

**SUPPLÉMENT  
DOSSIER INTERCITÉS**  
Pages 15 à 18

JANVIER/FÉVRIER  
2016

N° 785

MENSUEL :

PRIX : 1€50

# LEmag

LA REVUE DE L'UNSA FERROVIAIRE



**Incivilités,  
sûreté, sécurité...  
pour de bonnes  
solutions**

EDITO

**Avec l'UNSA-Ferroviaire,  
Dialogue social, Osons l'innovation**

PAGE 3



L'ANNÉE DU CCE

CCE – L'UNSA-Ferroviaire renforcée

PAGES 5 à 7



CPRP SNCF

Loi de Financement de la Sécurité Sociale. A chaque fois, le pire est à redouter...

PAGES 8 et 9



ACTUALITÉS

Incivilités : volonté réelle de prise en compte ?

PAGES 10 et 11

27 janvier 2016

Organisation du travail dans le secteur ferroviaire

## Parution du décret socle

**L'UNSA FERROVIAIRE revendique un décret socle de haut niveau !**

La production ferroviaire impose des dérogations au Code du Travail et au Code des Transports, notamment sur les contraintes liées à la sécurité, la continuité de service, le travail de nuit, le travail les dimanche et jours fériés, les astreintes, etc.

L'UNSA FERROVIAIRE revendique des compensations équitables de haut niveau pour l'ensemble des salariés du secteur.

L'UNSA-Ferroviaire demande à l'Etat un cadrage responsable garantissant la sécurité des circulations et un traitement équitable des salariés de la Branche.

**Contact presse :**

**Marc BAUCHER** - *Secrétaire Général* - 06 21 49 74 11

**Roger DILLESEGER** - *Secrétaire Général Adjoint* - 06 08 89 71 69

**Florent MONTEILHET** - *Fédéral Traction* - 06 51 99 01 65

# SOMMAIRE

- **NOS MÉTIERS** P 4
  - Etre ou ne pas être écouté
- **L'ANNÉE DU CCE** P 5 à 7
  - 2015 : une année marquée par la réforme du ferroviaire !
- **CPRP SNCF** P 8 et 9
  - Loi de Financement de la Sécurité Sociale. A chaque fois, le pire est à redouter. . .
- **ACTUALITÉS** P 10 et 11
  - Gestion des incivilités : volonté réelle de prise en compte ?
- **ASSURANCE** P 12 à 14
  - UNSAssurance – La première assurance perte de salaire / EVS à la SNCF
- **SUPPLÉMENT** P. 15 à 18
  - DOSSIER INTERCITÉS
- **CPRP SNCF** P 19
  - Caisse de prévoyance quelles dépenses pour quelles prestations
- **ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE** P 20
  - Egalité et mixité professionnelle L'UNSA-Ferroviaire au cœur des enjeux
- **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P 21 à 31
  - Le billet du Président de l'UFR
  - CPRP de la SNCF : Bugs dans le site. . . pour les pensionnés
  - Pouvoir d'achat des retraités, attention à la polémique
  - Gare aux arnaques
  - KIS, pour préparer son voyage « à la maison »
  - Travail et convivialité au menu des assemblées générales
  - L'Aide à la Complémentaire Santé : ce qui a changé depuis 2015

LE mag 

Le Mag, la revue de l'UNSA Ferroviaire

56 rue du Fg Montmartre - 75009 Paris

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

Courriel : [federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)

Site : [www.unsa-ferroviaire.org](http://www.unsa-ferroviaire.org)

Directeur de la publication : Marc Baucher

Membres du Comité de rédaction :

Monique Tessier, Alain Fennerich, Marc Baucher

Courriel : [baucher.m@unsa-ferroviaire.org](mailto:baucher.m@unsa-ferroviaire.org)

Photos : Régis Chessum,

François Durivault, Monique Tessier

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

## EDITO



## Avec l'UNSA-Ferroviaire, Dialogue social, Osons l'innovation

*Les années se succèdent et le climat ne s'améliore pas. Cet édito démarre par un constat à l'optimisme plus que mesuré.*

Les sujets d'inquiétude ne manquent pas, tant nationaux que dans l'Entreprise et le monde ferroviaire.

**Les évènements tragiques de 2015, au-delà de l'horreur et des interrogations sur notre avenir, ont profondément fait bouger les lignes politiques.**

Sans vouloir apporter une réponse qui serait par définition incomplète et certainement partisane, les frontières entre les idéologies se recouvrent à tel point que nous ne savons plus trop déterminer qui est qui et quelles sont les bonnes recettes pour aborder, avec pragmatisme, responsabilité et respect de nos valeurs, les enjeux qui se posent à nos pays démocratiques.

Alors revenons-en aux fondamentaux et à la laïcité. Respecter ce principe premier doit nous unir et être le fil conducteur de notre action républicaine. Encore faut-il sortir de certaines polémiques qui le malmènent en le mettant à toutes les sauces.

L'UNSA-Ferroviaire, dans sa charte porte haut et fort cette valeur universelle. Sachons la décliner à tous les niveaux.

**Autre sujet, mais celui-là plus interne à notre entreprise : le dialogue social.**

Véritable « Arlésienne » à la SNCF, il est aujourd'hui au cœur des débats avec peut-être en vue un projet d'accord.

Cette question est vaste et complexe. Le dialogue social ne se mesure pas par le nombre de réunions, de questions abordées, ni même par le nombre d'accords signés ou pas. Ce dernier point sert trop souvent d'indicateurs aux managers, ce qui peut avoir des effets contre-productifs.

On ne traite pas véritablement les problèmes, on essaie rapidement de les solutionner, voire de les contourner. Pas de vision prospective... et trop souvent l'arbre cache la forêt. Redéfinissons d'abord ce qu'est le dialogue social, son sens, ses périmètres, avec quels acteurs et pour quel objectifs.

Faut-il parler de compromis, de consensus, de points d'équilibre, d'accords gagnant/gagnant, de partenariat... ?

Par ailleurs, où est la confiance alors que la Direction de l'Entreprise ne respecte même pas la signature d'un ministre quant aux engagements sur les niveaux d'embauche statut/privé ?

**Aseptiser les relations sociales** par une forme de pensée ou d'un jargon unique en gommant toute forme de dissidence et en laissant uniquement aux organisations syndicales un rôle de régulation sociale **serait un risque, mais au profit de qui ?**

Pour une entreprise, la tentation est grande de canaliser les partenaires sociaux. Ce n'est pas nouveau. Les dogmes ont évolué, la conceptualisation aussi, mais le fond reste le même.

Le syndicalisme est accepté et valorisé seulement s'il contribue à maintenir le cadre dans lequel l'entreprise et/ou le gouvernement évolue.

Entre un syndicalisme radical, pour qui l'Entreprise n'est qu'un prétexte pour avancer des idéologies diverses et un syndicalisme d'accompagnement qui s'inscrit pleinement dans une collaboration de pouvoir, il y a la place pour un acteur qui ne transige pas sur les principes mais pour qui l'intérêt des salariés passe avant toute autre considération. Alors, oui le dialogue social doit être rénové, modernisé. Pour autant, ce ne doit pas être l'occasion de faire passer des projets néfastes pour les salariés, leur statut social, voire mettre en difficulté la pérennisation de notre entreprise.

L'UNSA-Ferroviaire aspire à relever le défi en faisant bouger les lignes, sans gommer les différences et les identités de chaque acteur.

Avec l'UNSA-Ferroviaire, osons l'innovation du Dialogue social.

Par Marc BAUCHER ■

# Etre ou ne pas être écouté

➤ **ACTUELLEMENT, L'ENTREPRISE MET EN PLACE UN PROJET D'ENREGISTREMENT DES CONVERSATIONS TÉLÉPHONIQUES LIÉES À L'EXPLOITATION DANS LES POSTES D'AIGUILLAGE.**

➤ **GENÈSE DU PROJET**

C'est un engagement lié à différents textes réglementaires européens et aux recommandations du BEA-TT (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre) suite à plusieurs accidents ferroviaires.

Pour rappel, la première recommandation a été émise lors de l'accident de Maillé (collision par rattrapage) le 1ER février 2012 :

- « Assurer l'enregistrement et la traçabilité des communications de sécurité des régulateurs et des agents-circulation à partir de leurs téléphones fixes de service. »

Suite au heurt d'un engin de travaux sur caténaires par un train de voyageurs à Lachapelle-Auzac, le 04 juillet 2012, le BEA-TT a émis la recommandation suivante :

- « Assurer l'enregistrement de toutes les communications en lien avec l'exploitation effectuée à partir des téléphones de service des agents-circulation. »

L'objectif est de mettre en place un enregistreur de communication sur les pupitres téléphoniques des postes d'aiguillage. A noter que le matériel actuel n'est pas compatible avec les enregistreurs et nécessitera d'être changé.

Le but est d'améliorer le système de sécurité globale. Dans le cadre d'une enquête, il contribuera à déterminer les causes et les origines.

De surcroit, ce système pourra être utilisé par des managers pour effectuer une veille sécurité.

*Pour l'UNSA-Ferroviaire, le déploiement des enregistrements peut être utile pour aider à établir les causes d'un accident*



“ Mais notre Organisation Syndicale émet des réserves des craintes sur les dérives dans l'utilisation à des fins non prévues. ”

*lors des enquêtes à posteriori. Mais notre Organisation Syndicale émet des réserves sur les dérives possibles dans l'utilisation à des fins non prévues.*

➤ **MISE EN PLACE DANS LES POSTES**

Le déploiement s'effectuera par phases sur l'ensemble des postes d'aiguillage du réseau. Ce déploiement est aussi adossé aux programmes de régénération de téléphonie ferroviaire.

Le traitement des informations enregistrées sera assuré par du personnel habilité.

La Direction nous a assuré du respect des recommandations de la CNIL sur le traitement, le stockage et l'écoute.

Conformément à la loi, les salariés seront donc informés qu'ils sont susceptibles d'être enregistrés.

Lors de la réunion CFHSCT du 10 décembre 2015, un problème évoqué en séance concerne les conversations reçues sur le

poste émanant soit de la CPS ou du CMGA. En effet, l'appareil enregistre sur un disque dur toutes les conversations reçues sur les pupitres téléphoniques. L'entreprise n'avait visiblement pas perçu ce problème de confidentialité, concernant le dialogue d'un agent avec la CPS ou le CMGA.

➤ **PÉRIODE DE DÉPLOIEMENT DANS LES POSTES**

A partir de 2016, 100 postes d'aiguillage définis comme prioritaires par les EIC seront équipés de cette technologie. Ils ont été choisis en fonction des critères :

- De densité de circulations : travaux,
- De postes faiblement enclenchés (Voie Unique),
- Des éléments issus de la veille (incidentologie...).

Par ces trois déploiements, il est ainsi prévu d'enregistrer à terme toutes les conversations (téléphonie standard, téléphonie PN, téléphone de signaux, Radio Locale d'Entreprise, conversations avec les agents

“ *L'UNSA-Ferroviaire exige le strict respect des engagements de l'Entreprise concernant l'aspect privé de certaines communications.* ”

de maintenance, Radio Sol Train...) à destination ou en provenance du pupitre des agents-circulation, des chefs circulation, des aiguilleurs, des régulateurs. Le rythme de déploiement annuel sera ensuite de 140 enregistreurs de communication sur 140 commutateurs. Avec les regroupements, ceci correspond à un équivalent de 200 postes d'aiguillage. Ce déploiement s'accompagne obligatoirement de la mise à disposition pour tous les agents des postes d'aiguillage d'une ligne non enregistrée pour les conversations à caractère privé.

*L'UNSA-Ferroviaire exige le strict respect des engagements de l'Entreprise concernant l'aspect privé de certaines communications.*

### ➤ GESTION ET STOCKAGE DES DONNÉES

Toutes les conversations enregistrées sont ensuite sauvegardées et archivées localement. Les données sont conservées pendant deux mois et sont ensuite automatiquement supprimées. En cas d'incident, elles sont conservées durant un an. En cas de conséquence avec accident mortel, elles doivent être stockées durant la durée du contentieux (soit dix ans maximum). Les données stockées sur l'enregistreur sont protégées par un mot de passe uniquement connu du responsable de l'enregistrement et dans des locaux sécurisés.

### ➤ SALARIÉS CONCERNÉS

Les enregistrements de conversation concernent les intervenants des communications réalisées par l'intermédiaire des différents pupitres. Ce système était déjà en place pour certains agents. Ils concernent donc : les agents-circulation, les chefs circulation, les aiguilleurs, les régulateurs, les régulateurs sous-stations, le public, les agents des entreprises ferroviaires, le gestionnaire de gare, les agents maintenance et travaux, les services de secours, les CIL.

Par Christian PRETAT ■

# 2015 : une année marquée par la réforme du ferroviaire !

➤ **LE COMITÉ CENTRAL D'ENTREPRISE EST UNE INSTANCE MAJEURE POUR LE DIALOGUE SOCIAL DANS L'ENTREPRISE. CONFORMÉMENT AUX PRÉROGATIVES DU CODE DU TRAVAIL (ART. L 435-3), CETTE ASSEMBLÉE EST INFORMÉE ET CONSULTÉE SUR LES ATTRIBUTIONS QUI CONCERNENT LA MARCHÉ GÉNÉRALE DE L'ENTREPRISE ET QUI EXCÈDENT LES LIMITES DES POUVOIRS DES CHEFS D'ÉTABLISSEMENTS, NOTAMMENT DANS LES CAS DÉFINIS À L'ARTICLE L 432-1 DU CODE DU TRAVAIL.**

Présidé par la Direction de l'Entreprise, le CCE se réunit en séance plénière au minimum tous les six mois, voire plus si nécessaire. Ainsi, en 2015 quarante dossiers ont été portés à l'ordre du jour lors de onze réunions plénières. Ces points reprennent des sujets annuels

obligatoires comme : le budget, l'emploi, le bilan social, l'égalité Homme/Femme, plan et bilan de formation, l'affectation de la contribution logement, ..., mais également des sujets ponctuels comme en particulier la réforme du ferroviaire, ou le contra STIF.



### Une équipe UNSA-Ferroviaire renforcée !

De gauche à droite : Philippe BLETSCH, Benoit ROLAND, Frédéric STUNER, Pascal STRICHER, Roger DILLENSEGER, Xavier LEMAIRE, Pierre HENRY, Roland COTILLARD, Philippe FROISSARD, Philippe DEGOUY, Gérard SCHOTT, Frédéric PORCEL.



» Suite : 2015 : une année marquée par la réforme du ferroviaire !

Les travaux du CCE s'appuient sur les commissions du CCE, ainsi la commission économique, la commission emploi formation, la commission logement ou santé sont des soutiens utiles et nécessaires pour un travail efficace de l'instance CCE.

L'exercice 2015 est marqué par les attentats dans le THALYS et à Paris le 13 novembre. Ils impactent les déplacements en France, notamment la fréquentation, mais également le renforcement de la sécurité dans les espaces de concentration de voyageurs. Cette situation sera à prendre en compte dans la production du ferroviaire dans les années à venir

### » MORCEAUX CHOISIS

#### La réforme du ferroviaire au cœur des débats de l'instance CCE.

Conformément aux prérogatives du CCE, la mise en œuvre de la réforme du ferroviaire a fait l'objet de plusieurs consultations au courant de l'année

- 10 mars : consultation sur la mise en œuvre de la réforme du ferroviaire,
- 19 mai : consultation sur les conventions de transfert d'actifs entre EPIC
- 18 juin : consultation et information sur les conditions de facturation entre EPIC,
- 23 septembre : consultation sur la convention de mise à disposition de collaborateurs entre EPIC,
- 4 novembre : Consultation sur le projet convention de transfert d'installations de service.

