

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



Bonnes fêtes de fin d'année

DÉCONNEXION oui à la vie de famille

EDITO

Quelles perspectives économiques pour le transport ferroviaire ?

PAGE 3

relative revendiqué égale...
Le collège employeur a signalé le même pour la mise en place d'une gratification exceptionnelle (Annexe 2) pour
une expérimentation au personnel CE avec le principe d'indépendance qu'on voit les chemins de fer. Cette gratification est
à 100% et avec un montant de 200€ versé sur les paie du mois de juillet 2016 et le solde versé sur la paie d'octobre 2016.

Budget Activités Sociales
L'UNSA-Ferroviaire revendique un juste retour des 100 Millions d'Euros
issues du budget Activités Sociales CCGPF SNCF,
via de nouvelles prestations modernes,
sans démagogie, ni mensonge...



Les dossiers sous la loupe
Pérennité et développement
du TER
PAGES 11 à 19

ATTENTION
Élections TPE nouvelles dates
Vous pouvez voter du
30 déc. 2016 au 13 janv. 2017

ELECTIONS TPE
Élections Très Petites
Entreprises (TPE)
Les militants de l'UNSA-Ferroviaire
doivent faire voter
PAGE 32



Union Nationale des Syndicats Autonomes

Monsieur Alain VIDALIES

Secrétaire d'Etat chargé des Transports

244, Boulevard Saint-Germain

75007 - PARIS

Paris, le 25 novembre 2016

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, en application de l'article L. 2105-5 du code du transport et de l'article 8 du décret n° 2015-137 du 10 février 2015, un contrat-cadre pluriannuel « Etat/SNCF » doit être élaboré afin de garantir la cohérence et les moyens du Groupe Public Ferroviaire.

Ce contrat-cadre doit notamment consolider la trajectoire financière et le développement durable et humain du GPF. Il devrait fixer les moyens pour concrétiser les orientations stratégiques présentées lors de la séance du Haut Comité Ferroviaire du 14 septembre 2016.

Les représentants UNSA dans les instances du Comité Central du GPF, nos membres des CA MOBILITES et RESEAU et Conseil de Surveillance SNCF sont amenés à donner leur avis sur le contrat-cadre et les contrats de performance dans ces prochains jours.

Afin de nous permettre un positionnement motivé et objectif, nous nous permettons d'intervenir auprès de vos services afin de nous renseigner le plus rapidement possible sur les arbitrages financiers en la matière.

Nous restons à votre disposition pour toute suite que vous souhaitez apporter à cette requête.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments respectueux.

Roger DILLENSEGER

Secrétaire Général

SOMMAIRE

- **MISE AU POINT BUDGET AS** P 4 et 5
 - Activités Sociales & CE
 - L'UNSA rétablit la vérité !
- **CONDITIONS DE TRAVAIL** P 6 à 8
 - Télétravail : la solution géniale ?
- **DROIT, DÉFENSE ET MÉDIATION** P 9
 - Le Défenseur des Droits
- **GROUPE JEUNES** P 10
 - Le Syndicat Nièvre lance sa première sortie « Développement Syndical »
- **LES DOSSIERS SOUS LA LOUPE** P 11 à 19
 - Pérennité et Développement du TER
 - Analyses et propositions de l'UNSA
- **BRANCHE FERROVIAIRE** P 20
 - L'UNSA-Ferroviaire s'impose dans la Branche
- **RECONNAISSANCE** P 21 à 22
 - Ex-apprentis un bon compromis
- **LA VIE DES RÉGIONS** P 23 et 24
 - BYE BYE Perrache, Bonjour Part Dieu
 - AG Union Régionale Bourgogne Franche Comté
- **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P 25 à 31
 - Le billet du Président de l'UFR
 - Donner, plus fort que recevoir
 - Le combat syndical ne s'arrête pas aux portes de la retraite
 - infos pratiques
 - Audience Touraine
 - Attribution de la campagne double aux anciens combattants d'Afrique du Nord
 - CSG réduite ou supprimée... Pour qui ?
 - Assemblée Générale Secteur Retraités Amiens
 - En bref...



Quelles perspectives économiques pour le transport ferroviaire ?

Le 13 décembre, l'UNSA-Ferroviaire et tous les syndicats représentatifs de la branche, membre de l'ETF (Européen Transport Fédération) ont manifesté face au Parlement Européen de Strasbourg. A la séance du jour figurait l'adoption du 4^{ème} Paquet ferroviaire signant ainsi l'ouverture totale du marché ferroviaire à la concurrence. Une nouvelle fois l'UNSA a marqué son opposition à cette ouverture à la concurrence, non pas par dogmatisme mais avec la conviction que la multiplication d'acteurs sur un réseau guidé est source de complications, par là même source de risques sécuritaires et économiquement contreproductif. L'UNSA s'appuie sur l'expérience de la libéralisation du transport de marchandises depuis 2004, mais également sur d'autres secteurs. En effet, quel que soit le domaine (électricité, gaz, téléphonie, service des eaux ...) le processus n'aura entraîné : qu'augmentation des tarifs, opacité des prix et des contrats, accroissement des contributions publiques et une réduction d'offres pour l'usager final.

L'exemple du transport de fret est édifiant, en dix années, il se traduit par une baisse significative de volume transporté au bénéfice de la route et une réduction drastique des effectifs, toutes entreprises confondues. Les compagnies d'autocars « MACRON », autre forme de concurrence, commence déjà à mesurer les limites du marché. Après l'emballage du lancement du concept, la réalité économique douloureuse du marché reprend naturellement le dessus après à peine plus d'une année de mise en œuvre.

A terme, ces démarches tendent à favoriser la captation de dividendes par des entreprises privées ou des filiales du groupe SNCF au détriment de toute référence à une politique cohérente d'aménagement du territoire. Elles provoquent inéluctablement la remise en cause des droits sociaux des salariés et la sécurité ferroviaire.

Ce contexte met les partenaires sociaux de la branche ferroviaire dans une situation inédite et historique. Au-delà d'un positionnement en opposition sur des décisions qui ne nous appartiennent pas, l'UNSA-Ferroviaire s'inscrit dans une volonté ferme de construire les conditions sociales du secteur.

Alors qu'un syndicat souhaite freiner la négociation en entamant des procédures juridiques visant à remettre en cause la préservation du RH00077, l'UNSA revendique la réouverture des négociations de la Convention Collective Ferroviaire figée en mai 2016.

Dans la poursuite de la mise en application de la loi portant réforme du ferroviaire et dans un contexte où nos certitudes sont bouleversées, il devient aujourd'hui crucial de maîtriser clairement des orientations stratégiques et financières du transport ferroviaire pour notre pays. Le contrat cadre Etat/SNCF et les contrats de performance SNCF RESEAU et SNCF MOBILITES devront définir les engagements réciproques en la matière pour la prochaine décennie. Par courrier du 25 novembre 2016, la Fédération interpelle le Ministère des Transports afin que ce dernier affiche formellement ces arbitrages et traduise clairement la trajectoire financière des nouvelles ambitions ferroviaires.

Selon l'UNSA, l'avenir du ferroviaire dépendra des capacités des partenaires sociaux à construire, par la négociation, un cadre social moderne de haut niveau adapté aux contraintes sociaux-économiques contemporaines.

Bonnes fêtes de fin d'année 2016 à toutes et à tous !

Par Roger DILLENSEGER ■

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
Site : 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
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

Vérité!

Activités Sociales & CE

L'UNSA rétablit la vérité !

➤ **MISE EN CAUSE DANS DE NOMBREUX TRACTS CGT,**
L'UNSA UTILISE SON DROIT DE RÉPONSE.

PROPAGANDE (extraits de tracts CGT)	RÉALITÉ
Suite à la loi portant sur la réforme ferroviaire, l'effectif de notre région a été éclaté sur 7 CE dont le nôtre [...]	Ce n'est pas la loi portant réforme du ferroviaire qui a généré cela. C'est la dénonciation par la CGT et SUD de l'accord initial qui prévoyait lui la création de 13 CE Réseau Territoriaux. A qui la faute de la suppression de 8 CE ? A qui la faute de la perte de proximité pour les salariés SNCF et employés des CE ?
Dotation par agent perçue par le CE Mobilités jusqu'au 30/06/2016 : 422€ (après déduction du reversement de la part CCGPF). [...]	Ainsi, chaque agent pouvait bénéficier, par an, de 422 € pour ses Activités Sociales. Depuis que la CGT gère les CE, avez-vous vraiment l'impression d'en avoir eu pour votre argent ? Qui peut donc s'étonner que d'autres veuillent proposer de nouvelles prestations ?
Les grandes lignes de cet accord prévoyaient : la possibilité pour les CE nationaux de reverser la dotation aux CE Mobilité régionaux [...]	La CGT reconnaît elle-même que la réversion n'est pas obligatoire. Il ne s'agit que d'une possibilité à étudier en fonction des activités mises en oeuvre. Il est donc faux de présenter celle-ci comme « l'esprit de l'accord ». Extrait de l'accord : Il appartient à chaque CE de faire voter en séance plénière à la majorité des présents, <u>l'adhésion ou pas</u> au programme budgétisé par la commission conjointe.
A ce titre, une structure conjointe territoriale a été constituée, composée de représentants de tous les CE ci-dessus. Une proposition de budget a été faite.	La proposition n'était pas négociable, puisque décidée à l'avance par la CGT. Celle-ci était d'ailleurs bien souvent incohérente. A titre d'exemple, la somme des montants réclamés par les CE Mobilités au CE de l'ÉPIC SNCF (tête) représentait le double de la dotation perçue par celui-ci !
Contrairement à l'intérêt général et à l'esprit de l'accord, la CGT a eu la mauvaise surprise de constater que les 3 CE nationaux dirigés par l'UNSA ont pris, de façon concertée, la décision de ne pas reverser aux CE Mobilité :	L'UNSA assume ses choix. Nous voulons proposer des Activités Sociales telles que les Chèques-Vacances, les coupons-sport, les CESU, des voyages, de la billetterie... Tout ne peut pas se réaliser d'un « coup de baguette magique » mais nous avons la volonté d'y parvenir et de rompre avec la gestion au rabais de la CGT. Pour autant, il y a eu des conventions signées avec certains CE...
Pourquoi la CGT a fait ce choix ? Nous sommes forts d'une expérience de 7 ans avec le CE FRET qui reverse la dotation aux CE régionaux, tout en proposant des activités propres. On peut donc reverser et avoir de l'activité de proximité.	Faux. Le CE Fret reverse sa dotation en totalité et délègue entièrement sa responsabilité aux CE Mobilités. Les seules Activités qu'il propose en « propres (sic) » sont celles qui s'adressent aux agents de la Direction du Fret du 24, rue Villeneuve à CLICHY.

Se donner une période de réflexion jusqu'à fin août pour fixer les règles de restauration. [...]	Traditionnellement, la CGT confond la restauration (<i>pour laquelle est donnée une subvention spécifique</i>) avec les Activités Sociales. On peut d'ailleurs s'étonner du refus de la CGT de signer des conventions avec les CE gérés par l'UNSA, alors qu'elle l'accepte pour l'EDF, La Poste, les entreprises locales...
Pourquoi l'UNSA ne veut pas reverser ? Elle a amassé une trésorerie indécente [...]	En substance, la CGT veut récupérer le fruit de notre bonne gestion et dépenser allègrement, comme elle l'a fait pour les CER. Et oui, l'UNSA veut utiliser la trésorerie des CE qu'elle gère pour servir les agents des périmètres concernés. Fournir des services à ceux qui y ont droit, nous comprenons que cela surprenne la CGT.
Pourquoi l'UNSA a décidé de privilégier les intérêts des cheminots parisiens gérés par les CE qu'elle dirige, et ce, à l'encontre des cheminots vivant et travaillant sur notre territoire ?	Pour l'UNSA, il n'est pas question de prioriser entre les agents de Paris, Lyon, Bordeaux ou Limoges. Chaque Cheminot a droit à des Activités Sociales de qualité et ceci de manière équitable et transparente. C'est notre conception de l'égalité et de la fraternité.
Le clientélisme électoral aurait dû s'effacer devant l'intérêt général. La CGT reste et restera garante de l'éthique d'équité entre tous les cheminots, quels que soient leurs EPIC, employeurs, CE...	La CGT qui s'érige en défenseur de l'éthique et de l'équité en amusera beaucoup. Pour notre part, nous voulons que chaque Cheminot perçoive des Activités Sociales, qu'il soit en zone diffuse ou pas, qu'il soit en service posté ou pas. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas.

L'UNSA-Ferroviaire revendique également un accès équitable à la restauration d'Entreprise pour **tous** les Cheminots dont la proximité le permet. **L'UNSA** a donc demandé l'intervention de la Direction SNCF sur cette problématique. En réponse, Loïc Hislaire Directeur Général Délégué,

a été spécialement mandaté pour traiter le dossier.

La CGT, **au titre d'employeur du CE Mobilités**, n'est jamais à cours d'incohérence ; après avoir dénoncé le principe de l'intéressement pour les cheminots

négocié et validé par **l'UNSA**, la CGT a versé aux salariés du CE "une prime correspondante" sous la forme d'une gratification. Ce qui semble donc néfaste pour les Salariés SNCF est bon pour les employés CE et CCGPF !

Copie de la délibération :

De plus, le collège employeur a signé, le même jour, la mise en place d'une gratification exceptionnelle (Annexe 2) pour assurer une équivalence au personnel CE avec la prime d'intéressement qu'ont reçu les cheminots. Cette gratification est fixée à 400 € avec un acompte de 200 € versé sur les paie du mois de juillet 2016 et le solde versé sur la paie d'octobre 2016.

Budget Activités Sociales

L'UNSA-Ferroviaire revendique un juste retour des 100 Millions d'Euros issus du budget Activités Sociales CE/CCGPF SNCF, via de nouvelles prestations modernes, sans démagogie, ni mensonge...

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

Paris, le 25 novembre 2016



Télétravail : la solution géniale ?

