

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA CHEMINOTS



**2015
année
des grands
rendez-vous !**

EDITO

L'UNSA

L'alternative à l'immobilisme

PAGE 3



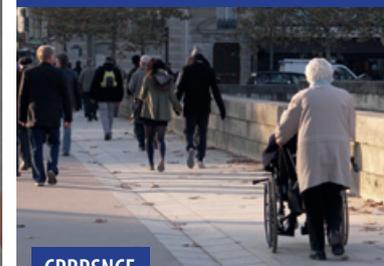
IDF

**La problématique
Voyageur en IDF**
PAGES 4 à 6



TRACTION

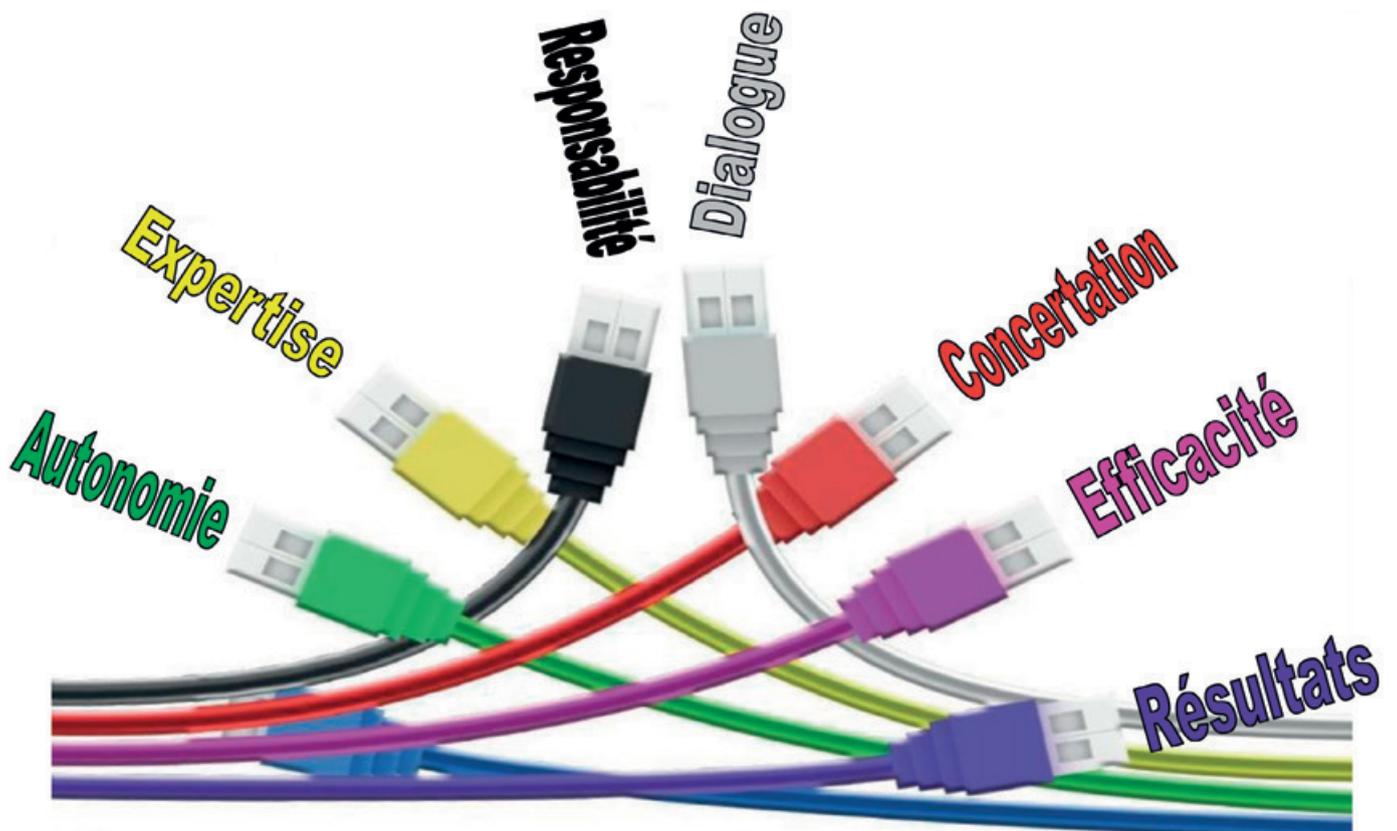
**Le pôle Fédéral Traction
à la rencontre des régions**
PAGE 7



CPRPSNCF

**Les réformes déforment
le régime spécial de retraite
de la SNCF**
PAGES 8 et 9

En 2015 partageons les mêmes **valeurs**



Ensemble, continuons de semer des idées et de récolter de grands projets
en plaçant l'humain, au cœur des performances industrielles et économiques.



Bonne et heureuse année à tous.

Fédération UNSA - Ferroviaire

Paris



SOMMAIRE

- ▶ **IDF** P. 4 à 6
 - La problématique Voyageur en IDF

- ▶ **TRACTION** P. 7
 - Le pôle Fédéral Traction à la rencontre des régions

- ▶ **CPRPSNCF** P. 8 et 9
 - Les réformes déforment le régime spécial de retraite de la SNCF

- ▶ **ACTUALITÉ** P. 10 et 11
 - DCI Nationale du 20 novembre, L'UNSA agit dans l'intérêt des salariés

- ▶ **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P. 12 à 15
 - Le billet du Président de l'UFR : Oublions 2014 et vive 2015
 - N'attendez pas : Les détecteurs de fumée sont obligatoires à partir du 8 mars !
 - Et si on jardinait au naturel !
 - UFR Nord AG secteur d'Amiens

- ▶ **UNSA-FERROVIAIRE** P. 16
 - Élections RATP du 27 novembre 2014 L'UNSA confirme son rôle incontournable



L'UNSA

L'alternative à l'immobilisme

Au mois de janvier, il est coutume de présenter ses vœux et de profiter de cette occasion pour renouer des contacts ou bien de les consolider.

C'est aussi l'occasion de s'interroger sur le présent, de se projeter dans l'avenir et de prendre de bonnes résolutions.

Cette année 2015 n'échappe pas à la règle. Mon propos se limitera volontairement à notre environnement professionnel.

L'année 2014 a été fondatrice. La loi du 4 août de cette même année et l'évolution des relations syndicales en ont été les points marquants.

Ce que nous allons vivre dans les douze prochains mois restera gravé dans la mémoire collective comme étant la consolidation de notre Entreprise et l'évolution des relations entre organisations syndicales.

L'UNSA s'est placée comme la force incontournable, novatrice et constructive de la SNCF de demain. Clairement positionnée sur une démarche de propositions, elle apporte les pierres nécessaires à l'édifice d'un grand service public moderne pour relever les défis qui s'imposent à nous.

Le syndicalisme que nous construisons reçoit le soutien de nombreux salariés du ferroviaire. Le meilleur indicateur en est bien le taux de syndicalisation.

