

# LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE

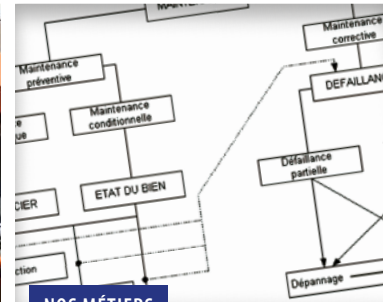


## POUR UNE ENTREPRISE SOCIALE ET MODERNE !

EDITO

### Renouer le fil du dialogue !

PAGE 3



#### NOS MÉTIERS

La maintenance « prédictive » :  
est-ce la « vraie » solution ?

PAGES 6 et 7



#### FORMATION

La formation  
tout au long de la vie :  
les devoirs de l'entreprise

PAGES 12 et 13



#### DIGITAL

Transition numérique :  
vers un salarié 2.0 ?

PAGES 14 et 15



# Agences Paie & Famille SNCF



## L'UNSA agit et vous informe !

**Les agences Paie & Famille SNCF subissent des réorganisations aléatoires, incessantes et précipitées quasiment au jour le jour. Ces modifications permanentes, combinées au sous-effectif chronique, génèrent mal-être au Travail, souffrance et des situations individuelles de burn-out, d'un niveau rarement constaté à la SNCF.**

L'UNSA-Ferroviaire, en intersyndicale avec la CGT et la CFDT, a rencontré la Direction SNCF le 20 octobre 2016. A l'issue d'une Demande de Concertation Immédiate, après de longs échanges et la description de la situation, il est acté :

- pas de nouvelles réorganisations dans l'attente des conclusions de l'expertise du cabinet SECAFI sur les Risques PsychoSociaux (RPS),
- s'agissant de l'évolution des Agences d'Île-de-France, le nombre de postes supprimés est ramené à 1 (encadrement) contre 13 annoncés initialement (5 pour encadrement, 2 DPX et 6 gestionnaires),
- entités gérées par APF : des précisions seront fournies lors de la réunion DP du 27 octobre,
- charge de travail et effectif cheminot par agence : la Direction va nous transmettre un tableau,
- centre de numérisation d'Amiens : le délai de traitement est redescendu à 2 jours,
- heures supplémentaires : la Direction vérifie les cas d'écrêtement au-delà de 4h pour les agents en horaires individualisés, rappel en Agence que les règles sur les heures supplémentaires s'appliquent pour les Cadres et maîtrises soumis à tableau de service,
- déménagements : sont connus à date celui d'Ivry (fin 2016) et Viroflay (fin 2017). La Direction vérifie que le bail de Charolais pourra être prolongé après fin 2017. Regroupement des entités Paie et Famille envisagé sur Bordeaux, mais pas de site en vue à date,
- évolution B sur C : un point sera fait par rapport aux engagements pris début 2016 (ce qui a été fait à la notation 2016 et ce qui sera fait à la notation 2017).

L'UNSA-Ferroviaire est en vigilance quant à l'application des avancées obtenues. La souffrance au travail, suite à multiples réorganisations, se doit d'être au cœur des préoccupations de la Direction.

L'UNSA-Ferroviaire sera également attentive au traitement immédiat des alertes lancées sur plusieurs agences Paie & Famille, comme des nouvelles situations d'urgence qui pourraient être relevées lors **des tournées réalisées par nos élus et représentants syndicaux UNSA, sur tout le territoire.**

**L'UNSA propose à l'ensemble des agents des APF, ses services et ses compétences...**

...à L'UNSA  
on s'occupe  
de moi...



**1<sup>ère</sup> Organisation Syndicale progressiste  
SNCF & Branche ferroviaire**

## SOMMAIRE

- **CONDITIONS DE TRAVAIL** P 4 et 5
  - Forfait-Jours...  
NON à la précipitation !
- **NOS MÉTIERS** P 6 et 7
  - La maintenance « prédictive » :  
est-ce la « vraie » solution ?
- **ENVIRONNEMENT** P 8 et 9
  - « Vehiculum non grata à Paris ! »
- **NOS MÉTIERS** P 10
  - Les infos Maintenance et Travaux
- **INDUSTRIE FERROVIAIRE** P 11
  - InnoTrans 2016 :  
la mobilité ferroviaire du futur !
- **FORMATION** P 12 et 13
  - La formation tout au long de la vie
- **DIGITAL** P 14 et 15
  - Transition numérique :  
vers un salarié 2.0 ?
- **INTERVIEW** P 16 et 17
  - Audrey : une femme engagée  
à l'UNSA-Ferroviaire
- **ZOOM RÉGIONS** P 17 et 18
  - Union Régionale Alpes 30 septembre  
« Garder la Proximité »
  - 14 octobre / Conseil d'Union Régionale  
UNSA-Ferroviaire Picardie
- **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P 19 à 23
  - Le billet du Président de l'UFR
  - Déclaration UNSA Point 2 :  
Revalorisation des pensions
  - SNCF, on plie avant de fuir
  - Retraités toujours présents et intéressés,  
quelle que soit la région
  - En bref

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 : Roger Dillenseger  
Membres du Comité de rédaction :

Monique Tessier, Alain Fennerich, Marc Baucher  
Courriel : [dillenseger.r@unsa-ferroviaire.org](mailto:dillenseger.r@unsa-ferroviaire.org)  
Photos : Régis Chessum, Christian Pretat  
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



## Renouer le fil du dialogue !

En signant dès juin 2014 les accords de modernisation du dialogue social à la SNCF avec le Secrétaire d'État chargé des Transports, Frédéric Cuvillier, l'UNSA-Ferroviaire annonce clairement vouloir assumer ses responsabilités dans le cadre de la réforme du ferroviaire.

Selon l'UNSA, soumettre le transport ferroviaire à la concurrence n'est pas de nature à améliorer ni la sécurité, ni la qualité, ni les conditions économiques de cette activité. Toutefois en tant qu'organisation syndicale « responsable », nous considérons également que se cantonner dans une posture dogmatique d'opposition et de maintien du statu quo, n'est pas de nature à faire évoluer positivement le cadre social devant nécessairement accompagner ces changements. Il nous paraît aujourd'hui vital de tirer les leçons de l'exclusion du champ d'application de la convention collective de FRET SNCF en 2007. Ne pas anticiper les conséquences sociales inhérentes à la généralisation de l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs serait tout simplement suicidaire pour les cheminots et pour la SNCF.

De plus, cette situation s'inscrit dans un contexte de changement d'habitudes des voyageurs, d'une crise économique qui se prolonge, d'une concurrence multimodale soutenue et d'un net retrait des engagements de l'Etat. Le retard pris sur la formalisation des contrats « Etat / SNCF » prévus par la loi du 4 août 2014 sont également des points d'inquiétudes et de défaut de lisibilité sur l'avenir du ferroviaire.

Après deux ans de mise en œuvre de la réforme, le rapport d'étape des Députés Gilles Savary et Bertrand Pancher sur la mise en œuvre de la réforme démontre bien les limites de la SNCF à pouvoir se réformer socialement en interne.

Cette situation donne l'occasion aux parties prenantes de manifester ouvertement leurs mécontentements et ainsi faire pression sur les négociations, notamment des conventions TER. Ainsi certains Présidents de Région n'hésitent pas à désapprouver la SNCF, mais également les cheminots. Les associations d'usagers font également part de l'inquiétude sur la situation du ferroviaire. Lors de son congrès à Strasbourg, la FNAUT, par l'intermédiaire de son Président Bruneau Gazeau, juge la situation du ferroviaire alarmante ! De même, les candidats aux primaires des élections présidentielles de mai 2017 croient bon, dans un élan de populisme, de stigmatiser les bénéficiaires des régimes spéciaux !

Sur l'avancement de l'agenda social, nous considérons que nous sommes au milieu du gué et de nombreux sujets restent à traiter dans l'Entreprise, mais également dans la branche.

Sans lister ni vouloir hiérarchiser les sujets, nous portons toutefois un focus sur le dossier GPEC (Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences). Le volume de départs importants de l'Entreprise ces prochaines années nous impose un travail devant permettre d'assurer la transmission des compétences, le recrutement et la formation dans les meilleures conditions.

Les cheminots attendent de nous des avancées concrètes afin de moderniser la SNCF et d'améliorer les conditions de travail et la qualité de vie au travail.

**Plus que jamais, les Cheminots et la SNCF ont besoin de syndicats forts en capacité de « négociier » et de faire progresser le cadre social de l'Entreprise et du secteur ferroviaire !**

Par Roger DILLENSEGER ■

# Précipitation

## Forfait-Jours... NON à la précipitation !

### ► LES PRINCIPES VALIDÉS PAR L'ENTREPRISE LORS DE LA TABLE RONDE DU 17 OCTOBRE 2016.

GARDER L'ESPRIT DU TITRE III, ÉLÉMENT DE CONSTANCE DU FORFAIT-JOURS UTILISÉ DANS DE NOMBREUSES ENTREPRISES EN FRANCE. FAIRE DU FORFAIT-JOURS UN LEVIER DE MODERNISATION DE L'ACTUEL TITRE III À L'INSTAR DE CE QUI EST PRATiqué DANS TOUTES LES GRANDES ENTREPRISES. NE PAS ÊTRE DANS UNE LOGIQUE DE PRODUCTIVITÉ : ON NE DIMINUE PAS LE NOMBRE DE RTT. GARANTIR LE SUIVI DE LA CHARGE DE TRAVAIL (CE QUI EST LÀ EN RUPTURE AVEC LE TITRE III ET CONSTITUE UNE AMÉLIORATION).

**Pour l'UNSA, ces points précis sont les prérequis indispensables avant toute négociation.**

### ► LE PROJET D'ARCHITECTURE DU TEXTE DE L'ACCORD

Conformément aux dispositions du code du travail, les trois sujets fondamentaux à traiter dans cet accord collectif sont les suivants :

- **Le champ d'application** : périmètre des agents susceptibles d'être éligibles au FJ. La Direction précise la notion d'«Encadrement» : les agents de maîtrise ont aussi des responsabilités d'encadrement. Le FJ concerne les salariés qui ont une réelle autonomie.

- **Les modalités de suivi de la charge de travail** : le Titre III n'apportait pas suffisamment de sécurité aux salariés concernés. Le FJ permettrait de mieux cadrer le sujet de la charge de travail. La DRH y veillera avec l'entretien hiérarchique/salarié et le mécanisme d'alerte (*revendication UNSA*).  
*Précisions : en ce qui concerne la déclaration*

*des horaires effectués, ce sera un système auto-déclaratif, la DRH ira plus loin que le code du travail en s'assurant des inscriptions trimestrielles des jours travaillés et non travaillés, en veillant sur les amplitudes horaires, en maintenant les éléments de rémunération existants, en traitant les taquets de rémunération des jours supplémentaires travaillés, tout en ouvrant le sujet de la rémunération supplémentaire (revendication UNSA).*

- **La rémunération** : le FJ ne doit pas avoir d'impact négatif sur la rémunération actuelle et il y aura une mesure d'accompagnement de passage au FJ (*revendication UNSA*).

*Précisions : le FJ reprendra le système actuel de rémunération en matière d'accessoires du salaire, d'heures supplémentaires. En outre, il est prévu la possibilité de racheter des jours de congés et une rémunération corrélée au FJ.*

**L'UNSA rappelle les points fondamentaux de ses revendications et demande que les salariés puissent refuser la convention de FJ sans qu'il y ait de conséquence sur leur emploi. L'UNSA insiste également sur la nécessité de renforcer la communication des pôles RH sur le FJ ; elle demande en outre d'anticiper la charge de travail représentée, pour ces pôles, par l'éventuel déploiement du FJ.**

### ► LE CALENDRIER DES NÉGOCIATIONS

Le calendrier est contraint : le titre III du RH00077 ne sera plus applicable dès le changement de service ; le texte le remplaçant doit donc entrer en vigueur le 12 décembre 2016.

La question du calendrier, comme la date du 12 décembre 2016, est une responsabilité collective car le Titre III disparaît du cadre juridique. La responsabilité de l'employeur est de disposer d'un cadre juridique sécurisé. Quant aux managers, ils ont besoin de visibilité sur l'avenir.

### ► PROCHAINES TABLES RONDES

- 26/10/16 : présentation de l'étude de la DAR, éventuellement de l'expertise SECAFI et échanges sur un corps de texte.
- 07/11/16 : travail sur le texte.