➤ **L'ENTREPRISE TOUJOURS AXÉE SUR LE PRÉSENTISME DES AGENTS POUR MIEUX LES CONTRÔLER ACCUSE TOUJOURS UN TRAIN DE RETARD SUR LE TÉLÉTRAVAIL, MAIS IL SEMBLE QUE DE TIMIDES ÉVOLUTIONS DEVIENNENT POSSIBLES. EN EFFET, DES PROJETS D'EXPÉRIMENTATION COMMENCENT À FLEURIR SUR CETTE THÉMATIQUE AU SEIN DE CERTAINES ACTIVITÉS.**

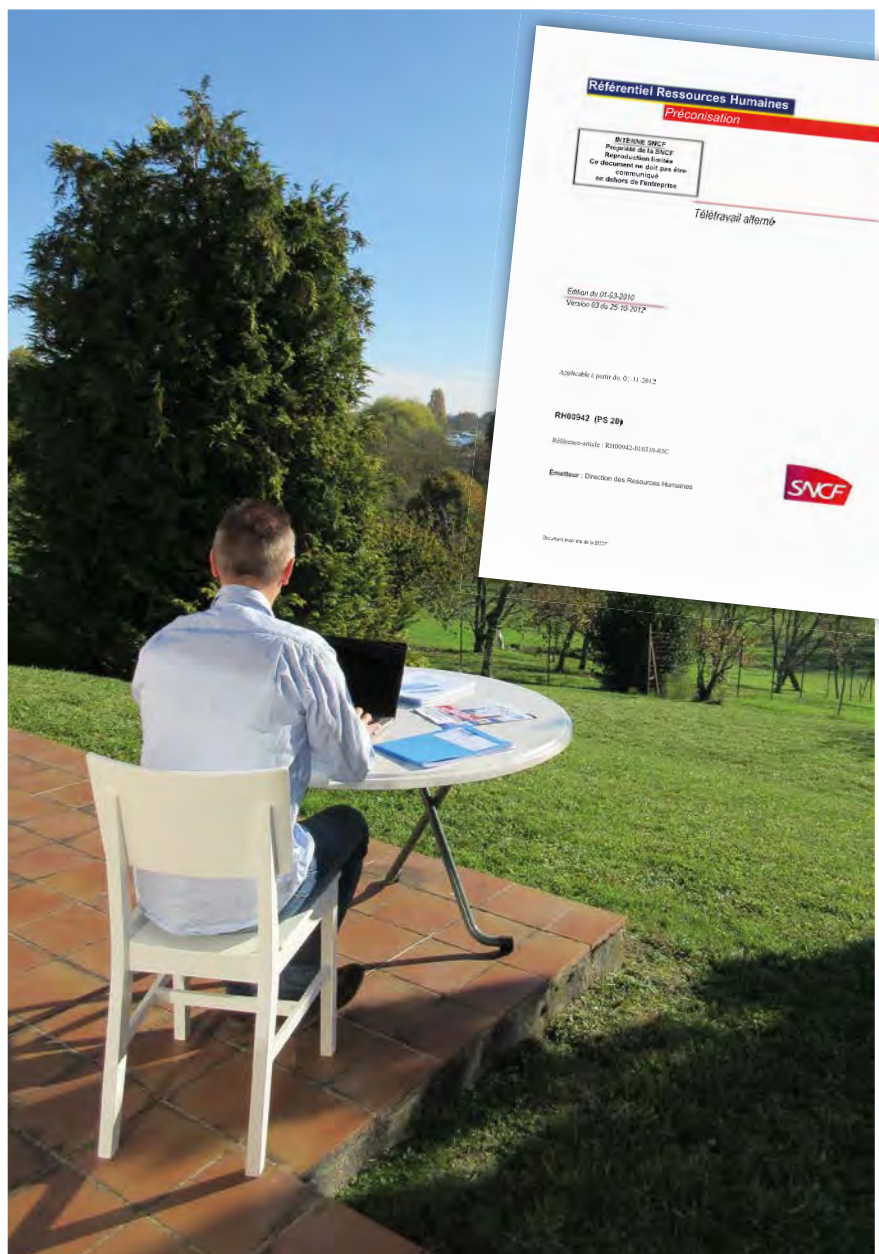
➤ DÉFINITION DU TÉLÉTRAVAIL

Selon un extrait de l'article L 1222-9 du code du travail : « le télétravail désigne toute forme d'organisation du travail dans laquelle un travail qui aurait également pu être exécuté dans les locaux de l'employeur est effectué par un salarié hors de ces locaux de façon régulière et volontaire en utilisant les technologies de l'information et de la communication dans le cadre d'un contrat de travail ou d'un avenant à celui-ci ».

Pour rappel, le contrat de travail ou son avenant précise les conditions de passage en télétravail et les conditions de retour à une exécution du contrat de travail sans télétravail.

Dans l'Entreprise, le télétravail fait l'objet du règlement RH 00942 intitulé « télétravail alterné ». Toutefois, il peut être mis en place à temps plein à domicile dans des cas très exceptionnels, notamment pour les travailleurs en situation de handicap (cf règlement RH 0393).

Entretemps, plusieurs événements sont venus s'intercaler.



La loi n°2014-872 du 04 août 2014 portant sur la réforme du ferroviaire a modifié le cadre législatif et réglementaire dans lequel s'inscrivent les règles d'organisation du temps de travail dans les 3 EPIC constituant le Groupe Public Ferroviaire.

Les négociations sur le Forfait Jours sont importantes car cela concerne un grand nombre d'agents de Maîtrise et de Cadres non soumis à tableau de service.

M. PEPY est fier que l'Entreprise soit classée première en indice sectoriel de préférence dans le domaine des transports, grâce à « la transformation digitale en cours à la SNCF ».

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la transformation numérique des conditions de travail permet à chacun de s'organiser. Le cadrage législatif et juridique existe. De plus, la Direction s'accorde à reconnaître l'intérêt des NTIC (Nouvelles Technologies de

L'Information et de la Communication), il ne reste plus qu'à se mettre autour d'une table pour aborder sans tabou le sujet du télétravail. Celui-ci peut être évoqué dans le cadre des négociations liées à la mise en place du Forfait Jours. D'ailleurs, notre Organisation Syndicale, toujours progressiste dans ses idées, pense que cela s'inscrit de facto dans la démarche Qualité de Vie au Travail dans l'Entreprise.

► HISTORIQUE DU TÉLÉTRAVAIL

Promu dès les années 1970 (via le téléphone et surtout le fax), les pouvoirs publics français voyaient à l'époque un mode d'aménagement du territoire.

Alors que se développaient la mondialisation économique et le flux tendu, ainsi que l'ordinateur personnel, il est ensuite devenu pour les entreprises un des outils de délocalisation et / ou d'externalisation du travail, pour réduire les coûts et pour augmenter la « mobilité du travail » comme une nouvelle pratique de management. Vers les années 2000, il était surtout concentré dans certains secteurs d'activité.

Dans l'Entreprise, ce sujet n'était pas vraiment à l'ordre du jour. Cependant, il existait un accord national interprofessionnel du 19 juillet 2005, avec plusieurs modifications résultant de l'adaptation de l'accord européen du 16 juillet 2002. A noter que la première version du RH 00942 date seulement du 1^{er} mars 2010 !

L'UNSA-Ferroviaire constate que le télétravail à domicile peut être encore mal perçu par certains managers qui ont l'obsession du contrôle de leurs agents. Même si notre Organisation Syndicale est consciente que ce type d'organisation du travail ne peut pas s'appliquer à tout le monde (exemple : les agents présents dans les postes d'aiguillage, etc...), l'Entreprise doit réfléchir sur le sujet en concertation avec les Organisations Syndicales afin de délimiter le champ d'action des mesures de prévention nécessaire pour les salariés bénéficiant de ce type d'organisation. En effet, l'agent ne doit pas tomber dans « l'ultra-connexion » pratiquée au-delà du cadre légal.

► LIEUX DE TÉLÉTRAVAIL

Le télétravail peut se pratiquer soit :

- à domicile : le lieu de résidence du salarié (dans une pièce réservée ou non...),
- hors domicile : dans un lieu tiers de confiance professionnel (télé-centres, bi-localisation), ou un lieu non profes-

sionnel (hôtel, café, chambre meublée, studio, salle d'attente...),

- en nomade dans un transport (train, métro, RER, bus, tram, taxi, avion, bateau...).

Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, la possibilité de se connecter à tout moment de la journée et en tout lieu géographique ne doit pas se transformer en « bracelet numérique » pour l'agent. En effet, le travail à distance lié à l'hyper-connectivité comporte des risques préjudiciables pour la santé du salarié pouvant occasionner des Risques Psycho Sociaux comme le stress, le mal-être, le burn out, la dépression...

► AVANTAGES DU TÉLÉTRAVAIL

Pour l'Entreprise, cela permet :

- une augmentation de la flexibilité des salariés,
- une réduction de l'absentéisme et des retards (notamment en cas de bouchons, difficultés de transport, épidémies, etc...),
- une meilleure intégration des salariés en situation de handicap et des salariés ayant des contraintes familiales importantes,
- une amélioration de la gestion des déménagements de services et des transferts d'activité dans une autre zone géographique.

Pour l'agent, cela permet :

- une diminution de la fatigue liée aux trajets,
- des horaires de temps de travail plus souples (permettant des RDV en milieu de matinée ou d'après-midi),
- un accroissement en autonomie d'organisation, basé sur la confiance avec le manager,
- la limitation des nuisances sonores (notamment dans un contexte où l'open-space se généralise), permettant de faire un travail seul nécessitant du calme,
- une meilleure conciliation vie personnelle

vie professionnelle (possibilité d'aller chercher les enfants à l'école, etc...),

- dans l'idéal, une augmentation de la qualité de vie.

Loin de faire du rejet dogmatique comme le font certaines Organisations Syndicales profondément hostiles aux évolutions liées à l'organisation du travail, l'**UNSA-Ferroviaire** préfère analyser le sujet de façon pragmatique et objective. En effet, au cours de nos nombreuses tournées sur le terrain, il s'avère que dans la plupart des cas, la demande de télétravail vient de l'agent lui-même !

Cependant, la multitude d'avantages pour l'Entreprise et pour l'agent ne doit pas faire oublier les inconvénients de cette forme particulière de travail, surtout s'il n'y a pas de garde-fous.

► INCONVÉNIENTS DU TÉLÉTRAVAIL

L'agent peut se sentir isolé et avoir l'impression de moins facilement bénéficier de la dynamique de groupe d'une équipe, ou de l'aide des syndicats, etc... Ses droits peuvent être plus difficiles à faire respecter. L'apparition des webcams, des outils de visioconférence et de nouveaux outils de travail collaboratif peut pour partie limiter ces inconvénients, mais peut aussi ouvrir des dérives. La dotation aux agents d'outils informatiques comme les ordinateurs, tablettes numériques, téléphones portables implique derrière des obligations de service rendu.

En effet, une partie du télétravail est aujourd'hui pratiquée de manière informelle. Actuellement, le nombre d'heures passées en télétravail est mal connu. Déjà en 2005,





Laurent Taskin (professeur de management humain et des organisations) l'avait déjà dénoncé dans son livre « le télétravail, une vague silencieuse ».

► ANALYSE SYNDICALE

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le télétravail est une forme d'organisation différente du présentisme dans un bureau où les sollicitations sont souvent nombreuses.

Sur les modalités de mise en place du télétravail à la carte, une réflexion commune devrait s'engager entre le hiérarchique et l'agent afin de définir les modalités d'organisation (moyens mis à disposition, nombre de jours travaillés, prise en charge des coûts, etc...).

Cependant, plusieurs questions se posent sur la prise en compte réelle du travail effectif. Pour notre Organisation Syndicale,

il est nécessaire de prendre en compte le travail réalisé dans un moyen de transport. D'autre part, il convient de réfléchir aux différentes formes de télétravail. Enfin, la recherche d'un équilibre doit être trouvée entre la vie privée et la vie professionnelle. L'UNSA-Ferroviaire alerte car le recours au télétravail comporte des risques de suractivité. En effet, les horaires fortement variables et peu prévisibles ne facilitent pas toujours l'équilibre avec la vie hors du bureau.

Le risque du mélange entre la sphère personnelle, professionnelle et les relations au travail génère une évolution dans les rapports humains. Chacun doit pouvoir être connecté pour apporter une réponse rapide à la moindre sollicitation, que ce soit par conscience professionnelle ou par addiction au numérique. Il en découle donc un stress dû aux nombreuses sollicitations. Malheureusement, l'agent qui le subit, doit y faire face et chacun ne dispose pas toujours des ressources psychologiques pour le surmonter. C'est pourquoi, l'agent doit pouvoir disposer de la faculté d'un retour à son poste de travail habituel, s'il constatait une dégradation de ses conditions de travail.

Comme toujours, l'UNSA-Ferroviaire attire l'attention de la Direction sur sa responsabilité d'Employeur chargé d'assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs (article L 4121-1 du code du travail).

► CONCLUSION

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le télétravail encore peu développé dans notre Entreprise, est appelé à évoluer avec l'utilisation du numérique. Certaines expérimentations de télétravail à la carte sont menées dans certains services. Les Instances Représentatives du Personnel des périmètres concernées sont associées à ces différents projets.

Comme il avait été déjà dit dans le précédent article du MAG n°790 sur la déconnexion informatique, il est indispensable de construire une nouvelle politique de prévention adaptée pour les salariés nomades comme pour les sédentaires. La prévention des Risques Psycho Sociaux liée à l'ingérence des TIC (Technologies de l'Information et de la Communication) dans le domaine privé constitue clairement un facteur de stress.

Aujourd'hui, la loi n°2016-1088 du 08 août 2016 comprend un volet sur « l'adaptation du droit du travail à l'ère du numérique ».

Dans ce texte, une mesure importante concerne la création d'un « droit à la déconnexion » des salariés. Les négociations doivent être menées afin de permettre à l'agent d'assurer le respect des temps de repos et de congés, ainsi que la vie personnelle et familiale.

Les modalités du droit à la déconnexion peuvent revêtir différentes formes :

- interdiction aux salariés de répondre aux mails en dehors des heures habituelles de bureau,
- mettre en place une formation pour sensibiliser les managers au danger de la connexion permanente,
- instituer des journées sans mails,
- formation des salariés pour un usage raisonnable des nouvelles technologies.

Pour terminer sur ce sujet, le télétravail peut aussi être une réponse pour les salariés de 50 ans et plus. Etant d'ailleurs concerné par l'âge, une partie de cet article a été réalisée en Télétravail !

Par Christian PRETAT ■

► ZOOM

ICF HABITAT LA SABLIERE

Arrêt du prélèvement du Loyer sur la solde des cheminots

Le collectif des Amicales CNL ICF Habitat La Sablière s'est réuni le samedi 19 novembre 2016.

A l'ordre du jour, était inscrit la question de « l'arrêt du prélèvement du loyer sur la solde des cheminots » locataires du groupe ICF Habitat.

En avril 2017, les cheminots bénéficiant jusqu'à ce jour

de ce dispositif auront donc à payer le loyer du mois d'avril, ainsi que le rattrapage du loyer du mois de mars.

Le collectif a donc décidé d'imposer à ICF Habitat La Sablière la mise en place d'un plan d'apurement d'au minimum 1 an pour les cheminots concernés.

Nous invitons les structures UNSA-Ferroviaire, qui ont

des adhérents locataires de ICF Habitat Nord-Est, ICF Habitat Atlantique, ICF Habitat Sud-Est et ICF Habitat Novedis, à faire la même démarche.