Une véritable dynamique est en marche. Des adhérents et des militants d'autres organisations, des salariés non syndiqués viennent renforcer nos équipes et apportent leur contribution au sein de l'UNSA.

La richesse vient de la diversité des opinions et des débats contradictoires. Qui peut prétendre aujourd'hui détenir la vérité sinon à se cantonner dans des postures dogmatiques ?

Notre syndicalisme a de beaux jours devant lui. Tournés vers les salariés, puisant notre force de conviction dans la défense individuelle et collective, nous sommes au cœur du fondement du syndicalisme. Alliant notre histoire à la modernité, nous prenons en compte tous les aspects sociaux, sociétaux et économiques avec réalisme et pragmatisme.

Cette année 2015 sera celle des grands rendez-vous. Les élections du mois d'octobre 2015, engagement de date pris par l'Entreprise, seront l'occasion de mesurer les forces en présence.

Et le choix sera important, entre un syndicalisme sclérosé, arc-bouté sur des idéologies dogmatiques, et un syndicalisme au cœur des réalités et force de propositions.

L'UNSA devient le véritable rempart face à l'immobilisme de certains.

Que cette année soit belle et source d'espoirs.

Nous vous présentons tous nos vœux pour vous, votre famille et vos proches. Que nous puissions évoluer dans un monde meilleur de justice sociale et de fraternité.

Par Marc BAUCHER ■

LEmag 

Le Mag, la revue de l'UNSA Cheminots
Organe officiel de l'UNSA

Fédération des cheminots et activités annexes

56 rue du Fg Montmartre - 75009 Paris

Tél. : 01 53 21 81 80 - Fax : 01 45 26 46 65

Courriel : federation@unsa-cheminots.org

Site : www.unsa-cheminots.org

Directeur de la publication : Marc Baucher

Secrétaire de rédaction : Christine Coëtmeur

Membre du Comité de rédaction : Alain Fennerich

Courriel : baucher.m@unsa-cheminots.org

Photos : Régis Chessum, François Durivault,

Monique Tessier, Christine Coëtmeur

Conception/réalisation : IPPAC

14, rue du Patronage Laïque - 52000 CHAUMONT

Impression : ROTO CHAMPAGNE certifiée IMPRIM'VERT

Z.I. La Dame Huguenotte - 52000 CHAUMONT

CPPAP : 0917 5 07536 - ISSN : 0.395-3.728

La problématique voyageur en IDF

IDF : UN RÉSEAU À BOUT DE SOUFFLE

LES DONNÉES

Lors de la dernière réunion organisée par la coordination IDF UNSA, un des thèmes franciliens abordés a été la situation « Voyageurs ». Il ressort de cette présentation de façon évidente ce que tout voyageur en IDF peut constater :

- D'une part, l'importance de la Région IDF en termes de trafic, ferroviaire notamment.
- Mais aussi et d'autre part, l'engorgement des infrastructures.

En effet, en 10 ans, les déplacements en transports collectifs ont augmenté de 21%. Cette croissance a concerné l'ensemble des modes de transport.

Elle a été particulièrement forte pour les modes ferrés (RER, train et métro).

Pour le bus, la croissance a été marquée, en particulier en dehors de Paris. Cette situation apparaît au regard de ces chiffres officiels : voir tableau 2.

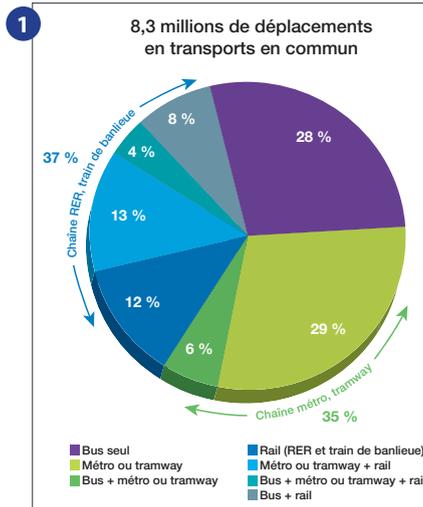
Les données figurant dans les 2 dernières colonnes (tableau 2) sont particulièrement significatives car elles font ressortir la différence entre l'évolution du volume de voyageurs transportés et l'évolution de l'offre par modes de transport.

Mis à part pour le tramway (transport relativement récent) et le bus de banlieue OPTILE, sur la période considérée et pour la quasi-totalité des modes, cela peut s'analyser par une faiblesse évidente de l'offre de transport.

• Avec cependant des nuances, Le RER et le train sont le plus souvent associés à d'autres modes de transports collectifs. Plus des deux-tiers des déplacements qui les utilisent comportent aussi une partie en métro, tramway ou bus.

• En revanche, métro, tramway ou bus sont souvent utilisés de manière indépendante : 29 % des déplacements n'empruntent que le métro ou le tramway, 28 % n'empruntent que le bus.

74 % des déplacements en transports collectifs au sein du territoire régional



2

Nombre de déplacements, selon l'EGT, utilisant...	2001	2010	Evolution	Evolution* 2001-2010 de l'offre
Le RER	2,2	2,4	9 % Δ	8 % Δ
Le train de banlieue	0,75	0,93	23 % Δ	9 % Δ
Le métro	3,3	4,1	25 % Δ	14 % Δ
Le tramway	NS	0,32	NS	242 % Δ
Le bus Paris	0,91	0,98	7 % Δ	4 % Δ
Le bus banlieue RATP	1,5	1,7	16 % Δ	8 % Δ
Le bus banlieue Optile	0,67	0,85	27 % Δ	36 % Δ

Nota : un déplacement en transports collectifs peut utiliser plusieurs modes, le total est donc supérieur à 8,3 millions en 2010

Source : Omnil

* Evolution de l'offre en trains x kilomètres pour le RER, les trains de banlieue et le métro ; en voiture x kilomètres pour le tramway ; en bus x kilomètres pour le bus Paris, le bus banlieue RATP et le bus banlieue Optile.

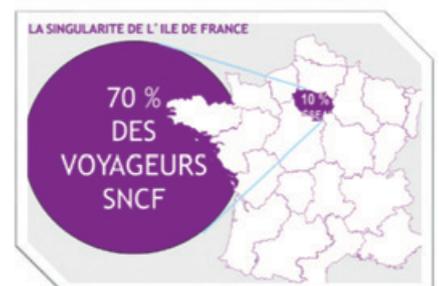
empruntent au moins un mode ferré (tramway, métro, RER ou train de banlieue).