Dans la poursuite de nos travaux effectués en amont de l'adoption de la loi, avec le dépôt d'une quarantaine d'amendements, l'ensemble de ces consultations a permis à l'UNSA d'exprimer ses attentes en matière de gouvernance, de financement et sur le volet social.

Nos démarches ont notamment permis de préserver :

- le maintien de l'embauche au statut dans les trois EPIC
- la cohésion sociale par la création d'un comité d'entreprise commun aux trois EPIC,
- la possibilité de désigner des délégués syndicaux centraux et de négocier des accords au niveau du GPF,
- l'intégration des personnels de RFF,
- un cadre social homogène,
- le maintien des fonctions essentielles au sein du GPF,

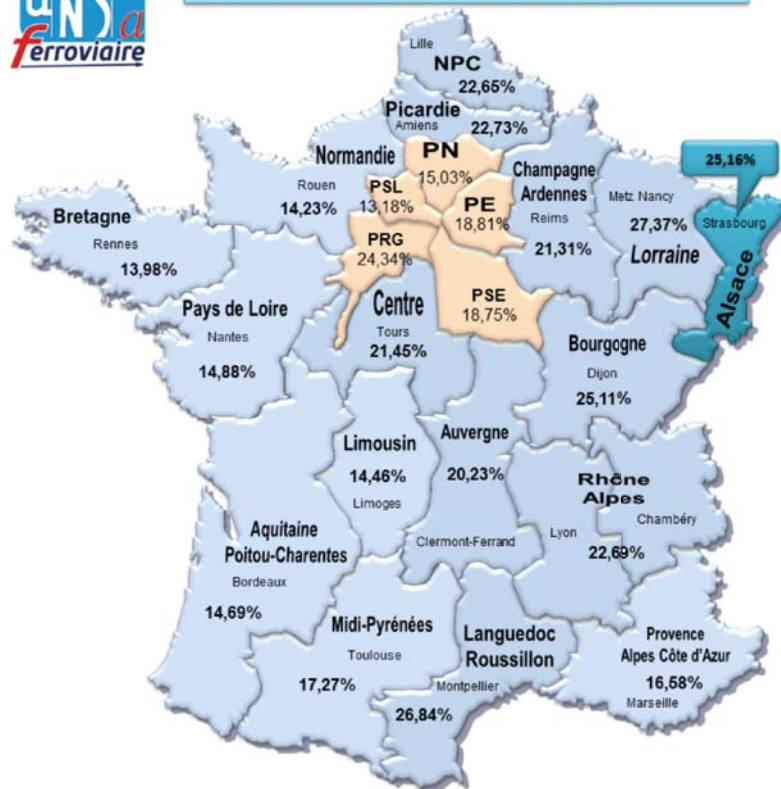
La mise en œuvre de la réforme se poursuivra avec la négociation importante de la convention collective de branche.

Plus globalement notre démarche contribue à peser sur le quatrième paquet fer-

## L'UNSA-FERROVIAIRE EST REPRÉSENTATIVE DANS TOUS LES COMITÉS D'ÉTABLISSEMENT DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE !



Résultats des Élections CE 2015 : **23,86%**



#### SNCF RESEAU

Circulation : **24,10 %**

IDF : **20,49 %**

Ingénierie et projets : **48,48 %**

Maintenance et travaux : **23,57 %**

Siège Réseau : **33,29 %**

#### Siège Mobilités

**48,48%**



**21,90%**

#### EPIC SNCF

**35,45%**



**48,96%**

159 332 inscrits - 106463 votants 69,37%

25 405 voix UNSA 23,86%

### Nouveau découpage des Comités d'Établissement.

roviaire en cours de finalisation et non de subir intégralement les dispositions communautaires bruxelloises. Notre contribution consiste également à pérenniser le mode de transport ferroviaire, la SNCF, et par là l'emploi dans un monde de plus en plus concurrentiel.

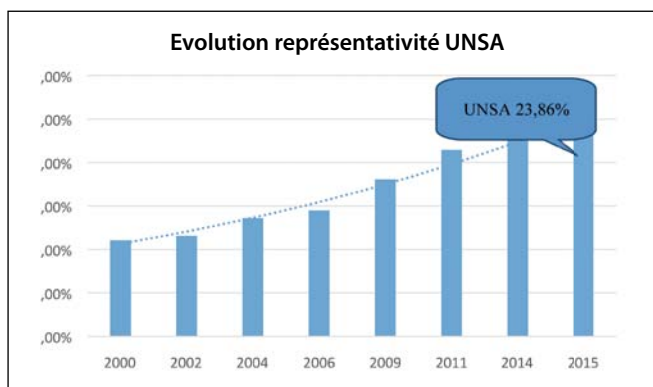
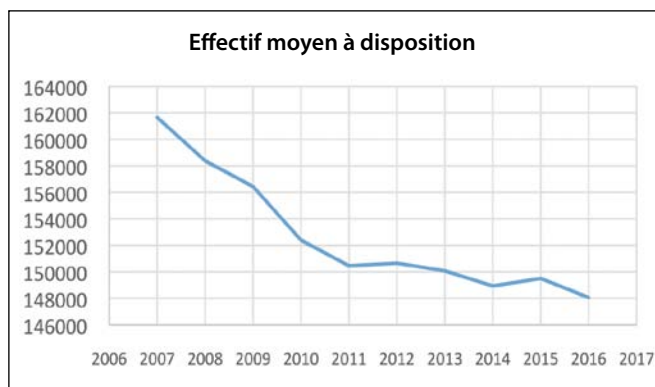
#### L'emploi en question !

La présentation du budget est chaque année un moment clé pour les partenaires sociaux. Elle traduit la mise en œuvre de la politique de l'Entreprise et devrait donner une vision des perspectives de l'Entreprise pour l'année à venir.

La mise en œuvre de la réforme du ferro-

viaire impacte fortement les périmètres de référence que nous avons l'habitude de traiter. L'UNSA demande une présentation budgétaire permettant d'avoir une vision consolidée sur l'ensemble du périmètre du GPF.

A date, l'absence de contrat décennal affecte la perception à moyen terme de la stratégie de l'Entreprise toujours marquée par une forte volonté de croissance externe et de développement à l'international. Le budget 2016 affiche pour la première fois un chiffre d'affaires des filiales (17,4Mds€ soit 51 %) plus important que celui des EPIC (16,7 % soit 49 %).



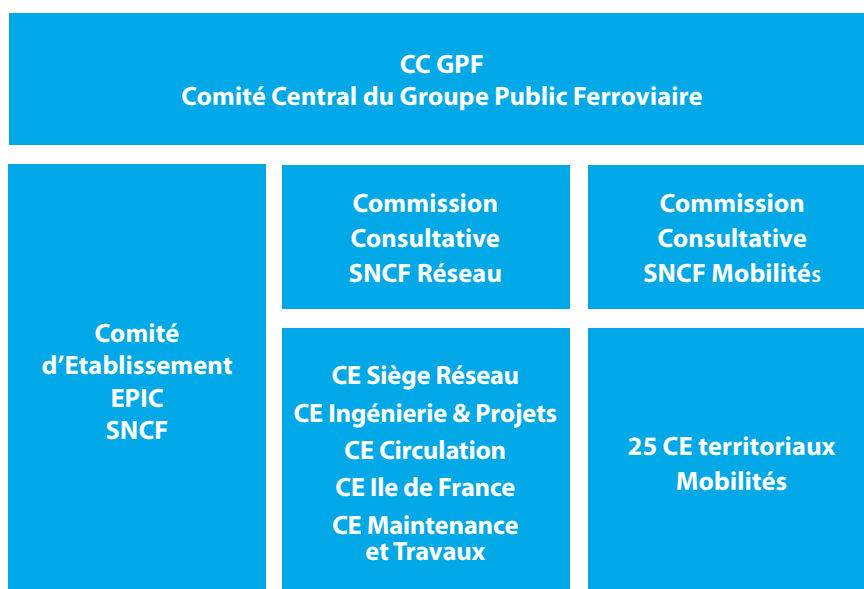
En 2015, les 1 500 salariés de Réseau ferré de France (RFF), l'ex-gestionnaire du réseau séparé en 1997 de la SNCF, ont rejoint le groupe, portant les effectifs moyens sur l'année à 149 500. La SNCF, qui s'attend à environ 7000 départs naturels courant 2016, programme 5400 recrutements à l'échelle du groupe public ferroviaire (hors filiales), ce qui revient à compenser 75 % des départs. L'UNSA-FERROVIAIRE s'exprime contre ce budget.

### Les élections professionnelles anticipées renforcent la délégation UNSA au Comité Central du GPF.

Consécutivement au nouveau découpage de l'Entreprise, des élections professionnelles s'imposent afin de redéfinir des instances représentatives du personnel en adéquation avec l'organisation de l'Entreprise. Les négociations des protocoles électoraux ont donné lieu à des tractations inédites dans l'Entreprise. La première organisation syndicale voulant à tous prix repousser les élections, mets tout en œuvre afin de freiner le processus électoral. Ainsi, successivement elle refuse le vote électronique, le découpage territorial, provoque la saisine de l'inspection du travail puis le tribunal administratif, aujourd'hui la procédure d'appel reste en cours. En dénonçant l'accord du 11 juin 2015, la CGT scelle la disparition des comités d'entreprise territoriaux. En effet, contrairement au texte initial validé par l'UNSA, SNCF RESEAU est découpé en 5 CE d'activité plutôt qu'en 12 CE territoriaux. Cette situation met à mal la gestion des activités sociales et l'emploi dans les CE MOBILITES. Ce découpage préfigure mal la réforme territoriale et ses conséquences sur l'organisation de la SNCF à terme.

Lors du scrutin du 19 novembre 2015, les cheminots confortent les choix de l'UNSA, avec +0,9 %, l'UNSA est la seule organisation à progresser sans toutefois remettre en cause les équilibres du paysage syndical de la SNCF.

## ARCHITECTURE DES INSTANCES REPRÉSENTATIVES DU PERSONNEL DANS LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE



Dans ce nouveau Comité Central du GPF (CC GPF), la délégation UNSA (5 titulaires, 6 suppléants, 1 représentant syndical) n'aura jamais été aussi importante. Dans un contexte d'ouverture de négociations sur l'organisation du travail dans l'Entreprise et la Branche, l'UNSA-Ferroviaire s'impose comme un partenaire social incontournable. Sans dogmatisme ni complaisance, nous porterons les orientations de notre congrès, soutenus par les cheminots qui par leurs voix font progresser notre représentativité. La parution du décret socle le 15 mars et le calendrier serré de la négociation en Commission Mixte Paritaire annoncent un premier semestre intense.

***Dans un esprit combatif et constructif, l'UNSA-Ferroviaire prendra toutes ses responsabilités face à cette négociation historique pour les Cheminots et le mode de transport ferroviaire.***



Retrouvez l'intégralité de ces travaux UNSA-Ferroviaire  
<http://unsa-ferroviaire.org/> - rubrique CCE

Par Roger DILLESEGER ■

# Sécurité sociale

## Loi de Financement de la Sécurité Sociale.

### A chaque fois, le pire est à redouter...

➤ **TOUS LES ANS, LES ADMINISTRATEURS UNSA ATTENDENT AVEC BEAUCOUP D'APPRÉHENSION LE PROJET DE LOI DE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE (PLFSS). CELUI POUR 2016, LAISSAIT CRAINDRE QUE NOTRE RÉGIME DE PRÉVOYANCE SOIT TRÈS FORTEMENT PERCUTÉ ET MENACÉ PAR LA CRÉATION DE LA PUMA (PROTECTION UNIVERSELLE MALADIE).**

Par ce nouveau dispositif, le gouvernement ambitionne de simplifier l'affiliation à l'Assurance Maladie. Chaque ayant droit d'un assuré deviendra un assuré autonome à part entière et restera affilié à un régime de base quelle que soit son activité professionnelle. Cette mesure, si elle peut se comprendre pour les assurés du régime général, serait catastrophique pour les régimes spéciaux. Notre Régime de Prévoyance se viderait d'une part importante de ses bénéficiaires.

Lors du Conseil d'Administration du 13 octobre, les administrateurs UNSA ont déclaré qu'en l'état, le projet n'était pas acceptable. Cette simplification de l'affiliation à l'Assurance Maladie aurait comme effet la disparition progressive, et à très court terme, de la majorité des ayants droit majeurs de

notre Régime de Prévoyance. Elle aurait une conséquence immédiate pour les ayants droit étudiants, les obligeant

à cotiser au régime étudiant, ce dont ils sont dispensés actuellement. Actuellement, de nombreuses personnes ne travaillant pas sont, par exemple, des ayants droit de leur conjoint.

Le PLFSS 2016, a été adopté définitivement par le Parlement début décembre 2015.

“ *Lors du Conseil d'Administration du 13 octobre, les administrateurs UNSA ont déclaré qu'en l'état, le projet n'était pas acceptable.* ”

**Caisse de Prévoyance de la SNCF et loi de financement de la Sécurité Sociale**

**Très bonne nouvelle : les droits des conjoints et enfants majeurs sont maintenus !**

**Vous êtes ayant droit**

On a eu chaud, la loi de financement de la Sécurité sociale prévoyait une révolution majeure pour notre régime : le transfert des conjoints, ayants-droit majeurs, et des étudiants, au régime général de la Sécurité Sociale, et ce dès le 1<sup>er</sup> janvier 2016 !

**Auraient été concernés :**

- 7000 conjoints d'actifs,
- 24000 conjoints de retraités,
- Et plusieurs milliers d'étudiants.

**L'UNSA-Ferroviaire est intervenue auprès :**

- Du ministère des Affaires sociales,
- De la Direction de la Sécurité Sociale,
- Du Secrétaire d'État en charge des transports,
- Du Conseil d'Administration de la CPRP SNCF en date du 15 décembre 2015.

**Ces interventions ont permis de maintenir l'ensemble des droits des bénéficiaires à la Caisse de Prévoyance et de Retraite du Personnel de la SNCF.**

**Décembre 2015**

**Le syndicalisme en positif !**

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



Deux articles, 39 et 52, impactent directement notre Régime de Prévoyance. Ils concernent le financement du Régime de Prévoyance et la PUMA. Plusieurs décrets d'applications étaient au même moment en cours de rédaction.

L'article 39 du PLFSS traite du financement du Régime de Prévoyance : il subit un profond changement. Il est mis fin à l'historique Compensation Bilatérale Maladie et le mécanisme de répartition de la CSG est modifié. L'équilibre financier du régime sera dorénavant assuré par une dotation de la CNAMTS. Celle-ci atteindrait 904 millions d'€.