Par Gilles ROMON ■

Droits

Le Défenseur des Droits

➤ **LA HAUTE AUTORITÉ DE LUTTE CONTRE LES DISCRIMINATIONS ET POUR L'ÉGALITÉ, ÉGALEMENT CONNUE SOUS SON ACRONYME HALDE, ÉTAIT UNE AUTORITÉ ADMINISTRATIVE INDÉPENDANTE FRANÇAISE CRÉÉE EN 2005. DISSOUE LE 1^{er} MAI 2011, SES MISSIONS ONT ÉTÉ TRANSFÉRÉES AU DÉFENSEUR DES DROITS.**

Le Défenseur des droits est une institution de l'Etat complètement indépendante. Créée en 2011 (inscrite dans la Constitution dès 2008), elle s'est vu confier deux missions :

- défendre les personnes dont les droits ne sont pas respectés ;
- permettre l'égalité de tous et toutes dans l'accès aux droits.

Le Défenseur des droits est né de la réunion de quatre institutions : le Médiateur de la République, le Défenseur des enfants, la Haute Autorité de Lutte contre les Discriminations et pour l'Égalité (HALDE) et la Commission Nationale de Déontologie de la Sécurité (CNDS).

Toute personne physique (un individu) ou morale (une société, une association...) peut le saisir directement et gratuitement lorsqu'elle pense être victime de non-respect de ses droits :

Défendre les personnes victimes de discrimination : Une discrimination est une inégalité de traitement fondée sur un critère interdit par la loi (origine, handicap, sexe, âge, état de santé...) dans un domaine visé par la loi.

Les critères de discrimination prohibés par la loi : l'origine, le sexe, la situation de famille, la grossesse, l'apparence physique, le patronyme, l'état de santé, le handicap, les caractéristiques génétiques, les moeurs, l'orientation sexuelle, l'âge, les opinions politiques, les activités syndicales, l'appartenance ou la non appartenance, vraie ou supposée, à une ethnie, une nation, une race ou une religion déterminée, auxquels se sont notamment ajoutés l'identité de genre, le lieu de résidence, la perte d'autonomie et la discrimination à l'égard d'une personne en raison de sa vulnérabilité économique, apparente ou connue de son auteur.

Veiller au respect de la déontologie par les personnes exerçant des activités de sécurité : Le Défenseur des droits peut intervenir lorsqu'une personne a été victime ou témoin d'un non-respect de la déontologie par une personne exerçant une activité de sécurité (policier, gendarme, personnel pénitentiaire, agent de sécurité, agent de surveillance des transports en commun...). Il s'agit par exemple d'un usage disproportionné de la force, d'un comportement indigne de la fonction (gestes ou propos déplacés, insultes, menaces, tutoiement...), d'une fouille corporelle abusive,



d'un contrôle d'identité intervenu dans des conditions anormales, de difficultés pour déposer une plainte, d'une mesure contestable de contrainte ou de privation de liberté (interpellation, perquisition, retenue, garde à vue, rétention...).

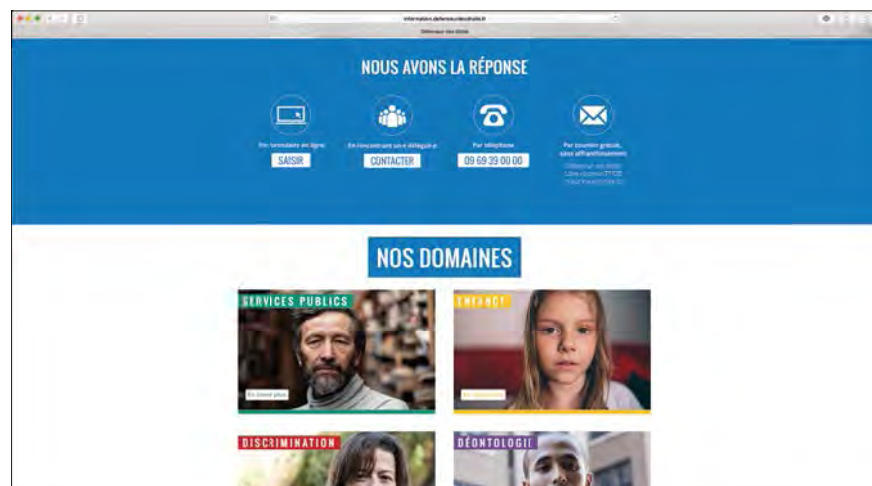
Défendre les droits des usagers des services publics : Le Défenseur des droits intervient pour défendre les droits des usagers des services publics, lorsque les démarches qu'ils ont préalablement engagées pour faire valoir leurs droits ou contester une décision n'ont pas abouti.

L'accès aux droits peut en effet se trouver entravé par différents obstacles, dus à la charge de travail ou aux pratiques des services publics, aux règles de droit parfois inadaptées, ou encore à l'opacité des dispositifs en vigueur, qui peuvent être peu compréhensibles par les usagers.

Défendre les droits de l'enfant : Chaque enfant âgé de moins de 18 ans s'est vu reconnaître des droits fondamentaux par la Convention internationale des droits de l'enfant (CIDE) en matière de soins, d'éducation, de justice, de protection sociale, de participation...

Le Défenseur des droits, assisté par son adjointe, la Défenseure des enfants, intervient lorsqu'il est saisi de situations où les droits d'un enfant ne semblent pas respectés.

Son site internet est : www.defenseurdesdroits.fr



Par Sophie GIRARD ■

Le Syndicat Nièvre lance sa première sortie

« Développement Syndical »

➤ **C'EST DEvenu une idée fixe depuis mon dernier GTZ SUD-EST DS* le 22 septembre dernier. Il fallait que je propose une sortie « Nature » pour faire découvrir la vie de notre syndicat Nièvre, nos membres, nos délégués, notre façon d'appréhender l'actualité locale et nationale ainsi que les problématiques rencontrées dernièrement (Médecine du travail, utilisation de prestataires, évolution de nos charges de travail ...) tout en conservant cette partie conviviale qui nous caractérise. Pas si simple en réalité ...**



Finalment, les idées se bousculent et je dois faire du tri. Me voici donc avec mon stylo et mon QOQCCP (je blague à peine ...)

Qui : Je souhaite naturellement l'ouvrir à tous, car de nombreux départs en retraite se profilent à l'horizon. Comme beaucoup, je crains de subir la baisse d'adhérents.

Quoi : Quel type de sortie ? Une sortie rando me paraît une bonne base, propice à la discussion, surtout au moment de l'automne.

Où : En dehors de Nevers, c'est sûr. Le Morvan ? Pourquoi pas. L'Auvergne ? A réfléchir. C'est finalement Sancerre qui sera retenue après discussion avec mon fidèle Simon !

Quand : Rapidement en tout cas, sinon le mauvais temps et le changement d'horaire risque de malmener mon projet.

Combien : Pas plus de 15 personnes. Il faut pouvoir trouver un restaurant qui nous accueille. Et puis j'avais à cœur de pouvoir discuter avec tout le monde.

Comment et Pourquoi : En couvrant les

agents pour cette journée (Merci à notre UR et à Hervé) Pour promouvoir nos actions, les rendre beaucoup plus compréhensibles et accessibles. Il fallait rendre notre jargon « vulgarisable »

Je présente mon projet tout d'abord à Valérie, notre Présidente, et avec sa permission je le présente à nouveau en HIS*. Tous les présents sont partants, ce qui me conforte dans mon idée. Nous fixons la date de la sortie au 21 Octobre, soit dans six semaines ! Fort de cet enthousiasme qui m'a été communiqué, je contacte tout doucement quelques collègues dont je suis proche mais, le sentiment de « s'encarter » les freine même si ma démarche reste avant tout la découverte du monde syndical à travers notre jeune équipe. Il n'y avait bien entendu aucun bulletin d'adhésion à remplir en urgence !

Nous sommes tout de même 13 ce vendredi 21 Octobre à partager un café et une viennoiserie

à notre local nivernais avant de partir pour les coteaux du Sancerrois. Malgré un temps couvert et humide, nous parcourons 9 kms sans une goutte.

Je constate au fur et à mesure que nous découvrons les vignes habillées de leurs couleurs automnales que tous les sujets sont abordés. C'est pour moi primordial que nous nous retrouvions pour partager de bons moments. Ne venir au syndicat que lorsque l'on a des problèmes me semble un non sens. Nous risquerions de poursuivre sur de biens mauvaises bases en s'entourant uniquement de collègues venus à notre rencontre pour résoudre leur conflit avec l'Entreprise. Nous devons susciter un intérêt global !

Après un dernier effort en montant le chemin de Casse-cou, nous prolongeons cet agréable moment autour d'un bon repas que notre syndicat a offert à tous.

J'espère avoir convaincu nos jeunes collègues venus se balader avec nous, et pourquoi pas, les voir s'investir prochainement un peu plus s'ils le souhaitent. D'ailleurs, sachez que le syndicat Nièvre est prêt à vous accueillir le temps d'une journée pour partager un peu de notre enthousiasme syndical !

GTZ Sud-Est DS : Groupe Technique de Zone Sud-Est – Développement Syndical.

HIS : Heure d'Information Syndicale (59 minutes pour tous les agents tous les deux mois).



Par Jérôme JARREAU ■

LES DOSSIERS *sous la loupe*



PÉRENNITÉ ET DÉVELOPPEMENT DU TER

**Analyses et propositions
de l'UNSA**



PÉRENNITÉ ET DÉVELOPPEMENT DU TER

ANALYSES ET PROPOSITIONS DE L'UNSA



Le TER est un atout pour le développement régional et assure la continuité du lien social sur l'ensemble des territoires. Il représente un formidable outil d'attractivité économique en répondant aux différents besoins de mobilités de chacun tout en répondant aux nouveaux défis écologiques du 21^{ème} siècle. Il permet de garantir une solution de transport à tous à des conditions économiques équitables sans discrimination financière. Afin de répondre à ces enjeux, les Régions qui en sont les Autorités Organisatrices doivent retrouver des marges de manœuvre grâce à des ressources affectées et stables.



L'UNSA aborde tous les items

► UN ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE SOUS FORTE CONTRAINTE

Les Régions sont sous contraintes : évolution négative de l'environnement économique (gel des dotations des Autorités Organisatrices, concurrence avec le covoiturage, ouverture du marché routier et mise en place de nouveaux outils qui engendrent de nouvelles habitudes de consommer « les mobilités »). Depuis la réforme de la taxe professionnelle, les Régions ne peuvent plus avoir de fiscalité dynamique. Le gel de la dotation de l'État aux collectivités en 2010, puis sa baisse depuis 2015 annoncée jusqu'en 2017 empêchent tout dynamisme budgétaire.

Sans ressources financières stables et pérennes, les Régions mettent la pression sur les opérateurs de transport, et en particulier la SNCF, ce qui conduira à terme à une dégradation du service public.

Depuis une dizaine d'années, l'évolution du forfait de charges TER a progressé de 2,5 à 3 % par an. Cette hausse n'est plus acceptée par les exécutifs régionaux. Dans la période actuelle, le renouvellement des conventions TER et le renforcement des prérogatives des Régions par les lois MAP-TAM et NOTRe offrent aux Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM) l'opportunité d'exprimer auprès de l'exploitant historique une demande très précise : **la stabilisation**

de la contribution financière régionale sur l'ensemble de la durée conventionnelle accompagnée d'une progression de la qualité de service. Dans ce contexte difficile, chaque euro doit pouvoir être justifié via la transparence financière et le découpage des comptes par ligne TER.

La Région Grand Est devrait être la première Région à signer une nouvelle convention d'exploitation TER depuis la promulgation de la loi NOTRe. La convention prendrait effet dès le 1er janvier 2017 pour une durée de 8 ans avec une clause de revoyure au bout de 4 ans. Cette échéance correspond à la possibilité pour la Région d'expérimenter la concurrence via appel d'offres ou attribution directe de lignes ferroviaires.

► UNE FISCALITÉ PROPRE AUX RÉGIONS

L'UNSA-Ferroviaire demande la mise en œuvre d'une fiscalité propre aux Régions. L'UNSA-Ferroviaire est favorable à une réforme de la fiscalité locale pour répondre à la légitime attente de la décentralisation. Le retour à l'autonomie financière est partie intégrante de la libre administration des collectivités. **La DGF remplacée par une fraction de TVA : une avancée politique majeure dans la décentralisation à condition que cela ne soit pas un simple effet d'annonce à la veille des élections présidentielles de 2017.**

Devant cette situation financière complexe, le Gouvernement a été contraint d'agir. Lors du Congrès des Régions de France qui s'est tenu à Reims le 29 septembre 2016, le Premier Ministre, Manuel VALLS, a fait une annonce prometteuse.

À compter du 1^{er} janvier 2018, les Régions n'auront plus de Dotation Globale de Fonctionnement (DGF). Celle-ci sera remplacée par une fraction de TVA dont l'effet dynamique garantira et pérennisera leurs moyens d'action. Ce transfert de TVA se substituera en conséquence à la part de DGF perçue par les Régions, soit 3,85 milliards d'euros.

Pour les Régions, qui sont les seules collectivités à ne pas disposer d'une fiscalité autonome (hormis les cartes grises), c'est une véritable révolution. Manuel VALLS s'est engagé à ce que le principe et les modalités de ce transfert soient votés dès cette année. Avec cette solution, les Régions vont pouvoir bénéficier d'une recette en progression quasi-constante.

► L'UNSA-FERROVIAIRE DÉFEND TOUJOURS LE VERSEMENT TRANSPORT INTERSTITIEL

L'UNSA-Ferroviaire est favorable à toutes ressources financières qui puissent permettre aux AOM d'assurer pleinement leur rôle d'organisateur des mobilités même si ce nouveau mode de financement ne remplace pas notre demande de mise en place de Versement Transport Interstitiel.

Pour rappel, la création d'un Versement Transport Interstitiel - c'est-à-dire perçu sur les territoires situés hors des périmètres de transport urbain - était prévue dans le projet de loi de décentralisation en 2012. Elle a été abandonnée sous la pression du MEDEF.

La reprise de cette mesure dans la loi du

“ Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'équilibre des comptes TER doit également être recherché par l'augmentation des recettes via le développement de l'offre ferroviaire et l'amélioration de l'accessibilité aux gares : création de pôles multimodaux et de parkings. ”

4 août 2014 portant réforme du ferroviaire était l'une de nos revendications. En effet, l'UNSA-Ferroviaire y est favorable car les entreprises sont les premières bénéficiaires d'un transport public de qualité qui sécurise le trajet domicile-travail des salariés, pour les horaires et pour le coût du transport. Aujourd'hui, le Versement Transport est exclusivement affecté au transport urbain.

La mise en place d'un Versement Transport Interstitiel permettrait aux Régions d'asseoir une recette pérenne dédiée et de relancer une dynamique de croissance des TER. Elle renforcerait l'équité des employeurs vis-à-vis des transports sur l'ensemble du territoire dans une logique de complémentarité croissante entre les réseaux urbains et les réseaux régionaux, à l'image de ce qui est pratiqué en Île-de-France.

