

# LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



## Dialogue Social Bas les masques

EDITO

**Pour ne pas se laisser dépasser,  
sachons anticiper !**

PAGE 3



NOS MÉTIERS

**UNSAActualités**  
SNCF Réseau -Maintenance  
et Travaux

PAGES 8 et 9



**NOUVEAU**  
TGV MAX  
TRAIN ILLIMITÉ

Avec l'abonnement TGVmax, voyagez à l'infini  
en maîtrisant votre budget !

16-27 ANS

NOS MÉTIERS / 5

**TGV MAX, un max de TGV avec  
un minimum de cheminots !**

PAGE 10



DOSSIER DU MOIS

**Complémentaire Santé obligatoire  
pour les agents du Cadre Permanent  
Historique, contexte et position  
de l'UNSA-Ferroviaire**

PAGES 11 à 14

# IDTGV

## Quid des Baristas IDTGV ?



**Paris, mars 2017**

Comme suite à l'annonce de la SNCF de supprimer les trains IDTGV d'ici la fin 2017, l'UNSA-Ferroviaire a déposé une DCI (Demande de Concertation Immédiate) auprès de la Direction et a été reçue le 10 mars 2017. Un des points à l'ordre du jour était de connaître le destin du personnel de la Restauration, les Baristas des voitures-bars et de la vente ambulante à bord, directement concernés par la disparition de l'offre IDTGV.

L'Unsa-Ferroviaire, 1<sup>ère</sup> Organisation progressiste de la Branche Ferroviaire, a obtenu l'assurance que ces agents seront proposés pour des reclassements chez Newrest et Facilit'Rail, sociétés qui gèrent la restauration à bord des TGV. Des discussions entre les différentes directions ont déjà débuté.

**L'UNSA-Ferroviaire restera très vigilante sur l'avenir de ce personnel dédié IDTGV et suivra de près les reclassements proposés.**

**SUIVEZ-  
NOUS...**



**UNSA-Ferroviaire**

56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS

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

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

## SOMMAIRE

- ▶ **FORFAIT-JOURS** P 4 et 5
  - L'UNSA fait évoluer le texte !
- ▶ **NOS MÉTIERS** P 6 à 10
  - IMC : Indemnité de Modification de Commande
  - UNSActualités SNCF Réseau Maintenance et Travaux
  - TGV MAX, un max de TGV avec un minimum de cheminots !
- ▶ **DOSSIER DU MOIS** P 11 à 14
  - Complémentaire Santé obligatoire pour les agents du Cadre Permanent
- ▶ **DÉFENSE DU SALARIÉ** P 15
  - Le Grand Paris l'UNSA-Transport et l'UNSA-Ferroviaire en réflexion
- ▶ **JUSTICE PRUDHOMALE** P 16 et 17
  - La procédure renouée entre en scène !
- ▶ **ENVIRONNEMENT** P 18 à 20
  - Transition énergétique : Le défi à relever
  - 2017 : l'année du retour de la vignette automobile !
- ▶ **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P 21 à 23
  - Le billet du Président de l'UFR
  - Sortie culturelle de l'UFR UNSA-Ferroviaire de Clermont -Ferrand
  - Les obligations légales du vendeur d'un bien immobilier ancien
  - ARGENT ou autre moyen !
  - Toujours bon à savoir ...



## Pour ne pas se laisser dépasser, sachons anticiper !

Chers (es) collègues,

Les nouvelles dispositions de la loi EL KHO-MERI modifient sensiblement les conditions de validation d'un accord d'entreprise. Le seuil des 30 % nécessaires pour valider un accord passe

désormais à 50 %, ce qui, dans le paysage syndical du GPF SNCF, laisse peu de chance à une négociation d'aboutir.

Dans un passé récent, les syndicats contestataires par leurs oppositions ont fait avorter de nombreux textes favorables aux cheminots : accord qualité de vie au travail, découpage géographique des Comités d'Etablissement, accord de modernisation du dialogue social, etc... Dans ce contexte, on peut légitimement s'interroger sur les perspectives d'aboutissement de l'agenda social 2017.

Aujourd'hui personne ne peut ignorer les évolutions de notre entourage économique, technique et politique.

Contrairement à ce que certains veulent faire croire, le service public des transports par mode ferroviaire de voyageurs ou de marchandises n'échappe pas aux contraintes de performances qualitatives et économiques. Les perspectives de généralisation de l'ouverture à la concurrence du ferroviaire sont avérées et les responsables politiques n'hésitent plus à challenger la SNCF. Il appartient à l'entreprise historique et à ses salariés d'afficher son savoir-faire et ses capacités à faire évoluer son outil de travail et s'inscrire positivement dans la compétition.

Lors de la Table Ronde du 15 février, de nombreux sujets sont mis en chantier par la direction pour 2017.

Compte tenu de la pyramide des âges du GPF et des nombreux départs à la retraite prévisibles dans les prochaines années, la Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences (GPEC) est un volet d'attention important et incontournable. Dans une entreprise où la sécurité est primordiale, la transmission des compétences est essentielle pour garantir un haut niveau de sécurité. A ce titre, l'UNSA sera très attentive à l'utilisation de la sous-traitance. Les nombreux chantiers, notamment à SNCF RESEAU, ne doivent pas, à eux seuls, justifier l'utilisation excessive de ressources externes. L'expertise ferroviaire doit se cultiver au sein de l'Entreprise, elle contribue au niveau de qualité nécessaire pour pérenniser notre activité.

Autre sujet d'actualité, les évolutions et la mise en œuvre pragmatique des nouvelles technologies digitales. Ces outils et leurs applications ouvrent des perspectives nouvelles dans de multiples domaines. Sur ce plan également, le GPF SNCF se doit d'être performant et ne pas laisser la porte ouverte aux chants des sirènes d'autres opérateurs. Ces technologies devront être utilisées et mises en œuvre à bon escient au service des salariés.

L'UNSA revendique également l'ouverture de discussion sur la capacité à transférer du personnel à statut dans des entreprises de droit privé. En effet, nous considérons, contrairement à d'autres organisations syndicales, que d'ouvrir le transport de voyageurs, ne serait-ce que de manière expérimentale, sans traiter les aspects sociaux, serait suicidaire tant pour les salariés que pour l'Entreprise.

Sur les négociations salariales obligatoires, la règle du : « jamais deux sans trois » serait inacceptable pour l'UNSA. Après deux années blanches, l'UNSA revendique dès à présent l'ouverture de négociations pour un rattrapage du pouvoir d'achat de tous les cheminots.

Sur l'ensemble de ces dossiers, l'UNSA-Ferroviaire, d'une manière responsable, continuera à faire valoir ses revendications au bénéfice des salariés par la pratique d'une politique contractuelle volontaire.

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

Directeur de la publication : Roger Dillenseger  
Membres du Comité de rédaction :

Alain Fennerich, Marc Baucher

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

Photos : Régis Chessum, Pixabay, Adobe stock

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

# L'UNSA fait évoluer le texte !

► **SUITE À LA MISE EN PLACE DU RÉFÉRENTIEL CADRE IMPOSÉ PAR L'ENTREPRISE LE 12 DÉCEMBRE 2016, L'UNSA-FERROVIAIRE A DÉCLENCHÉ LE 6 JANVIER 2017 UNE ALARME SOCIALE SNCF SUR LE «FORFAIT-JOURS».**

L'Entreprise a décidé de revenir à la table des négociations avec la tenue d'une nouvelle Table Ronde le 1<sup>er</sup> mars 2017.

## ► TABLE RONDE DU 1<sup>ER</sup> MARS

L'UNSA-Ferroviaire a réaffirmé ses revendications et a obtenu un certain nombre d'avancées lors de cette table ronde. Pour autant, des points restent encore à cadrer.

## ► LES ÉLÉMENTS À RETENIR

### Pour les établissements :

Un régime à 205 jours travaillés + 5 jours maxi payés à 125 %.

Une Prime d'autonomie de 3,1 % de 50,12 euros pour une qualification E à 88,54 euros pour une qualification H.

### Pour les Direction régionales et centrales :

Un régime à 210 jours travaillés au lieu



de 214 avec la garantie du maintien de la journée courte.

### Sur la mesure de la charge de travail :

L'UNSA-Ferroviaire a réaffirmé sa volonté d'obtenir de la Direction des garanties sur la mesure de la charge de travail. Les éléments donnés par l'Entreprise ne sont pas, à ce stade, suffisants et ne permettent pas d'obtenir les garanties nécessaires à une évaluation de la charge adaptée au Forfait-Jours. L'UNSA-Ferroviaire a demandé à l'Entreprise des précisions sur ce sujet.