**Il est aisé d'imaginer les critiques qui ne manqueront pas d'écorner notre régime spécial dans son intégralité à l'aube des prochains rendez-vous électoraux.**

L'article 52 concerne la mise en place de la PUMA. **Chaque assuré de plus de 18 ans aura donc son propre compte d'assuré social** et pourra recevoir ses remboursements sur son compte bancaire personnel. L'affiliation sera quasi définitive puisque la PUMA supprimera les effets pénalisants en cas de sauts de moutons répétitifs d'un régime vers un autre, au gré de l'activité professionnelle exercée. La notion d'ayant droit majeur sera progressivement supprimée. **L'Assurance Maladie délivrera une carte Vitale à vie.**

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, toute personne qui travaille ou, lorsqu'elle n'a pas d'activité professionnelle, réside en France de manière stable et régulière, disposera de ce droit. Les conditions d'ouverture de droit seront donc fortement simplifiées. Le critère de droit lié au travail est complété par un critère de résidence « *La condition de stabilité est satisfaite dès lors que les personnes concernées présentent un justificatif démontrant qu'elles résident en France de manière ininterrompue depuis plus de 3 mois. Pour les années suivantes, sont considérées*



*comme résidant en France de manière stable, les personnes qui ont leur foyer principal en France, c'est-à-dire qui y séjournent pendant plus de 6 mois au cours de l'année civile »*

Pour les enfants de moins de 20 ans n'ayant jamais exercé d'activité professionnelle, le décret fixe à **20 ans l'âge limite de maintien** - en tant qu'assuré autonome désormais - **des enfants majeurs sans activité dans le régime de leurs parents.**

Les administrateurs UNSA ont immédiatement réagi, quant aux enjeux et bouleversements qui pourraient se produire dans notre régime de prévoyance.

**Rappel :** La couverture maladie de notre régime spécial fait état de 152 838 affiliés. Les ayants droit conjoints représentent 30 426 personnes, les enfants 130 794.

Un simple raccourci nous incitait à dire que cette révolution porterait un coup fatal à notre régime de prévoyance. Pas dans l'immédiat, mais après les périodes transitoires ou optionnelles telles que celles prévues dans le projet de loi qui trace la mise en place complète de la PUMA au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

**Suite aux différentes interventions effectuées par l'UNSA, le projet de décret écartait certaines dispositions pour notre régime spécial. Il est le seul à ne pas entrer complètement et de suite**

“ *Les administrateurs UNSA ont immédiatement réagi, quant aux enjeux et bouleversements qui pourraient se produire dans notre régime de prévoyance.* ”

**dans les nouvelles dispositions de la PUMA. Il en est ainsi pour les enfants majeurs qui pourront rester affiliés au régime spécial. Les règles actuelles de notre régime de prévoyance restent inchangées notamment pour les enfants âgés de moins de 21 ans, ou de plus de 21 ans sous certaines conditions.**

Le principe de dispositions plus favorables pour notre régime spécial reste également inchangé pour les étudiants sans activité ou les étudiants ayant une activité insuffisante. Seul, le régime spécial de la SNCF pourra garder le rattachement des enfants qui sont à la charge de leurs parents jusqu'à l'âge de 28 ans.

En somme, notre régime spécial se trouve préservé mais isolé par rapport à cette refondation de l'Assurance Maladie. Le temps emportera sûrement les aspects dérogatoires par la simple évolution du statut individuel des ayants droit.

Enfin, la création de la PUMA supprimera le dispositif de la Couverture Maladie Universelle (CMU)

Les administrateurs UNSA, CGT, Sud Rail, l'administrateur de la FGRCF ont voté CONTRE le projet de décret soumis au Conseil d'Administration de la Caisse le 15 décembre 2015. **Les administrateurs CFDT ont voté « pour »** tout comme les administrateurs du GPF.

Par Michèle CARTEREAU - Christine VASSEUR  
Philippe MALLEGOL - Denis DONTENVILL ■



# incivilités

## Gestion des incivilités : volonté réelle de prise en compte ?

➤ **L'INCIVILITÉ EST UNE NOTION TRÈS LARGE ET SUBJECTIVE CAR SA DÉFINITION EST PROPRE À CHACUN. LE DEGRÉ DE TOLÉRANCE VARIE EN FONCTION DES INDIVIDUS. POUR LE PERSONNEL SNCF, C'EST LE CÔTÉ RÉPÉTITIF, HORS DU CHAMP PÉNAL, QUI FINIT PAR USER, DÉMOTIVER, VOIRE DÉPRIMER. TOUT COMME LES PROBLÈMES DE SÛRETÉ, LES INCIVILITÉS SONT L'AFFAIRE DE TOUS.**

La SNCF a pris conscience du problème « incivilités » début 2012 et a mandaté Mme SASSIER pour travailler sur le dossier durant 6 mois.

A la suite de son rapport rendu en juillet 2012, un pôle « prévention des incivilités » a été créé.

Malgré la volonté réelle des agents de ce pôle, l'effectif réduit (3 personnes) et le manque de budget propre, de grandes actions n'ont pu être réalisées.

Il aura fallu attendre octobre 2014 pour que le sujet soit remis à l'honneur.

Fin 2014, une conférence de citoyens est organisée par le Secrétariat Général de SNCF et la Direction Déléguée à la Prévention des Incivilités (DDPI).

Une conférence de citoyens est une forme de consultation démocratique qui consiste à recueillir l'avis que formule un panel d'une vingtaine de citoyens « profanes » sur une question de société. Ce panel de 20 personnes représentatif de la diversité de la société française sur le sujet des incivilités dans les trains et les gares, a tout d'abord reçu une information complète sur le sujet par différents experts. Il a ensuite auditionné des « porteurs d'intérêt » (politiques, magistrats, syndicalistes, etc.). Ils ont enfin rédigé un avis, qui a été remis au Président Guillaume Pepy le 11 décembre 2014.

En 2015, la même démarche a été initiée



avec des cheminots. Ces derniers ont rendu l'avis au président Guillaume Pepy le 15 décembre. Un débat entre les citoyens qui ont participé à la conférence citoyenne de 2014, les citoyens « cheminots » et le président s'en est suivi.

L'objectif de la direction est d'avoir un regard croisé entre clients et agents de SNCF et d'être force de proposition quant aux actions qu'elle peut mettre en œuvre pour répondre à la problématique du bien vivre et bien voyager ensemble.

La question posée aux citoyens des deux groupes était : « Selon vous, quel rôle chacun (clients, personnels et entreprise SNCF,

pouvoirs publics, ...) peut-il jouer pour que les comportements s'améliorent dans les trains et dans les gares ? » Même si le mot n'apparaît pas dans cette question, elle renvoie à la thématique des incivilités.

Les différents avis (citoyens et citoyens cheminots) comportent de nombreuses similitudes, et des axes de progrès qui, pour l'UNSA-Ferroviaire, doivent servir de pistes de travail.

Le 15 décembre 2015, à l'occasion de la remise officielle de l'avis des cheminots, le président de SNCF Mobilités s'est exprimé sur quelques propositions retenues, et malheureusement elles sont loin de nous satisfaire. L'UNSA-Ferroviaire ne se contentera pas de quelques « mesurées ».

Pour l'UNSA-Ferroviaire, chacun a son rôle à jouer pour que la situation s'améliore, en externe comme en interne. Pour cela, il faut une véritable politique de lutte contre les incivilités, que l'Entreprise se l'approprie

“ *Les différents avis (citoyens et citoyens cheminots) comportent de nombreuses similitudes, et des axes de progrès qui, pour l'UNSA-Ferroviaire, doivent servir de pistes de travail.* ”

et la décline à tous les niveaux. Il faut des moyens humains, matériels, et financiers à hauteur des ambitions affichées de la Direction. Il faut également que l'Entreprise admette que certaines organisations qu'elle met en place génèrent des incivilités.

Certaines propositions des différents avis doivent être mises en œuvre rapidement, car elles peuvent améliorer la situation, c'est ce que l'UNSA-Ferroviaire revendique.

## ► SYNTHÈSE DE L'AVIS DES CITOYENS :

### I. La SNCF et les incivilités

Pour les citoyens, la SNCF est légitime pour s'occuper des incivilités mais pas seule puisqu'il s'agit d'un phénomène de société et que le concours de plusieurs acteurs paraît indispensable.

Ce n'est que dans le cadre de partenariats et de collaborations diverses avec différentes instances (publiques comme privées) que la SNCF serait la mieux placée pour lutter contre les incivilités.

### II. Organisation de l'Entreprise

Pour les citoyens, la notion de coproduction des incivilités semble essentielle. En la prenant systématiquement en compte, la SNCF peut anticiper et réduire les comportements inappropriés dans les trains et dans les gares. Les citoyens ont identifié deux axes majeurs d'action : la gestion des gares (accueil, gare comme lieu de vie), et celle des effectifs. (maintien d'une présence humaine, polyvalence pour diversifier les missions), mais également la formation.

### III. Communication

Pour les citoyens, le manque d'information des usagers ainsi que les représentations

négatives de la SNCF apparaissent comme des sources importantes d'incompréhension et de crispation des usagers et fournissent, finalement, un terreau favorable aux incivilités et aux débordements qui peuvent en découler.

L'information voyageur en situation perturbée devrait continuer d'être améliorée, mais également au quotidien (Une meilleure signalétique dans les gares, voire des agents « aiguilleurs », pour guider les usagers, l'affichage, une simplification de la grille tarifaire).

Par ailleurs, s'il paraît difficile d'inciter les médias à ne pas systématiquement évoquer la SNCF lorsqu'elle rencontre des problèmes, il nous semble possible de mettre en place des campagnes de communication de différentes natures (diffusion télévisée ou en ligne de mini-documentaires présentant les différents métiers, mise à disposition d'une visite virtuelle en ligne des gares et des trains dans les écoles, communication de l'Entreprise auprès des usagers à propos des incivilités, etc..)

### IV. Détection, sanction, répression

Pour les citoyens, il est important, afin d'améliorer les comportements dans les trains et dans les gares, d'impliquer l'ensemble des clients et des agents dans la détection et le signalement des comportements incivils (par un numéro vert)

De même, il est important de rappeler que toutes les incivilités ne peuvent faire l'objet d'une sanction, ce qui est le cas de la plupart des comportements qui contreviennent aux règles usuelles de politesse. Il faudrait à minima sanctionner les infractions les plus graves, notamment en favorisant la coopération avec les services de police et améliorer le plan lutte anti-fraude.

“ Une formation de qualité est donc essentielle et doit être dispensée à l'ensemble des personnels de la relation. ”

## ► SYNTHÈSE DE L'AVIS DES CHEMINOTS :

### V. Fonctionnement de l'Entreprise et sa contribution aux incivilités

Pour les cheminots, la présence humaine est indispensable pour pacifier les relations entre agents et clients. Il faut humaniser certains lieux privés de personnel SNCF. Mais également faire face aux afflux de voyageurs prévisibles. Il faut cesser la mise en place de l'EAS, ANS qui génère incivilités et fraude. De même la séparation de l'Entreprise par métier ou activité, et négative à tous points de vue, car elle génère des tensions entre agents et donc au final des voyageurs. L'information en situation perturbée (par différents canaux) et l'état du matériel peut aussi générer des incivilités.

### VI. Le rôle des agents et leur implication dans la lutte contre les incivilités

Chaque agent a un rôle à tenir, les postures agents sont donc importantes. Une formation de qualité est donc essentielle et doit être dispensée à l'ensemble des personnels de la relation client.

### VII. La fraude et les sanctions

Pour les citoyens, lutter contre la fraude est une des actions fortes pour combattre les incivilités. Ils demandent que la prévention soit renforcée (signalétique adaptée sur les sanctions, contrôle systématique du premier au dernier train, visibilité des agents). Les interventions en milieu scolaire doivent être développées.

### VIII. La communication externe et la relation client

Pour améliorer la mauvaise image de la SNCF, les citoyens proposent l'émergence de spécialistes du système ferroviaire dans les médias, mais également de diffuser dans les gares et les trains des mini-films de témoignages agents et clients sur les incivilités, ou la mise en place d'un numéro et d'une plateforme spécifique incivilités.



Par Nathalie WETZEL ■

# UNSA Assurance

## La première assurance perte de salaire / EVS à la SNCF

➤ L'UNSA A NÉGOCIÉ AVEC L'UN DES PRINCIPAUX ACTEURS DU SECTEUR, UNE ASSURANCE PROFESSIONNELLE À TARIF PRÉFÉRENTIEL.

### QUELQUES EXEMPLES ...



**Josette, 45 ans, mariée, 2 enfants, agent administratif.**

Elle gagne **1.775 € par mois** (1.480 € de traitement de base + 210 € de prime de travail + 85 € d'EVS). Elle décède suite à une longue maladie.

#### Sans UNSA Assurance

Au bout de 6 mois de maladie, son salaire tombe à **740 € / mois**. Il est versé à ses enfants l'allocation décès SNCF : ~ 25.000 € (calcul selon la situation administrative).

#### Avec UNSA Assurance

Elle a souscrit la **garantie indemnités journalières « 180 jours »**. Au bout de 6 mois d'arrêt, elle touche 25 € / jour. Son salaire revient à un niveau de : **1.490 € / mois** (Cotisation : 15,19 € / mois). Elle décède au bout d'1 an et demi. Elle avait souscrit la **garantie décès**. En plus de l'allocation décès, on verse à ses enfants un capital de : **30.000 €**.



**Julie, 32 ans, divorcée sans enfant, contrôleur.**

Elle gagne **2.870 € par mois** (1.600 € de traitement de base + 400 € de prime de travail + 870 € d'EVS).

En faisant du sport, elle se blesse à l'épaule. Elle est arrêtée pendant 2 mois.

#### Sans UNSA Assurance

Pendant les 2 premiers mois : Perte totale de la prime de travail et des EVS. Son salaire tombe à **1.600 € / mois**

#### Avec UNSA Assurance

Elle a choisi de garantir une partie de ses EVS avec la **garantie indemnités journalières « EVS »** et touche 25 € par jour au bout de 3 jours d'arrêt. Son salaire revient à un niveau de : **2.350 € / mois** (Cotisation : 37,70 € / mois)

**Capital décès toutes causes : 40.000 €**

**Capital « inaptitude définitive aux fonctions de Sécurité » : 10.000 €**



**Sébastien, 28 ans, célibataire, infra.**

Son salaire est de **2.675 € par mois** (1.535 € de traitement de base + 220 € de prime de travail + 920 € d'EVS).

Il se casse la jambe au ski. Bilan : 3 mois d'arrêt.

#### Sans UNSA Assurance

Les primes « sautent » Son salaire tombe à **1.535 € / mois**.

#### Avec UNSA Assurance

Il a souscrit la **garantie indemnités journalières « EVS »** et touche au bout de 3 jours, 35 € par jour.

Son salaire revient à un niveau de : **2.585 € / mois** (Cotisation : 52,91 € / mois)

**Capital décès toutes causes : 50.000 €**

Au bout des 3 mois d'arrêt, il peut reprendre mais le médecin le déclare inapte, définitivement, au poste qu'il occupait précédemment...

#### Avec UNSA Assurance

Il a souscrit la **garantie Capital Inaptitude définitive** aux fonctions de sécurité.

Il touche un capital de **10.000 €** pour pouvoir se retourner.

(Cotisation supplémentaire : 3,35 € / mois, soit, une cotisation totale de : 56,26 € / mois).