**Le Forfait-Jours doit être une alternative équitable et moderne au Titre III, garantissant confort et souplesse de travail aux salariés. Le texte de l'accord ne peut pas être défini dans la précipitation. Celui-ci doit être garant d'une réelle autonomie et d'un équilibre vie privée-professionnelle. C'est dans cet esprit, et en s'appuyant sur les revendications des salariés, que l'UNSA-Ferroviaire participera aux prochaines rencontres avec l'Entreprise. Si validation de l'accord et mise en place du Forfait-Jours au mois de décembre 2016, l'UNSA s'attachera à la tenue d'un REX à la suite duquel elle restera vigilante quant à la situation de certains agents soumis à tableau de service aujourd'hui non respecté. L'UNSA ne s'interdira pas de réexaminer les situations de ces agents, compte tenu de leur organisation de travail...**

“ **L'UNSA rappelle les points fondamentaux de ses revendications et demande que les salariés puissent refuser la convention de FJ sans qu'il y ait de conséquence sur leur emploi.** ”

Par Christine SALQUE, Sandrine DUMONTIER et Benoît VIENNE ■

Le 17 octobre 2016

# DÉCLARATION UNSA-FERROVIAIRE

## Forfait jours

### Table ronde du 17 octobre 2016

Christine Salque, Sandrine Dumontier, Benoit Vienne

Monsieur le directeur,

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette table ronde doit être synonyme d'avancées significatives, et le forfait jours doit être une alternative équitable au titre III pour l'ensemble des salariés éligibles.

La morosité ambiante, exacerbée par des restructurations incessantes, péjore cette négociation historique. Depuis le mois de juillet, rien ne semble avoir avancé ! Mais maintenant que l'échéance de fin d'année approche, la méthode marathon recommence.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il faut impérativement remettre les femmes et les hommes du GPF au cœur de toutes les prises de décisions, tout en modernisant notre modèle de management.

L'UNSA-Ferroviaire a voulu s'assurer de l'efficacité de la communication interne sur le sujet « forfait jours », en posant des questions identiques et précises en DP. Quel ne fut pas notre étonnement face à la cacophonie des réponses !

De manière très concrète, notre état des lieux, établi lors des rencontres avec les salariés, est alarmant puisqu'un bon nombre d'entre eux ne savent même pas où est affiché leur tableau de service ; de plus, une très grande disparité d'affichage subsiste entre les établissements, même dans les sites les plus modernes.

L'échéance de début 2017 pour les 30.000 cheminots Maitrise et cadres concernés nous semble donc utopique et difficile, voire impossible, à mettre en œuvre !

Pour l'UNSA-Ferroviaire, un accord acceptable est donc à étudier sereinement et surtout sans précipitation excessive, qui sera synonyme d'erreurs, de frustrations et surtout de laissés pour compte.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le forfait jours ne doit pas être imposé unilatéralement, mais doit être la conséquence d'un échange construit, préparé, entre le hiérarchique et son agent, chacun devant pouvoir disposer d'éléments factuels, quantifiables et opposables. Il faut que l'agent puisse choisir, ou pas, de passer au forfait jours, mais aussi de rester soumis à un tableau de service.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le forfait jours ne peut pas être synonyme de perte financière. Le forfait jours doit s'accompagner d'une rémunération digne ! Cette rémunération doit être synonyme de reconnaissance de l'autonomie et ne doit surtout pas entraîner de perte de salaire par rapport au titre III.

Les conditions de rémunération de l'autonomie devront être claires et sans équivoque, inscrites sur le bulletin de paie et définies dans l'accord.

Bien sûr les conditions de dépassement de jours travaillés devront être bornées, acceptables humainement, validées par l'agent, son hiérarchie et rémunérées.

Mais tout cela n'est rien si l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée n'est pas respecté, cet équilibre devra impérativement être cadré dans le futur accord.

En outre, l'agent qui refuserait le forfait jours devra recevoir une autre proposition que celle de quitter son poste.

Par ailleurs, une communication structurée, avec une présentation des outils envisagés, mais surtout une identification factuelle des agents concernés, doit maintenant être déployée au plus vite dans toutes les instances représentatives du personnel.

L'UNSA-Ferroviaire vous demande d'aider à renforcer la communication faite par vos pôles RH sur le sujet forfait jours ; nous vous demandons également d'anticiper la charge de travail représentée par le déploiement de celui-ci.

Le forfait jours doit donc être une alternative équitable au tableau de service, moderne, garant d'une autonomie et d'un équilibre vie privée vie professionnel.

Pour cela et afin d'asseoir nos échanges, il semble essentiel de disposer d'un texte travaillé, tenant compte du REX de la DAR et de SECAFI et surtout des attentes des salariés, que l'UNSA-Ferroviaire vous a transmise.

Merci de votre écoute.

# La maintenance « prédictive » : est-ce la « vraie » solution ?

➤ **INTERROGÉ PAR LE JOURNAL LES ÉCHOS (DU 23 AOÛT 2016), LE PRÉSIDENT PÉPY DÉCLARAIT : « EN CONNECTANT NOS TRAINS, NOS GARES ET NOTRE RÉSEAU, NOUS ALLONS PASSER D'UNE MAINTENANCE CURATIVE COÛTEUSE À UNE MAINTENANCE PRÉDICTIVE PLUS EFFICACE ».** EN TANT QUE REPRÉSENTANT FÉDÉRAL MATÉRIEL DE L'UNSA-FERROVIAIRE, AU TRAVERS DE CET ARTICLE, JE NE PEUX M'EMPÊCHER DE RÉAGIR. JE N'ABORDERAI ICI QUE L'ASPECT « MAINTENANCE TRAIN ».

Tout d'abord, l'UNSA-Ferroviaire s'interroge et s'inquiète de cette déclaration. Elle y détecte deux problèmes. Soit les méthodes de maintenance que nous pratiquons maintenant depuis plus d'un siècle sont méconnues, soit les propos portés sur cette nouvelle forme de pratique n'ont comme intérêt que de stigmatiser les personnels qui effectuent chaque jour la maintenance préventive de nos matériels. Faisant d'eux des Cro-Magnons coûteux qu'il faut faire disparaître !

Sur cet aspect « communication », nous ne pouvons mettre en doute l'honnêteté du journaliste des Échos, celui-ci étant certainement en connaissance du fonctionnement et de l'organisation de la maintenance du matériel ferroviaire, on peut penser qu'il a retranscrit fidèlement les propos de son interlocuteur. Il est donc difficile d'évoquer la déformation ou encore l'incompréhension des propos tenus. De toute façon, lorsque l'on veut communiquer et que l'on utilise régulièrement les médias, on prend l'habitude de s'assurer de la compréhension et de la retranscription du sujet évoqué afin qu'il ne soit pas déformé.

Concernant maintenant « la méconnaissance » sur l'aspect maintenance, nous tenons à faire une sérieuse mise au point quant à ces propos (en espérant qu'ils n'ont pas été tenus au deuxième degré dans le cadre d'un faux scoop pour faire un écran de fumée devant les trop nombreux dysfonctionnements que connaît l'Entreprise).

## ➤ UN RAPIDE HISTORIQUE DE LA MAINTENANCE DU MATÉRIEL

Tous les agents du Domaine, actifs ou même retraités, ont dû être forts surpris et certainement désespérés de cette déclaration. En effet, depuis maintenant plus d'un siècle, le Matériel effectue à plus de 80 % de la maintenance préventive. L'UNSA-Ferroviaire survolera donc ici rapidement l'historique de cette maintenance préventive.

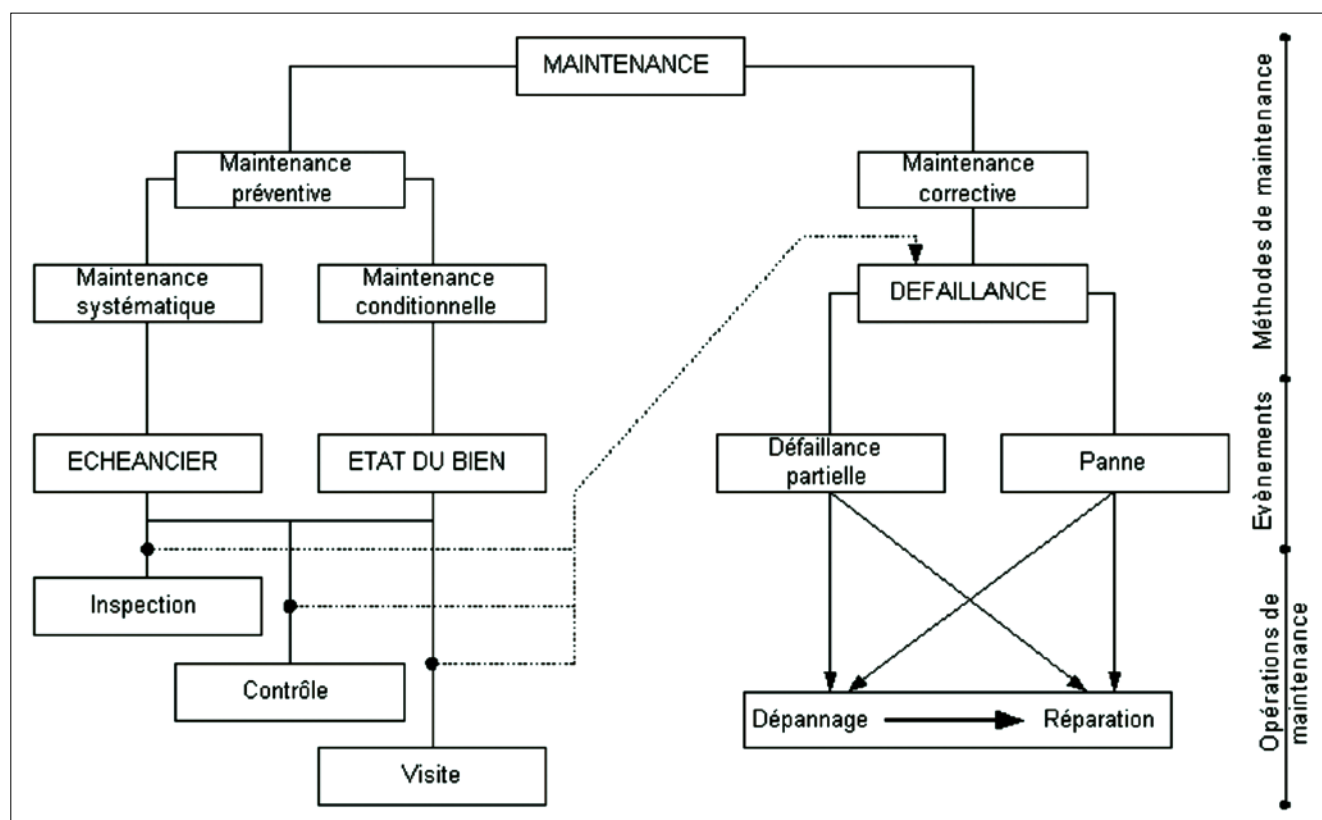
Pendant des décennies, l'Entreprise a fait le choix du préventif systématique. Cette maintenance était techniquement et qualitativement efficace mais relativement onéreuse. Au début des années 1980, avec l'arrivée de nouvelles séries de matériels, le Domaine fait le choix de la maintenance à l'organe afin d'optimiser les coûts. L'optimisation des coûts continuant par la suite avec le passage, pour certains organes ou certaines opérations, à de la maintenance préventive conditionnelle. Ces évolutions évidemment ont été faites très sérieusement, avec utilisation poussée des Retours d'Expérience, après investigations et calculs de potentiel avec l'aide de logiciels internes largement éprouvés.

La maintenance prévisionnelle mise en place est donc basée sur l'examen critique du matériel ; elle est effectuée par des agents experts dans l'art de la maintenance et maîtres dans l'écriture de référentiels fixant de manière

stricte les périodicités et les consistances. D'autre part, les cahiers des charges fonctionnels d'acquisition de nouveaux matériels ont intégré davantage l'aspect maintenance par des biais techniques avec la mise en place d'informatique embarquée dédiée à l'aide à la maintenance ou par le biais de contractualisations sur les coûts de possession et les temps moyens avant défaillance ou entre défaillances.

Le Domaine Matériel a donc su s'adapter au mieux aux réalités économiques de l'Entreprise en respectant la norme maintenance définie suivant le diagramme présent dans la norme NF X 60-000 qui décline les méthodes de maintenance. Le seul écart par rapport à la norme est une question de vocabulaire : l'expression maintenance corrective est remplacée par maintenance curative.

En théorie donc, tout devrait aller bien. D'ailleurs lorsque l'on regarde dans le rétroviseur, les taux d'incidents étaient souvent bons, voire excellents (les bonnes pratiques payaient). Malheureusement, depuis maintenant plusieurs années, les taux d'incidents de nombreuses séries de matériel pourtant stabilisées (ni en phase de déverminage, ni en phase d'amortissement) ne cessent d'augmenter. L'augmentation est certes parfois peu importante d'une année sur l'autre, mais lorsque l'on compare les résultats sur plusieurs années, l'augmentation est évidente. Nous en faisons le constat, les clients aussi malheureusement.