### Sur le suivi de la charge de travail :

L'UNSA a demandé :

- Un outil de suivi du temps de Travail,

unifié pour tout le GPF SNCF.

- Que l'entretien FJ cadre l'équilibre vie professionnelle/vie privée, conformément au Code du Travail.
- Une vigilance spécifique de la médecine du travail envers les salariés au FJ.
- Une anticipation de la charge de travail liée au FJ pour les agences Paye & Famille.

L'UNSA a rappelé sa vigilance envers les postes non éligibles au FJ, comme la problématique des RU versus RQ, traités avec l'article 49.

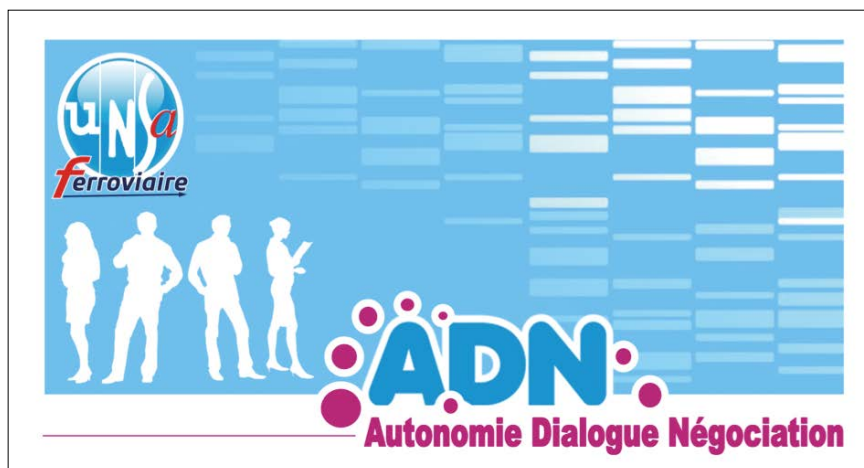
L'UNSA attend le Kit de déploiement du Forfait-Jours, avant le 14 mars 2017, soit :

- Une convention type.
- Un canevas type pour l'évaluation de la charge de Travail.
- Un outil auto-déclaratif de suivi des jours travaillés et de repos.
- Le support d'entretien FJ identique pour tout le GPF SNCF.

## ► L'EXPERTISE UNSA

L'UNSA-Ferroviaire, conformément à ses Statuts, va présenter l'ensemble de ces éléments à sa structure.

Les adhérents, via les entités régionales et centrales, décideront démocratiquement d'une validation ou non de l'accord.





## Déclaration UNSA-Ferroviaire Forfait-Jours – Table Ronde du 1<sup>er</sup> mars 2017

Monsieur le Directeur,

*Le syndicalisme s'est construit sur des fondamentaux !  
Le syndicalisme s'est construit depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle autour de courants de pensées forts qu'il serait inutile de renier puisqu'ils sont l'essence même de ce que nous sommes et de ce que nous représentons aujourd'hui. Le contexte a changé mais les crises sont toujours là et la précarité au sein de l'emploi est bien prégnante ; elle s'est même accentuée au fil des années. Oublier que les acquis du passé doivent être préservés ou transformés en fonction des nouvelles organisations serait faire perdre le sens de l'engagement qui sans cesse doit nous animer.  
L'enjeu social doit être plus que jamais au cœur de nos préoccupations. Le Forfait-Jours en est un parfait exemple. La nécessité d'être force de proposition auprès des Directions d'Entreprise mais aussi auprès des salariés est la base de toute avancée possible. L'une des préoccupations de notre époque est de ne pas perdre ce que l'on a obtenu, la réflexion passe par le maintien de l'existant mais aussi la mobilisation pour obtenir davantage lorsque cela est possible. Oui au dialogue lorsqu'il débouche sur des accords où chacun y trouve son compte, non lorsque celui-ci ne permet pas des avancées satisfaisantes. En l'état et compte-tenu des manquements du référentiel-cadre imposé unilatéralement par l'Entreprise, l'UNSA-Ferroviaire a demandé à chaque salarié potentiellement éligible de NE PAS S'ENGAGER concernant le Forfait-Jours.*

*L'UNSA-Ferroviaire réaffirme sa volonté d'obtenir de l'Entreprise des réponses positives aux revendications des salariés impactés par le Forfait-Jours.*

- Un traitement équitable pour tous.
- Une prime décente pour des personnels impliqués dans leurs missions quotidiennes.
- Une mesure de la charge de travail comme l'indique le code du travail.
- Un cadrage auprès des DET assorti des documents nécessaires à la mise en œuvre du Forfait-Jours.
- Des acquis, notamment le nombre de congés pour certains, qui ne soient pas remis en cause.
- Un suivi médical.
- La garantie que le Forfait-Jours ne fasse pas perdre de salaire.

*L'UNSA-Ferroviaire considère ces demandes comme légitimes.*

*L'UNSA-Ferroviaire appelle l'Entreprise à prendre ses responsabilités lors de cette Table Ronde et à assumer les conséquences de ses actes.*

# IMC : Indemnité de Modification de Commande

➤ **CE DOSSIER EST LOIN D'ÊTRE RÉCENT, IL PERDURE DEPUIS LE DÉBUT DES ANNÉES 2000.**

A l'époque, pour pallier aux situations dites « accidentelles », une possibilité de modification de commande est actée via l'article 6 du RH00677, à savoir « *En cas de modification de la commande à la résidence au plus tard lors de la prise de service et du fait de circonstances accidentelles, il y a lieu de verser à l'agent, pour chaque journée concernée, une indemnité dont le montant est égal au taux b de l'indemnité de sortie reprise à la Directive rémunération du personnel du cadre permanent* ».

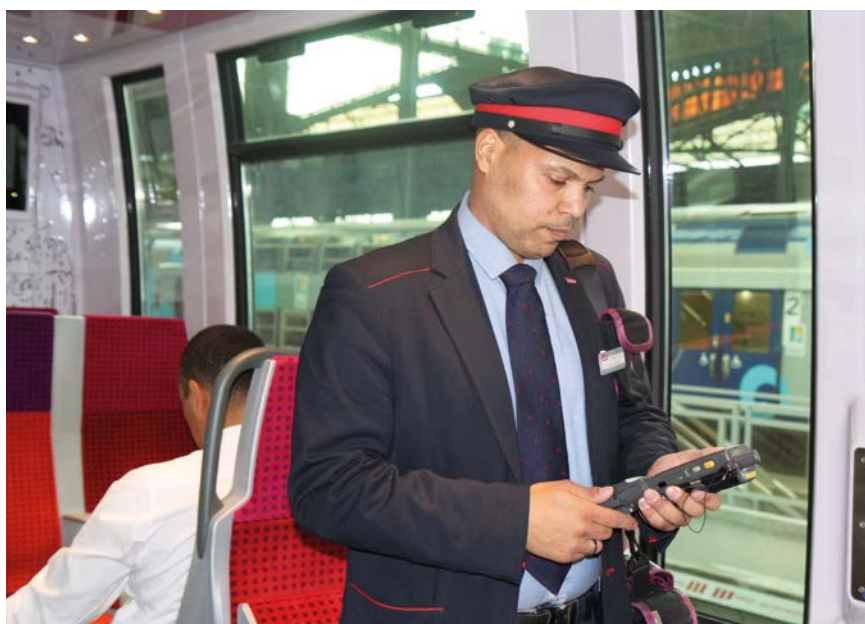
L'Entreprise interprète alors cet article. Il est choisi de ne considérer comme éligible à l'IMC que les modifications de Prise et Fin de Service (PS et FS), occultant ainsi les modifications concernant le contenu.

C'est alors que commence ainsi un bras de fer entre la Direction et les agents soutenus par les organisations syndicales représentatives.

Ce sujet est alors porté en justice, qui donne raison aux agents, mais l'Entreprise choisit d'aller jusqu'au bout du processus juridique (c.-à-d. la Cour de cassation).

Le verdict tombe le 13 octobre 2016. Le référé oblige la SNCF à payer les modifications sur le contenu. Le Groupe Public Ferroviaire est donc obligé d'appliquer le rendu de jugement.

Le 16 janvier 2017, une délégation de l'UNSA-Ferroviaire est reçue dans le cadre d'une Demande de Concertation Immédiate (DCI), pour aborder les modalités du paiement de la rétroactivité de l'Indemnité de Modification de Commande (IMC), pour les Agents de Conduite et les Chefs de Bord, au regard de la décision de justice.