## AGENTS SNCF SÉDENTAIRES & ROULANTS, UNE GAMME ADAPTÉE À TOUS VOS BESOINS

REVENUS  
MILLE !

ire

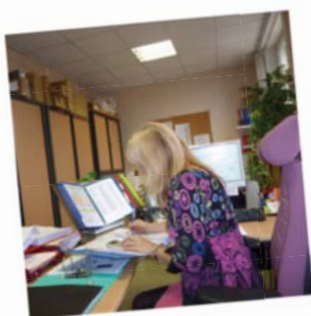
L

dités

PROTÉGEZ VOS REVENUS  
ET VOTRE FAMILLE !

UNSA  
ferroviaire

ADMINISTRATIF



Les adhérents à l'UNSA  
bénéficient de garanties inédites  
et négociées !



**Caroline, 38 ans, mariée,**  
**2 enfants, agent commercial.**

Elle gagne **1.880 € par mois**  
(1.480 € de traitement de base  
+ 225 € de prime de travail  
+ 175 € d'EVs).

Elle est atteinte d'une longue maladie.

### Sans UNSAssurance

Au bout de 6 mois de maladie,  
son salaire tombe à **740 € / mois.**

### Avec UNSAssurance

Elle a souscrit **la garantie indemnités journalières « 180 jours »**. Au bout de 6 mois d'arrêt, elle touche **25 € / jour**. Son salaire revient à un niveau de : **1.490 € / mois**

### Avec UNSAssurance

Elle a souscrit **la garantie indemnités journalière « 180 jours » et la garantie « EVS »**. **En plus** de percevoir **25 € / jour** au bout de 6 mois, elle percevra également dès 15 jours d'arrêt **10 € / jour**. Son salaire sera alors de : **1.790 € / mois** (Cotisation : 24,40€ / mois)

PROTÉGEZ VOS REVENUS  
ET VOTRE FAMILLE !

UNSA  
ferroviaire

AGENTS HABILITÉS  
AUX FONCTIONS DE SÉCURITÉ



Les adhérents à l'UNSA  
bénéficient de garanties inédites  
et négociées !



**Robert, 35 ans, marié, agent du matériel.**

Il touche **1.690 € par mois** (1.480 € de traitement fixe et 210 € de prime de travail). Robert a un problème à la cheville. Le médecin SNCF lui annonce un premier arrêt d'un mois.

### Sans UNSAssurance

Le 1<sup>er</sup> mois : perte totale de la prime de travail de **210 €**. Son salaire tombe à **1.480 € / mois**

### Avec UNSAssurance

Il a souscrit **la garantie indemnités journalières « EVS »** et touche au bout de 15 jours, **5 €** par jour.

Son salaire revient à un niveau de : **1.630 € / mois.**

**Capital décès toutes causes : 30.000 €.**

Au cours du premier mois d'arrêt, il y a des complications et son médecin le prolonge de 5 mois supplémentaires...

### Sans UNSAssurance

Les 5 mois suivants : perte totale de prime de travail de **210 €**.  
Tombe à **1.480 € / mois.**

### Avec UNSAssurance

Il continue de toucher **5 €** par jour.  
Son salaire reste à un niveau de : **1.630 € / mois.**  
L'agent reprend à mi-temps thérapeutique, ...

### Sans UNSAssurance

Perte de la moitié de la prime de travail de 105 €.  
Son salaire remonte à **1.585 € / mois**

### Avec UNSAssurance

Il continue de toucher sa garantie dans la limite de sa perte réelle de prime.  
Son salaire revient à son niveau de : **1.690 € / mois** (Cotisation : 16,39 € / mois).



PROTÉGEZ VOS REVENUS  
ET VOTRE FAMILLE !



PERSONNEL ROULANT



Les adhérents à l'UNSA  
bénéficient de garanties inédites  
et négociées !



PROTÉGEZ VOS REVENUS  
ET VOTRE FAMILLE !



COMMERCIAL



Les adhérents à l'UNSA  
bénéficient de garanties inédites  
et négociées !



PROTÉGEZ VOS REVENUS  
ET VOTRE FAMILLE !



L'INFRA



Les adhérents à l'UNSA  
bénéficient de garanties inédites  
et négociées !



**Jacques, 40 ans, divorcé 2 enfants, conducteur de train.**

Il gagne **3.315 € par mois** (1.810 € de traitement de base + 920 € de prime de traction + 585 € d'EVS).

Lors d'un barbecue, le vent souffle. Il se prend un morceau de charbon de bois brûlant dans l'œil.  
Son problème de vision lui engendre une descente de machine de 2 mois.

**Sans UNSAssurance**

Pendant les 2 premiers mois : perte totale de la prime de traction et des EVS.  
Son salaire tombe à **1.810 € / mois.**

**Avec UNSAssurance**

Il a souscrit la **garantie indemnités journalières « EVS »** et touche **50 €** par jour au bout de 3 jours d'arrêt.  
Son salaire revient à un niveau de : **3.310 € / mois.**  
(Cotisation : 87,88 € / mois).

**Capital décès toutes causes : 50.000 €**

A la visite médicale de reprise, sa vue n'est pas suffisante pour la conduite.  
Il subit une descente définitive de machine.

**Sans UNSAssurance**

Il est reclassé mais son salaire reste à **2.020 € / mois.**

**Avec UNSAssurance**

Il a souscrit le capital « Descente de machine ». Il touche **10.000 €.**  
Cela lui permet de faire face aux échéances de prêt de sa maison et de renégocier avec sa banque.

Demandez  
votre devis  
personnalisé

**Contactez vos représentants  
locaux UNSA**

**Devis par téléphone au :**  
**03 88 44 61 68**

**ou E-mail à : [nathalie.moyne@axa.fr](mailto:nathalie.moyne@axa.fr)**

Par Philippe CORNIÈRE ■

**AGENTS SNCF SÉDENTAIRES & ROULANTS, UNE GAMME ADAPTÉE À TOUS VOS BESOINS**

Supplément au MAG n° 785

SUPPLÉMENT  
AU MAG N° 785

MENSUEL : PRIX : 1€50

JANVIER/FÉVRIER 2016

# LEmag

LA REVUE DE L'UNSA FERROVIAIRE

UNSA  
ferroviaire



## EDITO

Le contrat des trains d'équilibre du territoire a pris fin le 31 décembre 2015. SNCF Mobilités exploite aujourd'hui ces trains au titre de l'obligation de continuité des services publics.

L'échec de toutes les négociations, la « mission de conciliation » qui succède aux « missions d'expertise » montrent que le financement de la Convention TET par des impôts prélevés sur la SNCF est un engrenage mortel qui enlève toute légitimité à l'Autorité Organisatrice TET et qui place SNCF Mobilités dans une situation intenable.

L'UNSA-Ferroviaire considère que la baisse des prix du gazole et les engagements pour le climat pris par la France à l'issue de la COP21 permettraient de trouver un nouveau mode de financement pour la convention TET. Elle a fait une proposition pour sortir de l'impasse par le haut, et donner un avenir aux trains Intercités. Une conjoncture aussi favorable ne se reproduira pas de sitôt. L'Etat doit la saisir !

Par Thierry MARTY ■

## DOSSIER INTERCITÉS

# Intercités est un élément essentiel du maillage ferroviaire

Intercités est la marque commerciale sous laquelle sont opérés les trains classiques de la SNCF. Ces trains apparaissent comme les parents pauvres du transport ferroviaire français. Coincés entre les TGV, qui bénéficient d'une excellente image et de gros investissements et les TER, revitalisés depuis 2001 par les conventions régionales, les Intercités sont lourdement déficitaires.

Avec 320 trains par jour en moyenne qui parcourent 37 lignes sur l'ensemble du territoire et desservent 330 villes, ils sont pourtant indispensables au maillage ferroviaire français. 100 000 voyageurs empruntent quotidiennement ces trains, soit un quart des voyageurs de moyenne et longue distance.



## Une convention TET au financement artificiel

Depuis décembre 2010, Intercités bénéficiait d'une convention avec l'Etat, autorité organisatrice des « trains d'équilibre du territoire » (TET). Cette convention signée pour une durée de trois ans a été renouvelée deux fois un an jusqu'à fin 2014 puis fin 2015.

Le besoin de financement de la convention est passé de 210 M€ en 2011 à 330 M€ en 2015. La contribution publique est assise sur trois taxes : la Contribution de Solidarité Territoriale (CST) financée par les activités ferroviaires à grande vitesse sur le territoire

français, la Taxe sur les Revenus des Entreprises Ferroviaires (TREF) à laquelle sont assujetties les entreprises réalisant plus de 400 M€ de chiffre d'affaires voyageurs sur le territoire national et la Taxe d'Aménagement du Territoire (TAT) portant sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes. En résumé, la contribution des autoroutes est symbolique et la convention est financée à 95% par la SNCF.

Cette convention a mis en place une relation perdant/perdant entre l'Etat, Autorité organisatrice qui n'a pas les moyens de

payer ce qu'elle voudrait décider et une SNCF qui paye sans avoir le pouvoir de décider. L'absence de moyens de l'une et de pouvoir de l'autre ont conduit à la situation ubuesque d'une double prolongation s'appuyant sur la procédure d'urgence du règlement européen sur les obligations de service public applicable « en cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation ». Ce contrat est terminé depuis fin 2015 et il n'y a aujourd'hui aucune perspective crédible de nouveau contrat.

## Un matériel roulant en fin de vie et un réseau ferroviaire en mauvais état

Le sous-investissement en matériel roulant de moyenne et longue distance se traduit par un parc « Corail » quarantenaire, obsolète, ne répondant plus aux standards modernes attendus par les clients en matière de performances, de confort, de sécurité ou d'accès des personnes à

mobilité réduite. Les locomotives ont une moyenne d'âge encore plus élevée et doivent être remplacées.

Le réseau ferroviaire classique est vétuste, car pendant près de 30 ans, les lignes à grande vitesse et leurs prolongements ont

capté la quasi-totalité des investissements d'infrastructure.

L'offre Intercités a diminué de 10% depuis la signature de la convention TET. La baisse des dessertes reporte les coûts fixes de maintenance de l'infrastructure sur les trafics restants et creuse le déficit.



# Une impasse technique et économique pour les trains de nuit

Opérés avec du matériel roulant hors d'âge et pénalisés par les travaux de remise à niveau de l'infrastructure, les trains de nuit ont perdu de nombreux clients : le trafic a baissé de plus de 30% en cinq ans. La situation financière est préoccupante : alors qu'ils représentent moins de 10% du trafic

d'Intercités, les trains de nuit absorbent 30% de la contribution de la convention TET. La plupart des voitures-couchettes de la SNCF arrivent en fin de vie entre 2016 et 2020. Pour maintenir le service, il faudrait investir au moins 200 M€ pour commander d'urgence du matériel moderne.

Or, ni la SNCF qui ne prévoit aucun retour sur investissement, ni l'Etat ne manifestent l'intention de commander de nouvelles voitures-couchettes... Cette double impasse technique et économique constitue un risque mortel pour les trains de nuit.

# Un transfert modal prévisible du train vers la route

La loi sur la croissance, activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé le transport interurbain par autocars. Le foisonnement des offres depuis la mise en application de la loi crée une concurrence

féroce et meurtrière entre les sociétés de transport Interurbain.

Cette concurrence a déjà un impact sur les trains TER et Intercités. Elle va générer un

transfert modal important du train vers la route, rendant insoutenable, la trajectoire économique des TET, avec à terme une perte de plusieurs centaines d'emplois ferroviaires.

# Intercités est aujourd'hui dans une situation économique insupportable pour SNCF Mobilités

Sur un périmètre de dessertes identiques à 2015, le déficit d'exploitation passerait de -330 M€ en 2015 à -535 M€ en 2025 (environ -480 M€ en 2020)

Le scénario proposé par SNCF dans son plan stratégique, avec réduction d'offre de -26% entre 2015 et 2020 et -32% à horizon 2025, affiche un déficit d'exploitation de -300 M€ par an sur les premières années, -150 M€ en 2020 et -165 M€ en 2025. Au total -1,4 Md€ sur 10 ans (2016-2025).

Ces chiffres ne prennent pas en compte le coût de l'impact des réductions d'offre sur l'emploi. L'attrition de l'offre, proposée par SNCF Mobilités, aurait des conséquences sociales dans le Groupe Public Ferroviaire, avec des pertes d'emplois de conducteurs et de contrôleurs dans les trains, mais aussi dans les gares et plus particulièrement à la gare de PARIS AUSTERLITZ qui concentre une offre forte de l'activité Intercités. Les activités d'entretien et de maintenance seraient également impactées.



# Le « rapport Duron » recommande une autorité organisatrice « de plein exercice »

Après un rapport au vitriol de la Cour des comptes intitulé « *Les trains Intercités : sortie de l'indécision* » le Secrétaire d'Etat aux transports, Alain Vidalies a mis en place en novembre 2014 la commission « *Avenir des trains d'équilibre du territoire* » sous la conduite du député Philippe Duron. Le rapport rendu en mai 2015 propose des solutions ligne par ligne : renforcement et modernisation, ajustement, voire suppression, pour cinq d'entre elles.

Ce rapport fait aussi le constat de la défaillance de l'Etat en tant qu'Autorité Organisatrice et préconise la mise en place d'une Autorité Organisatrice « de plein exercice ».

Force est de constater que l'Autorité organisatrice TET n'a aucune autorité pour assurer la gouvernance de la convention, ce qui a conduit de 2010 à 2015, à une diminution des dessertes de 10% et à une explosion du déficit d'exploitation de 210 à 330 M€. Elle

n'a, non plus, aucune légitimité vis à vis des Régions, Autorités Organisatrices du TER, ce qui ne lui a pas permis de négocier, afin de construire une desserte des territoires cohérente avec les besoins des populations.

Malheureusement le « rapport Duron » n'a pas relancé les négociations entre l'Autorité Organisatrice TET et SNCF Mobilités. L'état a préféré commander une nouvelle « mission de concertation » au Préfet Philizot.

## L'UNSA-Ferroviaire fait des propositions pour sortir de l'impasse

Les voyageurs demandent des trains rapides, nombreux, à un prix abordable. La rapidité ne se mesure pas seulement par le temps de parcours vers Paris. Un aménagement des lignes existantes à une vitesse commerciale de 160 à 200 Km/h, permettrait, pour un investissement raisonnable, des dessertes fréquentes de toutes les gares importantes, cadencées toutes les heures. En travaillant les correspondances en cohérence avec les TER et TGV, Intercités proposerait une offre de transport attractive et performante au

bénéfice des métropoles régionales et des villes moyennes.

Le renouvellement du matériel roulant est un enjeu capital. Le confort et les services à bord doivent être modernisés. L'accès à Internet, des prises électriques à chaque place, des toilettes fonctionnelles, la restauration, doivent devenir des standards. Des portes larges et des accès pour les personnes à mobilité réduite permettraient de limiter les temps d'arrêt en gare.

L'offre commerciale doit être remaniée, audacieuse et démocratisée, pour mettre

en valeur les atouts du ferroviaire, mode de transport plus écologique et plus sûr que ses concurrents.

Le rapport de la commission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire propose pour chaque ligne, un constat sans concession, bien documenté et des propositions d'évolutions précises et pragmatiques. L'UNSA-Ferroviaire considère que c'est une base pertinente pour les concertations que le Préfet Philizot conduit avec les exécutifs régionaux pour préparer la prochaine convention TET.