## ► QUE VA CHANGER LE PASSAGE À UNE MAINTENANCE PRÉDICTIVE ?

En dehors de l'expression « maintenance prédictive » (qui n'est pas normée) qui remplace l'expression « maintenance préventive » (mais prédire ou prévenir sont des verbes qui signifient pratiquement la même chose), il n'y a **RIEN**.

En effet, pour l'UNSA-Ferroviaire, si les matériels rencontrent des problèmes de maintenance, ce n'est pas que le schéma de maintenance est mauvais, mais c'est que l'Entreprise ne donne pas au Domaine les moyens d'arriver aux résultats attendus. Elle a oublié que le maillon essentiel de la maintenance, ce sont les hommes. Écrire des règles de maintenance pertinentes, fixer des périodicités au plus juste des taux d'usure ou de fatigue, c'est bien ; donner les moyens de les appliquer, c'est mieux. Or, depuis maintenant des années, les opérations de maintenance sont parfois retardées et ne sont que partiellement exécutées, voire pas exécutées.

## ► POURQUOI L'ENTREPRISE EN EST-ELLE ARRIVÉE LÀ ?

Pour l'UNSA-Ferroviaire, les causes sont multiples. Ce magazine ne suffirait pas si nous devions en décrire et développer ici toutes les composantes. Nous n'en citerons donc que quelques unes :

- le chaos dû à l'empilement et au télescopage de toutes les réformes,
- le choix de cadres dirigeants complètement ignorants du ferroviaire et de sa maintenance,
- la mise au placard de cadres dirigeants compétents,
- une GPEC souvent absente ou totalement galvaudée,
- une formation pas à la hauteur des enjeux.

Rien que sur le sujet de la formation, il y aurait aussi beaucoup à dire : la fermeture des centres d'apprentissage, véritables viviers d'experts et de futurs dirigeants, apporte la preuve aujourd'hui que ce fut une véritable erreur de les fermer totalement. Les technologies et les techniques à déployer actuellement sur les nouveaux engins ne sont pas innées et elles ne sont malheureusement pas inculquées dans les établissements scolaires. Le recrutement est donc difficile et le retour sur investissement après formation longue est de moins en moins compensé. Le Technicampus, usine à former, installée en 2008 on ne sait pourquoi sur le site du Circuit des 24 heures du Mans, ne peut suffisamment et surtout pas assez rapidement créer les compétences attendues pour maintenir nos nouveaux matériels modernes.

Et même si le projet DSMAT, intégrant les MATMobiles, vient en appui, il ne sera toujours pas suffisant, ciblant uniquement la maintenance préventive des niveaux 1 et 2.

Idem pour la maintenance Industrielle avec Usine du Futur, améliorant la traçabilité et facilitant le pilotage de la production, sans apporter de compétences.

L'UNSA-Ferroviaire souhaite ardemment que l'Entreprise revienne donc aux bonnes pratiques et donne les moyens à l'ensemble des agents du Domaine Matériel de réussir le challenge d'une maintenance de qualité, au meilleur coût, dans un bon climat de travail.

Voilà qu'elles devraient être les bonnes pratiques, permettant ainsi de gérer le meilleur niveau de maintenance curative, sécuritaire plutôt que soit disant coûteuse, face à une maintenance prédictive risquée au demeurant, puisque peu éprouvée en situation et peu capable de « réfléchir ».

La sécurité de nos passagers, qu'il faut appeler aussi clients, est et doit rester notre priorité.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire**, la question ne se pose même pas ; la maintenance à un coût qui est le juste prix de cette sécurité. Maintenir à bas coût, c'est prendre un risque non calculé et à cela, nous répondons que la boule de cristal miraculeuse n'existe pas, et que seul l'homme est capable d'apporter des réponses.

Par Philippe DUME ■

# « Vehiculum non grata à Paris ! »

► **LA CAPITALE VEUT CHANGER D'AIR OU EST-CE CERTAINES PERSONNALITÉS POLITIQUES QUI VEULENT LAISSER LEUR EMPREINTE D'ENCRE (ET PAS DE CARBONE) EN RESTREIGNANT LES LIBERTÉS INDIVIDUELLES DE CHACUN ?**



Sur ce sujet sensible, chacun est libre d'avoir ses propres opinions : il s'agit de la liberté de pensée. Mais là, il s'agit clairement d'une restriction de la liberté de circuler pour les personnes ayant un vieux véhicule !

► **RAPPEL DES MESURES ANTI-POLLUTION**

A partir du 1<sup>er</sup> juillet 2016, la ville de Paris met en place des restrictions de circulation pour les véhicules les plus anciens, dans le cadre du plan anti-pollution de la ville.

Selon les résultats obtenus, cette mesure devrait s'étendre à d'autres grandes villes de la Banlieue Parisienne et dans d'autres grandes villes sur tout le territoire.

D'après une enquête, on compte 550 000 voitures immatriculées à Paris dont 50 000 enregistrées avant 1997. Mais cela ne signifie pas que tous ces véhicules sont utilisés. « Une enquête sur les plaques d'immatriculation filmées dans les rues de Paris montre que sur les 400 000 véhicules qui roulent dans la capitale tous les jours, 1,1% sont concernés par l'interdiction, soit 4 400 voitures », affirme la mairie de Paris.

**La Délégation UNSA-Ferroviaire constate que les mesures répressives concernent en réalité 4 400 véhicules pour éviter la pollution urbaine des parisiens. Ce chiffre de 1,1% ne représente donc qu'une goutte d'eau parmi les autos utilisées. Cela signifie aussi que ces personnes utilisatrices de ce type de véhicule ancien n'ont pas**

**forcément les moyens d'en acheter un neuf ou plus récent.**

► **QUELS SONT LES OBJECTIFS À LONG TERME DE LA MAIRIE DE PARIS ?**

Le but est d'éradiquer les véhicules polluants de son territoire en ciblant les déplacements entre le domicile et le travail. Les moyens de substitution se mettent en œuvre : amélioration des transports en commun, abonnements à bas prix, incitation à l'usage du vélo ou de la marche à pied, locations de voitures, scooters, vélos électriques, etc. Ces mesures accompagnent un véritable changement de statut de la voiture en ville. Les politiques veulent aller vite, car leur objectif est d'interdire le diesel dans Paris en 2020.

**La Délégation UNSA-Ferroviaire constate que le gouvernement qui avait favorisé le Diesel pendant de nombreuses années, a changé son fusil d'épaule pour prendre en otage la population et par voie de conséquence les agents de notre Entreprise qui n'ont pas forcément des transports en commun adaptés à leur horaire décalé. En effet, à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2016, l'amende est de 35€. Dès l'an prochain, l'amende sera de 68€. A partir de ce constat, la Délégation UNSA-Ferroviaire,**

**toujours prompte à défendre l'intérêt des agents, a évoqué ce sujet en Instance à de nombreuses reprises.**

**Notre Organisation Syndicale a interpellé trois fois la Direction du CE Réseau IDF dans trois déclarations successives depuis trois mois ! Sans résultat, le Président n'a même pas pris la peine de répondre en séance à nos demandes répétitives. Est-ce cela la nouvelle conception du dialogue social dans notre Entreprise ou est-ce une volonté délibérée de ne pas répondre à notre Organisation Syndicale ?**

**La philosophie de l'Entreprise pourrait se résumer ainsi : « la réponse dépend beaucoup de celui qui pose la question. Il ne faut jamais hésiter à mentir, à dire un peu n'importe quoi quand la question ne vous plaît pas ».**

**En conséquence, la question a été reposée dans l'Ordre du Jour de la réunion CE Réseau IDF du 22 septembre pour avoir une réponse valable.**

► **QUESTION POSÉE DANS L'O.J. DE LA RÉUNION CE RESEAU IDF DU 22 SEPTEMBRE 2016**

L'interdiction de circulation dans Paris à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2016 des véhicules immatriculés avant 1997 risque de poser



certain problèmes à la fois aux agents et à l'Entreprise.  
Quelles mesures la Direction a-t-elle prévue pour résoudre cette situation ?

## ► RÉPONSE DE L'ENTREPRISE VIA L'ORDRE DU JOUR

La mairie de Paris et la préfecture de police de Paris ont pris conjointement un arrêté n°2016 P 0114 « instaurant des restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques ». Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016, il est interdit à tous les véhicules dont la première immatriculation date d'avant 1997 de circuler dans Paris la semaine de 8h à 20h. Cette interdiction ne concerne pas le périphérique, les bois de Boulogne et Vincennes, et un certain nombre de rues situées dans les arrondissements extérieurs de Paris (liste consultable en ligne sur : <https://api-site.paris.fr/images/83662>).

Des mesures d'accompagnement sont mises en place par la Ville de Paris afin d'inciter les parisiens à renoncer à leur véhicule : remboursement partiel de leur abonnement Navigo (bus, tramway, métro, train), de leur abonnement aux vélos en libre-service Vélib' et aux voitures électriques en libre-service Autolib', remboursement de l'achat d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique (VAE),

dans la limite de 400 euros. Certains déplacements limitrophes peuvent également accompagner cette évolution.

Il n'y a pas de mesure générale exonérant les agents de la SNCF du respect de cet arrêté et, à ce jour, aucune situation particulière n'a été portée à notre connaissance.

Le sujet des véhicules de service est traité par chaque établissement en lien avec les correspondants Parc Auto de SNCF Réseau. »

**Suite à la réponse de l'Entreprise qui indique qu'« aucune situation particulière n'a été portée à sa connaissance », la Délégation UNSA-Ferroviaire, ayant joué son rôle d'alerte, invite chaque agent qui aurait été sanctionné par une amende à la transmettre à la Direction du CE Réseau IDF. Comme cela, elle ne pourra pas dire qu'il n'y a aucune situation particulière sur son périmètre !**

**Concernant les véhicules spéciaux de certains services, l'Entreprise considère que chaque Etablissement est en responsabilité directe sur ce sujet.**

## CONCLUSION

Pour terminer sur ce sujet évolutif dans le temps, même si le chiffre des véhicules concernés par cette interdiction peut paraître

faible en IDF, il n'empêche que le débat se posera dans le futur pour les prochaines villes en Province désireuses d'appliquer cette mesure restrictive. L'UNSA-Ferroviaire a joué son rôle d'alerte dans les Instances Représentatives du Personnel pour défendre les agents de l'Entreprise qui peuvent être concernés par leur horaire décalé.

Enfin, coup de théâtre fin septembre 2016, l'adjoint au maire de Paris en charge des transports a décidé d'accorder un « sursis pédagogique » en repoussant au 1<sup>er</sup> juillet 2017, l'instauration des amendes.

Selon ses propos, le but est de « donner plus de temps aux automobilistes pour découvrir les modes de déplacement alternatifs ». Même si la loi est entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2016, il n'y a pour le moment qu'un simple rappel à l'ordre (sans amende).

La question reste donc toujours d'actualité et se posera tôt ou tard, car malheureusement l'offre alternative de transport en commun ne sera pas forcément adaptée aux horaires décalés des agents.

Par Christian PRETAT ■

ANNEXE I							
CLASSIFICATION DES VÉHICULES							
EN APPLICATION DES ARTICLES L. 318-1 ET R. 318-2 DU CODE DE LA ROUTE							
CLASSE	2 ROUES, TRICYCLES et quadricycles à moteur	VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR	
Électrique	Véhicules électriques et hydrogène						
1	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables						
CLASSE	DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION OU NORME EURO						
	2 roues, tricycles et quadricycles à moteur	Voitures		Véhicules utilitaires légers		Poids lourds, autobus et autocar	
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence
1	EURO 4 A partir du : 1 <sup>er</sup> janvier 2017 pour les motocycles 1 <sup>er</sup> janvier 2018 pour les cyclomoteurs	-	EURO 5 et 6 A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	-	EURO 5 et 6 A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	-	EURO VI A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014
2	EURO 3 du 1 <sup>er</sup> janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	EURO 5 et 6 A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	EURO 4 du 1 <sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 5 et 6 A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	EURO 4 du 1 <sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO VI A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014	EURO V du 1 <sup>er</sup> octobre 2009 au 31 décembre 2013
3	EURO 2 du 1 <sup>er</sup> juillet 2004 au 31 décembre 2006	EURO 4 du 1 <sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 <sup>er</sup> janvier 1997 au 31 décembre 2005	EURO 4 du 1 <sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 <sup>er</sup> janvier 1997 au 31 décembre 2005	EURO V du 1 <sup>er</sup> octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO III et IV du 1 <sup>er</sup> octobre 2001 au 30 septembre 2009
4	Pas de norme tout type du 1 <sup>er</sup> juin 2000 au 30 juin 2004	EURO 3 du 1 <sup>er</sup> janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO 3 du 1 <sup>er</sup> janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO IV du 1 <sup>er</sup> octobre 2006 au 30 septembre 2009	-
5	-	EURO 2 du 1 <sup>er</sup> janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO 2 du 1 <sup>er</sup> octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO III du 1 <sup>er</sup> octobre 2001 au 30 septembre 2006	-
Non classés	Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décem- bre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001

# Infos

## Les infos

# Maintenance et Travaux

### ➤ ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE FEMMES / HOMMES A M & T

L'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes reste un enjeu majeur à Maintenance & Travaux.