► L'UNSA-FERROVIAIRE FAVORABLE À LA LIBERTÉ TARIFAIRE À CONDITION QU'ELLE SOIT ENCADRÉE AFIN D'ASSURER UNE ÉGALITÉ D'ACCÈS AU SERVICE PUBLIC

La liberté tarifaire (notamment par l'augmentation des abonnements régionaux), si elle évolue de manière équilibrée et juste, permettra de répondre à ce double enjeu demandé par les Régions : la stabilisation de la contribution financière régionale et l'amélioration de la qualité de service.

Les usagers qui sont les premiers concernés et qui bénéficient au quotidien du transport ferroviaire régional doivent également prendre part, de manière équitable et dans une juste mesure, aux besoins croissants de financement des mobilités des Régions. Les recettes issues des voyageurs couvrent actuellement 25 % des charges relatives au TER. Les clients occasionnels apportent 75 % de ces recettes (25 % pour les abonnés).

Outre une hausse du prix des abonnements et des billets, cette liberté tarifaire doit s'articuler par la mise en place d'une tarification différenciée par ligne TER. Une ligne à forte fréquentation domicile-travail assurée par une offre cadencée pourrait

davantage faire appel à la contribution financière des usagers par rapport à une ligne secondaire. Les recettes engendrées permettront de financer l'investissement de nouvelles lignes TER dans une dynamique d'aménagement et d'attractivité des régions. Les Régions reportent sur SNCF Mobilités leurs contraintes économiques. La SNCF, si elle doit répondre aux défis des nouvelles mobilités, ne peut pas supporter à elle seule l'évolution des coûts du transport ferroviaire régional.

C'est d'abord l'emploi et les conditions sociales des salariés qui sont visés. Les conditions sociales des cheminots ne doivent pas être la variable d'ajustement pour faire face aux nouveaux enjeux du transport ferroviaire régional. Il n'y a pas de service public sans agents. La présence humaine dans les trains et dans les gares est indissociable de la sûreté et de la qualité de service.

Dans cette dynamique, les Contrats de Plan État-Régions doivent donner la priorité au ferroviaire pour maintenir en état le réseau régional. Les Grandes Opérations Périodiques (GOP) d'entretien du matériel roulant sont également l'occasion de moderniser, redonner une nouvelle jeunesse et augmenter sa durée de vie. Par conséquent, pour l'UNSA-Ferroviaire, ces GOP doivent être considérées comme des investissements.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'équilibre des comptes TER doit également être recherché par l'augmentation des recettes via le développement de l'offre ferroviaire et l'amélioration de l'accessibilité aux gares : création de pôles multimodaux et de parkings. L'UNSA-Ferroviaire défend une politique harmonisée entre les différentes échelles (par la création d'une AOM unique à l'instar du STIF) pour éviter des concurrences entre AO et permettre le meilleur service au public.

► UN RENFORCEMENT DU RÔLE DES RÉGIONS GRÂCE À LA LOI NOTRe, NOTAMMENT DANS LE TRANSPORT

La loi NOTRe va dans le bon sens en confiant



“ L’UNSA-Ferroviaire revendique et agit en faveur d’un cadre social commun modernisé et de haut niveau, afin d’éviter tout dumping social, mortifère pour les salariés. ”

de nouveaux blocs de compétences aux Régions, au service du développement économique, de l’attractivité et du développement équilibré du territoire. Les Régions seront compétentes en lieu et place des départements s’agissant des services non urbains, réguliers ou à la demande, des transports scolaires ou encore de la construction, l’aménagement et l’exploitation des gares publiques routières de voyageurs qui relevaient du département.

L’UNSA-Ferroviaire doit renforcer son influence auprès des décideurs et des relais d’opinion (médias, associations), notamment pour mieux répondre aux attentes des usagers. Le regroupement des Régions entraîne le renouvellement de la totalité des conventions régionales en 2016 et 2017. Par notre présence et notre travail dans les CESER et notre lobbying auprès des politiques, nous pèserons sur les négociations dans une perspective de sauvegarde de l’emploi, des conditions de travail et de la qualité des services offerts aux usagers.

Pour parer à l’ouverture probable à la concurrence et affiner ses analyses, l’UNSA-Ferroviaire renforcera son benchmark dans les transports de proximité européens.

➤ **L’UNSA-FERROVIAIRE RESTERA VIGILANTE SUR L’ÉVOLUTION DU MARCHÉ DES CARS « MACRON ». CE MODE DE TRANSPORT NE DOIT PAS CONCURRENCER DIRECTEMENT LE TER**

La SNCF a toujours été en situation de concurrence intermodale. Les évolutions législatives et technologiques vont multiplier les modes de concurrence. La concurrence intermodale se renforce avec la libéralisation du transport de voyageurs par bus par la loi pour la croissance, l’activité et l’égalité des chances économiques, dite loi « Macron ». La loi Macron organise l’ouverture à la concurrence du transport de passagers par autocars interurbains en France.

Les URs doivent être attentives aux demandes de dérogations des transporteurs routiers. Il est important de surveiller les demandes des opérateurs routiers sur les relations de moins de 100 km (cf. alertes sur le site internet de l’ARAFER). Sur les modalités d’accès des autocars dans les gares, il est

souhaité par certains élus politiques comme Madame Fabienne KELLER, Sénatrice, de mettre à disposition les arrêts routiers dans les emprises proches des gares.

Pour rappel, pour les lignes inférieures à 100 Km : une déclaration par l’entreprise de transport routier de voyageurs + un avis de l’ARAFER sont nécessaires,

Pour ces lignes, la loi prévoit la possibilité pour une Autorité Organisatrice de mobilité (AOM) de saisir l’ARAFER afin de limiter ou d’interdire une nouvelle liaison routière qui porterait une atteinte substantielle à l’équilibre économique des TER ou aux autres lignes routières conventionnées.

La libéralisation de l’autocar issue de la Loi porte déjà préjudice au ferroviaire : secteur ferroviaire dont chacun et chacune peut observer l’état de fragilisation, par des budgets dédiés de plus en plus contraints. L’UNSA-Ferroviaire accueille cette mesure avec circonspection car la concurrence fait rage, tirant les prix et les salaires vers le bas. L’UNSA-Ferroviaire redoute des faillites et des concentrations d’entreprises qui ne sont jamais positives pour l’emploi et les conditions de travail des salariés.

La concurrence intramodale prévue par le 4^{ème} paquet ferroviaire s’imposera, au plus tard, en 2019 pour les services publics de voyageurs. Les élections présidentielles de 2017 risquent d’accélérer le calendrier. L’UNSA-Ferroviaire rappelle qu’elle est opposée à cette ouverture à la concurrence.

L’UNSA-Ferroviaire revendique et agit en faveur d’un cadre social commun modernisé et de haut niveau, afin d’éviter tout dumping social, mortifère pour les salariés. L’UNSA-Ferroviaire regrette que le Conseil des Ministres des transports européens n’ait pas intégré cette dimension de protection sociale dans son accord du 8 octobre 2015.

Nous demandons d’intégrer les critères sociaux dans le règlement «Obligation de Service Public». L’obligation d’ouverture permet à l’État membre de choisir le mode d’organisation.



Attention danger sur l’emploi

Volet Emploi

► L'EMPLOI

Sous la pression financière des Régions qui veulent stabiliser, voire réduire la part de leur contribution financière, les Directions Régionales SNCF proposent des réponses visant à réduire la masse salariale, notamment en tendant à créer un métier unique au sein de la filière commerciale au regard de chaque activité.

Il est à rappeler que la SNCF et les Régions travaillent et échangent dans le cadre d'une relation de Délégation de Service Public (DSP) : Autorité Organisatrice de Mobilités/ Exploitant Ferroviaire. Au travers de ses actions, l'objectif de l'UNSA-Ferroviaire est de contribuer à maintenir une relation de confiance entre la SNCF, véritable force de propositions auprès des AOM, et les Régions qui financent le transport ferroviaire régional.

► L'ACCOMPAGNEMENT DES TRAINS

L'Équipement Agent Seul (EAS) ou l'Accompagnement Non Systématique (ANS) constitue l'une des pistes d'économie défendues par les Régions avec le renouvellement progressif des conventions d'exploitation TER prenant en compte les nouveaux périmètres des régions administratives (12 nouvelles Régions en métropole).

Concernant l'impact de l'EAS sur les process relatifs à la qualité de service, cette démarche est présentée par l'Entreprise comme permettant une meilleure maîtrise de la séquence de départ des trains (+1 à 2 points de régularité).

L'UNSA-Ferroviaire est contre la mise en place de l'EAS ou l'ANS qui vise uniquement à la suppression des ASCT (Agents de Service Commercial Train) à bord des TER.

Il est à rappeler que lorsque l'EAS/ANS est réalisé par une Activité TER, cette démarche est toujours contractualisée avec l'AOM via la convention d'exploitation. La démarche n'est souvent pas assumée politiquement. Sa mention dans la convention d'exploitation n'est pas toujours explicite. L'EAS peut, par exemple, conventionnellement exister par la suppression des articles exigeant un niveau défini d'accompagnement des trains.

L'EAS/ANS est souvent réalisé, non pas après une demande explicite des Régions, mais à



la suite d'une réduction de la contribution d'exploitation nécessitant davantage de productivité et d'économie sur les charges TER. L'EAS est vu par l'Entreprise comme une variable d'ajustement économique permettant de présenter aux Régions une facture TER stable. Des échanges se sont engagés sur le sujet avec les participants du GN Trains, ainsi qu'un REX sur l'emploi là où cela a été mis en place.

► L'UNSA-FERROVIAIRE, DÉFAVORABLE À L'EAS/ANS, SOUHAITE DÉFINIR UN CADRE DE NÉGOCIATIONS AVEC L'ENTREPRISE

L'UNSA-Ferroviaire s'est toujours positionnée contre l'EAS. L'objectif de l'UNSA-Ferroviaire est de défendre la sauvegarde au maximum de l'emploi, et bien sûr la défense des agents afin qu'ils ne perdent pas en termes de conditions de travail et de rémunération.

L'UNSA-Ferroviaire apporte depuis des années dans les différentes instances nationales et européennes des arguments défavorables à l'EAS/ANS. Les conséquences sur la Sécurité, la Sécurité et la Lutte Anti Fraude (LAF) sont réelles. Malgré tous les arguments apportés par l'UNSA-Ferroviaire, seules les visions économiques et de production sont retenues par l'Entreprise et les AOM.

Aujourd'hui, toutes les Organisations syndicales se positionnent contre l'EAS/ANS. Cela n'empêche pas leurs représentants locaux de négocier au mieux la mise en place de l'EAS au niveau régional et donc d'accompagner socialement les agents

concernés. C'est également le rôle d'une organisation syndicale. L'UNSA-Ferroviaire privilégiera toujours la mise en œuvre de pistes d'économie qui ne dégradent pas l'emploi.

Dans ce contexte, en tant que 2ème organisation syndicale au sein du GPF, il semble pertinent d'être force de proposition et de demander à la Direction SNCF d'apporter une plus grande visibilité « métier » sur les postes du contact clients afin d'en avoir une vision globale. Il est primordial que les ASCT, qui sont les premiers concernés par cette problématique, réfléchissent sur leur métier et leur avenir. Il faut donner des arguments fiables et concrets aux Régions et à l'Entreprise pour maintenir l'accompagnement dans les trains.

► UNE NÉGOCIATION SUR LES CONSÉQUENCES DE L'EAS AU NIVEAU RÉGIONAL PAR LES UNIONS RÉGIONALES (UR)

Les UR gèrent cette négociation au niveau régional lors des mises en place de l'EAS voulues par la Direction de l'Entreprise, avec l'aide de la ligne métier. Afin d'éviter une trop forte dispersion, la Fédération UNSA-Ferroviaire propose aux UR un cadre de négociation :

Est-il possible de définir des champs d'application spécifiques qui rendraient l'EAS « plus tolérable » en fonction du périmètre géographique sur lequel évolue la circulation ferroviaire (« urbain », « périurbain », et « campagne »), de l'identité de la ligne en fonction de ses caractéristiques (relation plus ou moins exposée à la fraude), de la faisabilité technique de réalisation de l'EAS



(infrastructure ferroviaire), de la compatibilité de l'Engin Moteur (disponibilité du matériel de sécurité embarqué, ligne ne comportant pas la Radio Sol Train,...), du niveau de fréquentation de la ligne, des périodes ?

Est-ce que socialement, la mise en place de l'EAS peut faire l'objet d'une négociation locale pour contribuer à une amélioration des conditions de travail des agents, avec des amplitudes horaires moins contraignantes, une part croissante de travail en équipe, et une progression des rémunérations par une évolution qualitative des missions d'ASCT ?

Sur l'aspect économique de l'EAS, il peut être pertinent de construire cette démarche dans une dynamique de sauvegarde des recettes, de maintien des emplois et de mise en qualité du produit train à long-terme.

L'UNSA-Ferroviaire refuse de construire l'EAS dans un objectif de réduction de la masse salariale ! L'UNSA-Ferroviaire porte ces revendications au niveau de la Convention Collective de branche du Ferroviaire (elles ne se limitent pas au Groupe Public Ferroviaire).

De fortes évolutions impacteront le TER et ses métiers. Il faut donner une lisibilité aux salariés sur les évolutions attendues. L'UNSA-Ferroviaire revendique plus d'anticipation au travers d'une véritable GPEC. Dans un contexte de fortes évolutions, quels sont les métiers de demain au TER ? L'UNSA-Ferroviaire demande une GPEC sur le périmètre de la convention pour donner une perspective crédible aux salariés. Le dialogue social prôné par l'UNSA doit permettre d'échanger sur ces sujets en amont des signatures des conventions d'exploitation.

Le volet « formation » doit également

être pris en compte par la Direction de la SNCF quelle que soit l'activité. Un haut niveau de formation basé sur les fondamentaux (Sécurité, Sûreté, sauvegarde des recettes et Service) doit être dispensé à tous les ASCT dans une dynamique de valorisation du métier et des missions de l'accompagnement face à l'arrivée de la concurrence. Le maintien des compétences des agents d'accompagnement doit être garanti et faire l'objet d'un suivi systématique par l'Entreprise afin que la prestation d'accompagnement soit perçue comme un élément non optionnel dans l'exploitation ferroviaire par les Autorités Organisatrices de Mobilités.

► LA TRACTION

Les conducteurs de trains doivent constituer un lien solide entre les différentes activités du Groupe Public Ferroviaire. Il est primordial pour un agent de conduite de ne pas être « enfermé et cloisonné » au sein d'une seule et même activité tout au long de sa vie professionnelle. Cet objectif passe par la pérennisation d'un parcours professionnel fort et une mobilité au sein de toutes les activités du GPF. Cette démarche doit être assurée dès le début de la formation initiale de l'agent par un tronc commun à toutes les activités (notamment le TER) qui ne doit exclure aucunement le sujet des mutations entre les différentes activités.

► LA DISTRIBUTION

La phénoménale accélération du digital impacte directement les mobilités. Le risque de perte de contrôle est important tant pour les déplacements que pour la vente.