A l'époque, les modalités ne sont pas encore connues, mais conformément à la demande de l'UNSA, la rétroactivité que nous réclamions de 3 années est acquise.

Il a fallu attendre le 1er février 2017 pour avoir connaissance de la procédure choisie pour le paiement de la rétroactivité de l'IMC des Agents De Conduite et des Chefs de Bord.

Sous prétexte de ne pas disposer d'un outil capable de mesurer la temporalité entre une journée commandée et une journée modifiée (c'est-à-dire le moment où l'agent a été notifié de sa nouvelle commande), les Directions de la Traction et des Trains optent pour une indemnisation forfaitaire par agent qui correspondrait à une période rétroactive de 3 ans. La Direction sur la base de la lettre de François NOGUÉ, datant du 15 janvier 2002, invoque une temporalité de 24 heures entre la modification de commande et ladite journée modifiée pour attribuer l'IMC.

Nous comprenons mieux à cet instant la directive envoyée aux Établissements, avec laquelle nous étions en désaccord, car contenant trop de conditions restrictives, notamment en ce qui concerne les

modifications dites en « opérationnel ». Voici un extrait de la directive envoyée aux établissements suite au rendu de jugement de la Cour de cassation de Nantes :

« Il est demandé d'inclure pour le paiement de l'IMC les éventuelles modifications du contenu de la journée dès que la modification de l'agent intervient dans la période comprise entre sa dernière fin de service à la résidence et jusqu'à la prise de service suivante à la résidence ».

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce n'est pas sérieux ! La Direction est très loin de la réalité terrain. Durant des années, l'IMC a caché un problème évident de manque d'effectifs. Les modifications de commande ont été systématiques dans les Établissements en sous-effectifs, et surtout pour certaines catégories d'agents (agents en réserve ou agents LAF).

Pour rappel, certains ECT ne payaient pas l'IMC aux agents Lutte Anti-Fraude (LAF). En définitive, c'est 14 IMC pour les ADC et ASCT, la valeur de l'IMC étant de 10,94 €. Cela revient à attribuer la somme de 160 € brut par agent pour les 3 années. Bizar-

## MÉTHODE RETENUE PAR LA DIRECTION DES MÉTIERS DE LA TRACTION

Elle a collecté le nombre de journées modifiées en « 8 » ou en « 9 » dans tous les Établissements Traction de France. Il en ressort 1 481 700 Journées de Services (JS) modifiées. Sur ce nombre de journées, seulement 454 208 JS concernent des journées décommandées.

Avec l'application du filtre de la « temporalité », le volume de journées ouvrant droit à indemnité s'élève à 154 311 JS. Rapporté au nombre de conducteurs, 11 578 agents, cela revient à attribuer

**13,3 IMC par ADC**, arrondies à 14 IMC.

## MÉTHODE RETENUE PAR LA DIRECTION DES TRAINS

Elle s'est basée sur les remontées de seulement 4 Établissements Commerciaux Trains (Chambéry, Dijon, Toulouse et Rouen) sur le mois de septembre 2016. Les données de ces 4 établissements ont servi à déterminer le nombre de JS modifiées sur le périmètre national sur l'année, à savoir 1 450 000 JS modifiées pour tout le réseau. Seules 272 000 seraient éligibles à l'IMC (temporalité incluse). Sur le contenu, 43 500 JS sur 3 ans n'auraient pas été payées, **soit 13,98 IMC par agent de trains**, arrondies à 14 IMC. (sur la base 9329 ASCT)

rement, les résultats sont similaires à la Traction comme aux Trains.

Lors d'une autre rencontre, nous apprenons la mise en place des modalités d'exclusions à la mise en œuvre du versement de la prime forfaitaire appelées "simplifications", à savoir :

- La nomination dans la fonction (ADC ou ASCT) sera à prendre en compte,
- les agents à Temps Partiel ne subiront pas de retenues,
- les agents avec des arrêts maladie de plus de 6 mois seront non éligibles,
- les agents en congés maternité seront éligibles à 100%,
- les agents en Accident du Travail ne seront pas éligibles,
- les agents en ILD ou en inaptitude seront non éligibles,
- les agents ayant eu une formation (TC, TGM, etc.) seront éligibles au prorata,
- les retraités ne seront pas concernés.

Les agents en accident de travail seront finalement éligibles suite à l'intervention de la délégation UNSA-Ferroviaire. Nous déplorons que les retraités ne soient pas intégrés dans cette démarche.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le montant de la prime forfaitaire annoncé de seulement 160 € doit être revu à la hausse et versé à tous les agents, sans aucune exception. L'Entreprise, par son interprétation de la modification de commande, a lésé arbitrairement les agents depuis de trop nombreuses années. Il est donc temps que l'Entreprise corrige le tir et cesse de vouloir réduire le coût qui va être engagé.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, la proposition que nous portons aux Directions**

**d'Activités est la suivante : 160 € par trimestre, ce qui correspond à environ 5 IMC par mois (Cf remontés du terrain) avec effet rétroactif de 3 ans, soit 1920 euros sur 3 ans.**

L'UNSA-Ferroviaire exige que tous les ADC et ASCT soient éligibles à l'IMC, sans aucune exception !

Concernant l'avenir, l'Entreprise garantit que la règle d'attribution de l'IMC ne changera pas. Cependant, elle impose unilatéralement celle de temporalité de 24 heures entre la dernière FS et la journée modifiée (Issue de la lettre de François NOGUÉ). L'UNSA-Ferroviaire ne peut cautionner ce que la Cour de cassation a rejeté.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la lettre de François NOGUÉ n'a aucune valeur puisqu'elle est

antérieure à la cassation du 13 octobre 2016. Pour l'UNSA-Ferroviaire, le délai de 24 heures invoqué par la Direction est purement ILLÉGAL ! De plus, si cette lettre fixait les modalités d'attribution de l'IMC, pourquoi n'a-t-elle jamais été intégrée en 15 ans dans le document d'instruction d'application RH00677 ?

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'Entreprise cherche absolument à limiter le paiement de cette indemnité en s'inspirant d'une note interne (Lettre de François NOGUÉ). Pour l'UNSA-Ferroviaire, la notion de temporalité pour la rétroactivité doit a minima se baser sur les 7 jours du délai de prévenance.

En effet, cette lettre que nous jugeons illégale, n'a plus de raison d'exister depuis la mise en place de l'accord « organisation du travail ».

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la hiérarchie des normes doit s'appliquer et la notion de 24 et 48 heures n'a donc pas lieu d'être. L'Entreprise doit respecter les règles. Au sujet de l'Article 6.3 du RH00677, l'Entreprise souhaite revenir sur l'esprit du texte, en conditionnant "à sa convenance" en travaillant sur la partie production. L'UNSA-Ferroviaire incite l'Entreprise à saisir l'opportunité de cette cassation pour tirer un trait et écrire une nouvelle page sur ce sujet prégnant en revoyant sa copie concernant le montant forfaitaire et réécrire une nouvelle règle dans le respect de la légalité et de la hiérarchie des normes.

Par Nathalie WETZEL et Florent MONTEILHET ■



# UNSAActualités

## SNCF Réseau

### Maintenance et Travaux

➤ **LE TÉLÉTRAVAIL EST UNE MESURE DE PLUS EN PLUS PLÉBISCITÉE PAR LES SALARIÉS ET LES ENTREPRISES MAIS BIEN TROP PEU DÉVELOPPÉE À SNCF RÉSEAU. SOURCE DE FLEXIBILITÉ POUR LES ACTEURS DE L'ENTREPRISE, LE TÉLÉTRAVAIL PERMET DE MIEUX ARTICULER VIE PROFESSIONNELLE ET EXTRA-PROFESSIONNELLE MAIS AUSSI DE FAVORISER LA QUALITÉ DE VIE, LA QUALITÉ DU TRAVAIL, ET DONC LA PERFORMANCE DE L'ENTREPRISE.**

#### ➤ **TELETRAVAIL ALTERNÉ**

Qui peut raisonnablement aspirer à du télétravail : les salariés occupant des emplois en bureau avec peu ou pas de management. Le télétravail nécessite aussi un niveau de compétences du salarié garantissant son autonomie de travail dans les tâches à effectuer pendant le temps de télétravail. Dans le Groupe Public Ferroviaire, deux textes régissent le télétravail :

- la Préconisation RH 00942
- le Document d'application RH 00993 réservé aux travailleurs handicapés.