Seulement 14 % de femmes ont été recrutées en 2015 à SNCF Réseau dans les embauches au statut.

La proportion de femmes chez les contractuels est plus élevée que celle des hommes.

#### L'avancement des femmes du collège Exécution reste faible.

Nous notons aussi dans les chiffres **une réelle discrimination sur les salaires contractuels en annexe C**.

Les femmes subissent probablement, plus que les hommes, le poids de la charge familiale et sont pénalisées dans leur carrière.

L'UNSA-Ferroviaire considère qu'il y a **deux grandes actions prioritaires à mener** pour faire progresser l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes :

- il conviendrait de **nommer plus de femmes DET**, lesquelles seraient à même de recruter plus de femmes dans leurs services et de promouvoir des idées nouvelles comme la nécessité de gommer les stéréotypes, et de développer chez les hommes un intérêt plus marqué pour leur vie familiale,
- il faut aussi absolument **s'intéresser à la qualité de vie des femmes des équipes techniques**, lesquelles n'ont aujourd'hui pas toujours un vestiaire et des sanitaires dédiés, et généralement pas de sanitaire mobile pour le travail le long des voies. L'UNSA-Ferroviaire demande qu'un inventaire soit fait des vestiaires et sanitaires, fixes et mobiles, à disposition des femmes des équipes techniques, et une mise en conformité vis-à-vis du code du travail (art R4534-140). Sur ce point, le président Matthieu Chabanel parle d'objectifs partagés et indique sa volonté d'avancer d'ici l'été 2017.



TAUX DE FÉMINISATION	%
SOCIÉTÉ ACTIVE OCCUPÉE FRANÇAISE	48
GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE	23
SNCF RÉSEAU	12
PÉRIMÈTRE MAINTENANCE & TRAVAUX	9,5

Concernant les actions en cours (Directive RH 00881), l'UNSA-Ferroviaire les approuve et demande en particulier à la Direction de faire retirer de partout les images pouvant attaquer la dignité des femmes et de combattre tous les propos dégradants tenus vis-à-vis femmes (art 3.1 de la Directive).

Pour les emplois de bureau, **le télétravail doit être davantage promu**, et l'UNSA-Ferroviaire demande qu'il n'y ait plus de réponse négative « de principe » décrétée par certains responsables de service.

**L'ensemble des mesures qui seront prises pour aménager la qualité de vie et l'équilibre vie privée / vie professionnelle permettra aux hommes comme aux femmes de vivre pleinement leur vie familiale, évitera des temps partiels financièrement pénalisants et contribuera donc à la mixité.**

**L'UNSA-Ferroviaire salue cette année encore l'excellent travail effectué par le réseau « SNCF au féminin »** qui promeut des idées nouvelles et procure des outils de développement personnel intéressants. L'UNSA-Ferroviaire demande aussi que la Direction l'ouvre aux personnels Maitrise et Exécution, probablement les plus vulnérables et les plus en difficultés.

### ➤ POLITIQUE FORMATION - ORIENTATIONS NATIONALES 2017-2018

L'accord collectif Formation (RH 00859) signé en 2012 n'est plus applicable. Un nouvel accord va être négocié dans le cadre du futur accord GPEC (Gestion Prévisionnelle Emploi et Compétences).

La Direction M & T donne quelques informations sur les perspectives :

- Les centres de formation vont être réorganisés, tous ne seront pas maintenus mais ce n'est pas un débat immobilier, il s'agit de rendre l'appareil de formation plus efficace.
- Il manque des formateurs et d'ici sept ans, 110 formateurs actuels seront retraités. Il faut valoriser les métiers de la formation et assurer des passerelles avec les métiers de la production.
- Le catalogue de formation devra aussi être simplifié.
- L'e-learning se développe afin de dé-saturer les centres de formation.
- Les examens d'accès à la qualification E ont été déjà simplifiés. La Direction annonce que l'examen Pré-requis Cadres est amené à disparaître. Sur ce point, l'UNSA-Ferroviaire rappelle haut et fort qu'il demande le maintien de tous les examens car c'est le filtre promotionnel le plus équitable pour le personnel.
- Le centre de Nanterre est pérenne et devra accueillir les opérateurs. Il faudra donc délocaliser la formation des attachés TS et attachés cadres.

L'UNSA-Ferroviaire rappelle son opposition à ce que les cadres et attachés TS soient envoyés, sans autre choix possible, à l'Institut de Formation Ferroviaire de Rabat alors que le Maroc n'est pas un régime démocratique et que c'est un pays peu favorable à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes. Les nombreuses consignes de sécurité qui sont données avant le départ (comme par exemple porter un pantalon ou une jupe au-dessous du genou, porter un maillot de bain une pièce, ne pas critiquer le roi, etc) témoignent des risques que fait prendre l'Entreprise aux stagiaires, notamment femmes.

Concernant la formation en alternance dans les métiers techniques, pour l'UNSA-Ferroviaire, elle doit bien déboucher sur du recrutement à SNCF Réseau, et ne doit pas alimenter le recrutement chez nos sous-traitants ou chez les futurs mainteneurs de l'infrastructure des LGV en construction.

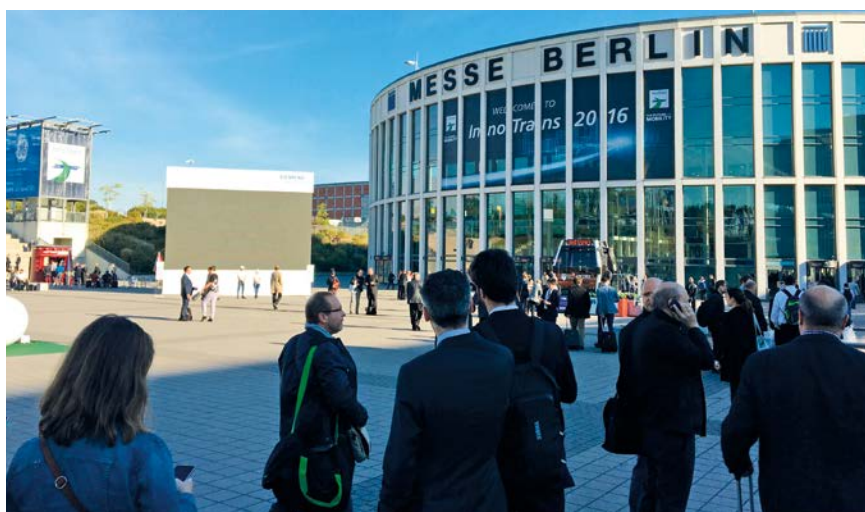
# InnoTrans 2016 : la mobilité ferroviaire du futur !

➤ **INNOTRANS, EST LE PLUS GRAND ÉVÉNEMENT DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE DANS LE MONDE. IL SE TIENT TOUS LES DEUX ANS AU « MESSE BERLIN », LE CENTRE DES EXPOSITIONS DE BERLIN, EN ALLEMAGNE. PARTICIPER À INNOTRANS, C'EST DÉCOUVRIR LA MOBILITÉ FERROVIAIRE DU FUTUR. CE FUT AUSSI, POUR LA DÉLÉGATION UNSA-FERROVIAIRE, L'OCCASION D'AVOIR UNE VISION NOUVELLE ET ENCORE PLUS PRÉCISE DE LA CONCURRENCE.**

Le « Messe Berlin » est devenu pendant quelques jours (du 20 au 23 septembre) un lieu unique au monde, où l'ensemble des acteurs du ferroviaire se sont retrouvés pour exposer leurs idées, leurs créations, leurs innovations ainsi que ce que sera le futur en termes de transport, de technologie et de maintenance. Aussi bien sur le matériel que sur la partie infrastructure du réseau de transport.

Ce sont 3550 mètres de voie dédiés au matériel roulant avec environ 150 engins exposés. C'est aussi 103 400 m<sup>2</sup> de surface où en 2014, s'étaient installés 2760 exposants visités par 133 600 visiteurs venus du monde entier.

Un Salon « Speakers' Corner » a laissé l'opportunité aux exposants de présenter, pendant une petite heure, leurs sociétés, leurs produits, leurs nouveautés ainsi que les nouvelles intéressantes sur leur secteur d'activité.



Un Salon « Career & Education » a abordé les notions de Carrière, Formation et Sciences afin d'ouvrir des perspectives aux collégiens, étudiants et apprentis qui souhaiteraient s'investir vers des carrières liées au monde du ferroviaire et du transport public.

Sur les stands, beaucoup d'échanges étaient possibles avec les fabricants, innovateurs et constructeurs. Nous avons constaté que la maintenance prédictive ainsi que l'internet industriel sont en plein développement. Ceux-ci amèneront d'autres niveaux de compétences et surtout des évolutions dans nos métiers. Les acteurs de ce salon apportent des solutions techniques nouvelles éprouvées, en capacité de répondre aux besoins de sécurité, de fiabilité et de facilité de mise en œuvre. Nous les avons découvertes au contact des exposants.

Ces échanges nous ont apporté une vision moins étriquée des possibilités techniques existantes pour tous nos matériels et nos infrastructures. Cette source nous ouvre dès à présent des champs de réflexion et de solutions qui seront plus larges et plus en phase avec les réalités de la concurrence, comme par exemple les modes de maintenance prédictive, à tous les niveaux, qu'ils soient matériel moteur, remorqués ou d'infrastructures.



La délégation UNSA-Ferroviaire présente sur le salon a ainsi pu découvrir des innovations qui démontrent que notre position syndicale doit évoluer et prendre en compte cet état de fait qui amènera rapidement des évolutions majeures dans les métiers, l'emploi et la formation.

La concurrence est en marche, elle l'est avec un modernisme que nous sommes encore bien loin de connaître au sein de notre pays. **Connaitre et admettre ses points forts, c'est prendre conscience que l'immobilisme serait mortifère.**

Par Benoit VIENNE, Didier MATHIS, Philippe DUME, Thierry SALMON ■

# La formation tout au long de la vie

➤ **LA FORMATION, UN DROIT QUE L'ENTREPRISE A LE DEVOIR DE RENDRE AISÉMENT ACCESSIBLE PAR CHAQUE SALARIÉ. DANS UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE TOUJOURS DIFFICILE, AVEC L'ALLONGEMENT DE LA VIE AU TRAVAIL, L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ DE L'EMPLOI VERS PLUS DE PRÉCARITÉ ET LE RECOURS CONSTANT À LA MOBILITÉ, AU MIEUX CHOISIE MAIS SOUVENT SUBIE, LES SALARIÉS D'UNE MANIÈRE GÉNÉRALE, ET CEUX DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE (GPF) EN PARTICULIER, SONT AMENÉS À SE QUESTIONNER TRÈS RÉGULIÈREMENT SUR LEURS PARCOURS PROFESSIONNELS INDIVIDUELS.**

La loi promulguée le 5 août 2014 a été réfléchi dans cet environnement qui remet fortement en question des stéréotypes hérités des « 30 glorieuses ». Le salarié du 21<sup>ème</sup> siècle n'aspire pas forcément ou ne se voit pas toujours proposé un contrat à durée indéterminée (CDI) dans une seule entreprise qui lui permettra d'accomplir tout son parcours professionnel.

C'est pourquoi, la notion de PROJET PROFESSIONNEL devient extrêmement prégnante. Elle s'accompagne d'un besoin essentiel de connaître et d'utiliser tous les leviers que le législateur a imaginé pour faciliter l'adaptation de chaque salarié et la prise en compte de ses aspirations d'évolution, même dans un contexte contraint. Le recours à ces leviers est encadré par le Code du Travail. Deux d'entre eux consti-

tuent une aide à l'élaboration du projet et à son évolution : les CEP et EP (voir schéma). Les trois autres permettent d'accompagner les changements envisagés.

Construire un projet professionnel demande un travail de réflexion préalable, pas toujours aisé quand il se déroule dans un contexte demandant une prise de décision rapide ou que l'on ne dispose pas d'une anticipation suffisante des changements organisationnels, technologiques et autres. Un des objectifs est de conjuguer ses aspirations avec des options d'évolution parfois choisies, mais aussi subies, alors que les conditions ne sont pas toujours réunies pour garantir une prise de recul nécessaire pour aboutir à un résultat qui permet de préserver un bon équilibre vie professionnelle/vie privée.