## Un nouveau mode de financement pour la convention TET

L'UNSA-Ferroviaire est convaincue que pour que l'Autorité Organisatrice des TET devienne une autorité « de plein exercice », il est indispensable de changer le mode de financement de la convention. Elle a fait au Préfet Philizot une proposition qui permettrait de sortir par le haut de l'impasse où s'est fourvoyée la convention TET.

Le gouvernement vient de mettre en place une réduction progressive de l'écart de fiscalité entre gazole et essence. Le prix du gazole est passé sous le seuil de 1€/litre. Une accélération de cette réduction serait indolore pour les automobilistes.

Le prélèvement d'un centime de TICPE

(Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques) par litre de gazole sur les véhicules légers représente une recette supplémentaire d'environ 350 M€. Son affectation à l'autorité organisatrice TET permettrait de financer une nouvelle convention sans recourir au Compte d'Affectation Spéciale alimenté par la TREF et la CST.

Le prélèvement et l'affectation à l'AO TET d'un centime supplémentaire permettrait de lui transférer le financement des investissements en matériel roulant (100 M€ /an sur 5 ans) aujourd'hui assurés par l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures

de Transport de France) et le renouvellement du parc de matériel roulant d'ici 2025 sur les lignes dites « structurantes » pour un montant d'investissement de 1,5 milliard d'euros, annoncé par l'Etat.

L'Autorité Organisatrice TET acquerrait ainsi la capacité de conduire sa propre politique, pour sortir les TET de la spirale de déclin de la fréquentation et d'attrition de l'offre que nous connaissons aujourd'hui. Elle gagnerait la crédibilité lui permettant de négocier d'égal à égal avec les AO régionales et de renouer une relation contractuelle gagnant/gagnant avec SNCF Mobilités.

# Caisse de prévoyance quelles dépenses pour quelles prestations ?

## ➤ 1827 MILLIONS D'EUROS ONT ÉTÉ DÉPENSÉS EN 2014

Ces dépenses peuvent être ventilées en quatre grandes catégories :

**1 - les soins de ville : honoraires médicaux et médicaments :**

**37 % des dépenses**

**2 - l'hospitalisation dont 66 % sont dépensés sous la forme d'une dotation globale aux établissements :**

**54% des dépenses**

**3 - les prestations spécifiques à notre régime spécial : allocation de fin de carrière, prestation spécifique autonomie (pour les personnes âgées dépendantes) et toutes les prestations spécifiques non pérennes :**

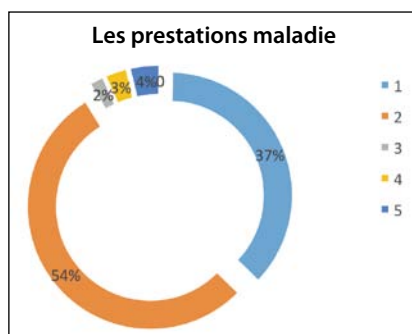
**2% des dépenses**

**4 - les allocations de décès pour actifs et pensionnés :**

**3 % des dépenses**

Auxquelles s'ajoutent les dépenses diverses (fonds de participation à la politique nationale de prévention santé) :

**4 % des dépenses**



## ➤ QUELLES SONT LES PRESTATIONS SPÉCIFIQUES AU RÉGIME SPÉCIAL DE LA CAISSE DE PRÉVOYANCE ?

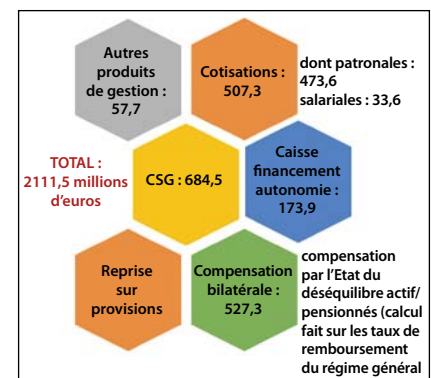
Certaines sont bien connues, d'autres un peu moins : Récapitulons !

<b>Allocation fin de carrière</b> 5 021 BÉNÉFICIAIRES pour 16,7 millions d'euros	<b>Prestation Spéciale Accompagnement</b> 5 800 BÉNÉFICIAIRES pour 11,3 millions d'euros
<b>PSNP : Prestations spécifiques non pérennes</b> *97 490 BÉNÉFICIAIRES pour 12,9 millions d'euros	<b>Autres prestations spécifiques</b> **2 000 BÉNÉFICIAIRES pour 2,2 millions d'euros

\* PNSP : forfait 18 euros, forfait intervention laser, forfait prothèses mobiles, forfait optique, forfait fauteuil roulant, aide à l'acquisition d'une complémentaire santé etc ...

\*\* Autres prestations spécifiques : couronnes sur implant, implants dentaires, prestations aux ayants-droit relevant d'un autre régime ...

## ➤ QUEL FINANCEMENT DE NOTRE RÉGIME SPÉCIAL ?



## ➤ FOCUS SUR LES COTISATIONS MALADIE (2014)

	Régime général	CPRP SNCF
PART SALARIALE	0,75 %	0,15 %
PART PATRONALE	13,10 %	9,60 %

A noter : la SNCF bénéficie d'un taux de cotisations inférieur, mais il faut noter que l'Entreprise prend à sa charge un certain nombre de dépenses qui sont, au régime

général, prises en charge par la sécurité sociale : maintien de salaire, médecine de soins avec prise en charge à 100 % des soins aux agents etc...

## ➤ POUR QUEL REMBOURSEMENT ?

	Régime général	CPRP SNCF - Pensionnés et ayants droit	Agents SNCF hors service médical	Agents avec utilisation service médical
Honoraires médicaux	70 %	75 %	70 %	100 %
Auxiliaires médicaux	60 %	75 %	60 %	100 %
Biologie médicale	60 %	75 %	60 %	100 %
Médic vignette bleue	30 %	75 %	30 %	100 %
Vignette blanche	65 %	75 %	65 %	100 %
Hospitalisation	80 %	100 %	100 %	100 %

Les taux de remboursements : (il s'agit des remboursements sur la base des tarifs officiels – hors dépassements d'honoraires).

Par Christine VASSEUR ■

# Egalité et mixité professionnelle

## L'UNSA-Ferroviaire au cœur des enjeux

➤ **ARACT IDF (ASSOCIATION RÉGIONALE POUR L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL) A ORGANISÉ UN SÉMINAIRE LE 10 DÉCEMBRE 2015 SUR LE THÈME : ÉGALITÉ FEMMES/HOMMES EN ILE-DE-FRANCE. L'UNSA-FERROVIAIRE ÉTAIT REPRÉSENTÉE PAR ISABELLE SÉCHET ET BRUNO NIXI, EXPERTS CHSCT DE LA FÉDÉRATION. L'ANIMATION DE CETTE MATINÉE A ÉTÉ ASSURÉE PAR EMMANUELLE LARROQUE, DIRECTRICE DE SOCIAL BUILDER.**

Jacques Toubon, Défenseur des Droits, a ouvert ce colloque par les situations de discriminations relatives aux femmes dans les entreprises. Il a rappelé qu'il y avait eu 5000 discriminations recensées en 2014 soit un quart des plaintes dont 22 % liées à des grossesses, représentant 80 cas en 2014 devant les tribunaux.

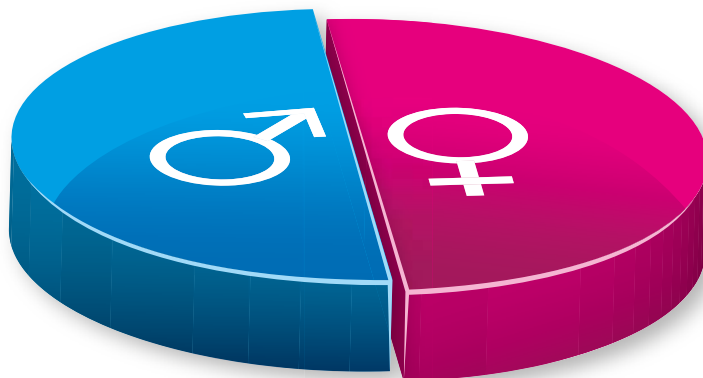
Jean-François Carencio, Préfet de l'Ile-de-France et de Paris, a parlé de l'emploi des femmes en IDF. Il a indiqué un écart salarial de 19 % dans le privé entre les salaires hommes/femmes et a souligné également que 20 % de femmes avaient subi du harcèlement sexuel en 2014.

Catherine Lapeyre, chef de service des relations du travail de la DIRECCTE IDF, a axé son discours sur des accords égalité professionnelle en Ile-de-France. Elle a rappelé le cadre légal en faisant référence à la :

- loi du 9 Novembre 2010 sur la réforme des retraites,
- loi du 4 Août 2014 égalité réelle entre Femmes/Hommes,
- loi du 17 Août 2015 relative au dialogue social et à l'emploi.

Suite à la loi du 4 Août 2014, en un an, la quasi-totalité des textes d'application de cette loi majeure pour l'égalité entre les femmes et les hommes a été adoptée. Ses mesures clés :

- de nouveaux moyens pour parvenir à l'égalité professionnelle,
- avancer vers une garantie publique contre les impayés de pensions alimentaires,
- contre les violences faites aux femmes : mieux



- protéger les victimes, prévenir la récurrence,
- faire reculer les stéréotypes sexistes,
- généraliser la parité dans toutes les sphères de la société.

Une première table ronde composée de trois Dirigeants d'Entreprise et d'une Responsable des Ressources Humaines a permis d'échanger sur les initiatives des TPE/PME (Très Petites Entreprises et Petites et Moyennes Entreprises) en matière d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes. S'en est suivi un échange avec la salle.

Puis les interventions concernant l'accès des femmes aux métiers du numérique ont alimenté de nombreuses discussions avec les participants.

Pascale Bourrat-Housni, Directrice Générale Adjointe de la Région Ile-de-France et Nadia Castain, Chef de Cabinet de la DIRECCTE IDF, ont clôturé ce séminaire en remerciant les différents intervenants. Quant au GPF SNCF, la directive RH 00881

« Accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité (2015-2018) » a été signée par toutes les organisations syndicales et applicable à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2015. Cet accord s'applique à l'ensemble des femmes et des hommes salariés des trois Epic : Epic SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités relevant du cadre permanent ou du personnel contractuel. L'UNSA-Ferroviaire participe au suivi de cet accord et s'attache à ce que le texte se décline au quotidien dans les actes.

En signant un tel accord, l'UNSA-Ferroviaire n'ignore pas les difficultés d'application multiples qui se font jour au quotidien, les blocages de certains dirigeants qui relèguent sans trop le dire le sujet de l'égalité professionnelle et de la mixité au rang de gadget intellectuel, faute de moyens parfois, faute de temps souvent, plus rarement par conviction personnelle.

Par Isabelle SUCHET ■

# LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR



Eric TOURNEBOEUF ■

## La grande pagaille

► **JANVIER EST TOUT À LA FOIS LE MOIS DES VŒUX ET CELUI DES BONNES RÉOLUTIONS. POURQUOI ALORS SE PRIVER DU PLAISIR DE VOUS SOUHAITER POUR CETTE ANNÉE 2016 BONHEUR ET SANTÉ. SI L'OBSERVATION LUCIDE DE NOTRE SOCIÉTÉ NE PORTE PAS SOUVENT À L'OPTIMISME, IL SERAIT CRUEL DE NE PAS PROFITER DE CET INTERMEZZO DE POSITIVITÉ.**

Par-delà cet agréable rituel, il faut toutefois reconnaître que les perspectives de bonnes nouvelles se font rares. Le traumatisme des attentats reste prégnant et ce n'est pas le matraquage médiatique sur les suites des enquêtes, le débat sur l'état d'urgence ou la déchéance de nationalité qui vont détendre l'atmosphère.

Il serait responsable de cesser de rajouter de la confusion au climat anxiogène qui règne sur notre beau pays. Légiférer dans l'urgence, et même changer la Constitution, sous la pression des événements et de l'opinion publique, me semble comporter le double risque de tourner le dos aux valeurs fondamentales de notre République et d'être totalement à côté des besoins des français. La sagesse que l'on prête souvent aux retraités voudrait que sur de telles questions, l'on évite de tomber dans de basses manœuvres de récupérations politiciennes. Profitons donc des vertus de ce mois de janvier pour, sans illusion excessive, émettre le vœu que ce piège soit évité et que l'unité nationale ne reste pas un vain mot.

Dans le domaine ferroviaire, au-delà des suites du dramatique accident de la rame d'essais du TGV Est, le début d'année est marqué par la mise en œuvre particulièrement chaotique de la mensualisation des pensions. Les dirigeants de la CPRP, négligeant consciencieusement toutes nos alertes et interpellations, ont choisi de juxtaposer la modification du rythme de paiement et la suppression de l'envoi des informations écrites aux pensionnés. Le résultat, sans surprise pour nous, ne s'est pas fait attendre : c'est la grande pagaille.

La Caisse et ses antennes sont submergées par des dizaines de milliers d'appels téléphoniques de pensionnés. L'information envoyée quelques mois plus tôt n'a pas été assimilée par tous, loin s'en faut. D'autant que, comble de l'ironie, ce passage à la mensualisation, que l'on nous annonce depuis des années, n'a pas été suffisamment préparé. De nombreux versements ne se sont pas faits dans les délais, provoquant des découverts bancaires chez des pensionnés qui ont des prélèvements automatiques en tout début de mois.

Ce sont les agents de la CPRP qui se sont retrouvés en première ligne face à l'incompréhension, voire à la colère des pensionnés. Les échos qui nous reviennent font, très majoritairement, état d'une écoute et d'une compétence rassurante des personnels affectés en urgence à cette tâche. Qu'ils en soient remerciés. L'UNSA avait pourtant largement anticipé un épisode de cette nature. Nos administrateurs ont plusieurs fois demandé un groupe de travail préparatoire et averti des risques, en pure perte...

Nous avons par ailleurs reçu de nombreux appels de nos adhérents. Nous avons tenté de les renseigner. Nous prenons maintenant des mesures pour palier le défaut d'informations écrites de la Caisse. Nos adhérents bénéficieront, via notre journal, d'une veille sur les informations mises en ligne par la CPRP. Nous intervenons par ailleurs auprès de la Caisse pour que soit fiabilisé et simplifié l'accès par internet des affiliés. Nous vous tiendrons informés des suites données.