#### **Avantages pour le salarié**

Le télétravail permet de réduire les temps de trajet, permet au salarié de dormir plus, réduit sa fatigue, son stress, les coûts liés au trajet domicile-travail.

#### **Avantages pour l'entreprise**

Le télétravail permet que le salarié soit plus en forme, travaille au calme, soit plus concentré. Par ailleurs, le gain de temps de transport est généralement réinvesti entre le travail et la vie personnelle. Le télétravail contribue à une baisse de l'absentéisme en entreprise. **C'est également un facteur d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, et un facteur contributif à la Responsabilité Sociétale de l'Entreprise puisqu'il réduit la pollution liée aux transports. C'est donc une opportunité aussi pour l'Entreprise.**

#### **Une autre forme de management**

Le télétravail bouscule les repères du mana-

gement classique. Il remet en question la relation hiérarchique basée sur la supervision directe, les principes de visibilité et de présence des travailleurs. L'équilibre entre contrôle et confiance est un point sensible. Mais le télétravail constitue un moyen de faire évoluer les modes de management vers un nouveau management du travail intégrant les variabilités spatio-temporelles. Le télétravail doit se faire avec une approche individuelle, au cas par cas. Il doit bien être aussi pensé dans le cadre d'un travail collectif, mais il n'est pas un frein à la cohésion d'équipe si le collectif peut se retrouver certains jours de la semaine réuni dans les locaux de l'entreprise.

**Le télétravail, c'est une véritable alternative organisationnelle gagnant-gagnant. Une logique de performance. L'UNSA-Ferroviaire appelle au développement du Télétravail et incite le personnel à en demander.**

#### ➤ **EXTRAITS DU COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT MAINTENANCE ET TRAVAUX REUNION DU 23 FEVRIER 2017**

**SECURITE - ANNONCE DES CIRCULATIONS**  
L'externalisation des tâches sécurité s'amplifie et les quasi accidents graves se multiplient.

Ainsi après différents incidents en Languedoc Roussillon en 2016, des opérateurs Systra en reconnaissance sur la ligne PARIS-MULHOUSE, le 17 janvier, sont restés, au



passage d'une circulation, plaqués contre le piedroit d'un tunnel. L'annonce du prestataire était assurée par un autre prestataire, en l'occurrence SFERIS.

La nuit du 20 au 21 janvier, en région Pays de Loire, une circulation a été annoncée tardivement par l'entreprise SAFETY FER sur un chantier Colas Rail/TSO.

Le 25 janvier, sur la région de Paris Est, une circulation est arrivée sur un agent SNCF et des ouvriers d'une entreprise extérieure de topographie sans être annoncée par l'entreprise FVF pourtant en charge du dispositif d'annonce.

**L'UNSA-Ferroviaire considère que les entreprises extérieures n'ont pas acquis la culture sécurité nécessaire. Le relationnel, les communications entre agents SNCF et personnels prestataires sont par ailleurs compliqués. L'externalisation fragilise la sécurité.**

Ce dernier mois, il s'est également produit des quasi accidents graves par des erreurs d'agents SNCF sur la région Rhône Alpes. Pour l'UNSA-Ferroviaire, cela montre la nécessité de renforcer les formations de perfectionnement en sécurité, mais témoigne



aussi de la difficulté à maîtriser et pratiquer la réglementation SNCF. Pour ces raisons, il n'est pas opportun de vouloir en plus externaliser les missions de sécurité.

### EXTERNALISATION DES TACHES DE SECURITE SUR LES CHANTIERS SUITE RAPIDE EN 2017

La Direction a indiqué que le taux d'externalisation des tâches de sécurité sur les chantiers en suite rapide est le suivant : Annonce : 100%, Perchage Caténaire : 100 %, Pose/dépose Installations de sécurité : 50 %, Montage/démontage des LTV : 100 %.

**C'est un triste constat pour l'emploi SNCF et plus particulièrement pour les Infraclog. Les agents qui encadrent ces chantiers sont par ailleurs mis en difficultés avec ces partenaires externes qui ne sont pas toujours autonomes et compétents.**

### POLITIQUE D'EXTERNALISATION : UNE GRANDE INCOMPREHENSION DU PERSONNEL

L'UNSA-Ferroviaire a compris que l'externalisation est une volonté stratégique de mutation de l'entreprise, et que la politique actuellement déployée vise à dimensionner les équipes pour les seules tournées, le curatif et l'astreinte. Les Directeurs d'établissement doivent avoir le courage de l'expliquer à leurs personnels, au lieu de faire croire que c'est juste une mesure temporaire pour absorber un pic de charges.

Aujourd'hui des postes sont non couverts un peu partout, les établissements à cours de personnel bloquent les mutations. Il n'y a plus les ressources pour faire face aux départs en retraite.

L'appareil de formation est lui aussi débordé pour prendre en charge les quelques nou-

veaux embauchés. La situation devient intenable dans les établissements. Le personnel ne comprend pas ce qui se passe.

### COMPENSATION DES TEMPS PARTIELS 2016

En application d'un accord collectif en vigueur, tout temps partiel est compensé au périmètre du comité d'établissement. **Le cumul des pourcentages des nouveaux temps partiels sur les 43 établissements du périmètre CE Maintenance & Travaux a généré 14 autorisations d'embauche en 2016.** Le choix des établissements et des métiers autorisés à recruter a été fait en concertation avec les représentants du personnel en privilégiant les établissements les plus impactés.

### PREVISIONS DE RECRUTEMENT 2017

La prévision de recrutement 2017 pour le périmètre du CE (43 établissements hors IDF) est :

- Infracôles/Infraclog : 1000
- EIV : 80

La prévision de répartition par métier est en cours.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, c'est bien trop peu, compte tenu des départs en retraite et des nombreux postes non tenus.**

### GIC

La gestion de l'Infrastructure de lignes 7 à 9 à faible trafic peut être confiée à des prestataires externes au travers de deux formules :

- soit à un PGI (Prestataire de Gestion de l'Infrastructure) sous agrément de sécurité SNCF Réseau,
- soit à un GIC (Gestionnaire d'Infrastructure Conventionné) agissant sous son propre agrément de sécurité délivré par l'EPSF. L'idée est d'alléger la maintenance en l'adapt-

tant en fonction du nombre de circulations et en fonction de la vitesse recherchée, pour réduire les coûts. Le président du CE indique que cela permet de ne pas fermer ces lignes dont la maintenance classique ne peut plus être financée. Un arrêté du 28 septembre 2016 donne un référentiel de maintenance allégée. Ce texte s'applique aux lignes à faible trafic, utilisées pour des circulations sans voyageurs et à une vitesse inférieure à 80 km/h, à l'exclusion des infrastructures comportant des longs rails soudés. Il peut donc être utilisé pour les lignes sans LRS en gestion externe.

Lorsqu'une ligne comporte des LRS, SNCF Réseau spécifie les prescriptions nécessaires, et le GIC doit alors présenter son référentiel de maintenance à l'EPSF.

**L'UNSA-Ferroviaire est opposée au transfert de gestion de l'Infrastructure.** C'est bien le défaut d'entretien au cours des trente dernières années qui conduit aujourd'hui à déléguer aux industriels locaux (chargeurs) la maintenance et les travaux de ces lignes.

### ► LE SAVIEZ-VOUS ?

### L'UNSA-FERROVIAIRE OBTIENT LA NEUTRALISATION DES PERIODES DE LONGUE MALADIE

Depuis 2016, les jours d'absences en maladie pouvant déclencher une demi-solde à 184 jours sont calculés en cumulant les arrêts successifs sur une année glissante, même si certains des arrêts sont en lien avec une maladie grave pouvant déboucher sur un régime de longue maladie. Rappelons que le régime de longue maladie est mis en œuvre après avis du médecin conseil de la Caisse pour les agents dont un arrêt de travail est susceptible de se prolonger au-delà du 6<sup>ème</sup> mois. Il permet de maintenir la solde entière pendant trois ans à dater du jour de l'arrêt de travail.

Le bon sens voudrait que toutes les périodes liées aux absences pour Longue Maladie soient neutralisées pour le passage en demi solde.

L'UNSA-Ferroviaire a revendiqué cette technique et **A OBTENU GAIN DE CAUSE.**

Il reste à définir, durant le temps de l'évolution du système informatique, des réponses et des solutions pour limiter les effets désastreux autant financiers que psychologiques pour les agents concernés.