C'est pourquoi, il est essentiel d'anticiper et de se faire accompagner dans la démarche. Des professionnels sont à votre écoute et voici quelques informations concernant les leviers mis à votre disposition :



**NB : coordonnées de l'UNAGECIF :  
48 boulevard des Batignolles  
75017 Paris**

**Tél : 01 44 70 74 74 (possibilité de programmer un rappel)**

**[www.unagecif.org](http://www.unagecif.org)**

**(compatible avec votre smartphone)**

**L'UNSA-Ferroviaire revendique la pleine mise à disposition de chaque salarié, des droits qui lui sont octroyés. Elle est extrêmement vigilante sur le respect de ces dispositions et dénoncera tout manquement.**

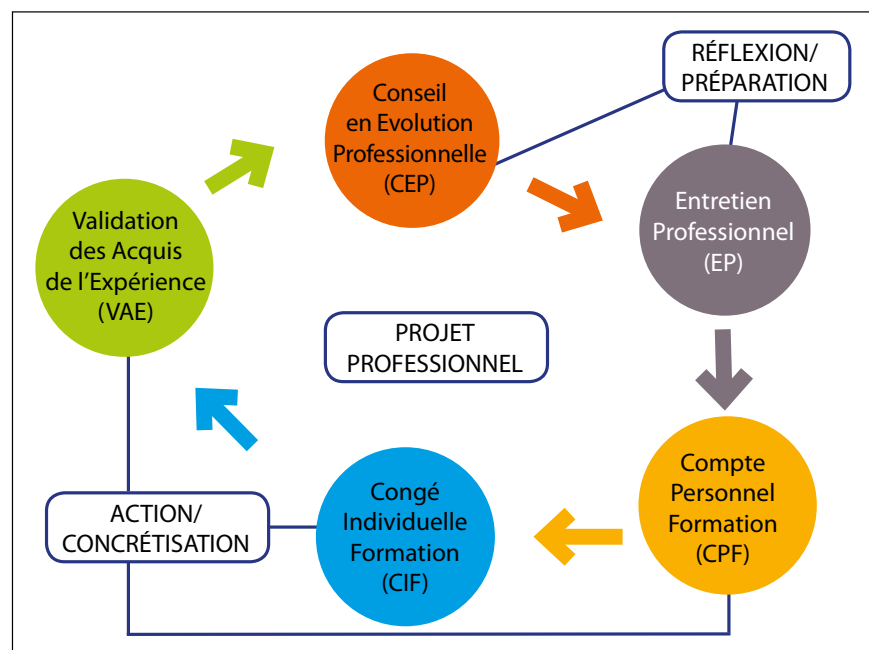
**N'hésitez pas à nous contacter si vous souhaitez de plus amples informations :**

**UNSA-Ferroviaire : 01.53.21.81.80**

**Chantal Guillaume**

**(Secrétaire Fédérale)**

**[guillaumie.c@unsa-ferroviaire.org](mailto:guillaumie.c@unsa-ferroviaire.org)**



OUTILS AU SERVICE DU PROJET PROFESSIONNEL	QU'EST-CE QUE C'EST ?	POUR QUOI FAIRE?
CONSEIL EN EVOLUTION PROFESSIONNELLE	<p><b>A L'INITIATIVE DU SALARIE :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Donne accès à un accompagnement renforcé pour travailler son projet professionnel. Il peut aboutir à la validation et au financement d'un parcours de formation.</li> <li>■ Est dispensé gratuitement.</li> <li>■ Il est mis en œuvre par les cinq principaux réseaux de conseil en orientation et en insertion : Pôle emploi, les Opacif<sup>1</sup>, les Missions locales<sup>2</sup>, Cap emploi, l'Apec (pour les cadres) et les organismes désignés par les régions.</li> <li>■ Pour les salariés du GPF, l'UNAGECIF est à votre service.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Définir son projet professionnel.</li> <li>■ Le mettre en œuvre.</li> <li>■ Le financer.</li> </ul>
ENTRETIEN PROFESSIONNEL	<p><b>A L'INITIATIVE DE L'ENTREPRISE ET/OU DU SALARIE :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tous les deux ans, a minima, et bilan tous les 6 ans.</li> <li>■ Déclenché, en principe, à l'initiative du hiérarchique mais le salarié peut aussi en faire la demande.</li> <li>■ Entretien mené par le hiérarchique accompagné, si besoin et accord préalable du salarié, d'un spécialiste RH (responsable formation, par exemple).</li> <li>■ Étudier les perspectives d'évolution de chaque salarié.</li> <li>■ Faire le bilan des formations suivies.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anticiper des évolutions choisies (changement de métier voulu) ou subies (suite à inaptitude, par exemple).</li> <li>■ Obtenir de l'information sur les perspectives d'évolution afin de s'y préparer (dispositifs promotionnels internes, par exemple).</li> <li>■ Faire le bilan des formations suivies afin d'en valider la pertinence et l'efficacité.</li> <li>■ Planifier les formations à venir.</li> <li>■ Etc.</li> </ul>
COMPTE PERSONNEL FORMATION	<p><b>A L'INITIATIVE DU SALARIE :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Peut être ouvert par chacun dès l'âge de 16 ans (ou 15 ans dans le cas des apprentis) et suit la personne tout au long de sa vie active car il est transférable d'une entreprise à l'autre.</li> <li>■ Le salarié peut accéder au compte sur le portail internet : <a href="http://www.moncompteformation.gouv.fr">www.moncompteformation.gouv.fr</a>, avec son numéro d'identité. Il est alimenté automatiquement, sans action de l'employeur.</li> <li>■ Le compte est crédité, pour une personne à temps plein, au rythme de 24 heures de formation par an les 5 premières années, 12 heures de formation les années suivantes, dans la limite de 150 heures.</li> <li>■ Il peut être abondé au-delà par l'employeur, par la branche, par tout organisme ou acteur publics ou par le salarié lui-même.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Compléter sa formation initiale par l'accès à des formations visant des diplômes, titres ou certifications, inscrit au RNCP<sup>3</sup> ou dans des listes spécifiques</li> </ul>
CONGE INDIVIDUEL FORMATION	<p><b>A L'INITIATIVE DU SALARIE :</b></p> <p>Suspension du contrat de travail pour permettre de concrétiser les projets suivants (avec maintien de tout ou partie du salaire) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Congé examen :</b> Préparer et passer un ou plusieurs examens en vue d'acquies un titre ou un diplôme enregistré au RNCP.</li> <li>■ <b>Congé bilan de compétences :</b> Identifier et analyser les compétences et les mettre en lien avec les motivations. Elaborer et valider le projet professionnel. Définir un projet de formation.</li> <li>■ <b>Congé Individuel Formation :</b> Perfectionner les acquis professionnels et/ou accéder à un niveau de qualification supérieure. Changer d'activité ou de profession. Renforcer vos responsabilités à la vie associative bénévole ou vous ouvrir plus largement à la culture, à la vie sociale.</li> <li>■ <b>Congé Validation des Acquis de l'Expérience</b> (cf. ci-après).</li> <li>■ <b>Formations « hors temps de travail ».</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Compléter sa formation.</li> <li>■ Réaliser un point d'étape et relancer son projet, professionnel (Bilan de compétences).</li> <li>■ Préparer une reconversion externe.</li> <li>■ Se former pour renforcer son engagement dans le cadre d'une association.</li> <li>■ Etc.</li> </ul>
VALIDATION DES ACQUIS DE L'EXPERIENCE	<p><b>A L'INITIATIVE DU SALARIE POUR VAE INDIVIDUELLE</b> <b>A L'INITIATIVE DE L'ENTREPRISE POUR VAE COLLECTIVE :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Permet de faire reconnaître son expérience afin d'obtenir un diplôme, un titre ou un certificat de qualification professionnelle.</li> <li>■ S'il est reconnu par l'entreprise, il peut permettre une évolution du collègue « exécution » vers le collègue « maîtrise » et du collègue « maîtrise » vers le collègue « cadres ».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Compléter son profil de compétences pour permettre des mobilités fonctionnelles.</li> <li>■ Evoluer vers un collège supérieur (maîtrise ou cadres), après reconnaissance du diplôme par l'entreprise.</li> </ul>

<sup>1</sup> **OPACIF** = Organismes Paritaires Agréés au titre du Congé Individuel de Formation, chargés de collecter les contributions obligatoires des entreprises au titre du CIF.

<sup>2</sup> **Mission locale** = a pour objectif d'accueillir, d'informer, d'orienter et d'accompagner les jeunes de 16 à 25 ans en construisant avec eux leur parcours personnalisé vers l'emploi avec la mobilisation des partenaires locaux (centres de formation, associations, etc.), des entreprises, des collectivités et de l'Etat.

<sup>3</sup> = Répertoire National des Certifications Professionnelles.

# Transition numérique : vers un salarié 2.0 ?

► **LES ASSISES DU TRANSPORT ET DE LA MOBILITÉ QUI ONT EU LIEU EN OCTOBRE 2016 AVAIENT POUR THÈME : AVEC LA TRANSITION NUMÉRIQUE VA-T-ON VERS UN NOUVEAU MODÈLE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DU SECTEUR ?**

La place des salariés et de la protection sociale dans une société chamboulée par la montée en puissance du digital, de l'internet des objets (communément désigné par le sigle IoT pour Internet of Things) et de l'intelligence artificielle est une question fondamentale. Les salariés voient leur métier évoluer et parfois disparaître progressivement. À la SNCF les premiers touchés ont été les vendeurs, petit à petit supplantés par [voyages-sncf.com](http://voyages-sncf.com). Désormais, ce sont tous les métiers du contact client qui sont concernés, le Smartphone ayant complètement transformé l'information des clients. Pour les conducteurs de train c'est l'arrivée de SIRIUS qui améliore l'ergonomie au travail en donnant accès sur tablette à tous les documents utiles à la conduite, mais le développement des



automates de conduite interroge sur l'avenir du métier, car nos collègues de la RATP voient déjà des emplois de conducteurs disparaître avec l'automatisation des lignes de métro et bientôt de RER.

Pour la maintenance du matériel et de l'infrastructure, la révolution est en marche : 300 millions d'euros sur trois ans sont consacrés au programme de « l'Internet industriel ». Les capteurs et les automates connectés ont pour objectif de réduire les coûts de maintenance du matériel et des voies de façon très importante (10 à 30 % d'économies).

La SNCF et les entreprises de transport traditionnelles se voient concurrencées par des « startups » comme Blablabus, Uber ou WayzUp, qui mettent à disposition du public des plateformes digitales d'échanges de biens et de services ou des plateformes commerciales. Dans cette économie collaborative, la main d'œuvre est souvent gratuite (ce sont les utilisateurs qui travaillent) ou précaire (auto-entrepreneurs). Les données qui produisent la valeur ajoutée, sont la plupart du temps publiques ou en libre accès (open-data). Comment transposer

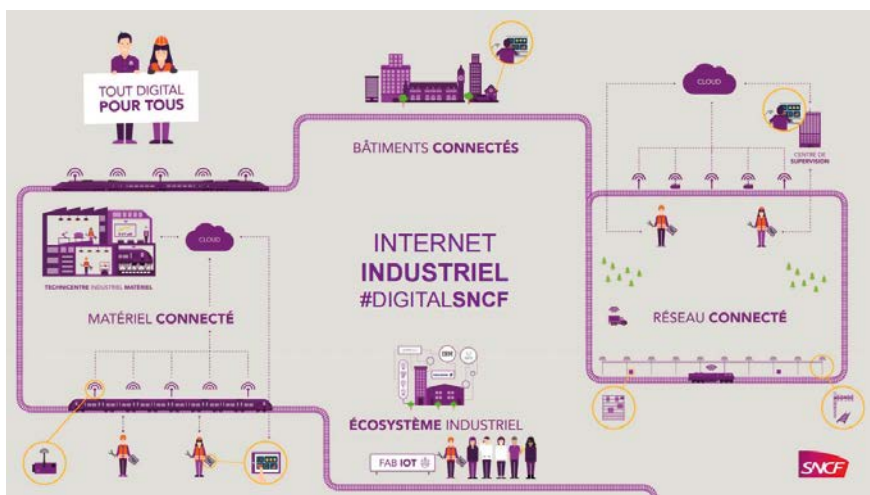
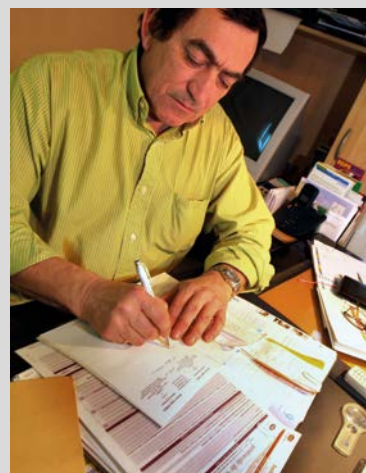


## Médecin de famille, qu'es-tu devenu ?

Mon père bientôt centenaire et asthmatique a été pris un dimanche matin de saignements de nez profus stoppés tant bien que mal par les mèches d'un remède quasi miracle qui flirte avec les 7 euros. Pas rassuré, j'ai fait appel à SOS Médecins, faute de médecin de garde depuis longtemps dans une commune d'Ile-de-France de 35 000 habitants. D'habitude ces praticiens à l'efficacité reconnue se déplacent rapidement. Cette fois-ci, le service n'avait de médecin équipé pour ce genre de bobo. « Appelez donc le 15 », autrement dit le SAMU. Sitôt dit, sitôt fait. Nouvelle désillusion. Le médecin régulateur après moult questions sur l'état physique du patient et sur une éventuelle prise d'anticoagulants m'a conseillé de lui pincer le nez durant 15 minutes de continuer les mèches et que le saignement s'arrêterait. Aussi simple que cela. En clair pas de médecin à déranger pour si peu malgré l'âge. Un peu fort. Et si mon père vivait isolé aux fin fonds du Vexin ? Je ne jette nullement la pierre à ces médecins surchargés par le manque d'effectifs et par les urgences graves des nuits de we. Je suis même admiratif face à l'ampleur des missions. Mais là je reste abasourdi.