# CPRP de la SNCF : Bugs dans le site... pour les pensionnés

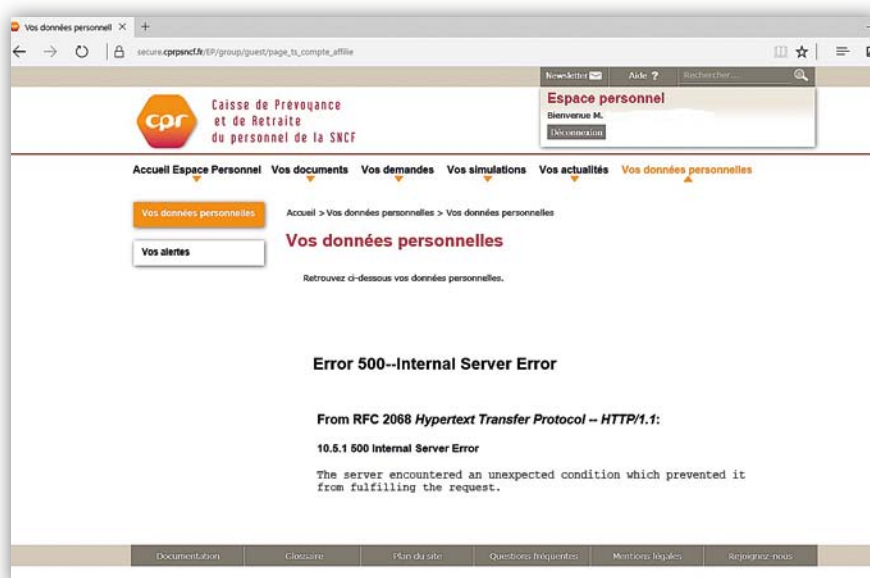
➤ **ON NOUS AVAIT PROMIS UN SITE INFORMATIQUE PERFORMANT DANS LE CADRE D'UN MEILLEUR SERVICE AUX AFFILIÉS... CELUI-CI, SÉCURISÉ, DEVAIT PERMETTRE À TOUT PENSIONNÉ(E) DE POUVOIR CONSULTER ET OBTENIR DIVERS DOCUMENTS. CETTE VOLONTÉ CORRESPONDAIT ALORS À « UN PLUS » POUR LES INITIÉS, ÉQUIPÉS D'UN ORDINATEUR, ET DÉSIREUX DE SUIVRE EN TEMPS UTILE, VOIRE EN TEMPS RÉEL, LEURS PRESTATIONS. LA « LETTRE AU PENSIONNÉ » D'OCTOBRE 2015 VA TOUT D'UN COUP MODIFIER LES OBJECTIFS INITIAUX.**

En effet, la CPRP, sans préalable, va décider de profiter de l'arrêt du versement trimestriel des pensions pour ne plus adresser de décompte papier comme auparavant. Les effets négatifs de cette décision, peu préparée et dont la qualité de la faisabilité ne semble pas avoir été totalement vérifiée, ne se sont pas fait attendre.

Dès le mois de novembre, les problèmes sont apparus de manière sournoise : perte des données personnelles, temps de connexion allongés, tellement allongés que les utilisateurs augmentent le nombre de commandes d'exécution de requêtes bloquant ainsi leur poste de travail par figeage de la connexion.

Si, dans un premier temps, les affiliés se sont sentis peu concernés, la goutte qui a fait déborder le vase est apparue lors du versement de la première pension mensualisée le 4 janvier. Impossibilité de se connecter, erreur d'affichage, impossibilité de créer son compte, erreur de compréhension d'une procédure de création mal expliquée et surtout peu conviviale et certainement pas intuitive, disparition des données personnelles provoquant une erreur système de type « Erreur 500 », ce sont plus de 10 000 plaintes que les services de la CPRP de la SNCF ont enregistrées entre le 4 et le 9 janvier 2016.

Après avoir collecté les informations afin d'adapter notre réaction face à l'incapacité des services techniques de la CPRP à régler les problèmes rencontrés, l'UNSA-Ferroviaire a adressé un courrier au Directeur de la Caisse. Outre le désir de lui faire remonter la teneur des difficultés rencontrées par nos adhérents affiliés, des questions techniques, organisationnelles et des mesures conservatoires lui ont été transmises.



## ➤ NOTRE CONSTAT

– La CPRP ne tient en aucun cas compte de tous les pensionnés(e)s non équipés d'ordinateur du fait d'un certain âge ou bien qui résident dans des zones où l'accès au réseau Internet est difficile (trop éloignées d'un serveur DSLAM), voire privées de cet accès. Pour cette population, il est évident que la volonté de la Direction de la CPRP de maintenir une proximité avec ses affiliés est quasi nulle, et même discriminante.

– Les Services de la CPRP ont été dans l'incapacité d'aviser l'ensemble des affiliés pensionnés des modifications liées à la mensualisation des pensions. Les Lettres aux pensionnés de janvier 2016 n'étaient toujours pas toutes arrivées à leur destinataire en date du 13 janvier 2016.

– Devant cette décision inique, de nombreux pensionnés(e)s ont alors tenté de s'inscrire dans leur « espace personnel ». La tâche s'est révélée impossible. Des dysfonctionnements

sont apparus dès la fin novembre. Le système informatique rejette leurs demandes pour différents motifs : identification fautive, boîte mail non conforme.

C'est notamment le cas pour les couples de pensionnés ou les pensionnés s'occupant d'un parent, lui-même pensionné, provoquant l'affichage d'un texte « erreur 500 » sur le masque « Données Personnelles ». Ils se sont alors dirigés vers les services techniques du site qui, dans un premier temps, ont répondu aux demandes avec émission du « Ticket d'accès », sans pour autant trouver de solution technique ni résoudre le problème.

Depuis le 27 décembre, il n'y a même plus de réponse du « site technique », laissant les demandeurs dans l'expectative d'une non-prise en compte de leurs difficultés à se connecter ou à obtenir leurs documents personnels.

– Cette situation est d'autant plus dommageable que la CPRP a été dans l'incapacité



de respecter ses engagements vis-à-vis des échéanciers de prélèvements des différentes cotisations prélevées auparavant chaque trimestre et décalés suivant l'organisme préleveur soit en janvier soit en mars.

### ► NOS DEMANDES

– Pourquoi la CPRP s'est-elle empressée de mettre en place ce service sans s'assurer de son bon fonctionnement ?

– Le système informatique mis en service est-il assez dimensionné pour répondre aux attentes des pensionnés et aussi à celles des actifs ?

– Comment la CPRP compte-t-elle améliorer le service offert aux pensionné(e)s privés du matériel nécessaire ?

L'Union Fédérale des Retraités de l'UNSA-Ferroviaire a sollicité le Directeur de la CPRP pour qu'il nous reçoive pour aborder plus précisément les problèmes rencontrés et exprimer les besoins et attentes des pensionné(e)s, notamment étudier la possibilité d'obtenir leurs documents en version papier.

Ce courrier, à la signature du Président de l'UFR de l'UNSA-Ferroviaire, a été adressé au Directeur de la CPRP le 12 janvier.

Nous restons vigilants à toutes vos remontées, attendons la réponse de Monsieur Jean-Loup Moussier mais, surtout, surveillons les évolutions du site. À ce jour, pas de changement notable. Il faut toujours plus de 10 secondes pour afficher une réponse à notre demande de connexion. Les données personnelles sont toujours masquées par l'affichage du message « Erreur 500 ». L'arrivée des SMS nous annonçant un nouveau document dans nos listes personnelles se fait avec un délai de 5 jours en amont de la réelle mise à disposition du décompte annoncé.

Tout cela provoque un malaise chez nos adhérents affiliés. Et nous n'osons pas penser, au vu de cette situation, que le désir de nous aligner sur le régime général soit derrière cet état de fait. En effet, ce n'est pas parce que les pensionnés de la CNAV ne reçoivent plus de décompte depuis quelque temps qu'il faut que la qualité d'information de nos pensionnés soit réduite à portion congrue.

Par Marc-André GANTNER ■

## INFOS PRATIQUES

Merci à notre collègue Guy Foussard (de Tours) qui nous transmet chaque mois ses « infos pratiques »

### Pas de frais de gardiennage pour un véhicule accidenté

Après un accident, vous avez déposé votre véhicule dans un garage pour expertise, à la demande de votre assureur. Devez-vous payer des frais de gardiennage ? Non. Même si c'est vous qui avez déposé le véhicule accidenté chez le garagiste pour le faire expertiser, l'assureur doit prendre en charge les frais de gardiennage dans la mesure où c'est lui qui est à l'initiative de ce dépôt (cass. Civ. 1<sup>re</sup> du 26.11.14, n° 13-26760). Peu importe que vous n'ayez pas conclu de contrat de dépôt, et peu importe également que vous n'ayez pas récupéré votre véhicule immédiatement.

(Source: Le Particulier Mai 2015)

### Baux d'habitation : depuis le 1<sup>er</sup> août, le bail type est devenu obligatoire pour les nouvelles locations

**Les propriétaires louant des logements nus ou meublés doivent désormais signer un bail type dont le contenu a été précisé dans un décret (n° 2015-587 du 29.5.15).**

Cette disposition est issue de la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014. Le texte fixe les clauses devant obligatoirement figurer dans le bail, mais précise aussi « qu'au-delà de ces clauses, les parties sont également soumises à l'ensemble des dispositions légales et réglementaires d'ordre public applicables aux baux d'habitation sans qu'il soit nécessaire de les faire figurer dans le contrat ». Une notice d'information reprenant les droits et obligations des deux parties ainsi que leurs voies de conciliation et de recours en cas de litiges doit obligatoirement être annexée au bail. Son contenu figure dans un arrêté du 29 mai 2015 (JO du 31).

A noter : le texte ne s'applique pas aux logements en foyer, aux colocations lorsque plusieurs contrats ont été signés entre les locataires et le bailleur, aux locations saisonnières ou encore aux logements faisant l'objet d'une convention d'aide personnalisée au logement (APL) ou appartenant à un organisme HLM.

(Source : Le Particulier Juillet/Août 2015)

### Stationnement : gratuit pour les handicapés

Depuis le 20 mai, le stationnement public est gratuit pour les automobilistes handicapés, y compris sur les places qui ne leur sont pas réservées (loi n° 2015-300 du 18/3/2015). La gratuité est accordée aux titulaires d'une carte de stationnement ou à la personne les accompagnant. Le stationnement est gratuit « sans limitation de durée », mais les communes ont le droit de « fixer une durée maximale de stationnement » de 12 heures ou plus. Et les maires peuvent autoriser les gestionnaires de parkings qui disposent de bornes d'entrée et de sortie à maintenir le paiement d'une redevance.

(Source : Que Choisir Juin 2015)

# Polémique

## Pouvoir d'achat des retraités, attention à la polémique

➤ **DEPUIS 2013, LE GOUVERNEMENT AVAIT DÉCIDÉ LE GEL DES PENSIONS. C'EST-À-DIRE QUE LA REVALORISATION ANNUELLE DES PENSIONS QUI DOIT SE FAIRE CHAQUE ANNÉE (MAINTENANT AU 1<sup>ER</sup> OCTOBRE, AUPARAVANT LE 1<sup>ER</sup> AVRIL), D'APRÈS UN CALCUL BASÉ SUR LE TAUX D'INFLATION, NE S'EST PAS EFFECTUÉE EN 2014.**

L'UNSA Retraités s'est toujours prononcée CONTRE ce gel, même si l'application du calcul officiel aurait débouché sur une revalorisation nulle, voire négative. Par ailleurs elle revendique un retour à la date du 1<sup>er</sup> avril.

Pour l'année 2015, le gouvernement a mis fin à ce gel et les pensions ont été revalorisées sur la base du calcul officiel, soit 0,1 % au 1<sup>er</sup> octobre 2015. Nous prenons acte de cette très faible revalorisation, mais nous ne pouvons pas nous satisfaire de ce pourcentage notamment au regard des faibles pensions.

En effet, nous constatons que le calcul de revalorisation basé uniquement sur l'indice des prix implique un décrochage



par rapport à l'évolution salariale. Le retraité reste un citoyen « actif dans la vie civile » et son niveau de vie doit suivre celui de l'ensemble de la population, c'est le lien intergénérationnel.

Toutefois, l'UNSA Retraités réaffirme son attachement au principe de la répartition, ce qui implique la nécessité de rechercher l'équilibre entre les ressources et le versement des pensions.

Mais, aujourd'hui, la situation la plus critique est celle du régime complémentaire (AGIRC, ARRCO) auquel sont affiliés les salariés du secteur privé. C'est un régime par points géré par les partenaires sociaux. Ce régime étant très déséquilibré, les partenaires ont été dans l'obligation de trouver un accord afin de rétablir les comptes. Cet accord prévoyait notamment une incitation à repousser

l'âge de départ à la retraite par le biais des minorations ou majorations des pensions.

Certes, la plupart des statistiques montrent que la moyenne des pensions en France augmente plus fortement que l'inflation. Il s'agit essentiellement de « l'effet noria » (les nouveaux pensionnés prennent leur retraite basée sur un salaire supérieur). Cela confirme une progression salariale supérieure à l'inflation... Les futurs retraités auront-ils une retraite supérieure ? C'est moins sûr !

Le patrimoine des retraités fait certes partie de la richesse, mais pour la majorité des cas, il s'agit de la résidence principale avec les charges liées, et il y a peu d'incidence sur le pouvoir d'achat. En revanche, le patrimoine au-delà de la simple résidence principale risque, en effet, de fausser certaines statistiques.







**Pour l'UNSA Retraités, le calcul de revalorisation des retraites est à revoir.**

### ► AUTRE ÉLÉMENT DU POUVOIR D'ACHAT : L'IMPOSITION

Nous étions demandeurs dès 2012 de la mise à plat de la fiscalité française pour mettre en place une fiscalité plus juste, progressive, redistributive et en harmonie avec les fiscalités européennes. Le choix gouvernemental a été de corriger la fiscalité actuelle, nous en avons pris acte. Le principe égalitaire de l'impôt est qu'il doit s'appliquer à tous les citoyens et à tous les revenus. D'année en année, le Code Général des Impôts s'est alourdi de nombreuses dispositions particulières dont certaines n'ont plus de raison d'être, devenant de véritables « niches fiscales », entorses à l'impôt égalitaire.

Sans aller jusque-là, la disposition qui permettait de soustraire de l'impôt la majoration de 10 % pour les retraités ayant élevé trois enfants était-elle toujours justifiée ? Il s'agit bien d'un revenu supplémentaire, d'autant que le plus souvent les enfants ne sont plus à charge. L'augmentation de l'impôt ainsi engendré ne devrait pas toucher les plus modestes compte tenu des modifications du barème de l'impôt.

L'instauration du 0,3 % de la CASA, correspondant au lundi de la Pentecôte pour les actifs, a, certes, entamé le pouvoir d'achat des retraités, mais il ne faut pas oublier que la destination de la totalité de la CASA (environ 700 millions d'Euros) est bien pour les personnes âgées...

Ce vaste sujet du pouvoir d'achat des retraités est essentiel pour notre organisation. Nous avons mis en place un groupe de travail au niveau national dans le but d'établir des documents argumentés qui pourront servir de référence pour tous nos militants.

Par Jean-Marc SCHAEFFER  
Secrétaire Général de l'UNSA Retraités ■

## Envoi de colis : les taxes hors Union Européenne

**Les marchandises expédiées par colis depuis l'étranger, hors Union européenne, peuvent donner lieu à versement de droits de douane.**

– *Envois entre particuliers* : lorsque le colis est envoyé par un particulier à un autre particulier résidant en France, son contenu est exonéré de droits de douane et de TVA si sa valeur est inférieure à 45 € (franchise). On considère qu'il s'agit d'une réception occasionnelle pour un usage personnel ou familial (échange non commercial). Lorsque la valeur de l'objet adressé dépasse 45 € des droits de douane et la TVA sont à acquitter par le destinataire.

– *Achats sur Internet* : pour les marchandises commandées sur un site Web hébergé dans un État extérieur à l'Union européenne, les articles de moins de 22 € expédiés par un site d'e-commerce sont exonérés de TVA ; pour les autres articles, il n'y a pas de droit de douane à payer si la valeur déclarée du produit ne dépasse pas 150 €. Mais il faut alors s'acquitter de la TVA.

Bon à savoir : l'achat de tabac sur Internet est prohibé, quel que soit le pays d'implantation du site. Les quantités achetées par cette voie sont systématiquement saisies par les douanes.