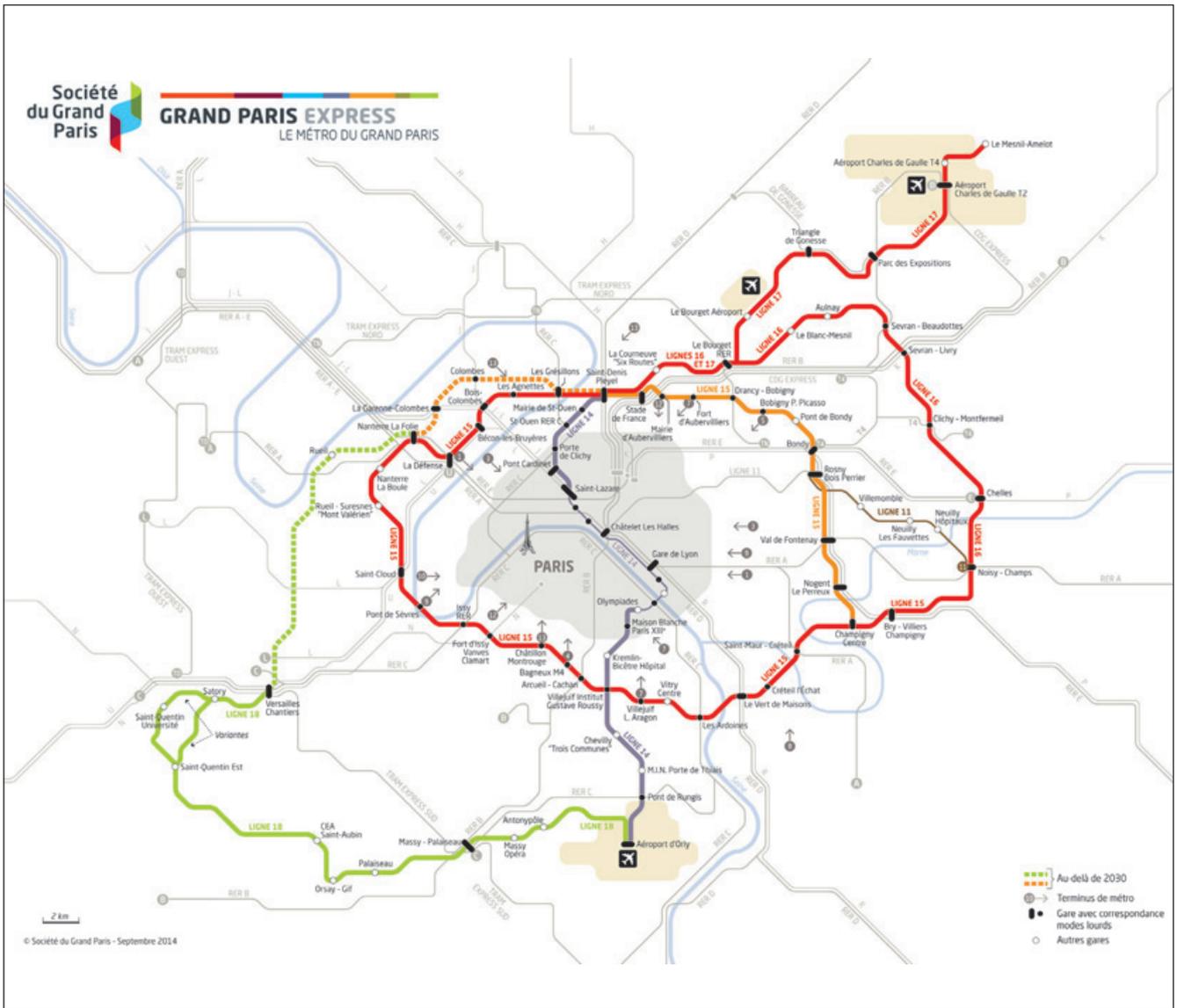
En outre, il faut signaler que sur le même réseau ferroviaire, le trafic domicile-travail ou domicile-études cohabite avec des TGV et des Intercités, des trains de voyageurs internationaux et une part importante du trafic cargo qui traverse l'Île-de-France.

LES CONSÉQUENCES : UNE ÉQUATION À PLUSIEURS INCONNUES

• Ainsi, l'infrastructure, qui n'a pas été conçue pour satisfaire la demande actuelle,

apparaît sous pression excessive. Conséquence immédiate, à volume d'incidents constants, le nombre de clients touchés par un incident, augmente.





- Le développement du télétravail, la réorientation des flux dans le cadre du nouveau réseau Grand Paris Express pour soulager les lignes radiales ne seront pas suffisants.
- Il faut repenser les modes d'exploitations pour mieux gérer l'intermodalité, l'information et la prise en charge de la clientèle, la gestion des flux sur les quais et dans les gares.

Tout cela dans un espace physiquement contraint avec une attente de service de la part des clients toujours croissante sur l'information, le confort et la sécurité.

► **DES RÉPONSES PARTIELLES**

LA MODERNISATION DE L'EXISTANT

La réponse de la SNCF

Face à cette situation, RFF et SNCF ont mis en œuvre un programme de modernisation et de développement du réseau IDF au service des voyageurs.

RFF et SNCF ont ainsi doublé les travaux ces 5 dernières années. De plus, le programme de modernisation et de renouvellement de la flotte des trains circulant dans la région se poursuit.

La réponse Régionale

Le réseau de transport inscrit dans le Schéma Directeur Régional d'Ile de France (SDRIF) s'appuie sur quatre grands chantiers :

- la fiabilisation et l'optimisation des RER et du réseau ferré existant ;
- le développement du réseau de métro par la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express et le prolongement de certaines lignes existantes ;
- le développement d'un ensemble de lignes de tramways et de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) ;
- l'aménagement d'un réseau de voies rapides apaisées et multimodales ainsi que la mise en œuvre de nouveaux principes d'exploitation du réseau routier à caractère magistral.

La Région Ile-de-France, l'État, les départements et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France ont convenu en 2011 d'un Plan de mobilisation historique de plus 12 milliards d'euros comprenant notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER, l'amélioration du Transilien...



LA CRÉATION DE NOUVELLES LIGNES

Ces créations interviennent pour la plupart, au sein du Grand Paris Express à savoir :

- Une rocade, ou ligne 15, métro ferré et enterré, de capacité équivalente à celle du métro parisien, désaturant la zone dense en une spirale interopérable Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre.
- Des transports automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement :
 - ligne 16 de Noisy-Champs à Pleyel via Clichy-Montfermeil et Aulnay-sous-Bois,
 - ligne 17 de Pleyel au Mesnil Amelot en passant par Le Bourget (tronc commun avec la ligne 16), Gonesse et Roissy,
 - ligne 18 d’Orly au plateau de Saclay via Massy Palaiseau, prolongée à Versailles.
- Des prolongations de lignes de métro existantes lorsque cela est pertinent et permet d’aller plus vite :
 - ligne 14 au nord, de Saint Lazare jusqu’à Saint Denis Pleyel, et, au sud, d’Olympiades à Orly ;
 - ligne 11 vers l’est de Mairie des Lilas à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier, si cette option est confirmée.

Cela signifie donc à la fin des travaux :

- 200 km de métro supplémentaires,
- 72 nouvelles gares,
- 15 000 à 20 000 emplois directs chaque année.

Ces créations de lignes sont programmées sur les quinze ans à venir (2015-2030).