Le maillage territorial est une force. Les gares doivent fournir la totalité des prestations (contrairement à l'organisation en Île-de-France). Il faut maintenir la présence humaine dans les points de vente.

L'arrivée des Pass régionaux ne doit pas être un argument de fermeture des guichets.

L'intermodalité répond à une demande très forte des usagers. L'exemple de l'Île-de-France montre que la majorité des usagers se déplacent sur un trajet de bout en bout, et non pas que régional. Les agents SNCF assurent parfaitement ces missions.

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas opposée à certaines expérimentations d'évolution des missions de vendeurs à condition que cette démarche soit créatrice d'emplois et cadrée et qu'elles apportent une plus-value pour l'usager: par exemple, les vendeurs, ambassadeurs du TER, qui se déplacent dans différents lieux (mairies, associations,...) autour de lignes dédiées ou dans différents points d'arrêt non gérés pour assurer des prestations de vente et de conseil. A contrario, la vente de billets TER dans les bureaux de tabac n'est pas satisfaisante car il n'y a aucun service rendu au client. **Pour l'UNSA-Ferroviaire, il ne faut pas opposer les canaux de distribution (l'internet et la vente physique) car ils sont complémentaires.**

► LA MAINTENANCE DU MATÉRIEL ROULANT

L'UNSA-Ferroviaire milite pour la continuité de l'intégration des Technicentres propres à l'Entreprise SNCF. L'UNSA-Ferroviaire est très attentive quant au projet de fournir aux Entreprises ferroviaires un package complet (ROSCO) allant de la vente à la location avec option d'achat jusqu'aux contrats d'entretien.

L'évolution des Technicentres doit s'inscrire dans les contrats de Plan État-Régions dans une vision politique stratégique à long-terme. Les Technicentres sont un élément capital d'attractivité des régions. Ils assurent un niveau fin de maintenance au quotidien, adapté au type de matériel concerné, et contribuent à assurer un haut niveau de prestations permettant d'optimiser le parc de matériel roulant des Activités TER.

► LA SÛRETÉ

Les atteintes aux personnes et aux biens augmentent chaque année. Ce phénomène n'épargne ni les voyageurs ni le personnel ferroviaire dans les gares, les trains, et les emprises ferroviaires. Cet état de fait doit conduire l'Entreprise et les Régions à intégrer un volet « sûreté » complet dans les conventions d'exploitation TER pour une politique sûreté cadrée et mieux définie avec l'ensemble des acteurs. Les fermetures de guichets, de gares, le

“ *L'UNSA-Ferroviaire exige le retour à un service humanisé pour les voyageurs et le public dans les gares afin de répondre à leurs attentes et endiguer le phénomène de non-droit qui s'établit à bord des trains et dans les enceintes de l'Entreprise.* ”

figeage de postes, les retards ou la suppression de certains trains, la dégradation du matériel, les constantes réorganisations, les restructurations visant à réduire les effectifs,... tout cela engendre des effets collatéraux : la dégradation du service public, le mécontentement des usagers, des situations de conflits et un fort sentiment d'insécurité.

La politique Sûreté de la SNCF ne peut pas se limiter à l'intégration d'articles dans la convention d'exploitation définissant un simple volume d'heures de prestation SUGE (Police ferroviaire). Pour l'UNSA-Ferroviaire, un ensemble de différentes mesures doit permettre de mieux appréhender la problématique. Des augmentations d'effectifs sont inévitables, c'est une réelle nécessité. L'Entreprise, l'État et les Autorités Organisa-

trices de Mobilités ont un rôle à jouer dans l'amélioration de cette situation.

L'UNSA-Ferroviaire exige le retour à un service humanisé pour les voyageurs et le public dans les gares afin de répondre à leurs attentes et endiguer le phénomène de non-droit qui s'établit à bord des trains et dans les enceintes de l'Entreprise.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la présence humaine en gare et à bord des trains est gage de sécurité, de sûreté, de préservation des recettes et de qualité.

Les futures conventions d'exploitation doivent inclure des articles définissant une politique sûreté proactive dans les TER et dans les gares (définition des prestations de la SUGE, tableaux de bord, suivi de la

délinquance,...) mais également garantir la présence humaine par la mention de volumes définis d'ETP (Equivalents Temps Plein) du personnel vente/escale.

Les conséquences des actes d'insécurité dans les emprises ferroviaires ne doivent pas seulement être portées par la SNCF. Le traitement de la sinistralité est l'affaire de tous (cela incombe la SNCF certes, mais également les Régions et l'État). Des mécanismes conventionnels plus aboutis doivent être intégrés dans les futures conventions d'exploitation TER.

Environnement concurrentiel

Il semble que les Régions de France souhaitent aller plus vite dans l'expérimentation de la concurrence (PACA, Rhône-Alpes,...). L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la concurrence n'est pas la solution, c'est un problème. La concurrence engendrera une perte d'équilibre financier entre les lignes les plus rentables et les lignes les moins rentables qui seront vouées à disparaître (augmentation des coûts fixes vis-à-vis des lignes TER restantes).

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence des transports régionaux. Elle s'y prépare néanmoins en examinant le fonctionnement dans les transports de proximité européens.

La mise en appel d'offres de conventions de service public TER, même sous la forme d'expérimentations, nécessite une modification législative pour faire évoluer le Code des Transports. Si cette évolution se produit, l'UNSA-Ferroviaire interviendra pour imposer une négociation dans le cadre de la convention collective du ferroviaire, de la reprise du personnel et de la portabilité des droits en cas de changement d'opérateur.



► L'ETF (EUROPEAN TRANSPORT WORKERS' FEDERATION / FÉDÉRATION EUROPÉENNE DES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS)

L'ETF s'inscrit comme levier Européen efficace pour défendre les travailleurs du ferroviaire.

Le 12 octobre dernier, le souhait de l'ETF d'avoir un accompagnateur à bord de chaque train a été confirmé et acté lors du groupe consultatif des conducteurs de trains. Le 27 octobre aura lieu la 2ème

journée d'action pour défendre le maintien des accompagnateurs de trains à bord.

► LES TET (TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE)

Le conventionnement avec l'État, mis en place en 2010, n'est qu'un camouflage pour rendre euro-compatible l'obligation maintenue pour SNCF de financer le déficit des TET.

La qualité du service est primordiale pour rendre attractive l'offre TET. La France a besoin d'un réseau maillé de trains rapides,



cadencés, confortables et à prix abordables. L'État doit déléguer à des syndicats inter-régionaux de transport (véritables AO) la contractualisation de l'offre nécessaire. Les besoins de financement (environ 500 M€/an) à l'horizon 2020 ne peuvent plus être prélevés sur le Ferroviaire. Nous proposons d'utiliser, pour les TET, le levier de la fiscalité des carburants.

Afin de répondre à ces enjeux, certaines Régions souhaitent prendre compétence des lignes TET sur leur périmètre. Suite au schéma des nouvelles régions administratives, les lignes Intercités peuvent faire l'objet de reprises partielles ou totales par les Régions. Exemple, la Région Normandie qui après signature d'une convention avec l'État va récupérer tous les Intercités des axes normands. La Région Grand Est a également annoncé qu'elle récupérerait les lignes TET Paris/Troyes/Belfort, Reims/Dijon et Metz/Hirson.

Cette démarche s'articule sur deux points:

- le financement du renouvellement du matériel roulant par l'État,
- la prise en charge du déficit d'exploitation par la Région.

L'UNSA-Ferroviaire est favorable à cette démarche à condition que l'exploitation par les Régions de ces lignes ne dégrade pas leur budget Transport.

Ce transfert des lignes TET vers le périmètre TER peut représenter une opportunité éco-

nomique par une politique pertinente de correspondances TET/TER et d'amélioration de l'offre pour les usagers dans un cadre de renforcement de la qualité de service (matériel roulant neuf).



L'expertise UNSA

L'UNSA-Ferroviaire s'est mise en capacité de défendre efficacement les cheminotes et les cheminots confronté(e)s aux évolutions des Activités TER. Conscient de l'évolution croissante des enjeux du TER, le Secrétaire Général de l'UNSA-Ferroviaire, élu au Congrès de Vittel en 2016, a mis en place un Secrétaire Fédéral en charge du TER/TET qui anime un réseau de référents TER au travers des GT TER.

Le GT TER a constitué un réseau de référents TER par convention, d'experts fédéraux et de membres CESER. Il est nécessaire qu'à terme un référent par convention TER soit proposé pour assister aux GT TER afin de professionnaliser l'UNSA-Ferroviaire sur les questions du transport ferroviaire conventionné et avoir un interlocuteur unique entre la Fédération, les CESER, la Direction Régionale et la Région.

FORMATION

Trois journées de formation « initiale » se sont tenues en 2014 et 2015. Deux modules de formation « perfectionnement » de deux jours ont été organisés début 2016 pour mettre en compétence nos référents TER. De nouvelles formations seront prévues en 2017 pour continuer à former les militantes et les militants sur la politique économique du TER, le rôle des différents acteurs du transport ferroviaire conventionné et sur la lecture critique d'une convention d'exploitation TER.

CESER (CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL)

Les membres UNSA des CESER sont destinataires des Mag de l'UNSA-Ferroviaire. Il est primordial que les délégations UNSA



dans les CESER intègrent un membre de l'UNSA Transports.

✔ Objectifs UNSA

- ✔ **Échanger régulièrement avec le vice-président en charge des transports et les groupes politiques formés au sein des conseils régionaux.**
- ✔ **Établir des liens avec les directeurs transports des conseils régionaux.**
- ✔ **Analyser les problèmes et les évolutions avec les associations locales d'usagers.**
- ✔ **Être pertinent et de faire travailler les commissions économiques des futurs CE Mobilités sur le suivi des conventions d'exploitation.**
- ✔ **Organiser des débats publics en amont des signatures des conventions.**
- ✔ **Être force de propositions pour le contenu des contrats de plan État-Région et d'en assurer le suivi.**



L'UNSA-Ferroviaire s'impose dans la Branche



Communiqué de Presse
02 12 2016



Élections professionnelles chez Eurostar L'UNSA confirme sa place de leader progressiste

Les élections professionnelles se sont déroulées le 1^{er} décembre 2016 chez Eurostar.

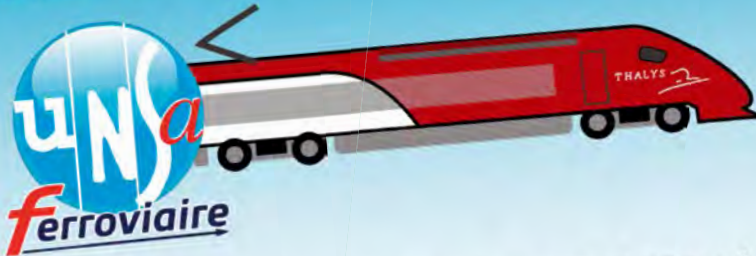
Avec 6 élus Titulaires et Suppléants au Comité d'Entreprise dès le premier tour, représentants tous les collèges (Exécution, Maîtrise et Cadres), l'UNSA-Ferroviaire confirme sa première place devant FO (4 élus) et la CFDT (2 élus).

Nos équipes remercient toutes celles et ceux, qui par leurs nombreux suffrages exprimés, renforcent une nouvelle fois l'UNSA comme première Organisation Syndicale progressiste de la Branche ferroviaire.

Communiqué de Presse

Thi Factory

Les salariés valident majoritairement les accords d'entreprise !



Les salariés de Thi Factory, par leur vote du lundi 28 novembre 2016, valident à une large majorité les nouveaux accords d'entreprise, négociés et signés par l'UNSA-Ferroviaire ! (1)



Une fois de plus, l'analyse et l'efficacité de l'UNSA-Ferroviaire lors des négociations des Accords au profit de TOUS les salariés, ont été plébiscitées et reconnues au travers de ce scrutin !

(1) Thi Factory est en période dérogatoire suite au refus d'une Organisation Syndicale de vouloir organiser des élections professionnelles en 2016, soit dans les 2 ans suivant la création de l'Entreprise Ferroviaire. Les accords d'entreprise sont de fait soumis au vote des salariés pour leur ratification, à défaut d'Instances Représentatives du Personnel mises en place (DP & CE).



L'expertise syndicale !

Paris le 29 novembre 2016



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

Roger Dillenseger
Secrétaire Général
06 08 89 71 69

Delphine Ledieu
Secrétaire Fédérale développement
06 38 95 99 32

Philippe Corroyez
Laurent Wintemberger
Délégués Syndicaux Eurostar Lille/Paris

ferroviaire.org



Contact Presse : Laurent Fauvau +33 (0)6 24 51 20 46 laurfauvau@unsa-ferroviaire.org
Attachée de Presse : Fanny Amy +33 (0)6 30 98 03 88 amy.f@unsa-ferroviaire.org

Compromis

Ex-apprentis un bon compromis

➤ **L'UNSA-FERROVIAIRE A SIGNÉ L'ACCORD EX-APPRENTIS ET ESTIME QUE LES PROPOSITIONS RETENUES PAR L'ENTREPRISE VONT DANS LE BON SENS. L'ACCORD PRODURA SES EFFETS À PARTIR DU 1^{ER} NOVEMBRE 2016. CET ACCORD CONCERNE PLUS DE 9000 EX-APPRENTIS ET ENVIRON 1200 ANCIENS ÉLÈVES.**

➤ RETOUR SUR LE PASSÉ

La genèse de la problématique provient en tout premier lieu de l'application de la majoration salariale de 2 % négociée durant la réforme des retraites de 2008. Dans l'esprit des négociateurs elle était destinée à compenser les 8 trimestres d'apprentissage cotisés à la caisse de retraite du régime général et non pas au régime spécial de retraite de la SNCF.

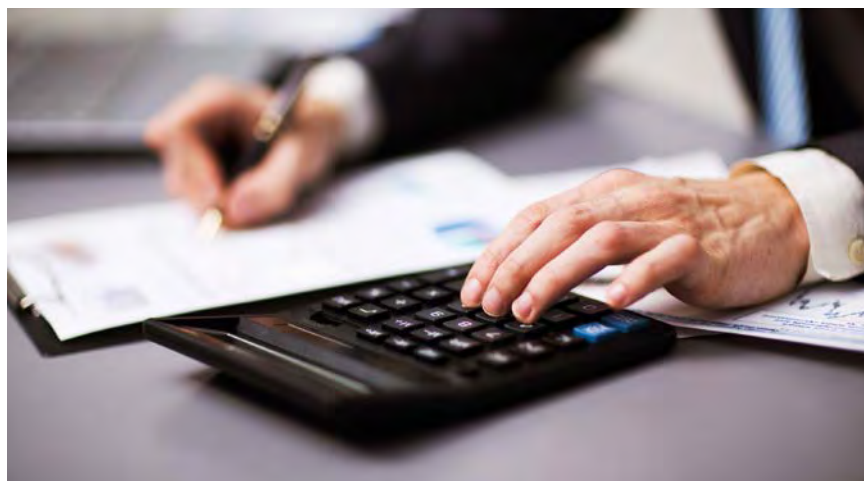
Mais voilà, la mise en place au 1^{er} juillet 2010 de cette majoration s'est faite en distinguant les trimestres cotisés et validés et ceux cotisés et non validés par le régime général. Cela s'est traduit par la mise en place de deux majorations salariales spécifiques : la MST3 de 0,25 % par trimestre validé et la MST4 de 0,25 % par trimestre non-validé avec au total un maximum de 8 trimestres soit 2 %.

