l'État.

Comme pour Macron, la formation professionnelle n'a pour seul objectif que servir l'économie libérale et la profitabilité des entreprises, le gouvernement veut en faire une variable d'ajustement budgétaire en laissant un reste à charge de 10% aux salariés mobilisant leur CPF.

Actée par la loi de finances pour 2023, la mise en place d'une participation forfaitaire des utilisateurs du CPF va finalement être mise en place au cours de l'année 2024. C'est ce qu'a annoncé le ministre des Comptes publics le 19 février, à l'occasion d'une prise de parole consacrée à un plan d'économies massif de dix milliards d'euros. Dans le détail, Bercy indique sa volonté : « que 10 % du prix des formations soit pris en charge par celles et ceux qui en bénéficient, notamment les salariés des entreprises ».

FO s'oppose à une régulation financière de l'usage du Compte personnel de formation.

Cette attaque remet en cause l'essence même du CPF, droit acquis par le salarié tout au long

de sa vie professionnelle et qui doit pouvoir bénéficier à tous.

Une telle mesure conduirait à priver les travailleurs les plus précaires d'un accès à la formation et d'une évolution professionnelle. C'est d'autant plus cynique que dans le même temps, ce gouvernement a également fait du RSA une trappe à un sous-salariat en conditionnant son versement à des heures de travail obligatoire.

Par ailleurs, là où l'évolution des métiers se trouve percuté de plein fouet par les nouvelles technologies, c'est une faute politique qui ne pourra qu'empêcher les salariés de construire leurs projets professionnels.

Dans un contexte où les salariés expriment par ailleurs des inquiétudes vis-à-vis de leur pouvoir d'achat, l'instauration d'un ticket modérateur est pour le moins sujette à cau-

tion y compris au moment précis où le gouvernement fait tomber le bouclier tarifaire sur l'énergie, où l'inflation sur les produits de première nécessité pèse toujours autant.

Le CPF est et doit demeurer un outil universel au service de la formation professionnelle continue. FO s'oppose à son utilisation comme simple variable d'ajustement budgétaire.

Simplification : ATTENTION RÉGRESSION !

Une fois de plus, le sujet de la simplification revient, avec force dans un rapport parlementaire intitulé « pour rendre des heures aux Français », remis au ministère de l'économie ce jeudi 15 février.

Dix ans après le « choc de simplification », qui comportait déjà un ensemble de mesures visant à faciliter la vie des entreprises et simplifier leurs démarches, sept ans après les ordonnances travail, cinq ans après la loi Pacte dont l'une des ambitions visait le même objectif, deux mois avec les 80 mesures proposées par la CPME pour mettre fin à la complexité administrative qui relève, pour FO, d'une forme d'antisindicalisme primaire, la simplification est de nouveau à l'ordre du jour

Simplifier, débureaucratiser... C'est le nouveau credo de l'exécutif qui vise à présenter bientôt un acte II (loi Pacte II) de la simplification. Et le projet s'annonce plus large, applaudi par la CPME, le patronat des petites et moyennes entreprises, qui a proposé au gouvernement mi-janvier (après des mois de co-construction) quatre-vingts mesures : relever les seuils d'effectifs qui déclenchent des obligations pour les entreprises, modifier les règles des CSE et de délégation... Et dès décembre, par ses déclarations, par exemple sur les seuils, Bercy se montrait déjà en phase avec ces propositions.

Le projet exposé par le Premier ministre le 30 janvier convoque des considérations budgétaires. Rappelant l'objectif d'un déficit public (État, Sécurité sociale, collectivités territoriales) à ramener sous le seuil de 3 % du PIB en 2027, Gabriel Attal indique, sans aucun détail, que 60 milliards d'euros sont perdus chaque année du fait des démarches et des complexités du quotidien. Un des remèdes serait l'arrivée, après l'été, d'une réforme du droit du travail, laquelle permettrait notamment de négocier certaines règles directement, entreprise par entreprise. Il faut en finir avec le fardeau des règles et des normes qui pèsent sur ceux qui créent nos TPE et nos PME, assure-t-il. La confédération, qui déjà s'était élevée contre les propositions de la CPME, a fait part le 30 janvier de ses inquiétudes sur une nouvelle remise en question du Code du travail et une remise en question du rôle des branches, et le risque d'une déréglementation à tous les niveaux.



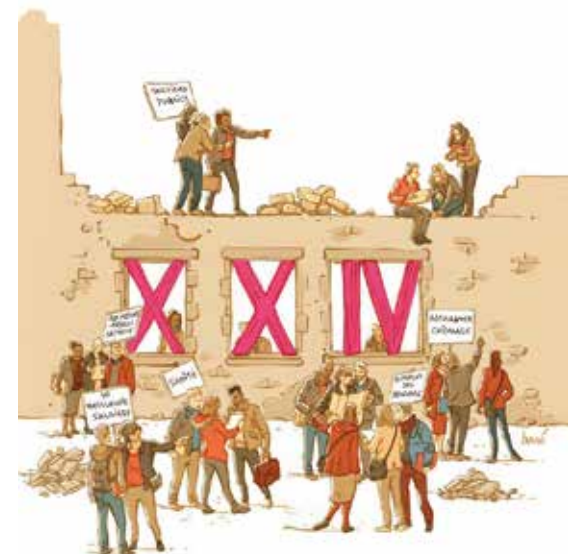
FO dénonce ces propositions qui ambitionnent entre autres de relever les seuils (d'effectifs de salariés) qui déclenchent un certain nombre d'obligations en matière de dialogue social et de représentation des salariés, de réduire le délai de saisine des prudhommes, ou encore de faciliter le recours au temps partiel.

FO réitère que derrière un discours de bon sens apparent sur la simplification des règles et des normes se cache très souvent la réduction des droits des salariés et du nombre et moyens de leurs représentants.

FO entend lutter contre tout nouveau recul social et à toute atteinte aux droits et aux droits fondamentaux des salariés et rappelle que le droit de grève constitue pour les salariés un droit fondamental garanti par la Constitution mais également par les outils internationaux tels que la Charte sociale européenne.

FO enjoint de nouveau les pouvoirs publics et les employeurs à cesser de remettre en cause le droit de grève. FO s'opposera chaque fois qu'il y aura à une atteinte au droit de grève.

Avec FO, face au choc de simplification et de destruction, imposons un choc des revendications.



ÉGALITÉ

Quels maux derrière les **MOTS**!



avec **FO**
Réagissons !