Par **Éric MARCHETTI** ■



Périmètre de maîtrise d’ouvrage de la Société du Grand Paris :

Capacité de financement		Coûts d’ici 2030	
Taxes affectées et redevances	21,8 Md€	L15, L16, L17, L18	22,625 Md€
		Contribution SGP L14	0,45 Md€
Co-financement des coûts d’adaptation des réseaux existants	1,05 Md€	Coûts d’adaptation des réseaux existants	1,5 Md€
		Contribution Plan de mobilisation	1,0 Md€
		Contribution Eole	1,0 Md€
<i>Recette fiscale additionnelle</i>	2,5 Md€		
<i>Subvention Etat</i>	1,0 Md€		
<i>Subvention CL</i>	0,225 Md€		
Total	26,575 Md€	Total	26,575 Md€

Plan de mobilisation 2013-2017

Capacité de financement		Dépenses effectives d’ici 2017	
Etat (AFITF)	1,0 Md€	Coûts partis	3,262 Md€
Région Ile-de-France	2,5 Md€	Schémas directeurs des RER	0,695 Md€
Tiers	0,5 Md€	Prolongement Eole à l’Ouest	1,100 Md€
Contribution spéciale SGP	2,0 Md€	Autres opérations (dont L11, barreau de Gonesse)	0,943 Md€
Total	6,0 Md€	Total	6,0 Md€

EN GUISE DE CONCLUSION

Les réponses apportées sont des réponses à moyen terme aux problématiques « voyageurs » en IDF et il faudra s’armer de patience à plus d’un titre car non seulement l’issue de ces chantiers reste lointaine mais aussi en raison de conséquences occasionnées par ces travaux eux-mêmes et notamment leur impact sur les plans de transport.

Le Grand Paris Express, n’a pas pour seuls préoccupation et objectif de répondre aux problématiques évoquées ici.

En effet, il s’agit également d’un plan de développement Régional qui vise à :

- la rénovation des quartiers traversés par ces nouvelles lignes,
- la création de projets immobiliers conséquents,
- permettre à la Région IDF de conserver son attractivité.

Mais ce « projet » tient-il compte des évolutions sociétales telles que les mouvements des populations les plus pauvres vers la périphérie de la Région IDF ?

N’oublie-t-on pas les « grands banlieusards », ceux de la très grande couronne ?



Rencontre

Le pôle Fédéral Traction à la rencontre des régions

➤ **JEUDI 13 NOVEMBRE 2014 S'EST DÉROULÉE AU SEIN DE L'UNION RÉGIONALE DE LILLE, UNE RENCONTRE ENTRE UN LARGE PANEL DE MILITANTS TRACTION UNSA ET LE PÔLE FÉDÉRAL TRACTION.**

Florent Monteilhet, Secrétaire Fédéral Traction entouré des experts Olivier Brosse (CPC M/T) / Romuald Viseux (CS ADC) / Frédéric Daubard (CTT) et Jean-Philippe Merliot (CFHSCTraction) ont fait le déplacement afin de commenter les sujets d'actualité et recueillir de vive voix les questions et interrogations des participants.

Un premier tour de table montra que l'ensemble des métiers était représenté (CTT, GM & ADC) mais également comment, suite à de nombreux transferts et



recompositions syndicales (FGAAC, CFDT, Sud et CGT), la réflexion et construction UNSA se nourrit d'hommes et de femmes venant de tous horizons.

Ont été largement abordés et débattus en séance :

- Un retour sur les élections 2014 avec le doublement des élus UNSA Traction et la perte de représentativité de la FGAAC/CFDT, sur la région de Lille.
- Un point sur l'EAS (Équipement Agent Seul) et l'ANS (Accompagnement Non Systématique) entre Paris/Beauvais.
- Le sous-effectif chronique au TER, alimentant les viviers TGV.
- Le changement de service SA 2015 et les craintes de baisse des plans transports ferroviaires pour les années futures au TER, InterCités et TGV...
- Le Cadre d'Organisation des CTT (Cadres Transport Traction), le dimensionnement

des équipes ADC (Agents De Conduite) et le pesage des qualifications.

- La présentation de la Réforme du Ferroviaire et la construction de la future Convention Collective Nationale de la Branche Ferroviaire.
- L'outil Sirius Nouvelle Génération (IPad).
- L'avenir de la filière GM (Gestionnaire de Moyens), suite aux craintes de centralisation des commandes au niveau région (Ex Fret), ainsi que la perspective d'évolution de carrière des GM.
- La préparation et discussions des élections au sein du futur Groupe Public Ferroviaire à l'automne 2015.

Une délégation de la région Picardie avait également fait le déplacement. Constituée essentiellement d'ex-CRML, la discussion porta sur les disparités constatées lors des commissions de notations en établissement concernant la prise en compte du temps TA pour l'accès à TB 3. Voir accord national. **Contactez vos représentants UNSA Traction locaux et délégués de commission ou le pôle Traction de la Fédération, pour l'explication de texte.**

De l'aveu de l'ensemble des participants, la réunion fût riche d'enseignements et d'échanges.

La journée se termina par un moment de convivialité au sein de l'Union Régionale Lilloise.

Il est porté à la connaissance de tous, qu'une motion a été votée à l'unanimité par les élus du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, à l'aube de la nouvelle Convention TER annoncée pour une durée de 10 ans dès 2015.

MOTION EXIGEANT LE MAINTIEN DU CONTRÔLEUR À BORD DE L'ENSEMBLE DES TER, TOUT EN RÉAFFIRMANT SON RÔLE PRIMORDIAL POUR LA SÉCURITÉ.



Nul doute que les nombreux échanges entre l'équipe UNSA locale et le Conseil Régional (via staff politique et technique de la commission Transports et nos membres actifs des 13 comités de lignes) contribuèrent pour beaucoup, à cette prise de conscience collective du donneur d'ordre...

Par Florent MONTEILHET et Laurent FAUVIAU ■

Réformes

Les réformes déforment le régime spécial de retraite de la SNCF

➤ **DEPUIS 2007, LES RÉFORMES DES RETRAITES S'ENCHAÎNENT ET LES IMPACTS SUR NOTRE RÉGIME SPÉCIAL DE RETRAITE SONT PLUS QUE SIGNIFICATIFS.**

Celle de 2008 a bouleversé la structure des départs en retraite du fait de la suppression de la clause couperet et de l'introduction de la décote. Ces nouveaux paramètres ont complètement modifié la vision des assurés de notre Régime spécial de Retraite. D'une notion collective, le système est passé à une notion de comportement individuel. Chaque situation est différente et **chacun peut désormais choisir, en fonction de son parcours de cotisant, sa date de cessation d'activité.** Cette évolution a été presque bien comprise par les cheminots. Pour exemple, nous citerons les chiffres de 2013 concernant les départs en retraite. Lors de cette année, 5367 cheminots ont cessé leur activité professionnelle. Ils étaient



5.598 en 2012 et 5.555 en 2011. En 2013, près de 13% des cheminots sont partis à l'ouverture des droits (55ans) contre 29% en 2011. Sur les 5.367 départs réels en 2013, 39% soit 2.093 cheminots (41% en 2012 – 45% en 2011) ont une décote. Ils sont 690 pensionnés cumulant 8 ou 9 trimestres de décote soit le maximum possible (800 en 2012). Ceci est énorme et mériterait une étude pour comprendre pour quelles raisons ces cheminots ont fait valoir leur droit à la retraite avec de telles décotes ; par choix ou plutôt par méconnaissance ? Le doute est permis.