– *Qui acquitte les droits ?* En général, c'est le transporteur (la Poste ou des entreprises spécialisées type DHL, Fedex...) qui se charge des opérations de dédouanement et qui perçoit, pour le compte de la douane, les taxes afférentes et la TVA. Celles-ci peuvent avoir été payées par l'expéditeur ou être acquittées à l'arrivée (lors de la remise du colis) par le destinataire. Le transporteur étant considéré comme responsable de la bonne livraison du colis, les réclamations doivent lui être adressées.

En cas de commande sur un site Web situé à l'étranger (par exemple, en Chine ou aux États Unis), il est vivement conseillé de bien lire la partie relative au paiement des droits de douane et taxes dans les conditions générales. Si ces dernières restent muettes sur le sujet ou si les dispositions sont imprécises, l'administration des douanes estime qu'il vaut mieux ne pas commander, le site étant à priori peu fiable.

Bon à savoir : l'expression « bloqué en douane » ne veut pas forcément dire que celle-ci détient le produit. Selon la douane, cela signifie que « l'envoi est soumis à des formalités administratives d'importation et/ou de contrôle », ce qui peut prendre du temps.

– *Quel est le montant des droits à payer ?* Lorsqu'ils sont exigibles, les droits de douane varient selon la nature de l'article. Ils sont calculés sur sa « valeur douane Cif » (coût d'achat + frais d'assurance et de transport postaux). Ainsi, pour un ordinateur portable, les droits de douane sont de 0 %, ils peuvent varier de 0 à 14 pour un appareil photo ou un caméscope. Dans tous les cas, il faut payer une TVA de 20 %.

(Source : Que Choisir avril et mai 2015)

## Chèques emploi-service : les congés sont payés au moment des vacances

Depuis le 1<sup>er</sup> juin, les particuliers qui emploient des salariés plus de 32 heures par mois et les paient par chèque emploi-service universel (Cesu) doivent régler les indemnités de congés payés au moment où ils sont pris. Toutefois, si l'employeur et le salarié sont d'accord, les congés peuvent toujours être réglés chaque mois, par majoration de 10 % de la rémunération (décret n° 2015-326 du 23.3.15).

(Source : Le Particulier Mai 2015) Application du décret n° 2015-337 du 25-3-15

# Gare aux arnaques

► **LE PÈRE NOËL VOUS A DOTÉ D'UN JOLI « SMARTPHONE » TOUT NEUF, QUI VOUS PERMET DE TÉLÉPHONER, MAIS AUSSI DE PRENDRE DES PHOTOS, DE CONSULTER INTERNET, DE FAIRE VOS RÉSERVATIONS DE TRAIN OU AUTRE. CE JOLI OUTIL MODERNE ET TRÈS PRATIQUE PEUT ÊTRE AUSSI SOURCE DE BIEN DES DÉSAGRÈMENTS SI L'ON N'EST PAS UN PEU ATTENTIF ! VOICI QUELQUES EXEMPLES.**



## Les faux textos d'EDF :

vous recevez un sms de la part d'EDF, qui vous demande de cliquer sur un lien. Méfiez-vous donc si votre fournisseur d'énergie vous sollicite ainsi, il se pourrait que les intentions de la personne à l'autre bout ne soient pas aussi louables qu'on pourrait le croire et qu'il s'agisse d'un escroc qui veut vous soutirer des informations. EDF précise que s'il cherche à contacter un de ses clients, cela se fait sous la forme d'un courrier ou d'un appel téléphonique, mais jamais sous la forme d'un texto. Ceci est valable pour votre banque ou pour tout autre organisme officiel.

## Les faux appels en absence ou « l'appel ping » :

quelqu'un vous appelle, vous n'avez pas le temps de décrocher. Il ne laisse pas de message. En voyant l'appel en absence, vous rappelez le numéro qui semble normal, et là, soit il est déjà surtaxé, soit un interlocuteur vous

demande d'appeler un autre numéro en 08 pour recevoir un cadeau. Cette fois, l'idée des escrocs est de vous faire appeler un numéro surtaxé en vous laissant penser qu'il s'agit d'un vrai numéro honnête. Pour ce faire, ils ont caché le numéro derrière des indicatifs classiques. Ces numéros, qui commencent par 01, 02, 03... sont en tout point semblables aux numéros « honnêtes ». À une différence près : ils sont surtaxés. Et parfois situés dans les pays très lointains. La facture peut donc très rapidement monter.

## Les faux colis « en attente de livraison » :

un texto vient de vous aviser que vous avez en colis en attente. Pour « organiser la livraison », on vous demande de rappeler un numéro, qui vous « promène » de poste en poste et vous met en attente, très, très longtemps... Là aussi, c'est un numéro surtaxé, et bien entendu, votre colis n'a jamais existé.

Sources : sites « radins.com », « particulier.edf.fr », Internet

## En conclusion, pour profiter de votre téléphone sans (trop) de soucis :

- ne jamais cliquer sur un lien contenu dans un texto.
- Si vous avez un doute sur un message reçu, deux possibilités : transférer le texto au 33700 (Association française du multi-média mobile) en indiquant le numéro de l'expéditeur du texto douteux. Vous recevrez un accusé de réception. Vous pouvez aussi appeler le numéro Info escroquerie au 0 811 02 02 17 ; ce dernier est surtout utile si vous avez malencontreusement rappelé le numéro et que vous vous êtes fait arnaquer ;
- ne jamais rappeler un interlocuteur inconnu, surtout si vous n'attendez pas un appel et même si le numéro vous semble correct. Si l'appel est important, votre correspondant vous laissera un message vocal (en prenant soin de bien s'identifier) ou tentera de vous rappeler.

Par Monique TESSIER ■

## ► ZOOM

### Réunion d'information chez les Centraux

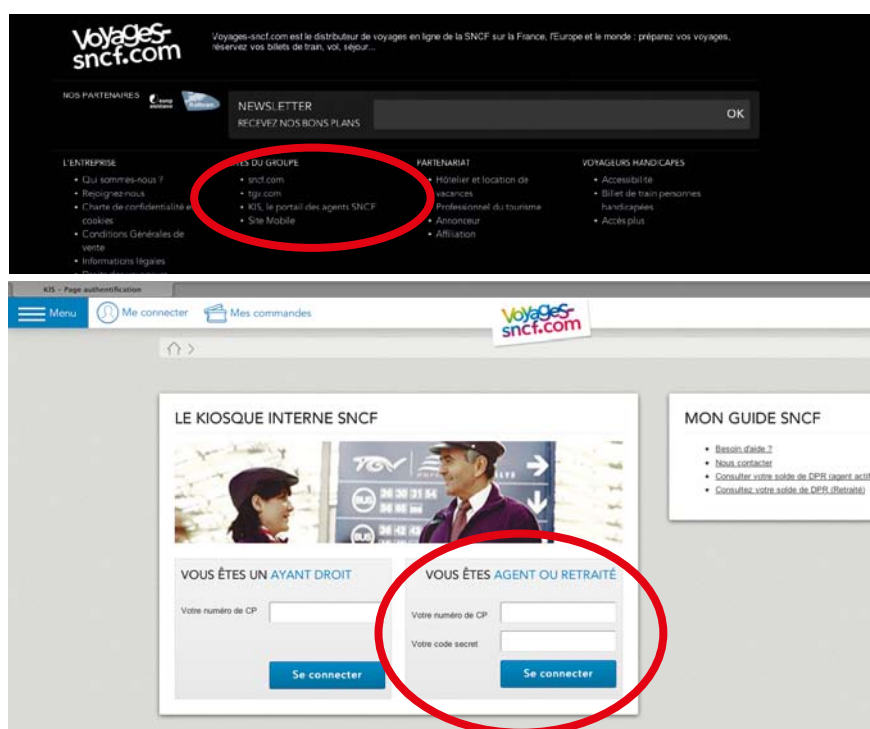
Le 10 décembre, après une réunion du Bureau particulièrement studieuse, puisqu'il s'agissait de préparer l'AG 2016, la Section des Centraux avait convié ses adhérents à une réunion d'information. Monique Tessier (Présidente) a donné quelques informations sur la vie de la Section, sur son organisation et sa volonté d'être encore mieux au service des adhérents. Puis la présence d'Eric Tourneboeuf (Président de l'UFR), et de Jean-Marc Schaeffer (Secrétaire Général de l'UNSA-Retraités) a permis de faire un large tour de l'actualité et d'échanger avec l'assistance. E. Tourneboeuf a évoqué avec beaucoup d'émotion l'accident de la rame TGV en Alsace. En fonction de sa longue expérience des marches d'essai, il a souligné les exigences en matière de sécurité, liées à ces circulations spécifiques mais aussi à tout le système ferroviaire.



L'assemblée générale de la Section des Centraux aura lieu le 7 avril 2016

# KIS, pour préparer son voyage « à la maison »

► **POUR CERTAINS HABITUÉS D'INTERNET, « KIS », C'EST UNE VIEILLE HISTOIRE ; CEUX-LÀ NE SE POSENT PLUS DE QUESTIONS SUR SON UTILISATION.**



Pour d'autres, c'est une nouveauté ; peut-être parce que le Père Noël est passé par là et a déposé une tablette au pied de la cheminée. KIS est alors un peu mystérieux, voire capricieux, si l'on débute et que l'on ne connaît pas le bon « chemin ».

KIS, c'est une rubrique du site « voyages-sncf.com » dédié aux cheminots, actifs ou retraités. KIS permet, entre autres, de consulter les horaires de train, et de faire ses réservations de places.

Comment y accéder ? Connectez-vous au site « voyages-sncf.com », puis à la rubrique (KIS) selon ces deux vues d'écran (page 1 et page 2). Une fois la page 2 correctement complétée, vous pourrez :

- consulter des horaires de train,
- faire vos réservations, en complétant toutes les rubriques qui vous sont proposées en fonction de vos besoins.

Vous pouvez voyager seul(e), avec votre conjoint(e), avec d'autres passagers avec ou sans carte d'abonnement. Vous pouvez choisir votre place. Tout ceci étant fait, vous pouvez régler votre billet en ligne ou choisir de le retirer ultérieurement à un guichet (mais attention à la date limite). Si vous payez en ligne, vous pouvez même imprimer votre billet à domicile (que vous soyez seul ou à plusieurs). Dans ce cas-là, il faut que votre imprimante soit connectée et en état de marche.

Pour plus de précisions... contactez vos collègues retraités ou profitez de vos réunions de secteurs pour demander une petite formation !

Bon voyage !

Par Monique TESSIER ■

## INFOS PRATIQUES

27  
PAGE

### Consommation : la médiation, passage obligé en cas de litige

Si vous avez un litige avec un professionnel de la consommation (téléphonie, internet, énergie...), depuis le 1<sup>er</sup> avril 2015, vous devez tenter de le résoudre à l'amiable avant de saisir un juge (décret n° 2015-282 du 11.3.15). Adressez-vous d'abord à un service de médiation qui vous fournira, en cas d'échec, une attestation à présenter au tribunal.

(Source : Le Particulier Mai 2015)

### Location de voitures : un devis complet doit être remis au client

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2015, les loueurs de voiture (en agence ou sur internet) doivent fournir un devis au client avant toute location (arrêté NOR : EINC1506278A du 17/3/15). Celui-ci doit reprendre toutes les conditions du contrat, notamment tous les frais (facturation du carburant, frais d'annulation...) et les assurances (garanties, exclusions, franchises...).

(Source : Le Particulier Mai 2015)

### 450 €uros

L'amende encourue si vous abandonnez vos déchets sur la voie publique, ne ramassez pas les déjections de votre chien ou jetez votre mégot de cigarette est de 68 €uros. Mais elle peut monter à 450 €uros pour l'abandon de détritiques ou de déjections animales sur la voie publique. Elle s'élevait auparavant à 150 €.

Application du décret n° 2015-337 du 25-3-15

# Travail et convivialité au menu des assemblées générales

➤ **PLUSIEURS DE NOS SECTEURS UFR ONT TENU LEUR ASSEMBLÉE GÉNÉRALE FIN 2015. CE FUT LE CAS DE CHAMBÉRY (LE 6 OCTOBRE), PARIS-NORD (19 NOVEMBRE), AMIENS (20 NOVEMBRE), LILLE (25 NOVEMBRE) ET LYON (3 DÉCEMBRE). CES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES PERMETTENT DE PRÉSENTER UN BILAN ANNUEL AUX ADHÉRENTS : RAPPORT D'ACTIVITÉS DU SYNDICAT, SITUATION FINANCIÈRE, ÉVOLUTION DES EFFECTIFS ; L'AG PROCÈDE ÉGALEMENT À L'ÉLECTION DES MEMBRES DU BUREAU.**

En dehors de ces points incontournables, les AG sont aussi une occasion privilégiée de faire un point d'actualité et d'échanger avec les adhérents. La présence des représentants de l'UFR et des Unions Régionales permet à chaque fois de faire un large tour des sujets nationaux et locaux : selon les sites, Eric Tourneboeuf (Président de l'UFR), Joël Recart (Secrétaire Général de l'UFR), Bernard Lepingle (Président de la Section Sud-Est) et Damien Lavoisier (Président de la Section Nord) ont tour à tour évoqué les sujets qui ont concerné les cheminots en cette fin d'année 2015. Deux sujets ferroviaires, mais bien différents, étaient notamment très présents dans les esprits au moment de ces AG : les élections professionnelles, et l'accident de la rame d'essais TGV en Alsace.

Lors de leurs interventions, les représentants de l'UFR ont analysé les résultats des élections professionnelles et souligné les performances de l'UNSA-Ferroviaire. Il va falloir continuer le travail jusqu'en 2017 dans le cadre de la loi de modernisation sur la partie du pacte social des cheminots.

En ce qui concerne les retraites, elles ont augmenté de 0,1 % au 1<sup>er</sup> octobre 2015 et seront versées mensuellement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016. Il va falloir agir pour le maintien du pouvoir d'achat et veiller à ce que la fiscalité ne vienne pas l'amputer encore. 2016 rend obligatoire l'affiliation de tous les salariés à une mutuelle d'entreprise ; à la SNCF, cela est déjà fait pour les personnels contractuels, mais pour les actifs, en fonction de l'appel d'offres qui pourrait être fait par la SNCF, les mutuelles cheminotes actuelles risquent, faute de non regroupement, de ne pas être assez concurrentielles. Les participants ont débattu des différences entre, d'une part, les mutuelles inter-générationnelles qui sont gérées par des adhérents, et d'autre



A Lille

part, les assurances qui elles, ont surtout pour but de « faire du fric » pour leurs actionnaires.

Vigilance donc et nécessité de recenser les camarades syndiqués membres des

conseils de surveillance ou des conseils d'administration des mutuelles pour travailler au sein de l'UNSA sur le sujet.

Sur le Secteur Nord, Damien Lavoisier est intervenu auprès d'ICF Nord-Est suite à la



A Paris-Nord



A Chambéry

mise en place de la mensualisation et de l'accord obtenu d'étalement des loyers perçus à termes échus sur une mensualisation à terme à échoir. Il a précisé que les retraités concernés doivent se rapprocher d'ICF pour changer leur mode de paiement.