La MST3 intègre les éléments de rémunération pour la liquidation de la pension. Les trimestres cotisés **restent validés au régime général** et sont **pris en compte pour la durée d'assurance totale du salarié**.

La MST4 est une majoration salariale qui n'a **aucune incidence pour le calcul du montant de la pension**.

Les salariés et les organisations syndicales estimaient avoir été trompés par l'application de cette technique. Ce fait a été dénoncé depuis les années 2010 à force de pétition, manifestations, rassemblements, d'échanges avec les tutelles des gouvernements respectifs et avec l'Entreprise.

C'est en mars 2016 que la situation s'est débloquée. Poussée par des vents et courants favorables et sans doute par une tutelle clémente pour solder cette situation



enlisée qui paraissait insoluble, l'Entreprise a réalisé un diagnostic très complet des salariés concernés.

Le premier constat était rude du fait qu'à peine 55 % des salariés éligibles au dispositif des majorations salariales MST3/MST4 avaient demandé l'ouverture de ces droits. Le déclenchement de la majoration salariale est quérable, c'est-à-dire qu'il doit être fait par le salarié à l'âge d'ouverture de ses droits à la retraite (AOD). L'AOD 2016 est à 55 ans. Il progressera de 4 mois par an à partir du 1^{er} janvier 2017 pour accoster à 57 ans en 2022.

Ainsi, 45 % des ex-apprentis ne connaissaient pas ce droit, ou ne s'étaient pas inscrits dans la technique pour l'obtenir. Ce consternant retour d'analyse était insupportable pour l'UNSA-Ferroviaire.

Sans attendre, l'UNSA interpellait la Direction afin que la communication la plus efficace puisse être construite pour sensibiliser les Ex au sujet de leur droit.

Pour ce faire, la Direction s'est engagée à adresser deux ans avant l'AOD, un courrier à

chaque Ex pour lui rappeler les démarches à accomplir.

➤ QUE FAUT-IL RETENIR DE SUITE DE CETTE PHASE LIÉE À L'OUVERTURE DES DROITS À MAJORATION SALARIALE ?

Deux acteurs sont incontournables : les Agences Paie et Famille (APF) par lesquels transitent les données utiles à la mise en œuvre du droit.

Puis les CARSAT (Caisse de Retraite et de Santé au Travail) pour les salariés en région, et la CNAV pour ceux d'Île de France, afin de clarifier le nombre de trimestres validés.

➤ RETOUR SUR LE DÉBUT DE LA NÉGOCIATION

Lors de la table ronde du 20 juillet 2016, l'Entreprise révélait ses pistes d'évolutions concernant les Ex (Ex pour les apprentis et les élèves).

Elle proposait de porter la majoration salariale MST4 à hauteur de 18 € brut sauf si la

majoration de 0,25 % était plus favorable pour les salariés.

Et une deuxième technique consistant à verser à l'AOD, en une seule fois l'équivalent de 36 mois de MST4 pour le nombre de trimestre(s) éligible(s) à la MST4 (2, 3, 4 ou plus). Cette technique étant assortie, ou pas, à un départ en retraite programmé dans l'espace-temps des 36 mois.

Ce mécanisme ne devait entrer en vigueur qu'au 1^{er} janvier 2019.

Cette dernière proposition a été imaginée pour permettre aux salariés éligibles à un certain nombre de trimestres non validés MST3 de racheter des trimestres au tarif préférentiel.

Un décret découlant de la loi 2014-40 a instauré un tarif préférentiel pour le rachat des trimestres. Le coût d'un trimestre est fixé à 1276 € pour 2016. La loi autorise au maximum le rachat de 4 trimestres.

Le rachat permet d'augmenter la durée d'assurance totale, d'échapper ou de réduire la décote, d'accroître le nombre de trimestres MST3 liquidables pour la pension.

Ce dispositif est seulement ouvert pour les ex-apprentis, les ex-élèves ne pouvant s'y inscrire du fait que leur cursus n'ait pas abouti à l'obtention d'un diplôme.

Lors de cette table ronde, l'UNSA, estimait que la base des propositions était louable mais insuffisante. L'UNSA revendiquait de porter la majoration forfaitaire MST4 à 20 euros brut.

La fin de l'été fut propice aux travaux pratiques pour l'UNSA-Ferroviaire afin d'apporter à la Direction de l'Entreprise des pistes d'évolutions acceptables basées sur des considérations argumentées. Volontairement, l'UNSA-Ferroviaire rejetait le caractère dogmatique revendiqué par d'autres partenaires qui se cantonnaient à claironner le rachat total à la charge de l'Entreprise.

La table ronde du 21 septembre a permis à l'UNSA de déclarer ses propositions qui ont toutes été retenues.

- Fixer la majoration forfaitaire MST4 à 20 € brut.
- Geler cette majoration de 20 € jusqu'en 2019 afin de ne pas surcharger le travail

des agents des APF chargés de procéder à une réévaluation annuelle basée sur des indices réglementaires.

- Appliquer la rétroactivité de la majoration salariale au 1^{er} janvier 2016.
- Avancer le dispositif de rachat au tarif préférentiel aux salariés qui ouvrent leur droit dès 2017.
- Rédaction dans l'accord d'un article portant sur une clause de revoyure de l'irréversibilité du choix lié au rachat pour tenir compte d'évolutions sociales majeures du salarié.

Cette ultime table ronde, a permis de faire avancer plusieurs points qui réduisent, notamment dans le cadre du rachat à tarif préférentiel, des disparités de traitement.

L'UNSA se satisfait du résultat obtenu qui est un bon compromis entre les attentes et les réalités économiques du moment.

L'UNSA-Ferroviaire a été cohérente tout au long de la concertation et la négociation de l'accord Ex-apprentis.

Ceci est loin d'être le cas pour tout le monde. La lecture de certaines communications de partenaires sociaux laisse à penser qu'ils n'ont pas tout compris dans les possibles techniques de l'accord. Pour preuve, ils écrivent que l'accord est complexe ... Ah bon ? A force de revendiquer toujours plus, nos collègues Sud Rail ont été sévèrement douchés. Lors de la table ronde du mois de juillet 2016, les collègues exigeaient de l'Entreprise une analyse complète de la situation des ex-élèves. Message reçu de la Direction qui s'est penchée précisément sur le cas des ex-élèves.

Et le résultat est inversement proportionnel aux espérances. Ainsi, un nombre important d'ex-élèves percevait des majorations salariales MST4 pour des périodes pour lesquelles ils n'avaient pas cotisé au régime général du fait qu'ils avaient été titularisés au régime spécial de retraite de la SNCF... L'Entreprise reconnaissait que ces situations étaient le fait de l'interprétation de l'article 16 bis 3 du RH 00131 qui dit que : « *la MST3 déterminée est complétée par une MST4 garantissant aux agents éligibles au dispositif une indemnisation totale de 2 % dès lors qu'au moins un trimestre ait été validé au régime général* ». Ce raccourci est à l'origine des inexactitudes constatées : néanmoins, les ex-élèves concernés continueront de percevoir la MST4. En revanche, le statut des nouveaux entrants ex-élèves sera analysé avec la plus grande attention.

Il nous faut conclure la présentation de cette négociation par l'élément minimisé et carrément occulté des autres partenaires sociaux.

La majoration salariale MST4 portée à 20 euros brut par trimestre non validé apporte un complément de pouvoir d'achat notamment pour les salariés aux qualifications les plus basses.

Exemple : un Ex n'a pas validé 5 trimestres au régime général. De ce fait, il percevra une majoration salariale MST4 brute équivalente à : 5 X 20 euros = 100 euros mensuel = 1 200 euros par an.

Ceci dès l'AOD et jusqu'à la fin de son activité professionnelle ! Mieux encore pour ceux qui ont ouvert leur droit avant le 1^{er} janvier 2016 ou au cours de l'année 2016 : leur sera versé rétroactivement le complément de majoration salariale MST4 ! La rétroactivité sera versée début d'année prochaine.

Le rachat des trimestres est une solution pour quitter l'activité professionnelle en minorant la décote. Il est juste nécessaire de rappeler à tout un chacun que la liquidation de sa pension est un choix personnel et définitif.

Rester en activité ne doit pas être dénoncé comme une tare. Partir en retraite peut être synonyme d'une nouvelle vie riche en découvertes encore faut-il pouvoir y accéder.

Ainsi poursuivre son activité professionnelle ou profiter d'une retraite sera le dilemme pour chacun.

L'UNSA-Ferroviaire estime que chaque salarié est un adulte en capacité de reconnaître ce qui est bon pour lui, en fonction de sa situation personnelle, de son environnement professionnel. Et ceci dépasse largement la situation des Ex !

L'UNSA-Ferroviaire se félicite de la signature de l'ensemble des autres partenaires sociaux. Ensemble nous permettons de rendre vivant un accord qui produira ses effets pendant de nombreuses années !

BYE BYE Perrache, Bonjour Part Dieu

► POUR CETTE JOURNÉE INAUGURALE DU 29 SEPTEMBRE 2016, L'UNION RÉGIONALE RHÔNE ALPES, A SU ACCUEILLIR SES ADHÉRENTS EN METTANT LES PETITS PLATS DANS LES GRANDS !

En effet nos nouveaux locaux ont vu défiler, plus de 80 personnes sur toute la journée, en majorité des adhérents, actifs et retraités, que nous remercions ; nous avons eu aussi le plaisir de recevoir Roger Dillenseger, Secrétaire Général de l'UNSA-Ferroviaire, ainsi que le Secrétaire Général de l'Unsa Transport Baptiste Arsale, le secrétaire de la zone Sud-Est de l'UNSA-Ferroviaire Jean-Paul Fournier et le Secrétaire Général de l'Unsa Union Régional interprofessionnelle AURA (Auvergne-Rhône Alpes) Gilles Mondon. Notre service de réception et traiteur a été assuré par Julien Hardy, Délégué syndical de l'établissement commercial train de Lyon, qui a su rassasier et contenter les papilles des participants.



► PETIT HISTORIQUE CONCERNANT NOS NOUVEAUX LOCAUX

Avant, nous étions logés à côté de la gare de Perrache, dans des locaux devenus insalubres et inappropriés au développement syndical (de vieux appartements reconvertis en bureaux), qui de plus étaient sur deux étages.

Après plus de cinq années d'âpres discussions avec l'Entreprise (région SNCF Rhône Alpes), nous avons obtenu gain de cause. Aujourd'hui, nous sommes logés dans le quartier d'affaires de Part Dieu qui est devenu

la plus grande concentration de cheminots de la région Rhône-Alpes et de Lyon.

Situés dans l'immeuble **Le Polar 1** au 1^{er} étage du **45 rue Sainte Geneviève** dans le 6^{ème} arrondissement de **69006 Lyon**, à 10 minutes à pied de la gare de Part Dieu, nos nouveaux bureaux sont aujourd'hui adaptés à notre développement et à la réception de nos adhérents et militants. L'immeuble est récent et nous avons pu aménager le plateau à notre convenance. Nos bureaux sont modernes, fonctionnels où il est agréable de travailler. Ils

sont constitués d'une zone d'accueil, de 3 bureaux communicant, d'un bureau indépendant, d'une salle de réunion de 20 personnes modulable et permettant d'accueillir jusqu'à 30 personnes. Toute l'équipe remercie les adhérents de leurs présences ainsi qu'à nos responsables nationaux, de la zone et de la région d'avoir pu se libérer pour venir nous voir. Nous profitons aussi pour remercier le cabinet AGIRES pour sa participation.

Par Julien HARDY ■

► ZOOM

L'UNSA-Ferroviaire dans l'action des TPE

L'opération TPE est lancée pour l'UNSA-Ferroviaire, notamment dans le département du Val-de-Marne (94).

C'est l'une des nombreuses bases pour laquelle il a été décidé de mettre tous les moyens nécessaires à l'obtention de la représentativité nationale UNSA en 2017.

Cette action est coordonnée par Edouard ZENOU, l'un de nos militants UNSA-Ferroviaire, qui s'engage activement dans cette démarche.

Par Le MAG ■



AG Union Régionale Bourgogne Franche Comté

➤ **LE 4 OCTOBRE 2016, 221 PERSONNES SE SONT DONNÉES RENDEZ VOUS DANS LA BELLE SALLE DEVOGES SITUÉE EN PLEIN CŒUR DE LA CAPITALE BOURGUIGNONNE POUR ASSISTER, AVEC QUELQUES SEMAINES DE RETARD, À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE.**

L'équipe dijonnaise a eu le plaisir d'accueillir le Secrétaire Général UNSA-FERROVIAIRE : **Roger DILLENSEGER**, le Secrétaire Général Adjoint : **Benoît VIENNE** et le Fédéral représentant le Matériel : **Philippe DUMÉ**, mais aussi des adhérents d'ECR (Euro Cargo Rail) qui travaillent sur le territoire de BFC.

Lors de cette assemblée, une nouvelle équipe fut élue conformément aux statuts de l'Union Régionale Bourgogne Franche-Comté pour renouveler les postes de Secrétaire Régional, de Trésorier et de Trésorier Adjoint.

Chacun des 3 candidats a été élu à l'unanimité :

- pour le Secrétaire Régional : **Jean Luc SAFFROY**.
- pour le Trésorier : **Karim MEZIGHECHE**.
- pour le Trésorier Adjoint : **Jean Paul FOURNIER**.

Ces formalités accomplies, le discours du nouveau Secrétaire a indiqué la feuille de route qu'il espère mettre en place pour l'UR BFC.

Puis la parole a été donnée à l'équipe parisienne qui s'est exprimée sur les sujets



d'actualité, non sans avoir félicité les nouveaux élus. Chacun s'est exprimé et l'exercice « *QUESTION REPONSE* » s'est mis doucement en place sur :

- le forfait jours,
- la problématique des périmètres de CE,
- les actions sociale,
- les anciens apprentis.

Débats riches, échanges parfois fermes mais toujours cordiaux.

Après cette traditionnelle séance de « *question - réponse* », l'Union Régionale BFC a tenu à honorer son ancienne secrétaire

qui a récemment fait valoir ses droits à une retraite méritée. **Frédérique COQUELIN** s'est vue remettre par Roger DILLENSEGER la médaille de l'UNSA-Ferroviaire pour ses 24 années d'engagement syndical sous les applaudissements de la salle.