La réforme de 2008 modifiait les paramètres des annuités du Régime spécial de Retraite de la SNCF pour les rapprocher sur ceux de la Fonction Publique.

La seconde réforme des retraites de 2010 a été menée au cœur des fêtes de fin d'année 2010/2011. Le Conseil d'Administration de la CPRPSNCF s'était réuni le 07 janvier 2011 pour rendre son avis sur le projet de décret déclinant la loi portant réforme des retraites du 9 novembre 2010. **Il confirmait le recul social sans précédent auquel les cheminots seront confrontés dans les années à venir.**

À savoir : la durée de cotisation qui était de 37,5 années en 2007 passera à 41,5 années

en 2020, le report de l'âge d'ouverture des droits à pension de retraite passera à 57 ans et 52 ans pour les conducteurs, l'augmentation de la durée de services pour obtenir une pension d'ancienneté passera à 27 ans, augmentation de la durée minimale de services pour obtenir une pension de conducteur (17 ans), fin annoncée des pensions proportionnelles pour enfants, modification de l'application du minimum de pension, augmentation du taux de cotisation T1 part salariale de 7,55% en 2007, à 10,55% au 1^{er} janvier 2026.

Une grande partie des items de la réforme de 2010 ne s'appliqueront qu'en 2017 telles la suppression du départ anticipé pour les parents de 3 enfants, la modification du calcul concernant le minimum de pension...

Le gouvernement précédent précipitait à cette occasion les évolutions du régime spécial de retraite. L'UNSA, comme l'ensemble des administrateurs, rejetait cette nouvelle régression considérée comme une punition infligée au régime spécial de retraite de la SNCF.

In fine, la réforme de 2010 rapprochait encore plus significativement le Régime spécial de Retraite de la SNCF sur celui



de la Fonction Publique. Le copier/coller dépassait cette fois-ci la seule notion des annuités pour s'attaquer au contenu des droits du régime.

Enfin la dernière réforme découle de la loi 2014-40 du 20 janvier 2014 garantissant l'avenir et la justice du système de retraite. Elle comporte de nombreuses mesures qui doivent assurer la pérennité des régimes de retraite, rendre le système de retraite plus juste, plus simple et plus lisible pour les assurés. De nombreux textes d'application sont en cours de publication.

La première évolution qui impacte tous les régimes est l'augmentation de la durée d'assurance tous régimes. L'impact de cette mesure d'équilibre concernera les bénéficiaires du régime spécial de la SNCF à partir de la génération 1978 (ADC 1981). Ils devront cotiser 172 trimestres, soit 43 annuités !

Les cotisations salariales augmenteront plus significativement. La part salariale accostera en 2026 à 10,95% au lieu des 10,55% envisagés lors de la réforme de 2010. Cette augmentation des cotisations doit compenser le coût des dispositions prises en 2012 concernant les carrières longues. Elle rogne le pouvoir d'achat des actifs. L'Entreprise a tendance à oublier cette mesure qui dans le temps doit diminuer la part de la cotisation patronale du T1.

La loi a également prévu **des solidarités nouvelles en faveur des handicapés et de leurs aidants.** L'accès à la retraite pour les travailleurs handicapés a été élargi. Les mesures actuelles permettaient aux agents atteints d'une incapacité permanente au moins égale à 80% d'entrer dans le dispositif de départ anticipé. Les nouvelles dispositions modifient le taux d'incapacité à 50%. Cette évolution concerne le Régime

spécial. En revanche, les mesures favorisant la reconnaissance des aidants familiaux ne concernent par le Régime spécial.

Pour les jeunes, la loi prévoit un dispositif permettant à ces derniers de racheter leurs périodes d'études post-bac. Ce rachat devra se faire au plus tard dans les 10 ans suivant la fin des études. Jusqu'à 4 trimestres seront rachetables et en fonction de l'une des trois options choisie, une aide forfaitaire minorera le coût du rachat.

La situation des ex-apprentis d'avant 2008 a sûrement trouvé son épilogue. Une formule de rachat sera proposée aux agents pour valider les trimestres insuffisamment cotisés. Mais ces trimestres ne seront jamais transposés au Régime spécial. Le coût de cet investissement sera conséquent. Les agents concernés ont intérêt à regarder de près les avantages et les inconvénients du potentiel rachat. L'UNSA estime que cette disposition n'apporte aucun plus pour les agents concernés.

Les pensionnés participeront aussi à l'effort de la réduction des dépenses publiques. **La revalorisation du niveau des pensions en fonction de l'inflation aura désormais lieu au 1^{er} octobre et non plus au 1^{er} avril.**

Pire encore, pour 2014, le gouvernement a décidé de geler la revalorisation annuelle de certaines pensions.

En outre, les majorations de pension des retraités ayant élevé 3 enfants ou plus sont désormais soumises, comme le reste des pensions, à l'impôt sur le revenu.

À partir du 1^{er} janvier 2015, la liquidation d'une pension, dans n'importe quel régime supposera désormais de mettre fin à l'ensemble des activités professionnelles. La reprise d'activité ne permettra

plus d'acquérir de nouveaux droits à retraite. Cette nouvelle mesure implique à chacun, notamment aux polypensionnés, un regard avisé sur les conséquences d'une liquidation prématurée au régime spécial de la SNCF sur l'ensemble de ses droits à la retraite. Ce nouveau mécanisme introduit de fait un outil dissuasif pour la liquidation des pensions des bénéficiaires qui ont, par le passé, cotisé dans un autre régime que celui du régime spécial de retraite de la SNCF. Cette disposition risque de modifier un peu plus le comportement des agents concernés par la liquidation de droits à pension ouverts dans un ou plusieurs autres régimes.

La loi 2014-40 garantissant l'avenir et la justice du système de retraite ne sera sûrement pas la dernière réforme des retraites. Elle est le reflet de « comment faire mieux avec autant ».

Et pour la suite en 2017, les prétendants à l'élection Présidentielle de 2017 s'empressent de formuler des pistes d'évolution qui vont toujours dans le sens de la régression sociale. Le plus timide est l'ancien Président qui souhaite porter l'âge de départ à la retraite à 63 ans. Mais entre le discours et la réalité il y a juste le pont de la confiance qui lui fait défaut. D'autres de ces collègues, ex-dirigeants du même parti politique vont encore plus loin en proposant un âge de départ à la retraite à 65 ans.

Il faudra bien trouver des équilibres pour financer les futures retraites.

Ils étaient 7 millions de retraités en 1980 et ils sont plus de 15 millions en 2015 alors que les cotisations sociales n'ont guère augmenté durant cette période. D'ici 2040 ils seront près de 25 millions. L'arrivée des classes du baby-boom apportera près de 800 000 retraités de plus par an.