Pour Lille, Bruno Cattiau a relaté les résultats des élections : la population est passée de 7500 à 4500 cheminots, ce qui a permis à la CGT de redevenir majoritaire. Quid des avancées proposées lors du mandat précédent ? Le déficit des cantines s'accroît, le mode de restauration a changé, les coûts sont disproportionnés par rapport au service rendu à un faible nombre. De même le fonctionnement des bibliothèques pose problème : désaffection des lecteurs, choix plus importants dans les médiathèques municipales. La baisse du budget liée à la baisse des effectifs aura des conséquences sur le maintien ou non des choix des décideurs.

A Chambéry, avec Marc Lhormann (Secrétaire de l'UR Alpes), les discussions ont aussi porté sur les enjeux de la réforme du ferroviaire sur le plan local.

A Lyon, Cécile Mousset (Secrétaire de l'UR Rhône-Alpes) a commenté les bons résultats de l'UNSA aux élections professionnelles. Elle a aussi exposé les problèmes d'organisation des CE et CER suite au nouveau découpage de l'Entreprise SNCF en trois EPIC et le problème de l'avenir du site d'Oullins.

A Amiens, en plus des sujets communs à toutes les AG, Damien Lavoisier a tenu à remercier Agnès Fruitier pour l'organisation



A Lyon

du Secrétariat décentralisé de septembre, qui fut un succès.

D'une manière générale, il a été souhaité que les liens actifs - retraités se renforcent. Damien Lavoisier a par exemple insisté sur l'importance de ne pas perdre les adhérents lorsqu'ils cessent leur activité : le prélèvement automatique est un outil d'économie et de fidélisation ; il est également important de pouvoir contacter les futurs et nouveaux retraités et les inviter aux réunions de leur Secteur. La présence de nos collègues « actifs » dans nos AG a enrichi les échanges.

Et comme travail rime avec convivialité, chaque réunion s'est terminée par un bon repas pris en commun, avec un objectif : se retrouver dans un an, en pleine forme et encore plus nombreux.

Par Michel CHAMPION, Damien LAVOISIER,  
Robert MASSE ■

## DANS LES SECTEURS

### AMIENS

Présidente : Agnès Fruitier.  
Trésorier : Claude Scellier.  
Secrétaire : Didier Havet.

La date du vendredi 18 novembre est retenue pour l'AG 2016.

### CHAMBÉRY

Responsable : Robert Masse.  
Trésorier : Christian Michel.  
Membres du Bureau : Alain Berger, Jean-Pierre Arvieux, Dominique Desormière, Bernard Durupthy-Bal.

Une réunion d'information a lieu tous les troisièmes mardis du mois et un mois sur deux (sauf juillet et août) au secteur de Chambéry, de 14h00 à 16h00.

### LILLE

Secrétaire : Bernard Bouchez.  
Secrétaire adjoint : Jean Wocjiezak.  
Trésorier : Jean-Marc Bultez.  
Membres du bureau : Pierre Bocquet, Sylvie Thorez, Michel Cadart et Jean Hazebroucq.

L'AG 2016 se tiendra le mercredi 23 novembre.

### LYON

Responsable : Michel Champion.  
Secrétaire : Samuel Ducros.  
Trésorier : Noël Fayolle.  
Secrétaires-adjoints : Albert Dufetret et Hervé Noël.

Réunions 2016 : une réunion a lieu le deuxième vendredi de chaque mois à 14h dans la salle de réunion du CER de Lyon située à côté de la bibliothèque (esplanade côté sud de la gare de Perrache) sauf en juillet et août.

### PARIS NORD

Président : Michel Dannequin.  
Trésorier : Daniel Cayeux.  
Secrétaires : Philippe Marchal et Gérard Gidon.  
Rédacteur : Francis Bonnier.

Réunions 2016 : les 7 avril, 9 juin et 15 septembre.

L'AG 2016 est fixée au 17 novembre.

A NOTER :

## Les prochaines Assemblées Générales de la section retraités ouest en 2016

Nature de la réunion	DATE/HEURE	LIEU et Adresse de la réunion	Coordonnées du responsable à contacter
- A.G. du secteur retraités de PSL	23/02/2016 à 9h30	190, av. de Clichy Bât. C 75017 PARIS	B. CORIC 0667886880
- A.G. du secteur retraités de Rennes	02/03/2016 à 9h30	A Rennes - lieu de la réunion sera déterminé ultérieurement.	JM LAURENT 0629591377
- A.G. du secteur retraités de Paris MP	09/03/2016 à 9h30	Siège de l'UR 1, rue G. Duhamel 75015 PARIS	Ch. GHESQUIERE 0699300366
- A.G. de la Section retraités Ouest	24/03/2016 à 9h45	Fédération Salle Redon 4 <sup>e</sup> étage 56 rue du fg. Montmartre PARIS	M. RIVOAL 0624012692
- A.G. du secteur retraités de Nantes	12/04/2016 à 9h30	Maison des Compagnons Nantes face à la gare Sud	JCL. LUCAS 0240368031
- A.G. du secteur retraités de Rouen	09/12/2016 à 9h00	Restaurant le Wagon 3 rue Maladrerie ROUEN	M. RIVOAL 0624012692
- N'hésitez pas à prendre contact avec les responsables pour y participer			

# L'Aide à la Complémentaire Santé : ce qui a changé depuis 2015

## ► A QUI S'ADRESSE L'ACS ?

Destinée aux personnes aux revenus modestes, l'ACS sert au paiement, en partie, d'une complémentaire santé. Elle permet d'accéder à une mutuelle à moindre coût. Son mécanisme a été réformé au 1<sup>er</sup> juillet 2015.

## ► L'ACCÈS À L'ACS

L'aide à la complémentaire santé est réservée aux personnes dont les ressources des 12 derniers mois sont jusqu'à 35% supérieures au plafond de la CMU-C (Couverture Maladie Universelle Complémentaire).

Pour l'obtenir, les revenus ne doivent pas dépasser un plafond variable selon votre foyer. Ce plafond, revu chaque année, est de :

- 11670€/an pour une personne seule,
- 17505€/an pour un couple.

L'ACS est valable 1 an.

## ► LE CHOIX DE L'ORGANISME COMPLÉMENTAIRE

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015, les nouveaux bénéficiaires doivent choisir parmi une liste de 10 contrats homologués, choisis pour leur bon rapport qualité-prix.

Les organismes et le détail de garanties peuvent être consultés sur le site : [info-acs.fr](http://info-acs.fr). Le dossier de demande d'ACS est téléchargeable sur ce site ou peut être envoyé sur demande au 0811 365 364 (coût d'un appel local depuis un téléphone fixe).

## ► LES AVANTAGES LIÉS À L'ACS

À condition de respecter le parcours de soins coordonnés, le bénéficiaire de l'ACS se voit accorder (sur présentation de sa carte vitale à jour et de l'attestation de droit au tiers payant ACS à condition d'avoir choisi une complémentaire homologuée) :

- l'exonération des franchises médicales et de la participation forfaitaire de 1€ par consultation,
- la dispense d'avance intégrale des frais de santé, des consultations, des médicaments, des actes de radiologie, d'hôpital,
- l'application de tarifs médicaux sans dépassement d'honoraires même si le médecin pratique des honoraires libres (secteur 2),
- l'accès aux tarifs sociaux (pour une durée de 18 mois) pour l'électricité (EDF - tél. 0800 333 123 - appel gratuit) ou le gaz (GDF - tél.

0800 333 124 - appel gratuit). Les autres fournisseurs d'énergie ne participent pas au dispositif.

## ► LE PRINCIPE

Le bénéficiaire reçoit une attestation - chèque de sa caisse d'assurance maladie, à remettre à la complémentaire homologuée choisie qui doit être utilisée dans les 3 mois. Le montant du chèque est à déduire de la cotisation annuelle, il varie selon l'âge :

- moins de 16 ans : 100€
- de 16 à 49 ans : 200€
- de 50 à 59 ans : 350€
- 60 ans et plus : 550€.

Faites en profiter vos enfants, petits-enfants et amis : nul n'étant censé ignorer ses droits, il faut en faire la demande.

Par Damien LAVOISIER  
(ancien administrateur CPAM des Flandres  
et militant associatif) ■

# EN BREF . . .



## UN NOUVEAU MODE D'AFFRANCHISSEMENT POUR LES PARTICULIERS

La Poste « simplifie » l'affranchissement des lettres. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, quel que soit le poids de l'envoi, un carnet de timbres suffit pour affranchir un courrier. Il suffit de coller le nombre de timbres correspondant au poids de la lettre : 1 timbre pour un courrier de moins 20g, 2 timbres pour un envoi entre 20g et 100, 4 timbres entre 100g et 250g, 6 timbres entre 250g et 500g, 8 timbres au-delà de 500g (jusqu'à 3kg).

Source : Communiqué de Presse La Poste 30 07 2015

## CHANGER DE BANQUE ?

### FRAIS DE TENUE DE COMPTES BANCAIRES : GÉNÉRALISATION AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2016

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, la facturation de frais de tenue de compte actifs va se généraliser. Pour les banques, cette facturation est une façon d'inciter leurs clients à souscrire une « offre groupée de services » (ou « package ») dans laquelle les frais de tenue de compte seront inclus. Les frais de tenue de compte inactifs seront quant à eux plafonnés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 à 30 euros par an (arrêté du 21 septembre 2015). C'est donc le moment de faire le bilan sur l'ensemble de vos comptes afin de déterminer ceux dont vous avez réellement besoin.

Source : 60 Millions Consommateurs 25 11 2015



## INTERDICTION DES SACS PLASTIQUE À USAGE UNIQUE EN CAISSE EN 2016

Initialement prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 2016, la publication du décret sur l'interdiction des sacs de caisse en plastique à usage unique, qu'ils soient gratuits ou payants, est reportée en mars 2016. Seuls les sacs plastique réutilisables (vendus en caisse), les sacs pour emballage de fruits et légumes en vrac ou les sacs constitués d'une autre matière que le plastique (papier, tissu, etc.) pourront être distribués pour emballer les marchandises dans les points de vente (art. 75 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte). Les commerçants sont autorisés à distribuer les sacs plastiques qui vont être interdits, jusqu'à épuisement du stock. Le retour du bon vieux cabas ?

Source : Communiqué de Presse 28 12 2015 - Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

*Fevrier :  
la chandeleur,  
la chandelle pleure*

## DÉTECTEUR DE FUMÉE OBLIGATOIRE : CE QUE DIT LA LOI

Initialement, les détecteurs de fumée devaient être installés dans les appartements et les maisons avant le 9 mars 2015. Devant les problèmes d'indisponibilité, le législateur a prévu de repousser la date-limite au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Mais il s'agit là d'une date-limite de pose ou d'installation et non pas d'achat. Vous pouvez envoyer une attestation de pose à votre assurance et tenter de négocier votre « risque incendie ».

Source : loi n° 2010-238 du 9 mars. Report de l'installation obligatoire officialisée par la loi Macron du 6 août 2015.

## LA CARTE BANCAIRE À CRYPTOGRAMME DYNAMIQUE BIENTÔT DISPONIBLE

L'énoncé du système se trouve dans le titre : « cryptogramme », comme cet énigmatique message chiffré se trouvant au dos des cartes bleues servant notamment à effectuer des achats en ligne, et « dynamique » pour indiquer que désormais, ces chiffres ne seront plus gravés dans le plastique mais remplacés par un « mini » écran affichant un code, automatiquement modifié périodiquement. La fraude est ainsi réduite. Renseignez-vous dans vos établissements bancaires

Source : Les Echos 29/12 à 08:34

# Retrouvez toute l'info en ligne



Accueil Notre Fédération Nos régions Nos publications Contactez-nous Adhérer

Recherche...



## Communiqué de presse du 27 janvier 2016



### Organisation du travail dans le secteur ferroviaire Parution du décret socle

L'UNSA FERROVIAIRE revendique un décret socle de haut niveau !

La production ferroviaire impose des dérogations au Code du Travail et au Code des Transports, notamment sur les contraintes liées à la sécurité, la continuité de service, le travail de nuit, le travail le dimanche et jours fériés, les astreintes, etc.

L'UNSA FERROVIAIRE revendique des compensations équitables de haut niveau pour l'ensemble des salariés du secteur.

L'UNSA-Ferroviaire demande à l'Etat un cadrage responsable garantissant la sécurité des circulations et un traitement équitable des salariés de la Branche.

[Télécharger le Tract](#)

## Mensualisation des pensions



### La Tutelle et l'Entreprise inventent les évolutions "Perdant-Perdant"

La mensualisation des pensions au 1er janvier 2016, approuvée par la Tutelle et l'Entreprise, combattue par l'UNSA, génère d'énormes difficultés de gestion. La qualité de service est dégradée et nos collègues de la CPRP SNCF sont submergés par les milliers d'appels des pensionnés.

Cette mesure dogmatique entraîne des surcoûts de gestion (coûts multipliés par 3 par rapport au traitement trimestriel) pour notre Caisse de Retraites, supérieurs au gain de trésorerie pour la Caisse de retraite, compte-tenu des taux d'intérêts actuels.

La suppression du paiement trimestriel d'avance, qui présentait un avantage indéniable au moment du départ en retraite, justifie plus que jamais la revendication du respect du Code du Travail pour les cheminots. En effet, celui-ci prévoit une indemnité de départ en retraite d'au moins 2 mois de salaire selon l'Article L. 1237-9 et bien plus, si l'on se réfère à la plupart des conventions collectives ! ...

L'UNSA-Ferroviaire a écrit au Secrétaire d'Etat chargé des Transports dès le 4 décembre 2015 pour une mise en œuvre des 2 mois immédiats. Elle portera haut et fort cette revendication pour une convention collective de Branche digne de ce nom dans les négociations à venir pour une indemnité de départ à la retraite respectant le Code de travail.

[Télécharger le Tract](#)

## Communiqué de presse du 13/01/2016



### Technicentre de Romilly (Aube)

Une délégation UNSA-Ferroviaire a rencontré, le 11 janvier, Philippe ADNOT, Sénateur et Président du Conseil Départemental de l'Aube.

L'UNSA-Ferroviaire continue de rencontrer les élus : après M. VUILLEMIN, Maire de Romilly, M. BONNEFOI, Conseiller départemental, M. MENUET, Député de l'Aube, l'UNSA a rencontré Philippe ADNOT.

Notre délégation a présenté son projet sur le démantèlement, projet initié par les adhérents UNSA de Romilly, appuyés par la Fédération UNSA-Ferroviaire avec le concours de l'Université de Technologie de Troyes. À l'issue de cette réunion, Monsieur ADNOT s'est dit très intéressé et s'engage à soutenir ce projet puisqu'il répond à une vision globale en terme de développement industriel, de respect environnemental, de création d'emplois, de recherche et d'innovation. Le Président du Conseil Départemental assure qu'il serait en mesure de soutenir des thèses à l'UTT si le projet de l'UNSA était retenu par la SNCF.

L'UNSA-Ferroviaire, par ces propositions innovantes et le travail effectué par des universitaires, se félicite de l'accueil de ce projet par les élus locaux. L'UNSA-Ferroviaire ne se laisse pas mystifier par les ambitions (minimalistes) de la SNCF.

L'UNSA-Ferroviaire continuera à sensibiliser les acteurs de la vie économique afin que Romilly soit un vrai site pilote et industriel.

[Télécharger le Tract](#)

<http://www.unsa-ferroviaire.org/>