L'UNSA-Ferroviaire, créateur de lien social, travaille à votre service.

**Vous pouvez consulter notre site via :  
Intranet ou Internet  
<http://www.unsa-ferroviaire.org>**

Par Didier MATHIS ■



# TGV MAX, un max de TGV avec un minimum de cheminots !

➤ **LE 25 JANVIER 2017, LA DIRECTION SNCF A LANCÉ SON NOUVEAU PRODUIT « TGV MAX » VIA UNE CONFÉRENCE DE PRESSE .**

TGV MAX est un nouvel abonnement de voyages illimités à 79 € par mois, destiné aux 16-27 ans.

TGV Max permet de voyager en illimité sur tous les TGV et INTERCITÉS à réservation obligatoire, vers toutes les destinations, tous les jours sans exception (même les jours de grands départs).

L'objectif de ce nouveau produit est d'aller à la conquête d'une nouvelle jeune clientèle, ou à la reconquête d'une autre, plus volatile. D'après la Direction, ce produit séduit la jeunesse du « tout, tout de suite » qui aime s'affranchir des contraintes. TGV Max, transforme le rapport au train et crée de nouvelles manières de voyager, plus agiles et plus flexibles. Les 16-27 ans ont désormais l'opportunité d'aller là où ils veulent, quand ils veulent, sans se soucier de leur budget et avec tout le confort de la grande vitesse. Les abonnements illimités ont créé de nouveaux usages et attiré de nouveaux clients, parce qu'ils offrent un nouveau plaisir d'utilisation : le sentiment de liberté sans contraintes, le plaisir de la dernière minute, la sérénité d'un budget maîtrisé, l'extrême simplicité du digital. Dans son communiqué de presse, la



SNCF va même jusqu'à comparer son produit avec le covoiturage : « Et tout cela pour un prix mensuel qui sera moins cher... qu'un aller-retour Paris-Marseille en covoiturage ! »

**L'UNSA-Ferroviaire comprend l'intérêt du GPF de se développer, de (re)conquérir de nouveaux marchés et de nouveaux clients. Mais nous sommes en TOTAL DESACCORD avec la façon dont ce nouveau produit est mis en œuvre !**

En effet, l'Entreprise a choisi le canal Internet pour la distribution, le 100 % digital. Elle a également confié la Relation Client A Distance (RCAD) à un prestataire externe. **Pour l'UNSA-Ferroviaire, les différents canaux de distributions sont complémentaires et le client doit pouvoir choisir celui qui lui convient le mieux.**

Par ailleurs, le personnel du GPF n'a plus à prouver son savoir-faire dans la RCAD et nous ne comprenons pas ce choix d'externalisation, d'autant plus que la Direction nous a déclaré vouloir garder « la vision 360° du client » et donc gérer l'ensemble de ses demandes au sein de la RCAD. **Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce choix d'externalisation n'est pas en cohérence avec l'ambition affichée, à moins qu'il ne soit guidé par une logique purement financière.**

Si TGV MAX n'est destinée qu'aux jeunes, l'UNSA-Ferroviaire suppose que, si le produit remporte un succès auprès de nos clients, la Direction élargira cette offre à d'autres segments de clientèle. C'est pour ces raisons que l'UNSA-Ferroviaire a envoyé un courrier à la Direction pour demander :

- La commercialisation de TGV Max sur l'ensemble des canaux de distribution
- La réinternalisation de la charge de travail liée à la Relation Client A Distance

L'UNSA-Ferroviaire suivra ce dossier, sans dogmatisme mais avec détermination, et ne manquera pas d'informer les collègues des suites données.

[TRAIN](#) > [TOUS LES SERVICES](#) > [CARTES ET ABONNEMENTS](#) > **ABONNEMENT TGVMAX**

**NOUVEAU**

**TGVMAX**  
**TRAIN ILLIMITÉ**

Avec l'abonnement TGVmax, voyagez à l'infini en maîtrisant votre budget !

16-27 ANS

★★★★★ 4.4 / 5

Voir les 171 avis

**79€**<sup>(1)</sup>  
par mois

Je m'abonne

Réservez vos billets TGVmax

Historique, contexte et position de l'UNSA-Ferroviaire

# Complémentaire Santé obligatoire pour les agents du Cadre Permanent

➤ **L'ACCORD NATIONAL INTERPROFESSIONNEL 2013, TRANSPOSÉ DANS LA LOI DE SÉCURISATION DE L'EMPLOI DU 14 JUIN 2013, EST À L'ORIGINE DE LA MISE EN PLACE DE LA COMPLÉMENTAIRE COLLECTIVE OBLIGATOIRE FINANCÉE EN TOUT OU PARTIE PAR L'EMPLOYEUR OU SELON UNE RÉPARTITION ENTRE L'EMPLOYEUR ET LE SALARIÉ.**

Cette obligation a profondément modifié le paysage de la protection sociale. La nature des contrats souscrits individuellement et volontairement auprès d'une Mutuelle s'est transformée du fait de cette obligation légale. Les contrats ont évolué vers un cadre obligatoire et collectif. Ils doivent répondre à certains critères pour être considérés comme des contrats responsables. Les enjeux pour les entreprises, sont importants. Elles bénéficient d'un régime social plus avantageux sur leur participation financière, la part patronale : celle-ci est exonérée de cotisations sociales. Depuis fin 2013, la cotisation patronale pour les « Frais de Santé » est intégrée dans le revenu imposable pour le salarié. La part salariale de sa cotisation vient en diminution de son revenu imposable.

C'est le salarié qui in fine supporte l'effort fiscal par un transfert des charges fiscales de l'Entreprise vers les salariés.

Pour ces derniers, cette évolution permet d'obtenir une couverture complémentaire qui faisait parfois défaut puisque tout un chacun n'avait pas d'obligation de souscription. Toutefois, le salarié en charge d'une famille avait tout intérêt à se protéger pour faire face à des dépenses non remboursées par le régime général, la Sécurité Sociale : les dépenses en optique, le forfait journalier de 18€ en cas d'hospitalisation ... En fait, des postes de dépenses potentielles qui sans Mutuelle peuvent s'avérer ruineux pour un ménage.

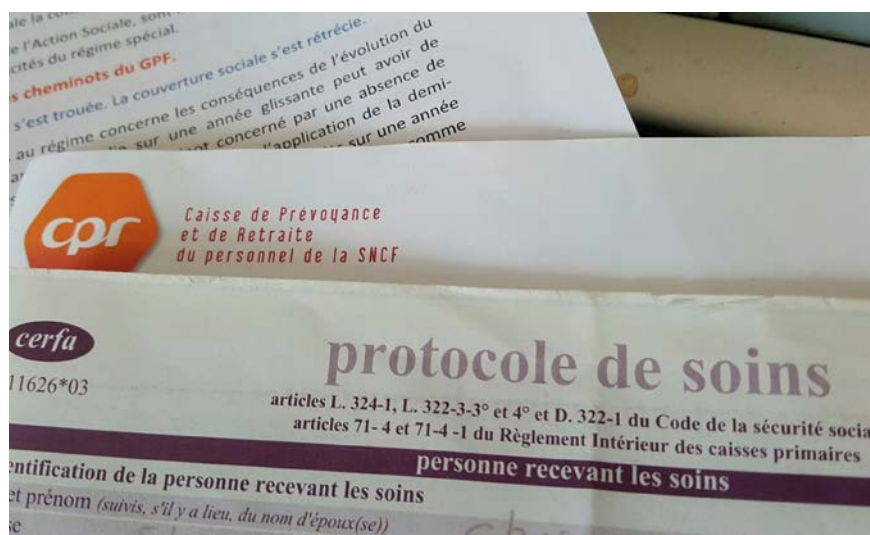
Mais toute cette mise en place s'apparente comme un transfert de charge financière de la Sécurité Sociale vers les Complémentaires.