Il est certain que d'autres rendez-vous traiteront de l'avenir des retraites. Un vaste chantier s'annonce et il ne sera pas de tout repos.



Par Denis DONTENVILL ■

Paris, le 28 novembre 2014

DCI nationale du 20 novembre 2014
L'UNSA agit dans l'intérêt des salariés.



Dans un contexte particulier, où certains propos relayés par les médias (remise en cause du Statut et des évolutions salariales à la SNCF) suscitent émotions et craintes, l'**UNSA**, CGT et SUD ont déposé une DCI auprès de l'Entreprise SNCF. Thèmes :

- Catastrophe de Brétigny & rapport APTEIS -
- Emplois - Salaires - Pensions - Masse Salariale -

Le 20 novembre, la SNCF en séance répond par ces éléments :

- Le rapport APTEIS commandité par le CHSCT n'apporte pas d'éléments nouveaux, sauf à constituer une pièce supplémentaire au dossier. L'effectif INFRA sera en augmentation en point de sortie 2014. **L'UNSA fait remarquer que la charge de travail individuelle augmente de façon significative et de manière durable. L'UNSA attire également l'attention sur les difficultés en Ile De France, la formation initiale et les transferts de compétences...**
- Une table ronde emploi est programmée le 27 novembre. **L'UNSA demande la communication très en amont des éléments pour une préparation de qualité. Nos interrogations portent sur la réforme du ferroviaire et les incidences concernant les rattachements des pôles MOM et PRI, générant des évolutions du régime de travail. La SNCF précise que ces points seront traités en local dans le cadre des expertises en cours sans être "fermée" sur le sujet.**

- La SNCF confirme, que la communication sur l'évolution possible du Statut en matière de notation, est une mauvaise interprétation du journaliste du Figaro. **L'UNSA demande confirmation de ce démenti (par extension confirmation de la négociation salariale 2015 & processus de déroulement de carrière Chapitre 6 / Statut) par inscription sur le relevé de conclusion de la DCI...**

Notre étonnement porte actuellement sur les suites apportées, par les diverses Organisations Syndicales.

En effet, à la veille de négociations importantes pour les salariés et le ferroviaire, et sans même attendre de relevé de conclusion officiel à la DCI, (respect du processus RH 826) une Organisation Syndicale dépose seule un préavis de grève déjà relayé par la presse.

L'UNSA déplore, une fois de plus, ce grand cafouillage.

Cacophonie et action s'apparentant plus à un nouvel épisode "politico-syndical", au détriment d'un travail collectif en faveur des intérêts des salariés du futur Groupe Public Ferroviaire SNCF intégré...



**La voie de la négociation
pour le Service Public**

**UNSA
Ferroviaire**



UNSA-Ferroviaire, 56 rue du Faubourg Montmartre 75009 PARIS
Tél. 01 53 21 81 80 – www.unsa-cheminots.org
federation@unsa-cheminots.org



LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR



Éric TOURNEBOEUF ■

Oublions 2014 et vive 2015

vive 2015

► 2014 VIENT DE S'ACHEVER. L'HEURE EST AU BILAN.

FORCE EST DE CONSTATER QUE CETTE ANNÉE N'A PAS ÉTÉ GÉNÉREUSE AVEC LA GRANDE MAJORITÉ D'ENTRE NOUS. AVEC LA CRISE QUI S'ÉTERNISE ET LES MESURES DU GOUVERNEMENT POUR CONTRÔLER LES DÉFICITS PUBLICS, LES RETRAITÉS ONT ÉTÉ LARGEMENT MIS À CONTRIBUTION. BLOCAGE DES PENSIONS, AUGMENTATION DE LA FISCALITÉ ET DES CHARGES D'UN CÔTÉ, HAUSSE DU COÛT DE LA VIE ET NOTAMMENT DE L'ÉNERGIE DE L'AUTRE, PROVOQUENT UN EFFET CISEAUX DÉVASTATEUR POUR LE POUVOIR D'ACHAT DES RETRAITÉS ET EN PARTICULIER DES PLUS MODESTES.

Comment alors s'étonner de la faiblesse de la croissance dans un pays où cette dernière a toujours été portée par la consommation intérieure des ménages ?

Tirons donc un trait sur 2014 et regardons si 2015 s'annonce sous de meilleurs auspices...

Objectivement, rien pour l'instant n'incite à un optimisme béat. Rien, sauf peut-être l'espoir de voir émerger une volonté collective de résister au fatalisme ambiant et de croire en notre pays. Cette période de fêtes passée, sachons mettre nos difficultés entre parenthèses et nous montrer positifs et attentifs aux autres.

Optimiste ne veut pas dire naïf. Nous restons vigilants. Ainsi, si le gouvernement remet sur le tapis la question de la mensualisation de nos pensions nous saurons lui rappeler l'opposition des retraités. Sur les quatre marqueurs de notre Régime spécial (37,5 annuités, 50/55 ans, six derniers mois et trimestres à échoir) les réformes de 2008 et 2010 ont inscrit les deux premiers dans une trajectoire de convergence avec les conditions du Régime général. Devra-t-on à ce gouvernement l'effacement d'un troisième critère discriminant de notre Régime spécial ?

2015 devrait nous apporter cette réponse...

Pour nos camarades actifs, l'année 2015 verra se concrétiser tout le travail accompli ces dernières années pour obtenir une Réforme du Système Ferroviaire français qui préserve ses fondamentaux au premier rang desquels figurent le Statut des cheminots et son Régime spécial de Retraite et de Prévoyance. La loi du 4 août 2014 pose les bases légales du sauvetage du modèle français face aux injonctions libérales de la Commission Européenne. Qu'en aurait-il été si nous avions choisi d'attendre la très probable alternance politique de 2017 et un quatrième paquet ferroviaire pour lequel la France n'aurait pas été en position de défendre son point de vue ?

Alors certes, une réforme c'est compliquée, et ça fait peur. Cela nécessite surtout de maintenir une mobilisation des cheminots indispensable pour établir le rapport de force utile à une bonne déclinaison de la loi. Je ne veux pas croire que certaines organisations syndicales puissent sacrifier les cheminots en spéculant sur l'échec des négociations en cours pour de vulgaires intérêts de boutique. Si cela devait être le cas, je fais confiance aux cheminots pour reconnaître ceux qui travaillent pour le bien collectif et ils le prouveront lors des prochaines élections professionnelles.

Meilleurs Vœux à toutes et tous.

N'attendez pas : Les détecteurs de fumée sont obligatoires à partir du 8 Mars !

➤ **LA LOI N°2010-238 DU 9 MARS 2010
REND OBLIGATOIRE L'INSTALLATION
D'UN DÉTECTEUR AVERTISSEUR AUTONOME
DE FUMÉE DANS TOUS LES LOGEMENTS
ET CECI AVANT LE 08 MARS 2015.**

Rappelons que, si les incendies domestiques ne représentent que 2% des accidents de la vie courante, ils causent plus de 400 décès par an en France et 70% des incendies mortels ont lieu la nuit ! Dans la majorité des incendies, les décès sont imputables à la fumée et non pas aux flammes : en effet, 75% des décès sont dus à l'intoxication.