Qu'il est loin le temps du médecin de famille qui prenait son tour de garde et venait à domicile les dimanches même s'il ne l'était pas. J'en ai connu en Ile-de-France. Dans les campagnes on trouve de ces toubibs sympas dévoués jusqu'à leur retraite à leurs patients. Bref des médecins rétro en voie de disparition qu'on aimait, remplacés aujourd'hui par des médecins référents, à la clientèle monstrueuse, victimes des obligations de limitation des dépenses de santé auxquels se substituent des organismes urgentistes en dehors des heures d'ouverture de leurs cabinets. Décidément j'ai du mal à m'y faire.

Par Régis CHESSUM ■



dans ce modèle, la protection sociale qui repose aujourd'hui sur les cotisations des salariés et des employeurs ?

La concurrence exacerbée et la profusion de bases de données et d'objets connectés font de la sécurité des systèmes d'information un enjeu majeur pour les grands Groupes comme SNCF. Les salariés se trouvent confrontés à un double risque :

1. Chaque salarié ayant accès au système d'information de l'entreprise devient une cible potentielle pour les pirates informatiques. C'est une grosse responsabilité... SNCF sensibilise ses salariés sur ce risque à travers un programme intitulé « Attitude 3D ».
2. En cas de crise affectant un système d'information SNCF, les salariés se retrouveraient en première ligne, avec une forte dégradation de leurs conditions de travail, voire une situation intenable dans certains scénarios. Imaginez ce qui se passerait si un vol de données confidentielles des clients, notamment les données bancaires (c'est arrivé chez SONY) provoquait une défiance brutale vis à vis de la vente sur Internet et une ruée dans les points de vente... Imaginez ce qui se passerait si une défaillance majeure du système d'information de SNCF Réseau provoquait une quasi-paralysie du réseau ferroviaire pendant plusieurs jours. En Île de France et dans les grandes métropoles, la crise ferroviaire se transformerait rapidement en crise de sécurité publique...

Et les syndicats dans tout ça ? À l'UNSA, nous avons pris conscience des difficultés et des enjeux. Il est difficile de traiter un sujet qui évolue constamment et brasse des questions multiples : nouvelles technologies, évolution du travail, de l'emploi... Il faut être

à la fois spécialiste du Net et du Big Data, fin connaisseur du droit du travail et du droit commercial, économiste de l'innovation et de la fiscalité, observateur des usages créés par les nouvelles et anciennes générations...

Mais les fondamentaux demeurent : défense des salariés, de l'emploi, de la protection sociale, amélioration des conditions de travail, formation professionnelle... L'humain, le salarié, aura toujours de la valeur ajoutée dans le contact client, la sécurité, la sûreté, la conduite des projets, le pilotage des outils industriels, le management...

Par Thierry MARTY ■

Si cet article vous a intéressé, vous pouvez approfondir la question en lisant le Petit guide du numérique édité par l'UNSA et l'ORSEU.



Vous le trouverez à cette adresse : <http://petitguidedunumerique.fr/>

# Audrey : engagée une femme engagée à l'UNSA-Ferroviaire

► **LE COMITÉ DE RÉDACTION DU MAG A DÉCIDÉ DE DONNER LA PAROLE À AUDREY, JEUNE MILITANTE DE L'UNSA-FERROVIAIRE. SON PARCOURS PROFESSIONNEL (PRIVÉ ET SNCF), SA MOBILITÉ GÉOGRAPHIQUE ET FONCTIONNELLE DANS L'ENTREPRISE, SA DÉCOUVERTE DU MONDE SYNDICAL ET SON SENS DES VALEURS METTENT EN EXERGUE LES MOTIVATIONS QUI L'ONT MENÉES À REJOINDRE L'UNSA-FERROVIAIRE. NOUS DONNERONS RÉGULIÈREMENT LA PAROLE À DES MILITANTES ET MILITANTS DE L'UNSA-FERROVIAIRE. CAR CE SONT BIEN NOS ADHÉRENTS ET NOS MILITANTS, DANS LEUR DIVERSITÉ ET LEURS DIFFÉRENCES, QUI CONSTRUISENT ET FONT ÉVOLUER NOTRE ORGANISATION SYNDICALE. »**

## ► QUI SUIS-JE ?

A 21 ans, titulaire d'un BTS Transport et des attestations de capacité, j'ai commencé ma carrière en tant qu'exploitante au sein d'entreprises de transport routier. En 2006, j'intègre la SNCF puis rejoins le CLI (Centre de Logistique Industrielle - Direction du Matériel) à Dijon pour gérer un portefeuille de pièces consommables.

A ce moment, j'ai pu passer tous les jours devant les différents affichages des organisations syndicales, échanger avec des délégués et j'ai participé à 1h d'information syndicale UNSA DP/CE, par curiosité. Les autres OS n'en proposaient pas. Un collègue, adhérent UNSA, m'a proposé d'assister à une Assemblée Générale. Les sujets abordés étaient très divers, cela complétait ma culture d'entreprise de « jeune embauchée ». C'est là que j'ai décidé d'adhérer à l'UNSA. J'ai continué mon parcours professionnel en occupant un poste de gestionnaire matériel neuf.

Après 7 ans passés au sein de la Direction matériel, j'ai rejoins la Direction Immobilière Territoriale Est à Reims. Dans ce contexte de mobilité fonctionnelle et géographique, j'ai pu compter sur les conseils des délégués UNSA toujours très disponibles (y compris le soir et les week-ends). Cette expérience m'a fait prendre conscience pleinement de l'utilité de l'action syndicale : capable d'anticiper, d'informer sur les conditions de mutation : un vrai service de proximité.

## ► MA VISION SYNDICALE ET MES VALEURS

Ma vision syndicale est indissociable des valeurs d'échange, d'aide que l'on apporte à



ses collègues, par nos conseils, l'information sur les possibilités d'évolution, d'orientation professionnelle au sein d'une entreprise en perpétuelle évolution.

Mon engagement et ma priorité vont à l'anticipation des conflits, le stress dans le travail (préoccupation première des salariés de l'Entreprise).

Ma curiosité, mon ouverture d'esprit et ma persévérance me permettent de redonner confiance à beaucoup de nos collègues. Je suis convaincue que chacun, à son niveau,

a de véritables talents pour reconstruire une dynamique sociale positive.

## ► EN QUOI L'UNSA M'APPORTE CES VALEURS ?

J'ai souvent lu et entendu des critiques de la part d'autres Organisations Syndicales sans propositions, sans solutions constructives. L'UNSA est pour ma part, un syndicat innovant, qui apporte une expertise concrète au plus près des problèmes majeurs.

L'UNSA m'apporte un épanouissement



en tant que femme, d'abord car elle nous fait une place réelle, sincère, qui n'est pas la traduction d'une simple réponse aux obligations de parité.

Je me sens considérée, à l'aise et à ma place, ce qui me permet de partager mon ressenti, mes idées. L'activité syndicale étant difficile, nous savons pouvoir compter les uns sur les autres en cas de coup dur, n'importe quand, sans distinction de grade, d'âge, de sexe, de couleur de peau et d'histoire personnelle, car une des valeurs majeures à l'UNSA est le rejet de toute forme de discrimination.

Elue déléguée du personnel titulaire de la branche immobilière et environnement de travail sur un périmètre national, des collègues prennent contact avec moi. Je vais également à leur rencontre pour échanger et tenter de résoudre des problématiques sur un terrain parfois fragile. En tant que déléguée de commission, j'apporte au maximum ma contribution pour les évolutions de carrière ou des départs en retraite dans de bonnes conditions. Comme secrétaire du CHSCT Optim'Services de la région Grand Est, je m'épanouis en sortant une fois de plus de ma « zone de confort », c'est-à-dire en découvrant de nouvelles problématiques liées à des métiers qui ne sont pas de mon vécu ou de mon périmètre professionnel, ce qui à mon sens, apporte un regard neutre et critique.

Mes participations actives au sein de Groupes Nationaux (services communs transverses), commission santé et prévention, UNSA Jeunesse, GT paie et famille ainsi que médicaux-sociaux, me permettent de comprendre les nombreuses problématiques mais surtout, d'adopter une de mes pratique favorite : le partage.

Je n'ai pas encore été convoquée pour participer à une commission disciplinaire et pour le bien des agents et de l'entreprise, j'espère l'être le moins possible. Dernièrement, ma participation en tant que secrétaire de CHSCT à l'instance de coordination concernant l'expertise APF m'a encore montré une UNSA soudée, concernée, et un engagement fort. Pour beaucoup de nos collègues, l'engagement syndical est mieux compris pour un agent en fin de carrière juste les 3-4 ans précédents la retraite. Le mélange catégoriel des générations, des sexes, des différents vécus, permet le pluralisme des idées et à mon sens, des projets à venir très prometteurs.

**Je m'appelle Audrey Girod, j'ai 33 ans et je vis à 200 % mon engagement syndical à l'UNSA-Ferroviaire au bénéfice de ceux qui ont besoin de notre soutien dans l'Entreprise.**

Propos recueillis par Claude BEJAT ■

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

**Union Régionale Alpes  
30 septembre 2016  
« Garder la Proximité »**

Dans un contexte de profondes mutations de l'entreprise SNCF, cette assemblée générale 2016 a été marquée par la volonté de maintenir la proximité de nos structures syndicales régionales même si des travaux sont en cours afin de trouver la meilleure gestion sur des territoires qui ne cessent de s'agrandir côté SNCF.

Cette assemblée générale s'ouvrait par une minute de silence en la mémoire de notre amie et adhérente Catherine Baldacchino qui nous a quittés en avril dernier des suites d'une maladie. Benoît Vienne, Secrétaire Général Adjoint de la Fédération, ayant répondu présent à notre invitation, les militants de l'UR Alpes ont pu lui poser toutes les questions afférentes à l'actualité nationale.

Le rapport moral de l'UR a permis d'analyser :  
- les résultats des dernières élections professionnelles et le fonctionnement des nouvelles IRP,  
- les conséquences de la disparition du CER Alpes et du nouveau découpage des IRP sur les moyens de fonctionnement,  
- le retour d'expérience de l'assemblée générale de la zone sud-est à Carry-le-Rouet et du congrès à Vittel.

- la solidarité et le partage de nos valeurs lors de la défense individuelle des salariés,  
- l'avenir de l'UR Alpes.

Le rapport financier à, quant à lui, été présenté par notre Trésorière, Chantal Paradis.

Les deux rapports ont été approuvés à l'unanimité par l'Assemblée Générale.

Roland Carrara, adhérent à l'UR et Chef de Gare départemental Isère, nous a fait une lecture éclairée de l'étude thématique de l'ARAFER sur la gestion des gares ferroviaires de voyageurs en France.

Nos invités, Benjamin Rassart (Secrétaire Régional de l'UR Rhône-Alpes), Dominique Triquet (chargé de mission pour la zone sud-est) et Jean-Paul Fournier (SG de la zone sud-est) ont animé les



débats sur leurs sujets de prédilection (interprétation élections TPE, mission inter-UR, animation zone sud-est, ...). Benoît Vienne clôturait les échanges avec la salle sur les sujets d'actualité : les axes du mandat UNSA-Ferroviaire, les conventions TER, le dossier « ex-apprenti », les Titres-Restaurant, les Activités Sociales et les CE, le Forfait-Jours, Gares & Connexions.

En conclusion de cet article, je ne peux passer sous silence les nombreux départs à la retraite, prémices d'autres départs annoncés puisque 30 % de nos adhérents ont, en 2016, entre 55 et 61 ans. La syndicalisation devenant alors un mot d'ordre général pour faire face aux baisses d'effectifs. J'en profite pour remercier tous nos adhérents, dont certains ont rejoints les rangs de l'UFR et leur souhaiter une bonne retraite. Un clin d'œil tout particulier à Marc Lohrmann, mon ancien adjoint à l'UR et Jean-Louis Monceré avec qui je faisais équipe au CHSCT de l'UO Circulation Haute-Savoie. Les deux m'attendent cet hiver sur les pistes de ski !