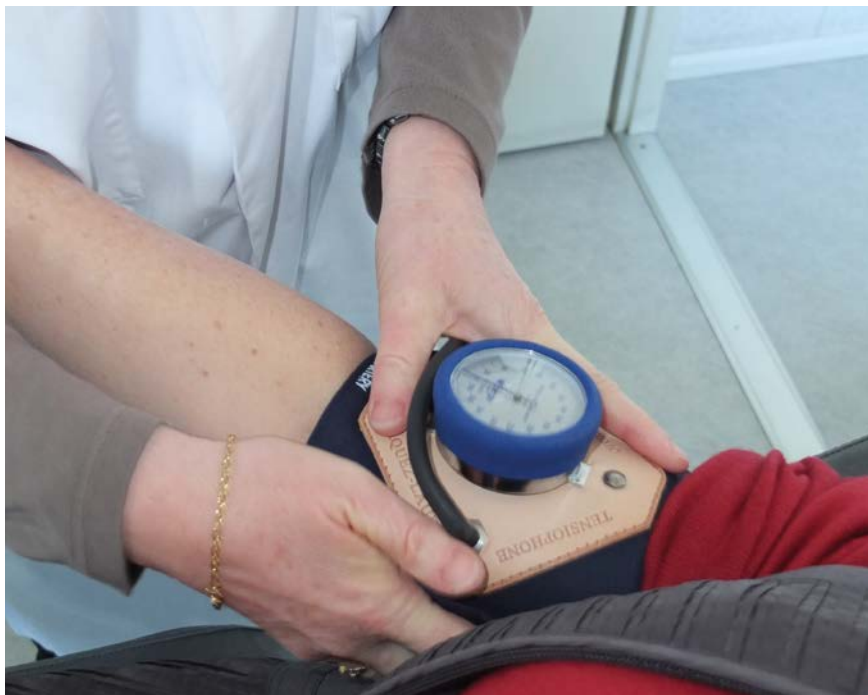


Des voix s'élèvent et plaident pour le retour à une assurance maladie universelle par la fusion de l'assurance maladie obligatoire (AMO) et complémentaire. Chiffres à l'appui, les auteurs de cette préconisation pointent les frais de gestion des assurances complémentaires évalués à 6 milliards d'€ (Mds€) pour 32 Mds€ de dépenses maladie contre 6,5 Mds€ pour l'AMO pour rembourser 150 Mds€.

Les défenseurs des parties prenantes de l'assurance complémentaire estiment que la suppression des complémentaires signifierait la disparition de 5,3 Mds€ de recettes fiscales, concernerait 85 000 salariés pour les seules Mutuelles et 15 000 professionnels de soins.

Le candidat à l'élection présidentielle pris dans la tourmente médiatique avait, à propos de la protection sociale, émis quelques pistes d'évolutions qui s'inscrivaient dans une accélération d'un autre processus de transfert de charges. Son schéma d'avenir devait laisser à la Sécurité Sociale le soin de la prise en charge pour les affections graves ou de longues durées et corrélativement transférer les petits risques vers le domaine assurantiel. Conseiller auprès d'AXA on comprend mieux ses préconisations. L'avenir nous dira si les orientations souhaitées par ce candidat seront encore d'actualités dans les prochaines semaines.





Au niveau de l'Entreprise, du GPF, un laboratoire d'essai de la protection complémentaire existe depuis de nombreuses années. Il concerne les salariés contractuels. Deux grandes dates sont à retenir à ce propos : 2004 avec une première importante évolution du régime de prévoyance des contractuels. Depuis cette date, la protection complémentaire des contractuels a évolué de manière significative et ces personnels bénéficient aujourd'hui d'une protection complémentaire de haut niveau. En 2014, a été mis en place un régime « Frais de Santé » et en 2015 les trois accords collectifs « Frais de Santé » « Prévoyance » et « Maintien de la Rémunération » ont une nouvelle fois évolué pour intégrer les effets de la réforme du ferroviaire et notamment l'harmonisation de deux régimes de protection sociale complémentaire, celui des ex-salariés de RFF et le régime complémentaire des personnels contractuels de la SNCF.

### ► **MAIS QU'EN EST-IL POUR LES AGENTS DU CADRE PERMANENT ? THAT'S THE QUESTION !**

Comme les vagues d'un océan le sujet revenait périodiquement avec plus ou moins d'intensité. L'agenda social du 1er semestre 2016 prévoyait des discussions sur la protection complémentaire des agents du cadre permanent. Poussées par l'envie de se préparer à une éventuelle obligation certifiée par la Direction de la Sécurité Sociale, les quelques courageuses vagues de l'Entreprise se brisèrent devant la détermination de trois organisations

syndicales dont l'UNSA. Mais les conséquences de la tempête nommée « réforme du ferroviaire » et les temps difficiles des effets secondaires de cette période ont cristallisé cette initiative.

Excepté le partenaire social orange, signataire de l'ANI 2013, les Organisations Syndicales restent réticentes à l'idée de construire une avancée sociale, selon l'analyse de l'Entreprise, tout en déconstruisant des spécificités de notre régime spécial, selon l'avis des OS. Cela se traduit par la continue transformation du Service Médical et de son réseau de soins guidé à la baisse, et par la récente évolution de l'article 3 du Chapitre 12 du Statut concernant le décompte des arrêts maladie sur une année glissante. L'ensemble, même s'il n'y a aucun lien de cause à effet, affaiblit l'accessibilité du réseau, la prise en charge des bénéficiaires du régime et l'indemnisation de ces derniers en cas d'arrêts maladies répétés. En somme, le régime spécial s'est affaibli sous l'effet des multiples évolutions.

L'Entreprise a sollicité par courrier la Direction de la Sécurité Sociale (DSS) pour obtenir une analyse juridique certifiée sur l'obligation ou non d'adosser les agents du cadre permanent collectivement à une protection sociale complémentaire. La réponse tardait et personne ne s'attendait à l'obtenir avant les futures échéances électorales. Voilà le genre de cadeau empoisonné que les Ministères en fin de vie préfèrent laisser aux successeurs qui prendront les commandes des affaires sociales. **Mais contre toute attente, la DSS a répondu à l'Entreprise par courrier du 23 décembre 2016. Et la surprise était de taille : elle estime que « la généralisation**

*de la complémentaire santé s'applique aux seuls salariés non soumis à un statut particulier ».*

Toutefois, elle complète son écrit en précisant que la mise en place reste envisageable en tant que complément des garanties obligatoires applicables aux salariés sous statut.

En somme, la DSS nuance son propos. Elle estime que le caractère obligatoire ne concerne pas les salariés à statut particulier, mais qu'il est possible à l'Entreprise d'inclure les salariés du cadre permanent comme une catégorie de personnel objective et de compléter leur protection sociale.

La DSS complète sa rédaction par le sujet sensible du bénéfice du régime social qui devra être examiné au regard du contenu de l'acte instituant ces garanties.

**Finalement le non de la DSS semble bien fragile : une porte est entre ouverte !**

Du moins, l'UNSA analyse comme telle la situation actuelle.

### ► **MAIS DE QUOI EST-IL TELLEMENT SPÉCIAL NOTRE RÉGIME POUR S'AUTORISER À LE DÉFENDRE SANS VERGOGNE ?**

Il y a en premier lieu le réseau du Service Médical et toute la dimension de la Médecine de soins. L'article 2 du Chapitre 12 du Statut des relations collectives entre le GPF et leur personnel fait partie de l'héritage social, créé par les compagnies privées, transféré à la création de la SNCF.

Il stipule que l'agent du cadre permanent a droit aux soins gratuits qui lui sont dispensés par les médecins et auxiliaires médicaux désignés par l'Epic SNCF pour le compte des Epics constituant le GPF. En clair, il a droit à consulter un médecin de soins exerçant dans un Cabinet Médical du GPF. Il a également droit à consulter gratuitement à proximité de son domicile un médecin agréé par le GPF. Muni de sa carte vitale, la consultation est gratuite chez l'un ou l'autre médecin du moment qu'il consulte dans le réseau médical du GPF (exceptée la participation forfaitaire d'1 euro)

De plus, ce dernier offre l'accès à des médecins spécialistes de grandes qualités pour consulter toujours gratuitement par exemple en ophtalmologie, et bien d'autres spécialités médicales. Mieux encore que dans le privé, les délais de consultations sont sans aucune commune mesure avec les pratiques des spécialistes du privé. Tester le réseau des médecins spécialistes du GPF c'est l'adopter. Essayez-le et vous constaterez qu'un ophtalmologue

est accessible selon les régions sous une quinzaine de jours, guère plus dans les zones tendues.

Et puis, l'Action Sociale occupe également une place spécifique dans notre Entreprise. Comme pour le Service Médical, elle est sous pression et l'Entreprise lui impose une cure d'amaigrissement malgré un budget confortable et d'importantes réserves financières : soit plus de 30 millions d'€. Le budget du Service Médical est construit par une cotisation sociale prélevée sur chaque fiche de paie à hauteur de 1,280 %. Pour l'Action Sociale la cotisation prélevée est de 1,1 %.