Tous les logements sont concernés.

L'installation du détecteur incombe au propriétaire ou au bailleur qui doit en supporter la charge et ne peut en aucun cas répercuter les frais sur le locataire.

Le locataire doit de son côté veiller au bon fonctionnement de l'appareil (le tester régulièrement, le dépoussiérer, remplacer les piles).

➤ QUEL APPAREIL CHOISIR ?

Un détecteur de fumée est un dispositif permettant d'alerter l'occupant d'un début d'incendie dans le logement grâce à l'émission d'un signal sonore.

L'appareil doit :

- Être muni d'un marquage CE,

- Être conforme à la norme NF EN 14604 (inscrit sur le détecteur),
- Indiquer la faiblesse de piles par un signal spécifique.

On trouve de bons détecteurs pour un prix inférieur à 20€.

Préférer un modèle fonctionnant avec des piles au lithium dont la durée de vie peut atteindre 5 à 10 ans (contre environ une année pour les piles alcalines).

➤ OÙ INSTALLER VOTRE (OU VOS) DÉTECTEUR(S) DE FUMÉE ?

- Dans ou près des chambres (couloir desservant les chambres).
- En hauteur (mur ou plafond).
- À distance des sources de vapeur ou de fumée telles que cuisine, salle de bains, garage, ou de la pièce où vous avez l'habitude d'allumer vos cigarettes.
- Bien qu'un seul détecteur soit obligatoire par logement, il est conseillé de fixer un détecteur au niveau de l'escalier de chaque étage (y compris au sous-sol). De même si les chambres sont éloignées et séparées par exemple par une cuisine, il



est souhaitable d'en installer dans chacune des parties contenant les chambres.

- En copropriété, il ne faut pas installer de détecteur dans les parties communes.

➤ RELATIONS AVEC VOTRE ASSUREUR

Vous devez informer votre assureur habitation de l'installation de votre détecteur de fumée, grâce à une simple attestation sur l'honneur, précisant que le détecteur est conforme à la norme NF EN 14604. Certains bailleurs sociaux pourraient même fournir cette attestation.

Attention, au cas où l'installation du détecteur ou son entretien ferait défaut, l'assureur pourrait prévoir une minoration de la prise en charge en cas d'incendie.

Par Christine COETMEUR et Alain FENNERICH ■

Pour plus d'information nous vous conseillons de consulter les sites suivants et d'y télécharger les plaquettes suivantes :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/logements.html>

- Plaquette « Prévention des incendies »
- Plaquette INPES « Risque d'incendie »

<http://vosdroits.service-public.fr/particuliers/F19950.xhtml>

- Téléchargez l'excellent dépliant donnant des exemples d'installation et des conseils à l'adresse :

www.marque-nf.com/download/documents/Depliant-DAAF-ministere.pdf



Et si on jardinait **au naturel** !

➤ **DEPUIS 3 ANS LE CNJCF (CONSEIL NATIONAL DES JARDINS COLLECTIFS ET FAMILIAUX) ORGANISE EN PARTENARIAT AVEC LE SNHF (SOCIÉTÉ NATIONALE D'HORTICULTURE DE FRANCE) ET L'ONEMA (OFFICE NATIONAL DE L'EAU ET DES MILIEUX AQUATIQUES) DES FORMATIONS DE « JARDINIERS FORMATEURS ».**

Le contenu de cette formation (6 journées en didacticiel et 6 journées en présentiel en lycée horticole) a été élaboré par le CFPPA (Centre de Formation Professionnelle et de Promotion Agricole) de Bougainville Paris Sud. Les jardiniers « confirmés » cibles de cette formation sont principalement issus des associations « Jardins Familiaux et Collectifs », « Jardiniers de France » et « Jardinot » (ex « le Jardin du Cheminot » dont je suis bénévole qui a promu mon inscription à la formation). Les sessions regroupent une douzaine de participants et sont gratuites en échange d'un engagement cadré de diffusion dans leur entourage associatif de jardiniers. Les objectifs pédagogiques motivant le cursus et les participants sont :

- **Développer un jardinage raisonnable respectueux de l'environnement,**
- **Diffuser la connaissance pour la protection du patrimoine végétal,**

• **Encourager les initiatives favorisant la biodiversité dans son ensemble.**

Alors la « **biodiversité** », késako ? Le nombre d'espèces décrites varie de 1,2 à 1,8 millions (avec une incertitude de l'ordre de 100 millions d'espèces existantes si on inclue les bactéries) dont environ 900.000 insectes identifiés. Combien peut-on en observer ou existent dans les vastes plaines de culture agricole intensive ? Même en se limitant aux oiseaux, lapins, hérissons ou grenouilles, le décompte est désespérant ! Dans le sol on trouvera péniblement 500kg/ha de vers de terre alors qu'une terre riche en biodiversité en compte 5 tonnes/ha. Autre constat, la production primaire nette en matière sèche d'une forêt caduque avec 1200g/mètre carré/an est environ le double d'une terre cultivée moyenne avec 650g /mètre carré/an. La déduction est



évidente, **sans aucun travail mécanique, la nature est bien plus efficace que le cultivateur.** Il suffit d'observer le sous-bois d'une forêt et son environnement pour commencer à comprendre. La couche d'humus protège le sol des effets du dessèchement (effet de paillage), du lessivage (battance des sols par la pluie). La présence de végétation normale, moyenne et haute est propice à l'existence de microclimats (absence d'érosion et de refroidissement par le vent). Et puis surtout si on prend la peine de gratter et d'observer la couche d'humus on découvre une grande richesse de vie à l'œil sans compter tout ce que celui-ci ne voit pas (vers, micro-organismes, bactéries, filaments cryptogamiques...). Il faut de plus intégrer l'effet bénéfique de la rhizosphère (environnement des racines) de tous les végétaux présents sur la structure du sol et sa richesse biologique. Allez dans votre jardin et arrachez une de ces « mauvaises herbes » pour le jardinier et comparer votre observation avec la terre souvent un peu compactée juste à côté ! Cette observation n'est pas anodine, elle démontre l'effet biologique et mécanique (nous verrons plus tard la mycorhize) des systèmes racinaires sur la structure et la richesse des sols par opposition à un sol nu.



Par **Éric BLERVACQUE** ■

PREMIÈRES CONCLUSIONS POUR LE JARDINIER AMATEUR

Éviter les sols nus dans nos jardins. Il s'agit de favoriser la fertilité naturelle des sols par une couverture appropriée avec des engrais verts, du compost, du paillage, du mulch, tontes de gazon, feuilles mortes et même du carton dont les vers raffolent. Sans oublier les légumes cultivés qui représentent un couvert végétal.

Abandonnons le bêchage à grosses mottes avant l'hiver qui va ensevelir toute la biodiversité présente en surface sous 25 cm de terre et laissera la terre stérilisée par la battance de la pluie et le gel.