Comme le veut la tradition, cette assemblée générale s'est achevée dans la convivialité autour d'un buffet bien garni et chacun a pu, dans l'après-midi, rejoindre son domicile. Rendez-vous est pris pour l'année prochaine !

Par Philippe GRANGER - Pierre HENRY ■



LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR



Eric TOURNEBOEUF ■

Erreur d'aiguillage épistolaire

➤ **VOUS JE NE SAIS PAS, MAIS MOI, JE NE CONNAIS PLUS MA FACTRICE, QUI D'AILLEURS EST PEUT ÊTRE UN FACTEUR. AVANT, DANS MON VILLAGE DE 800 ÂMES, LE COURRIER ÉTAIT DISTRIBUÉ PAR UNE FACTRICE ATTITRÉE, DONC TOUJOURS LA MÊME AVEC QUI J'AVAIS SYMPATHISÉ.**

Elle connaissait la plupart des gens chez qui elle portait le courrier, savait à quelle heure passer quand il fallait remettre une missive en main propre. Pouvait, ne le répéter pas, conserver un recommandé un jour ou deux pour vous le distribuer à domicile avant de mettre ce fameux avis de passage signe de déplacement à la ville voisine et d'attente au bureau de poste. Un vrai service public en somme...

Vous êtes en train de vous interroger. Mais pourquoi nous raconte-t-il cela ? J'y viens, ne soyez pas si impatient.

Donc aujourd'hui le courrier est distribué environ trois fois par semaine par un des facteurs du centre qui a vu sa tournée s'agrandir considérablement. Gain de productivité oblige, il vous bourre dans la boîte votre courrier inséré entre dix magazines de pub et les journaux institutionnels de la mairie ou du département. Comment alors s'étonner qu'il puisse y avoir quelques erreurs de distribution.

Ce fut le cas il y a quelques jours. Ouvrant machinalement mon lot d'enveloppes contenant le plus souvent des factures à payer, j'ai trouvé une lettre au Père Noël qui avait raté le chemin du grand nord. Je ne peux m'empêcher de vous faire partager son contenu.

Bonne lecture

Mon bon Papa Noël

J'ai été bien sage en 2016. J'ai tout bien fait ce que l'on m'a demandé : mettre en place la réforme que nos gentils députés nous ont concocté avec notre bon Ministre des Transports, bloquer une année de plus les salaires des cheminots, serrer tous les boulons qui d'ailleurs l'étaient déjà pas mal, et bien d'autres choses encore.

Je peux donc raisonnablement espérer en 2017 recevoir les cadeaux suivants :

La prise en charge par l'Etat d'une part significative de la dette infrastructure comme le Gouvernement l'avait promis

Le financement à juste valeur des trains d'aménagement du territoire au-delà des opérations « poche droite poche gauche » que l'on a vécu ces dernières années, le TGV ne peut pas tout payer.

La mise en place des conditions sociales et techniques d'une concurrence non faussée entre le rail et la route.

L'abandon de ce fantasme de l'ouverture à la concurrence comme la solution miracle apte à régler tous les maux du ferroviaire alors même que la concurrence inter modale n'a jamais été aussi vive avec le co-voiturage, les cars

« Macron » ou l'aviation low cost parfois financée sur fond public par certaines collectivités locales.

Merci d'avance mon bon Papa Noël, ton dévoué Chemin de Fer Français.

Donner, plus fort que recevoir

➤ **L'AVANTAGE D'ÊTRE RETRAITÉE, C'EST QUE L'ON A DU TEMPS LIBRE ET LE METTRE À PROFIT POUR ALLER AU CINÉMA, FAIRE DU BÉNÉVOLAT... C'EST AINSI QU'IL Y A QUELQUES SEMAINES, J'AI EU L'OCCASION, QUASIMENT EN MÊME TEMPS, DE VOIR LE (TRÈS BEAU) FILM DE KEN LOACH (« MOI DANIEL BLAKE ») PUIS DE PARTICIPER À UNE COLLECTE ALIMENTAIRE DANS LE CADRE D'UNE CAMPAGNE NATIONALE. QUEL LIEN ME DIREZ-VOUS ? LE VOILÀ.**

Le film de Ken Loach a eu la Palme d'Or à Cannes. Le MAG vous en a parlé récemment. L'histoire se passe aujourd'hui en Grande-Bretagne. Il est difficile de le voir sans être profondément ému, tant les difficultés auxquelles sont confrontés ses personnages apparaissent inhumaines et injustes.

La collecte à laquelle j'ai participé se passe en France, aujourd'hui. Ces journées sont l'occasion de rencontres, d'échanges, de discussions, parfois difficiles, parfois surprenantes, mais toujours enrichissantes. En cela, d'ailleurs, elles me rappellent les tournées syndicales : on sait souvent au premier regard qui va être intéressé, qui va « accrocher », qui va « se défilier » et qui va vous « envoyer balader ». Mais parfois on se trompe, et les surprises sont d'autant plus belles !

Les jours de collecte, il y a les « grincheux » : ceux qui vous répondent de façon peu amène, telle une dame dont l'accent évoque un joli pays du Sud de l'Europe, qui vous dit « déjà qu'ils viennent manger notre pain, vous ne voudriez pas qu'en plus, je leur donne à manger ? » On lui explique gentiment qu'elle aussi, un jour, « elle est venue » et qu'elle a été accueillie. Peine perdue. Dommage.

Il y a les « pas courageux » : ceux qui ne quittent pas leurs chaussures des yeux (sans doute de peur de croiser les nôtres), et rasent le mur du pressing voisin (étonnant, le nombre de gens qui s'intéressent aux tarifs de cette boutique) ; ceux-là ne répondent même pas à notre bonjour. Je les laisse passer (pourquoi insister ?), mais ma « complice » de la journée les « coince » un peu plus loin. Double honte...

Et puis il y a l'immense majorité, celle qui me laisse à penser que la solidarité n'est pas un vain mot.

C'est la famille avec enfants qui vous demande avant même qu'on les sollicite « on vous donne comme d'habitude ? ». C'est le (très) jeune couple, qui s'excuse de



ne donner qu'un paquet de pâtes, alors qu'ils n'ont acheté que très peu de choses pour eux-mêmes. D'ailleurs beaucoup de gens s'excusent de ne pas donner plus, et on les sent sincères.

C'est la dame pressée, encombrée de paquets, qui dit « ah zut, je vous ai oubliés ; je cours à ma voiture et je reviens ». Et elle refait des courses.

Ce sont ces personnes âgées, voire très âgées, qui ont du mal à porter leur sac ; mais qui ont pris le temps d'y ajouter plusieurs produits (« parce qu'il faut bien aider les autres »).

C'est un jeune homme qui revient exprès faire des achats, et nous reproche de ne pas avoir assez insisté la première fois qu'il est passé. Il a pris des confitures aux parfums sympas, « parce que les fraises, c'est pas original ».

Et c'est aussi (et c'est là qu'interviennent les personnages de « Daniel Blake ») ce monsieur qui arrive avec des paquets de produits typiquement féminins. Il hésite un peu à les donner, et nous dit « je viens de voir le film de Ken Loach et j'ai pensé que vous pourriez en avoir besoin pour votre collecte ». Ce monsieur ne se trompait pas. Dans le film, Katie, mère célibataire de deux enfants,

vole un paquet de ces choses dont on ne parle pas dans une conversation sérieuse, mais qui sont quand même indispensables pour les filles chaque mois. Parce qu'elle doit choisir entre acheter ça ou acheter à manger. « Daniel Blake », un mélo ? Peut-être... mais ici, en France, au 21^{ème} siècle, des femmes aussi doivent choisir entre acheter de la nourriture ou des produits d'hygiène pourtant indispensables...

Heureusement, les associations caritatives et tous ces bénévoles donnent du temps et de l'énergie. En tant que femme et syndicaliste, bénévole, voire « nantie » à en croire certains, ce film et cette journée m'ont donné une fois de plus à réfléchir sur la solidarité, sur l'aide nécessaire aux plus démunis, sur cette société parfois impitoyable qui risquerait de ressembler à celle décrite par Ken Loach. Mais toutes ces rencontres constituent une lueur d'espoir, que nous, retraités et bénévoles, devons continuer à entretenir, avec l'espoir et l'ambition qu'un jour, il n'y ait plus ni Daniel Blake, ni Katie, ni collecte alimentaire, ici ou ailleurs.

Par Monique TESSIER ■

Le combat syndical ne s'arrête pas aux portes de la retraite

► **LE CONTEXTE DES DÉPARTS EN RETRAITE DANS L'ENTREPRISE (8000 À COURT TERME) POSE UN CERTAIN NOMBRE DE QUESTIONS, COMME LA GESTION PRÉVISIONNELLE DES EMPLOIS ET DES COMPÉTENCES (GPEC), LE TRANSFERT DES CONNAISSANCES, L'AVENIR DE LA CULTURE D'ENTREPRISE,...) MAIS AUSSI LA QUESTION SYNDICALE EN RETRAITE.**

Nous avons, pour beaucoup d'entre nous, effectué une grande partie de notre carrière à la SNCF. Notre investissement, notre souci permanent de défendre et contribuer à faire de la SNCF une entreprise Publique de référence au niveau Français, Européen et mondial n'est plus à démontrer.

Notre spécificité, tout au long de l'histoire de notre organisation syndicale, a été de concilier la pérennité de notre entreprise avec celui du statut social des salariés qui la composent.

Nous avons souvent traversé de longues périodes de doutes et parfois d'opposition sur les orientations de nos dirigeants, qu'ils soient internes ou externes et nos combats ont permis parfois d'infléchir des décisions dangereuses. Les politiques sont évidemment ciblées par ce dernier point.

L'engagement syndical est jalonné de tensions, de conflits et de joies. Ces joies, ces grands moments de solidarité et de camaraderie qui favorisent le lien social nous ont permis d'évoluer ensemble, de réfléchir, de débattre avec les convictions qui nous animent. C'est une grande aventure humaine.

L'action syndicale est étroitement liée au rapport de force. Sans ce lien entre les deux, trop souvent les décideurs n'entendent pas les propositions et les revendications des acteurs syndicaux.

Les attentes et les revendications des actifs et des retraités ne sont pas aussi éloignées que certains veulent le faire croire. Et nous abordons là toutes les questions intergénérationnelles, la solidarité entre les salariés, les mobilisations actifs/retraités sur les grands sujets. Il est primordial de conserver et de conforter les liens et d'imaginer de nouvelles passerelles. La complémentarité est évidente et elle favorise la richesse des échanges.

L'action syndicale, l'adhésion et l'engagement au sein des structures de retraités UNSA-Ferroviaire est une nécessité pour perpétuer notre culture d'entreprise, échanger sur les évolutions de l'entreprise, comprendre les grands enjeux, perpétuer notre sens de la convivialité et de la camaraderie... quel beau programme !

Notre responsabilité est grande, actifs et retraités. Il faut tout mettre en œuvre pour consolider les liens entre les générations. Cela passe par une organisation à parfaire sur le passage actifs/retraités.

Par Marc BAUCHER ■

Facilités de circulation internationale

The image shows two forms. The top one is a request form for international travel facilities (RTT - DEMANDE DE FACILITÉS DE CIRCULATION INTERNATIONALES) from SNCF. It includes fields for identification, contact information, and a table for beneficiaries. The bottom one is an International Reduced Rate Card (Carte Internationale de réduction pour agents de chemins de fer) for the period 2014-2016, issued by FIP (Fédération Interprofessionnelle des Retraités).

La **Carte Internationale de Réduction** (ex Carte FIP) est **délivrée sur votre demande** par l'Agence Famille Retraités. En tant que retraité ou ayant-droits SNCF, du point de vue Facilités de Circulation, vous dépendez de l'Agence Famille Retraités SNCF, 41, rue Jules Barni - CS 10411 80041 Amiens cedex 1

La carte FIP en vigueur actuellement indique 2014-2016. Celle-ci est donc valable par extension jusqu'au 31 janvier 2017. Vous êtes internaute, rendez-vous sur <https://services-aux-retraites.sncf.com> sur l'onglet « Facilités de circulation », puis « Voyages à l'étranger », « Vos droits » et télécharger le document « Demande de FC Internationales ». Imprimez et remplissez les cases ad hoc puis envoyer par la Poste à l'adresse ci-dessus.

Vous n'êtes pas internaute, contactez un de vos représentants UNSA-Ferroviaire UFR et demandez-lui l'imprimé à remplir (RTT_Demande_FCI-05-2015.pdf). Votre demande doit être adressée à l'Agence Famille Retraités au moins 3 semaines avant la date du départ. Dans les deux cas, notez votre numéro d'immatriculation SNCF sur vos correspondances

Par Alain FENNERICH ■

Audience Touraine



Paris, le 21 novembre 2016

Madame Marisol TOURAINE
Ministère des Affaires Sociales et de la Santé
14 avenue Duquesne
75007 PARIS

Objet : Demande d'audience

Madame la Ministre,

Dans la dernière période, les retraités ont exprimé un profond mécontentement au travers de différentes mobilisations les concernant organisées dans le pays.

L'absence d'augmentation des pensions pour l'année 2016 va encore amplifier la baisse du pouvoir d'achat qu'ils subissent depuis plusieurs années, notamment avec les mesures fiscales qui leur ont été imposées (suppression de la 1/2 part fiscale, fiscalisation des majorations enfants, taxe de 0,3 % de la CASA...).

Le timide geste fait dans le cadre de la loi de financement de la sécurité sociale permettant de supprimer la CSG pour 480 000 ménages retraités modestes est loin de compenser l'augmentation de la CSG subie par près d'un million d'entre eux au travers des dernières mesures fiscales imposées.

Hormis la ridicule augmentation de 0,1 % en 2015, les retraités auront connu un quasi blocage de leurs pensions pendant 54 mois, ce qui est inadmissible et surtout insupportable, faisant glisser de plus en plus de retraités dans une grande précarité. Une réelle augmentation des pensions est nécessaire, d'autant plus que les dépenses contraintes (alimentation, logement, transports, santé...) pèsent de plus en plus lourd et concernent les augmentations de prix les plus importantes, ce qui rend l'indice INSEE des prix inapproprié pour l'alignement des pensions.

Nous réitérons également notre demande de revalorisation du taux des basses pensions pour toutes les veuves (ou veufs) dont les revenus sont inférieurs à 852,39 €.

Des mesures significatives nous paraissent nécessaires pour les basses pensions dans la mesure où plusieurs dizaines de milliers de pensionnés survivent toujours avec moins de 750 € par mois, soit près de 60 %, le minimum de pension étant de 656,45 €.

A ce sujet, les groupes de travail « réversion » du 05 juillet 2013 et du 14 janvier 2016 n'ont pas répondu à nos attentes et nous souhaitons poursuivre ces discussions afin d'obtenir des mesures significatives.

La reconnaissance des trimestres d'apprentissage pour le calcul de la retraite des ex apprentis de septembre 1977 au 01/07/2008 reste toujours d'actualité, malgré les audiences et table rondes tenues entre la SNCF et différentes organisations syndicales.