Les discussions se sont poursuivies lors du repas servi par Christian et Marc à l'issue de l'AG. Un grand merci à tous les intervenants qui se sont exprimés à la tribune comme dans la salle.

Merci encore à tous les militant(e)s UNSA de la Région Alpes pour leur présence tant sur le terrain que dans les instances. Leur dévouement et leur sérieux font que notre syndicat continue à progresser sur la Région.

Par Frédéric CHANDELIER ■



# 14 octobre 2016 / Conseil d'Union Régionale UNSA-Ferroviaire Picardie

➤ **PHILIPPE DUME, SECRÉTAIRE RÉGIONAL SORTANT, OUVRE LE CONSEIL EN SOUHAITANT LA BIENVENUE AUX PARTICIPANTS.**

FRANCOISE HODENCQ  
ADRESSE DES  
REMERCIEMENTS  
PARTICULIERS À JOËLLE  
DOUAY, TRÉSORIÈRE  
SORTANTE, POUR AVOIR MIS  
LA TRÉSORERIE DE L'UNION  
RÉGIONALE EN CONFORMITÉ  
AVEC LES DERNIÈRES  
DISPOSITIONS LÉGALES.

## ➤ ELECTIONS DES MEMBRES DU CONSEIL

**Après présentation des candidats, sont élus à l'unanimité :**

- Secrétaire Régional :  
Honvault Philippe
- Secrétaire Régional Adjoint :  
Dumé Philippe
- Trésorier : Levent Marc
- Trésorière Adjointe : Dufosse Hélène

Roger Dillenseger Secrétaire Général, évoque l'actualité avec les départs de l'Entreprise en 2016 de 8 000 Agents et de près de la moitié de l'effectif de l'Entreprise d'ici 5 ans.

Concernant les nouvelles structures de l'Entreprise et les nouveaux territoires politiques issus de la réforme territoriale, l'UNSA se met en capacité d'évoluer, de s'adapter, d'accueillir.

Contrat de plan Etat/Région : il doit être affiché et validé avant la fin de 2016 malgré le désengagement de l'état.



L'ouverture à la concurrence est à l'ordre du jour par l'ambition affichée de certains conseils régionaux. Si cette concurrence vient à voir le jour, le dossier sur le transfert éventuel des salariés n'est pas prêt.

Divers sujets ont été évoqués par Philippe Dumé et Frédérique Fournier, Secrétaires Fédéraux élus au dernier congrès de VITTEL. Il en est ainsi pour les Agences Paie et Famille, le découpage des Zones SUGE, le Forfait Jours, etc...

Frédéric Delbard, Secrétaire Régional de l'UR Nord Pas de Calais, évoque ce qui se fait au niveau de son Union Régionale (Carte Wonderbox) et de son site.

Jean-Louis Chivot, Secrétaire du CE EPIC de tête apporte quelques informations sur la mise en place des chèques vacances sur son CE, entre autres.

Du 28 novembre au 12 décembre 2016 auront lieu les élections dans les TPE (très petites entreprises). Philippe Dumé insiste sur ce scrutin qui permettra d'asseoir la représentativité de l'UNSA.

Avant le verre de l'amitié, une personne a été très largement mise à l'honneur de ce Conseil pour son implication totale (parfois au détriment de sa famille), son

militantisme à l'UNSA et son écoute sans relâche des cheminotes, des cheminots et de l'ensemble des salariés du périmètre ferroviaire. Il s'agit de Françoise Hodencq.

Après une carrière consacrée au médical, puis à l'UNSA, Françoise prend sa retraite fin octobre.

**« Françoise, nous te souhaitons toutes et tous une excellente retraite ! »**



# LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR

## Le livre de la jungle



Eric TOURNEBOEUF ■

➤ **DANS UN CONTEXTE DE PROFONDE MOROSITÉ DE L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS, LA PERSPECTIVE DE TRANSPORTER PRÈS DE HUIT MILLE PERSONNES VERS TROIS CENTS DESTINATIONS RÉPARTIES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE NATIONAL CONSTITUE UN REGAIN D'ACTIVITÉ INTÉRESSANT.**

Mais trêve de plaisanterie, là, il s'agit d'évacuer la « jungle de Calais » et de disséminer les migrants qui l'occupent.

Pourquoi aborder un sujet aussi grave dans ces colonnes ?

Peut-être parce que parmi les destinations retenues par le gouvernement, il y a un centre proche de votre domicile et que vous vous demandez quelle mouche a piquée le Préfet pour vous imposer de tels voisins.

Peut être aussi car dans les fameuses destinations, il y a plusieurs installations gérées par le CCE SNCF, notamment plusieurs villages de vacances. Que la décision de mettre ces installations à disposition a été prise très majoritairement et que les cheminots, à l'instar d'autres salariés de grandes entreprises publiques ou qui l'ont été comme EDF-GDF, la Poste et d'autres ont ainsi fait preuve d'humanisme et de solidarité à l'approche de l'hiver.

Peut être également pour l'intérêt, pour ne pas dire la curiosité, fût-elle malsaine, que suscite une opération de logistique d'une telle ampleur.

Peut-être simplement que l'on ne peut, quand on est syndicaliste, que s'émouvoir devant le sort d'enfants, de femmes et d'hommes dans une situation aussi dramatique. D'autant que nos collègues qui travaillent sur la zone ou empruntent le tunnel sous la manche savent combien ils peuvent à tout moment être acteurs d'accidents souvent mortels impliquant des réfugiés tentant par tous moyens de gagner l'Angleterre. Cette situation est intenable.

Alors oui, le sort des migrants peuplant la jungle de Calais ne peut laisser personne indifférent.

Soyons réalistes, cette évacuation ne règlera rien sur la durée. Souvenons-nous de la fermeture du centre de Sangatte. Pour autant, pour une partie des personnes prises en charge dans les prochains jours par diverses ONG, on peut espérer que des solutions seront proposées.

Je ne suis pas dupe de la campagne type « monde de Oui Oui » que l'on nous sert depuis quelques jours.

Le message : les migrants c'est formidable et une chance incroyable pour nos villages comme le prouve les deux Afghans qui sont venus renforcer l'équipe de foot locale menacée de déclarer forfait par manque de joueur.

Tomber dans la caricature angélique est aussi contestable que d'agiter le spectre du vilain étranger qui vient voler vos poules et violer vos femmes et vos filles. Si je combats le racisme et la xénophobie je ne pense pas que l'argument du derby footballistique entre Trifouilly-les-oies et Nullepart le Château soit très pertinent.

On va déplacer des milliers de personnes mais l'Angleterre reste à sa place et son attractivité ne va pas diminuer. Comme ne vont pas cesser les guerres au Moyen Orient ni la misère en Afrique. Alors il est fort probable qu'un autre bidonville se reconstituera tôt ou tard aux abords de ce passage frontalier.

Mais c'est une autre histoire du livre de la jungle...

# Conseil d'Administration de la CPRP

## Déclaration UNSA

### Point 2 : Revalorisation des pensions

Marseille le 13 octobre 2016

Monsieur le Président,

« Une fois rien, c'est rien, deux fois rien, ce n'est pas grand-chose, mais trois fois rien, ça commence à faire beaucoup... »  
Les administrateurs UNSA auraient également pu démarrer cette intervention par :

« 0 + 0 = la tête d'un retraité... » Retraité qui attendait un peu plus de considération de la part d'une tutelle qui passe son temps à reprendre de la main droite, ce qu'elle a oublié de donner de la main gauche.

Après une carrière professionnelle, en moyenne 32 années passées dans une Entreprise au service de ses clients, et souvent au détriment de la vie familiale, nous ne nous satisfaisons pas des décisions inéquitables de nos Dirigeants Sociaux et Politiques qui se cachent derrière la statistique, non libre et bien faussée, de l'inflation nulle.

Aujourd'hui, les retraités ont une multiplicité de soucis... des soucis dus au fait que pour beaucoup d'entre eux ils «subventionnent» à fond perdu leur entourage, vous savez... les emplois aidés devenus des voies de garage avant de devenir les voies sans issues de Pôle Emploi, ou en devenant des aidants, de leur conjoint mais également de leurs parents.

Ils sont aussi des consommateurs et participent activement à la vie économique nationale. Ils sauvent des emplois permettant à des salariés de payer des cotisations sociales. De fait, ils participent à l'équilibre de la solidarité intergénérationnelle.

Ils avaient fait la « une » des médias lorsque les économistes se sont penchés sur ce nouveau marché de la « Silver économie ». Crise économique oblige, ils sont devenus des contributeurs de premier plan.

Alors quand on leur dit que l'inflation est nulle, donc qu'il n'y a pas de raison que le montant des retraites soit revalorisé, comprenez que, nous, représentants des actifs mais aussi des retraités, nous ne puissions acquiescer et être en phase avec votre théorie.

Depuis plusieurs mois, le pouvoir d'achat des retraités diminue systématiquement par des mesures qui impactent l'environnement direct de ceux-ci :

- Augmentation des impôts fonciers et taxes d'habitation, baisses de financement des aides en tout genre, y compris des aides sociales entre Départements, Communautés de Communes, ...
- Augmentation de la taxe de l'audiovisuel,
- Augmentation du prix des affranchissements (valeur du timbre de base, mais aussi modification tarifaire liée au poids des envois) ; notons ici que beaucoup de retraités ne sont «connectés» à la société qu'avec un stylo, une feuille de papier, une enveloppe et un timbre.
- Augmentation des frais bancaires.
- Les 30€ qu'EDF va facturer en moyenne à ses clients pour rattraper les errements décisionnels de l'État et de son Conseil Constitutionnel... pour compenser les inepties de la stratégie industrielle d'AREVA !
- Que dire de la suppression de la 1/2 part pour les veuves, la taxation de la majoration de pension des 10% pour les familles ayant eu 3 enfants, de la CASA, de l'impact sur le taux de la CSG, ... ?

Alors, à l'heure du bilan de ces dernières années, ce ne sont pas les 0.1% du mois d'octobre 2015, versés le 1er janvier 2016, le super geste de rattrapage en 2014 pour les pensions inférieures à 1200€ brut (40€ versés en mars 2015) contrebalancés par la variation du taux de CSG, la hausse des charges contraintes et la chasse aux niches fiscales pour les moins nantis, qui nous procurent une béatitude simpliste vis-à-vis du statu quo quant à l'évolution du montant des pensions.

A force de vouloir équilibrer les comptes publics, respecter les critères Européens, le hold-up appliqué aux pensionnés a été organisé de la sorte que nombreux ont dû mettre la main au portefeuille pour permettre aux élites de s'enorgueillir du bilan politique obtenu grâce à l'action des politiques publiques. A grandes envolées lyriques, le retour à l'équilibre financier de la Sécurité Sociale est annoncé pour 2017. L'héritage que laissera ce gouvernement mériterait d'être géré par les mêmes. Nos gouvernants sont sans doute des malvoyants en puissance vivant dans un autre monde, et sont à mille lieux de constater le décrochage économique d'une partie importante des retraités qui ont besogné de longues années.

En tous cas, ils n'ont pas entendu les retraités venus à Paris, ou devant les Préfectures de province, en septembre pour manifester leur mécontentement et demander une revalorisation de leurs pensions au 1<sup>er</sup> octobre.

Ils ne sont pas responsables des choix plus qu'aléatoires des stratégies d'entreprises, plus prompts à rémunérer leurs Dirigeants et les actionnaires que ceux qui œuvrent au quotidien.

Le proverbe de Louis Philippe de Ségur, qui date du XVII<sup>ème</sup> siècle, « L'ingratitude est un vice contre nature, les animaux mêmes sont reconnaissants » résume à lui seul le ressenti des retraités.

# SNCF, on plie avant de fuir

➤ **QUI L'EUT CRU ? À PEINE GUILLAUME PEPEY ANNONCE-T-IL QUE SNCF VA FAIRE 20 % DE PRODUCTIVITÉ SUR 4 ANS, À RAISON DE 5 % PAR ANNÉE, QUE LE DIRECTEUR MOBILITÉS DE LA RÉGION CENTRE FERME LES GUICHETS « VOYAGEURS » DE LA GARE DE SAINT PIERRE DES CORPS DÈS FÉVRIER 2017.**

C'est à n'y rien comprendre ! Fermer les guichets « Voyageurs » à 5 mois de l'ouverture de la ligne TGV Tours – Bordeaux ; Ou bien, c'est nous prendre pour des lapins de six semaines, ou bien, c'est anticiper le peu de trafic « Voyageurs » qui desservira cette gare, aujourd'hui encore, carrefour incontournable du réseau ferroviaire !