En somme, les deux services, du Médical et de l'Action Sociale, sont financés par les cheminots. De ce fait, nous finançons solidairement nos spécificités du régime spécial.

### ► ETAT DES LIEUX DE LA PROTECTION SOCIALE DES CHEMINOTS DU GPF.

**Au fil des années, la maille du régime spécial s'est trouée. La couverture sociale s'est rétrécie.**

L'aspect le plus défavorable pour les affiliés au régime concerne les conséquences de l'évolution du Chapitre 12 du statut. Le décompte des arrêts maladie sur une année glissante peut avoir de redoutables conséquences. Après 184 jours d'absence, le cheminot concerné par une absence de courte ou de plus longue durée se trouvera pénalisé financièrement par l'application de la demi-solde. Le régime du sans-solde est désormais applicable à partir de 365 jours d'arrêts sur une année glissante sauf si l'état de santé d'un salarié est reconnu par un Médecin Conseil de la Caisse comme une période de Longue Maladie.

Cette demande de bon sens, de discernement, a été revendiquée par l'UNSA et acceptée par l'Entreprise.

Pour autant, elle ne règle en rien les situations difficiles des agents impactés par le cumul, ou par des périodes de longues absences pour des arrêts de maladie. Rares sont les agents qui traversent une carrière professionnelle sans être impactés par une période médicalement délicate. Nous sommes tous potentiellement de grands malades.

Les personnels contractuels ont par le biais de leur complémentaire santé obligatoire l'avantage d'être couvert pour ce risque par leur Mutuelle. En cas de demi-solde, la Mutuelle Humanis intervient pour compléter la rémunération au-delà des indemnités journalières versées par la Sécurité Sociale pendant trois ans au maximum.

### ► LA QUESTION QUI SE POSE EST LA SUIVANTE : QUEL IMPACT AURAIT LA MISE EN PLACE D'UNE COMPLÉMENTAIRE SANTÉ OBLIGATOIRE ET COLLECTIVE POUR LES AGENTS DU CADRE PERMANENT DU GPF ?

**Quid de nos cotisations ? Ou seraient-elles réduites à concurrence d'un pourcentage pour préserver quelques spécificités qui continueront d'être engagées dans la course, de la réduction des emplois, de la productivité ?**

Cette mise en place obligerait les cheminots à se payer une protection complémentaire qui est en partie gratuite puisque financée par nos cotisations sociales.

Elle pèserait sur notre fiscalité puisqu'une partie des cotisations patronales intégrerait le revenu imposable du salarié.

Le tableau ci-dessous donne une indication des spécificités de notre régime spécial par rapport au sort réservé aux affiliés du régime général. Il ne précise pas les particularités mais donne les grandes lignes des prises en charge du régime spécial.

Vous le constatez, le régime spécial inclut plusieurs situations pour les affiliés au régime spécial. Trois colonnes sont indiquées : deux concernent les actifs. La première colonne montre les avantages du cheminot qui consulte dans le réseau. La seconde indique les taux de remboursements en cas de consultation au libre choix d'un médecin. La dernière concerne les avantages des retraités et des ayants droit.

Taux de remboursement pris en charge par l'Assurance Maladie dans le parcours de soins coordonnés				
Actes et Soins Médicaux	Caisse de Prévoyance SNCF			Régime Général
	Médecine SNCF	Médecins Libre Choix	Retraités ou Ayants Droit	
<b>Honoraires des Praticiens</b>				
Médecins	100%	70%	75%	70%
Gynécologues				
Radiologues				
Chirurgiens				
Soins et prothèses dentaires				
<b>Honoraires des Auxiliaires Médicaux</b>	100%	60%	75%	60%
<b>Analyses et examens de Laboratoire</b>	100%	60 ou 70%	75%	60 ou 70%
<b>Médicaments</b>				
Vignette Blanche	100%	65%	75%	65%
Vignette Bleue		30%	75%	30%
Vignette Orange		15%	75%	15%
<b>Autres Frais Médicaux</b>				
Optique	100%	60%	100%	60%
Prothèses Auditives			100%	
Orthopédie			100%	
Accessoires, Appareillage, Pansements			75%	
<b>Hospitalisation*</b>				
Frais d'Hospitalisation	100%	100%	100%	80%
<b>Frais de Transport</b>	100%	100%	100%	65%
<b>Cure Thermale</b>				
Honoraires Médicaux	100%	70%	75%	70%
Frais d'Hydrothérapie		65%	75%	65%
Frais d'Hébergement		65%	75%	65%
Frais de Transport		65%	75%	65%

\* A l'Hôpital ou en clinique privée conventionnée.



Un regard transverse permet de comparer les trois situations **des cheminots actifs, retraités et ayants droit**, aux dispositions du régime général.

Le régime spécial est un tout et englobe dans ses spécificités des dispositions particulières pour les retraités. Ceci est le fruit de l'héritage de la construction de notre régime spécial.

Ce dernier aspect n'est pas neutre : le régime spécial est construit sur un esprit solidaire entre les actifs, les pensionnés et les ayants droit. Ce lien n'existe que trop rarement dans d'autres régimes spéciaux et le régime général ne fait pas de différence entre les statuts des assurés sociaux.

Rien que pour cette particularité, la mise en place d'une complémentaire santé risquerait de ruiner ces dispositions favorables aux pensionnés et aux ayants droit.

### ► QUELLE SERAIT LA SOLUTION IDÉALE POUR LES CHEMINOTS AU CADRE PERMANENT ?

Plusieurs scénarios pourraient se produire en fonction des volontés de l'Entreprise ou des velléités de la puissance politique.

- Conserver en l'état la protection sociale actuelle englobée dans notre régime spécial autant pour les actifs, les pensionnés et les ayants droit,
- Développer sur la base de l'existant cette protection sociale : autant la médecine de soins que l'Action Sociale,
- Ajouter une protection complémentaire pour la prévoyance lourde (incapacité de travail) afin de faire face aux risques de l'évolution du Chapitre 12 du Statut.

Ce scénario très simpliste aurait l'avantage de maintenir des emplois spécifiques du Service Médical et de l'Action Sociale. Il permettrait de conserver la proximité actuelle de l'offre de soins, généralistes et spécialisés. Il compléterait la couverture en cas de périodes de demi-solde ou de sans-solde.

L'autre scénario serait d'accepter cette couverture complémentaire collective qui

deviendrait de fait obligatoire (exceptée les possibles dispenses prévues dans la réglementation).

### ► QUELLES SERAIENT LES CONSÉQUENCES POUR LE GPF ET LES CHEMINOTS ACTIFS ET RETRAITÉS ?

Risque de contraction voire de disparition de l'offre de soins gratuite et de proximité des généralistes, des spécialistes.

Risque d'affaiblissement de l'Action Sociale, voire un transfert vers la CPR.

Les pensionnés et les ayants droit pourraient perdre des spécificités propres. La prise en charge financière de leurs Mutuelles serait plus importante et de fait leurs cotisations augmenteraient.

Notre régime de prévoyance pourrait se marginaliser et s'adosserait plus facilement au régime général de Sécurité Sociale.

L'Entreprise serait dans une position légitime pour revoir le dispositif de la Longue Maladie bien plus favorable aux cheminots que les dispositions du régime général de la Sécurité Sociale.

La particularité de la pension de réforme, fragilisée par les nouvelles règles applicables à partir du 1er janvier 2017, pourrait être menacée de disparition entraînant ainsi un adossement sur les dispositions du régime général concernant l'invalidité partielle ou totale ?

Les actifs supporteraient une partie de la part patronale des cotisations et ceci aurait des conséquences pour leur fiscalité. Les réserves financières de 100 millions d'Euros destinées aux versements des prestations spécifiques non pérennes de la CPR pour les actifs, pensionnés et ayants droit n'auraient plus de sens et pourraient être siphonnées par l'état.

### ► QUELS AVANTAGES POUR LE GPF ET LES CHEMINOTS ?

L'Entreprise s'est exprimée plusieurs fois sur le coût de la Mutuelle pour dire qu'elle ne paierait pas deux fois : soit pour la Mutuelle et pour la médecine de soins. Sur cette base on peut supputer que le coût de la Mutuelle serait équivalent aux dépenses constatées actuellement.

L'Entreprise profiterait de cette mise en place pour réduire la voilure du Service Médical et particulièrement son offre en médecine de soins. Le GPF réaliserait des économies en matière de Masse Salariale. La mise en place d'une complémentaire collective et obligatoire permettrait de doter les agents du cadre permanent d'une protection sociale de bon niveau.