Évitons les pesticides de toutes sortes qui agressent la biodiversité, par exemple le « round up® » (glyphosate), herbicide bien connu depuis 1972 ne se dégrade qu'à raison de 2%/an et on en retrouve dans tous les cours d'eau.

Vous avez l'ambition de cultiver une parcelle au printemps prochain, couvrez-la comme décrit ci-dessus. Puis viendra le moment de l'installation de vos légumes, de leur croissance, de leur protection.

Nous parlerons de l'influence favorable des transitions entre l'espace cultivé et les autres coins possibles au jardin (espaces sauvages, haies, zones aquatiques tels les bassins d'agrément, pourquoi pas les poules), la polyculture plutôt que la monoculture mais cela est l'apanage du jardinier amateur et enfin les associations favorables de plantes.

Couvrez bien votre jardin, l'hiver arrive et à bientôt pour la suite.

UFR Nord AG secteur d'Amiens

➤ **AGNÈS FRUITIER NOUS A ACCUEILLIS AVEC UN PETIT CAFÉ ET SON SOURIRE. APRÈS AVOIR EXCUSÉ LES CAMARADES N'AYANT PU NOUS REJOINDRE POUR DES RAISONS DIVERSES DONT FRANÇOISE EN CONSEIL D'UNION RÉGIONAL POUR SA SUCCESSION À LA TÊTE DES ACTIFS.**

Elle a ensuite fait observer une minute de silence en mémoire des camarades disparus. Aucun membre du bureau n'ayant souhaité mettre fin à ses fonctions le bureau est reconduit pour 1 an, la date du 20 novembre 2015 est arrêtée pour la prochaine AG. Les retraités ont, comme chaque année, aidé les actifs pour les notations et élections. Les agendas ont été distribués. L'ordre du jour a été légèrement modifié pour permettre à Marc BAUCHER d'assister au CUR précité.

Marc BAUCHER intervient très largement sur la Réforme du Ferroviaire, l'investissement de l'UNSA-Cheminots qui a été remarqué, apprécié à certains niveaux, et nous a permis d'être présents dans les médias. Il a insisté sur la nécessité de notre investissement dans les débats et les 41 propositions d'amendements retenues. Notre organisation syndicale a été la seule à participer activement à l'évolution du texte initial, soutenue par les membres du BF « nous n'avons pas droit à l'erreur ». Notre engagement pour la Réforme n'a pas été sanctionné, les élections partielles à Paris Est se traduisent par une légère augmentation. Les secrétaires des UR, UAD et de l'UFR ont été mis à contribution et informés en temps réel de l'évolution du dossier. Notre fédération se professionnalise, les différents groupes de travail en partenariat avec nos camarades de RFF et UNSA Transport travaillent sérieusement. Même si nous avons « subi les sarcasmes et injures de certains pseudo partenaires » nous n'avons pas à rougir de notre travail de persuasion. Le même travail d'analyse est en cours sur les différents décrets d'application. L'évolution de notre Fédération porte ses fruits avec les groupes de travail Europe, TER et la régionalisation, la désignation de référents régionaux, en cours de formation, devraient accroître notre efficacité. La communication évolue également avec l'arrivée de retraités et d'actifs. Idem pour le juridique qui a été

renforcé avec la mise en place d'une hotline pour nos adhérents sous couvert des UR, UAD et de l'UFR.

Un congrès extraordinaire se tiendra en avril prochain, peut être à la Mutualité, et portera sur la modification de l'article 1 de nos statuts afin de modifier notre appellation en UNSA-Ferroviaire. Ce congrès devrait ouvrir le débat pour la création d'un 2° SGA compte tenu de l'importance de notre organisation et de la multiplication des réunions. Les retraités seront de nouveau sollicités pour l'écriture du règlement intérieur et la tenue du bureau de vote. Si vous appelez les fédéraux et qu'ils ne répondent pas : ils sont sur le terrain ou en réunion.

Damien Lavoisier présente le nouveau fonctionnement, de l'UFR Nord, mis en place en début d'année, qui correspond aux attentes et a permis d'optimiser notre présence en réduisant significativement les frais. Nous avons assisté à toutes les instances paritaires, en nous relayant en fonction de nos différentes activités et disponibilités. Des précisions sur le paiement des agendas, il est lié à une décision du secrétariat de l'UFR et à la refacturation sur les sections.

Éric TOURNEBOEUF Président de l'UFR nous informe des avancées des travaux à la Fédération et annonce que des travaux d'embellissement du 4° pour l'UFR seront nécessaires. Le développement des actifs sera à terme profitable à l'UFR ; nous passons au régime de croisière de départs à la retraite mais devons fidéliser nos actifs à rester à l'UFR

L'actualité régionale n'a pu nous être transmise suite au CUR en cours et à impossibilité de report. C'est par un bon repas au Campanile que s'est terminée notre réunion, RDV est pris pour l'année prochaine.

Par Damien LAVOISIER ■

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Paris, le 1^{er} décembre 2014



À la Presse, un communiqué de l'UNSA Transport & Ferroviaire

Elections RATP du 27 novembre 2014. L'UNSA confirme son rôle incontournable.

Les élections professionnelles DP (Délégués du Personnel) et CDEP (Comités Départementaux Economiques et Professionnels) se sont déroulées le 27 novembre 2014, au sein de l'Entreprise publique RATP.

A l'issue du scrutin, l'UNSA confirme sa seconde place et son rôle incontournable. L'UNSA devient même la seule Organisation Syndicale réformatrice et progressiste multi-activités du nouvel échiquier représentatif.

Cette performance est à apprécier au regard d'un contexte particulier, où multiplication des acteurs syndicaux corporatistes et vives tensions, voire désinformations, ont émaillé la campagne électorale.

Dorénavant, seules CGT, UNSA, SUD et CFE-CGC (collège Cadres) franchissent la barre des 10 %, seuil nécessaire pour la représentativité issue de la Loi de modernisation sociale de 2008.

La CFDT, qui accuse la baisse la plus significative avec moins 5 points, et FO, ne sont plus représentatifs.

Ce résultat est à mettre à l'actif du travail quotidien des équipes de terrain, et d'un véritable engagement envers les salariés de l'Entreprise RATP.

La trajectoire de développement UNSA au sein du transport, régulièrement placée première ou seconde Organisation Syndicale lors de chaque élection, se vérifie de nouveau.

A l'aube d'élections professionnelles au sein du futur Groupe Public Ferroviaire, l'UNSA entend amplifier cette dynamique et contribuer, comme acteur principal, à la création d'un dialogue social renouvelé et modernisé à la SNCF.

À la Presse



Contacts Presse

- Alain Gergaud 06 36 62 47 99
- Marc Baucher 06 21 49 74 11

UNSA Ferroviaire
56, rue du Faubourg Montmartre 75009 PARIS – Tél. 01 53 21 81 80 – Fax : 01 45 26 46 65
E-mail : federation@unsa-cheminots.org