Les propositions de la Direction SNCF demeurent insuffisantes pour rétablir les ex apprentis dans leurs droits. La Direction doit rouvrir les discussions pour améliorer l'accord signé par toutes les organisations syndicales représentatives. Un texte de loi est nécessaire au niveau de l'état pour permettre la validation de l'ensemble des trimestres pour le calcul de la pension.

Nous vous rappelons également que la dématérialisation de l'envoi des courriers et documents au niveau de la CPRP SNCF entraîne d'importantes complications pour nombre de retraités qui ne sont pas connectés à Internet. Cette situation doit être revue.

Au vu de ces éléments, nous demandons que vous rencontriez les signataires du courrier unitaire sur les exigences suivantes :

- L'arrêt du quasi gel de nos pensions et l'amélioration du pouvoir d'achat ;
- Le relèvement significatif des basses pensions ;
- La réactivation du groupe de travail sur les « reversions » ;
- La reconnaissance des trimestres d'apprentissage.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre haute considération.

Pour la CGT
Bernard GUIDOU

Pour l'UNSA-Ferroviaire
Martial SOUVERAIN

Pour SUD RAIL
Patrice PERRET

Pour la Cfdt
Bernard ROUQUAT

Pour la FGRCF
Noël MARQUET

Attribution de la campagne double aux anciens combattants d'Afrique du Nord

► **LE DISPOSITIF PERMETTANT L'ATTRIBUTION DU BÉNÉFICE DE LA CAMPAGNE DOUBLE AUX ANCIENS COMBATTANTS D'AFRIQUE DU NORD, A ÉTÉ ÉTENDU AUX PENSIONS LIQUIDÉES AVANT LE 19 OCTOBRE 1999, EN APPLICATION DE L'ARTICLE 132 DE LA LOI (N° 2015-1785 DU 29/12/2015) DE FINANCES 2016.**

Ainsi, les appelés du contingent et les militaires d'active qui ont été exposés à des situations de combat, c'est-à-dire qui ont pris part « à une action de feu », « de combat » ou qui ont « subi le feu » en Afrique du Nord entre le 1^{er} janvier 1952 et le 2 juillet 1962, peuvent demander le bénéfice de la campagne double.

L'attention des anciens combattants, civils ou militaires, retraités de la fonction

publique, est appelée sur le fait que cette révision ne pourra avoir d'effet que si le taux de pension de retraite n'a pas atteint 80 %, la pension de retraite ne pouvant dépasser ce taux plafond. Au 1^{er} Janvier 2017, la campagne concernera aussi les assimilés (EDF, Cheminots) selon le Secrétaire d'Etat aux anciens combattants.

Toute révision prendra effet à compter de la date de la demande sans pouvoir ouvrir

droit à intérêt de retard. **Les intéressés devront déposer leur demande auprès de l'administration qui a instruit leur demande de pension.**

Par UNSA Retraités n°46 – Nov.-Déc./2016 ■

CSG réduite ou supprimée... Pour qui ?

► **TROIS TAUX DE CSG EXISTENT POUR LES RETRAITÉS :
0 %, 3,8 % ET 6,6 % (CONTRE 7,5 % SUR LES SALAIRES).**

Les députés de la commission des Affaires sociales ont adopté mi-octobre un amendement devant permettre à 550 000 nouveaux ménages retraités de bénéficier d'un taux réduit ou d'un taux zéro de CSG.

290 000 ménages retraités devraient bénéficier du taux nul de CSG pour un gain moyen annuel de l'ordre de 552 euros (soit 46 euros par mois) et 260 000 ménages devraient bénéficier du taux réduit de CSG, soit un gain moyen annuel de 456 euros (38 euros par mois).

Cet amendement vise à rétablir l'exonération de CSG perdue par certains retraités. En effet, l'imposition des 10 % de majoration de pension pour les parents de trois enfants et plus, et la suppression de la « demi-part des veuves » (sauf pour les personnes qui ont élevé un enfant seul(e) pendant au moins cinq ans) en 2010, ont fait passer le taux de CSG de 0 % à 3,8 % pour de nombreux retraités.

Pour avoir un taux nul de CSG, un retraité célibataire devra avoir un revenu fiscal de

référence inférieur à 1 018 euros nets par mois au lieu de 988 euros nets par mois actuellement.

Pour un taux réduit, le seuil est porté à 1 331 euros nets par mois au lieu de 1 292 euros nets aujourd'hui.

Rappel : les retraités soumis au taux réduit de CSG ne s'acquittent pas de la CASA (0,3 %).

Par Sources : Web ■

Assemblée Générale Secteur Retraités Amiens

➤ **LE VENDREDI 18 NOVEMBRE 2016, S'EST TENUE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU SECTEUR RETRAITÉS D'AMIENS. AVEC UNE PRÉSENCE PLUS IMPORTANTE QUE LES AUTRES ANNÉES, LA PRÉSIDENTE, AGNÈS FRUITIER, A SOUHAITÉ LA BIENVENUE AUX PARTICIPANTS EN EXCUSANT LES ADHÉRENTS QUI N'ONT PU SE DÉPLACER POUR DES RAISONS DIVERSES. UNE MINUTE DE SILENCE A ÉTÉ OBSERVÉE EN MÉMOIRE DE NOS COLLÈGUES DISPARUS.**

Nous avons pu constater la présence de plusieurs militants actifs en fin de carrière et qui ont choisi de poursuivre le militantisme au sein des structures des retraités. Agnès Fruitier a présenté le bilan des activités depuis la dernière Assemblée Générale.

Le bureau actuel a été reconduit :

- Présidente : Agnès Fruitier
- Président Adjoint : Didier Havet
- Trésorier : Claude Scellier

Damien Lavoisier, Président de l'UFR Nord, a longuement détaillé le bilan des activités de son périmètre. Les AG des différents secteurs du Nord, en cours et à venir, viennent attester de la mobilisation des adhérents sur les grands sujets d'actualité.

Eric Tourneboeuf, Secrétaire Général de l'UFR, est longuement intervenu sur les sujets touchant directement les retraités (gel des pensions, les Facilités de circulation,...). Les retraités doivent rester mobilisés face aux évolutions de l'Entreprise et ses répercussions. « Le combat syndical ne s'arrête pas à la fin de l'activité professionnelle. Seul le rapport de force peut influencer sur des décisions néfastes. »

Philippe Honvault, Secrétaire Régional de l'Union Régionale Picardie, a fait un tour d'horizon des sujets qui préoccupent les



cheminots de la Région, notamment le transfert de postes vers la Région SNCF Nord Pas de Calais, dans un contexte de réforme territoriale administrative.

Roger Dillenseger, Secrétaire Général de l'UNSA-Ferroviaire, est intervenu sur les grands dossiers nationaux (Forfait-jours, Modernisation du Dialogue Social, GPEC,...) et internes (Congrès de juin 2016, évolution de nos structures,...) à notre organisation syndicale. Il a rappelé qu'en 10 années, l'UNSA est passée de 12 % à 24 %. Par ailleurs, il a insisté sur la nécessité de conforter davantage

le liens entre les actifs et les retraités : « Actif, demain tu es un futur retraité ».

Après un long débat sur l'avenir du Ferroviaire, les participants ont poursuivi les échanges autour d'un verre de l'amitié et d'un repas convivial.

Dates à retenir :

- AG UFR Nord : 23 mars 2017
- AG secteur Paris-Nord : 16 novembre 2017
- AG secteur Retraités Amiens : 17 novembre 2017

Par Marc BAUCHER ■

Calendrier 2017 des réunions de la Section Est AG de section jeudi 30 mars

NANCY : Villa St Jean, 18 Avenue Foch, salle de réunion 1^{er} étage à 14h00 les mardis

PARIS EST : 9, rue du Château Landon 6^e étage à 09h30 les jeudis

CHAMPAGNE ARDENNE : restaurant SNCF, rue Villeminot HUART à REIMS à 9H00

STRASBOURG : lieu à déterminer, renseignements auprès de Jean-Pierre Kowal (06 34 26 63 98)

MOIS 2016	SYNDICAT RETRAITES NANCY	SYNDICAT RETRAITES PARIS EST	SYNDICAT RETRAITES CHAMPAGNE ARDENNE	SYNDICAT RETRAITES STRASBOURG
Janvier	10	05	26	
Février	07	02		03
Mars	07	02	23	
Avril	04	06		AG 27
Mai	02	AG 04		
Juin	jeudi 08 à 10h	08 ou 29	AG jeudi 1 ^{er}	
Juillet - Août				
Septembre	05	07	28	1 ^{er}
Octobre	AG jeudi 12	05		
Novembre	07	09	23	24
Décembre	05	07		

EN BREF...

PNEUS NEIGE SONT OBLIGATOIRES DANS PLUSIEURS PAYS FRONTALIERS

Si la mesure n'est pas obligatoire en France, mais conseillée dans les zones à risques telles que les zones montagneuses, les **pneus neige** sont **obligatoires** dans plusieurs pays frontaliers tels que la Suisse, l'Allemagne ou encore le Luxembourg.

En cas de circulation par temps de « verglas, neige tassée, neige fondante, plaque de glace ou givre » dans ces pays, votre véhicule doit **obligatoirement être pourvu de quatre pneus « hiver »** appelés aussi « **pneus neige** ».

En cas de mauvais temps, vous devez donc rester chez vous ou utiliser un autre mode de transport si votre véhicule n'est pas équipé. En cas d'infraction (absence de « pneus neige »), l'amende est de 74 €.

ENTRETIEN DU TROTTOIR EN PÉRIODE DE NEIGE

En période de neige ou de verglas, un trottoir non-entretenu peut vite s'avérer dangereux pour les piétons. Selon l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales, c'est à la police municipale d'assurer « la **sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et les voies publiques** », ce qui comprend les trottoirs. La mairie peut prendre des dispositions par un arrêté... C'est généralement ce qui se passe dans la plupart des villes.

Dans ce cas-là, plusieurs règles s'imposent :

- **Les résidents (Propriétaires, locataires, commerçants)** et tout occupant de locaux ayant un accès immédiat sur la voie publique, **sont dans l'obligation de débayer devant chez eux** selon les dispositions prises par la mairie. Cela vaut sur toute la longueur de la façade et jusqu'au caniveau, afin d'assurer le passage des piétons.
- **La municipalité**, quant à elle, s'occupe du reste, à savoir les infrastructures (passages piéton, escaliers de métro, ponts, abribus, marchés, etc.) C'est également aux agents municipaux de débayer et de saler les axes prioritaires, notamment ceux où passent les bus scolaires.

DATES DES SOLDES 2017

Les soldes d'hiver se dérouleront du 11 janvier au 21 février. Elles sont **avancées en Meurthe-et-Moselle (54), dans la Meuse (55), en Moselle (57) et dans les Vosges (88) et se dérouleront du 2 janvier au 12 février**. Les soldes d'été commenceront quant à elles le 28 juin pour se terminer le 8 août. Les soldes d'été connaîtront également quelques aménagements : **du 5 juillet au 15 août dans les Alpes Maritimes (06) et les Pyrénées-Orientales (66) ainsi que du 12 juillet au 22 août pour la Corse.**

ABANDON DE VOS DÉCHETS SUR LA VOIE PUBLIQUE...

Si vous ne ramassez pas les déjections de votre chien ou jetez votre mégot de cigarette sur la voie publique, l'amende est de 68 euros. Mais elle peut monter à 450 euros pour l'abandon de débris ou de déjections animales sur la voie publique. Elle s'élevait auparavant à 150 €.

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

LES AMENDES DE LA RATP

- Ne pas valider son abonnement à l'entrée : de 5 à 35 euros, Voyager sans billet : 50 euros
- Faire trop de bruit : 60 euros, Oublier son sac : 60 euros, Circuler en patins à roulette : 60 euros
- Mettre les pieds sur la banquette : 60 euros, Fumer : 68 euros
- Rester dans le métro après le terminus : 60 euros...
- Mais savez-vous que la **validité d'un ticket de métro après compostage est de 2 heures** sur le réseau ferré ? **Ce délai dépassé, c'est 35 euros.**
- Evitez de faire vos emplettes ou une coupe/brushing chez un coiffeur dans les commerces souterrains RATP.

DÉFAUT DE GILET DE SÉCURITÉ - SANCTIONNÉ

Depuis le 1er 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)

ÉLECTIONS TRÈS PETITES ENTREPRISES (TPE)

LES MILITANTS DE L'UNSA FERROVIAIRE DOIVENT FAIRE VOTER

ATTENTION

Élections TPE nouvelles dates
Vous pouvez voter du
30 déc. 2016 au 13 janv. 2017

APPEL DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'UNSA, LUC BERILLE :

« Chaque adhérent de l'UNSA peut faire voter autour de lui au moins 3 salarié-e-s !!! »

Cela fait des mois que nous parlons des élections TPE. Nous sommes maintenant entrés dans la dernière ligne droite puisque le scrutin se déroulera du 30 décembre 2016 au 13 janvier 2017*. Les semaines qui nous séparent de cette période de scrutin, doivent être un moment de fort engagement pour faire voter UNSA.

L'UNSA lance un appel à tous les adhérents, toutes les adhérentes, toutes les militantes, tous les militants, toutes les fédérations, tous les syndicats pour que nous fassions de cette fin d'année, une période dédiée à la campagne TPE.

Le résultat de ce scrutin, qui va toucher 4,7 millions d'électeurs, concerne toutes les structures de l'UNSA. Il influera sur :

- la représentativité nationale interprofessionnelle,
- la représentativité dans les conventions collectives nationales,
- la représentativité régionale de l'UNSA pour les sièges dans les Ceser,
- la représentativité départementale de l'UNSA dans les conseils de prud'hommes.

TOUS CONCERNÉS = TOUS MOBILISÉS



Durant les semaines à venir, j'invite chaque adhérent à se rapprocher de son union départementale, de son union régionale pour participer à la campagne de tractages ciblés. Un logiciel a été développé pour permettre à chaque militant de pouvoir connaître et donc toucher, par une distribution, les électeurs de sa rue, de son village, de son quartier, autour de son entreprise.

Faisons-en sorte de ne rien avoir à regretter : pour cela, il faut que chaque adhérent participe en distribuant autour de chez lui. Si chaque militant des syndicats de l'UNSA Ferroviaire fait voter deux personnes... c'est gagné !!! Et chaque adhérent d'un syndicat de l'UNSA Ferroviaire connaît bien trois électeurs TPE (salarié d'un commerce, d'un cabinet médical, assistante maternelle).

Notre résultat sera le reflet de notre investissement collectif. Je sais pouvoir compter sur vous. Bon courage à toutes et à tous.

*Pour les DROM-COM (Martinique, Guadeloupe, Guyane, Réunion et Mayotte), le scrutin se déroulera aux mêmes dates (30 déc. 2016 au 13 janvier 2017), mais sera prolongé jusqu'au 20 janvier 2017 uniquement pour le vote par correspondance.