Soit l'Entreprise a déjà prévu de liquider une partie de sa production à un éventuel repreneur dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, soit c'est de l'inconscience collective de la part de nos Dirigeants plus enclins à organiser la désorganisation du Groupe SNCF au profit de lobbies qu'à donner les moyens aux femmes et hommes de terrain pour répondre aux attentes de leurs clients.

Transporteurs routiers, actionnaires proches d'Hommes Politiques, ces lobbyistes sont cachés actuellement derrière des écrans de fumée qui commencent à se disloquer dans les programmes des candidats à la Présidentielle.

Car, sur la Région Centre, derrière la fermeture des guichets Voyageurs, se cache la généralisation de l'EAS. 30 lignes de roulement supprimées, soient, prenant en compte les agents reversés à la lutte anti-fraude, 15 postes supprimés à l'ECT. À noter que le mois prochain, les Chefs de Service de Paris Montparnasse disparaissent des procédures de départ. Alors, si cela ne s'appelle pas de la désertification, moi, j'appelle cela abandonner le terrain pour mieux prouver à ceux qui en ont besoin qu'il est temps que la concurrence arrive pour que cela aille mieux !

La Direction Régionale annonce que les 2.5 guichets « Voyageurs » seront remplacés par 1 guichet TER avec rémunération des prestations « Voyageurs » au cas par cas...

Mais pour combien de temps ? Ce n'est pas sans rappeler les objectifs cachés par GL et TER lors de la mise en place des TPVs dans les années 90 : Séparer leurs Activités et envoyer les clients vers la télévente !

**Une fois cela dit, la colère des retraités ne retombe pas !**

Outre le mal être que cette annonce procure au personnel de la gare de Saint Pierre des Corps (45 agents concernés), il s'agit bien d'imposer la désertification dans les trains et les gares que la SNCF n'avaient pas réussi à mettre en place en 1995. À l'époque, les mesures de relance du transport de masse, sous Leflock-Prigent, étaient venues en opposition au développement de l'optimisation commerciale modèle Metzler. Mais c'était au siècle dernier. Cette désertification est anxiogène pour toute une catégorie de voyageurs qui payent, ou aimeraient payer, mais qui se sentent abandonnés dans une jungle organisée par des Dirigeants sortis de Grandes Écoles qui ne connaissent rien à la vie de « la rizière » et des facteurs humains qui s'y rapportent... Et surtout, qui refusent d'envisager que cela puisse exister !

En refusant de vendre ses prestations l'Entreprise marginalise un peu plus celles et ceux qui n'y connaissent rien en informatique ou n'ont pas les moyens de se connecter à la toile. Ces personnes sont pourtant très actives dans la vie sociétale dans le sens où elles sont grandes pourvoyeuses de travail dans les emplois de service.

Toute ressemblance avec ce qui se passe à la CPRP, pour ces mêmes personnes, ne serait que pure coïncidence.

Par Marc André GANTNER - Guy FOUSSARD ■

## DISPARITION D'UN GRAND MILITANT



Nous vous informons du décès de Bernard TESTU survenu le 20 octobre 2016 dans sa 91<sup>ème</sup> année. Issu d'une famille comprenant de nombreux cheminots, il était rentré à la SNCF à l'âge de 16 ans.

Militant convaincu, assidu et efficace, il a œuvré tant à la FAC (Fédération Autonome des Cadres), à la FMC (Fédération Maîtrise et Cadres), qu'à l'UNSA-Cheminots puis Ferroviaire.

En tant qu'actif, il fut de longues années trésorier fédéral.

Retraité depuis 1981, il continua son militantisme sans faille comme Président de la Section Ouest des retraités, Président du secteur retraités de Paris St. Lazare et enfin, et jusqu'à son décès, Président honoraire de la Section Ouest, honoraire mais très présent et actif dans les réunions auxquelles il participait.

Notre organisation a eu le plaisir d'honorer son très long parcours syndical et sa fidélité lorsqu'elle le célébra et l'ovationna comme doyen de notre Congrès Fédéral à Montpellier en Juin 2013 (Photo).

La Fédération, l'Union Fédérale des Retraités et tous ceux qui l'ont connu et côtoyé expriment toutes leurs condoléances à sa famille.

Par Eric TOURNEBEUF ■

# Retraités toujours présents et intéressés, quelle que soit la région.

➤ **A TOULOUSE LE 6 OCTOBRE, CLERMONT-FERRAND ET NANCY LE 13 ET ENFIN LE 18 À BRIVE (AG LIMOUSIN) ET CHAMBÉRY, ILS SONT VENUS EN NOMBRE ÉCOUTER LES DERNIÈRES ACTUALITÉS FERROVIAIRES ET SYNDICALES AINSI QUE CELLES DE L'ÉVOLUTION DE L'ENTREPRISE, DANS LAQUELLE ILS NE RETROUVENT PLUS LEURS MARQUES, TELLEMENT LES RESTRUCTURATIONS S'ENCHAÎNENT RAPIDEMENT.**

Avec une présence soit du Président de l'UFR, Eric Tourneboeuf soit de Joël Recart, Secrétaire Général, et, dans tous les cas, des Présidents de Section (Marc André Gantner pour Toulouse et Brive, Bernard Lepingle à Clermont-Ferrand et Chambéry, Alain Fennerich à Nancy), les adhérents sont à l'écoute et les questions abordées relèvent plus de leur quotidien que de l'avenir de l'Entreprise, même si les représentants des actifs de la Fédération ou régionaux sont présents pour commenter l'actualité ferroviaire régionale.

Après une pensée pour ceux qui nous ont quittés, les rapports fonctionnels ont été abordés comme il se doit. Partout les finances sont positives, les effectifs connaissent une stabilité, voire même une légère progression selon les régions ; nous pouvons donc dire que la tête et les jambes de l'UFR se portent bien. D'ailleurs la présence de l'UFR au congrès de Vittel a été utile, et appréciée, dans la conception de nombreux textes nécessitant

des compétences de l'« historique » syndical. **« Celui qui ne sait pas d'où il vient, ne peut pas savoir où il va »** aime rappeler régulièrement Eric Tourneboeuf.

Chaque responsable de syndicat ou secteur retraités met en avant la bonne participation à toutes les réunions mensuelles, voire plus espacées, et la diffusion rapide d'un maximum d'informations par Internet, très appréciée des adhérents, sans oublier l'intérêt porté au Magazine.

L'actualité de la réforme du ferroviaire, la mise en place de CE nationaux, le plan de sauvetage d'ALSTOM, les difficultés de fonctionnement de l'EPIC Réseau, la non gestion de la dette (« règle d'Or » oubliée), les différents problèmes régionaux, tous ces sujets ont été évoqués.

Concernant l'UNSA Retraités et l'inter pro, la recherche de retraités UNSA pour participer aux CDCA (comités départementaux de la citoyenneté et de l'autonomie) ex Coderpa (comités départementaux des retraités et personnes âgées) et les élections professionnelles des TPE (Très Petites Entreprises) du 28/11 au 12/12 sont abordées.

Mais le sujet de la « non augmentation » des pensions est revenu dans les cinq réunions, du Sud-ouest, au Centre, Sud-est et au Nord-est.

Là les arguments du gouvernement restent « en travers » de la gorge, et tous les postes d'augmentation de charges contraintes sont égrenés avec rancœur!

Pour les retraités venus, la convivialité est aussi, et surtout, une notion importante et aucun n'est resté dans son coin, que ce soit au Sud-ouest, au Centre, Sud-est ou au Nord-est. Les repas qui ont suivi, en se souhaitant une longue retraite, laisseront de sympathiques souvenirs.

A Toulouse : Pierre Boutot, Patrice Marty, Maryse Camet, Eloi Roques, Gilles Guerin et Huguette Pic sont reconduits.

A Clermont-Ferrand, Roland Mallepertus rappelle que les réunions se tiennent toujours le 2<sup>ème</sup> lundi de chaque mois.

A Nancy, Vincent Erasmus, Alain Fennerich et Louis Anger restent en poste.

A Limoges Maurice Lablaude, Jean Bessineton, Dominique Ferre et Francis Mouton repartent pour un an.

A Chambéry Robert Masse et Jean Pierre Arveux accueillent Alain Berger au sein du bureau.

Par Pierre BOUTOT, Roland MALLEPERTUS, Maurice LABLAUDE, Robert MASSE et Alain FENNERICH



Limoges



Chambéry



Toulouse

Clermont-Ferrand



Chambéry



Toulouse

Nancy



# EN BREF . . .

## BLOCTEL : HALTE AU DÉMARCHAGE TÉLÉPHONIQUE

En complément des infos de juin, il est désormais possible de s'inscrire par courrier à :

**Liste Bloctel, 6 rue Nicolas-Siret, 10000 Troyes**

(Source : Que Choisir Juillet-Août 2016)

## QUELS SONT VOS RECOURS SI VOUS ÊTES VICTIME D'UNE FRAUDE SUR VOTRE CARTE BANCAIRE ?

### 1 : Faire opposition sans tarder

Dès que vous avez détecté un débit qui ne correspond pas à un paiement que vous avez effectué. Contactez votre agence bancaire ou téléphoner 24h/24 et 7j/7 au serveur interbancaire d'opposition au **0892 705 705** ou **33 442 605 303** depuis l'étranger. Précisez le numéro à 16 chiffres de la carte et sa date d'expiration. L'opposition est immédiate. Réitérez l'opposition par courrier recommandé avec **accusé réception**. L'opposition et le renouvellement de la carte ne donne lieu à aucun frais particulier.

### 2 : Plus besoin de porter plainte

Le commissariat ou la gendarmerie ne prendra pas votre plainte et vous remettra un document rappelant à votre banque les termes de la loi.

### 3 : Listez les opérations concernées

Vous rendre à votre agence bancaire avec la liste précise des **débites frauduleux**. Bien que **disposant de 13 mois** pour réclamer ce remboursement, la cour de cassation considère vous avez **10 jours à compter de la découverte** pour faire opposition sur votre carte bancaire, au-delà vous perdez le bénéfice de cette couverture ! La banque est dans l'obligation de recrediter votre compte des sommes correspondantes sur la seule base de vos déclarations.

Pour éviter ce genre de déboires, assurez-vous d'effectuer vos achats sur une plateforme sécurisée ou avec une **carte bancaire virtuelle** à usage unique. Un réflexe indispensable si vous êtes un habitué des achats en ligne notamment à l'étranger !

Source : <http://www.radins.com/dossiers/banque>

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE : LE PORT DES GANTS BIENTÔT OBLIGATOIRE EN MOTO

Selon un décret publié mardi 20 septembre au Journal Officiel, le port de gants à moto ou à scooter sera obligatoire à partir du 20 novembre.

**Une amende de 68 € si on ne tient pas compte de ce décret.**

A cette date, le port de gants sera obligatoire à moto ou en scooter. Et attention, ces gants devront être homologués à la norme européenne CE. Fini les simples gants en cuir, il vous faudra de vrais gants de protection, sinon vous pourrez être passible d'une amende de 68 € (minorée à 45 € en cas de paiement sous 15 jours) et perdre un point sur votre permis de conduire.

Source : <http://news.radins.com/actualites/securite-routiere-port-gants-bientot-obligatoire-moto,28023.html>

## TÉLÉPHONIE : PAYER POUR APPELER À L'ÉTRANGER, C'EST FINI !

C'est enfin la fin de ce qui a causé de mauvaises surprises aux abonnés depuis la création du téléphone mobile : les frais d'itinérance. La Commission Européenne a annoncé leur **suppression totale et définitive le 15 juin 2017**.

Aujourd'hui encore, lorsqu'on voyage dans un pays européen, appeler ou se connecter sur Internet coûte cher. Dès juin 2017, il sera possible d'utiliser le téléphone portable à l'étranger comme en France, sans faire de hors forfait. Mais attention, les opérateurs pourront tout de même contrôler les abus.

<http://news.radins.com/actualites/telephonie-payer-appeler-a-etranger-c-est-fini,28098.html>

## SÉCURITÉ : DÉFAUT DE GILET DE SÉCURITÉ SANCTIONNÉ

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, le défaut de présentation d'un gilet de sécurité aux forces de l'ordre lors d'un contrôle est passible d'une amende de 11 € et de 135 € (minorée à 90 € selon le délai de paiement et le mode de remise de l'avis) si l'automobiliste ne porte pas de gilet lors d'une immobilisation urgente de son véhicule.

(Source : Le Particulier Mars 2016)



**Salarié-e de la SNCF :**  
**je veux un syndicat**  
**autonome, je veux**  
**un syndicat moderne**  
**et utile,**  
**je veux un syndicat**  
**qui me renseigne,**  
**je veux un syndicat**  
**qui s'occupe de moi !!!**