Les actifs seraient couverts pour le risque

de prévoyance, plus largement pour le risque décès et pour l'invalidité.

### ► LA PLACE DES MUTUELLES CHEMINOTES DANS CETTE ÉVENTUELLE ÉVOLUTION ?

Elles sont en difficultés pour plusieurs raisons. Les pertes des adhérents augmentent suite aux décès, des départs en retraite, du changement de statut d'ayants-droit en raison de la mise en place au 1er janvier 2017 de la PUMA (protection universelle maladie). Elles sont dans l'obligation de s'entendre pour être en capacité de répondre à un potentiel « appel d'offre » européen.

Elles auront fort à faire face à une rude concurrence qui souhaite s'accaparer ce gros marché de près de 140 000 salariés.

Elles ont l'opportunité de réussir du fait que le marché des Mutuelles est engorgé. De nombreux organismes ont atteint une taille critique ...

Aussi l'idée de construire un consortium avec des partenaires divers et variés du monde cheminot est une piste à défricher.

### ► LA POSITION DE L'UNSA-FERROVIAIRE ?

L'UNSA est attachée aux spécificités du régime spécial. Plusieurs scénarii sont envisageables et toute l'attention s'avère nécessaire pour bien comprendre les enjeux et les conséquences d'une telle évolution de la protection sociale des agents du cadre permanent du GPF.

L'UNSA gardera à l'esprit l'analyse de la DSS sur le fait qu'une couverture complémentaire pour les personnes statutaires reste possible en tant que complément des garanties obligatoires aux salariés sous statut.

Cette rédaction écarte du champ probable d'application les retraités et les ayants droit. Et puis, l'UNSA n'oublie pas sa caisse autonome de Sécurité Sociale, la CPRPSNCF, qui pourrait si la puissance publique l'autorise, endosser un rôle de gestionnaire de cette éventuelle protection complémentaire. Elle dispose du savoir-faire et est en capacité de bien faire ...

**Le sujet ne sera pas à l'ordre du jour des thèmes portés à l'agenda social 2017 de l'Entreprise. Pour autant, en fonction de la couleur politique aux commandes du paquebot France après les échéances électorales de ce printemps, la conduite d'un tel projet mérite des pilotes efficaces aptes à discerner les dangers et les opportunités d'une telle conduite de projet d'évolution.**

# Le Grand Paris l'UNSA-Transport et l'UNSA-Ferroviaire en réflexion

➤ **A L'INITIATIVE DE L'UNSA TRANSPORT ET DE L'UNSA-FERROVIAIRE A EU LIEU, LE 09 FÉVRIER 2017, UNE RÉUNION À L'AÉROPORT CHARLES DE GAULLE SUR LE SUJET DU GRAND PARIS, ACTEUR INCONTOURNABLE DE LA MOBILITÉ ET REPRÉSENTANT PLUS DE 24000 SALARIÉS.**



L'objectif de ces échanges était d'approfondir notre réflexion commune.

## ➤ LE PROJET DU GRAND PARIS EN QUELQUES CHIFFRES

- 200 lignes de lignes automatiques
  - 2 millions de voyageurs directs
  - 15000 emplois directs, deux fois plus d'offre de métro dans la région
  - 100 milliards d'euros de PIB supplémentaires
  - plus de 115000 emplois induits
  - 60 milliards d'euros d'avantages socio-économiques.
  - 68 nouvelles gares
- Au total, 35 milliards d'euros d'investissement pour le Grand Paris Express.  
Une Interconnexion sur Creil jusqu'à Amiens.

## ➤ POINTS DE VIGILANCE SYNDICALE

- Les emplois et les bassins d'emplois, les passerelles entre les métiers avec un zoom

sur l'accompagnement du changement des salariés.

- Le paysage politique et Syndical.
- Les changements de modes de vie autour de l'habitat et des villes.
- La réduction des temps de trajets pourrait induire un éloignement des lieux de vie.
- La banalisation du travail à distance aura un impact sur la mobilité des biens et des personnes.

Les débats portent sur l'arrivée de la concurrence, l'évolution des métiers, la sécurité, la sûreté des biens et des personnes, les modes de transports par rapport aux bassins d'emplois, et l'accès au travail et à mon travail.

La feuille de route de l'UNSA Pôle 7 Mobilité sera le socle commun, décliné auprès des différentes fédérations.

Par Benoit VIENNE ■

## DÉFENSE DU SALARIÉ

### « Dénonciation d'un salarié par le Patron : Aucun discernement ! »

Suite à l'article paru dans le MAG 796 de février 2017 concernant l'application à la SNCF de la loi Justice du 21<sup>ème</sup> siècle sur la responsabilisation des conducteurs routiers, une mise au point s'impose sur la dénonciation d'agents ayant commis une infraction routière.

En effet, au cours de nos récentes tournées, certains Responsables de services (Pôles GEF et Parc Auto, ...) ont fait preuve d'une certaine méconnaissance juridique et d'excès de zèle en exerçant de fortes pressions sur d'autres agents pour les obliger à dénoncer des auteurs d'infraction routières commises en décembre 2016.

Ces méthodes d'intimidation (orales et écrites) qui frisent le harcèlement ne sont ni conformes à la loi constitutionnelle, ni à une certaine déontologie !

Pour rappel, par principe, en droit pénal, la loi n'est jamais rétroactive, et cela est aussi valable en droit routier !

L'UNSA-Ferroviaire rappelle l'article 8 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 : « La loi ne doit établir que des peines strictement et évidemment nécessaires, et nul ne peut être puni qu'en vertu d'une Loi établie et promulguée antérieurement au délit, et légalement appliquée ».

Cette question nouvelle qui suscite de nombreux débats au sein des entreprises depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, n'est pas close. L'Etat a écrit une loi qui est jugée floue, selon des spécialistes des questions juridiques dans le domaine automobile. Le but recherché est de faire peur aux Responsables d'Entreprises.

Mais, l'analyse des avocats est claire sur le sujet : « en tant que Représentant légal, vous n'avez aucune obligation à désigner le conducteur auteur d'une infraction commise en 2016, vu que celle-ci date d'avant l'entrée en vigueur de la loi au 1<sup>er</sup> janvier 2017 ».

Par Christian PRETAT ■

# Procédure

## La procédure renouvée entre en scène !

► **LE DÉCRET N° 2016-660 DU 20 MAI 2016 RELATIF À LA JUSTICE PRUD'HOMALE ET AU TRAITEMENT JUDICIAIRE DU CONTENTIEUX DU TRAVAIL EST PARU ET EST APPLICABLE, EN PARTIE POUR LES AFFAIRES INTRODUITES DEPUIS LE 26 MAI ET POUR TOUTES CELLES QUI SERONT INTRODUITES À COMPTER DU 1<sup>ER</sup> AOÛT.**

La principale modification est la saisine du conseil de prud'hommes ; Jusqu'à présent, il suffisait de saisir soit par lettre, soit par la dépose directe d'un formulaire auprès du conseil de prud'hommes d'une demande ; le conseil se chargeant d'enrôler l'affaire et de convoquer les parties à l'audience de conciliation.

À compter du 1<sup>er</sup> août, la saisine devra être formée par une requête et remise ou adressée au greffe du conseil de prud'hommes. À peine de nullité, la requête comporte les mentions prescrites à l'article 58 du code de procédure civile. En outre, elle contient un exposé sommaire des motifs de la demande et mentionne chacun des chefs de celles-ci. Elle est accompagnée des pièces que le demandeur souhaite invoquer à l'appui de ses prétentions. Ces pièces sont énumérées sur un bordereau qui lui est annexé.

La requête et le bordereau sont établis en autant d'exemplaires qu'ils existent de défendeurs, outre celui destiné à la juridiction (article R1452-2 du Code du travail).

Le greffe avise, par tous moyens, le demandeur du lieu, jour et heure de la séance du bureau de conciliation et d'orientation. Cet avis, par tous moyens, invite le demandeur à adresser ses pièces au défendeur avant l'audience précitée et indique, qu'en cas de non-comparution sans motif légitime, il pourra être statué en l'état des pièces et moyens contradictoirement communiqués par l'autre partie (article R1452-3 du Code du travail).

Le greffe convoque le défendeur par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La convocation indique :

- Le nom, profession et domicile du demandeur ;
- Le jour et heure de la séance du bureau de conciliation et d'orientation à laquelle l'affaire est appelée ;
- Le fait que des décisions exécutoires à titre

provisoire pourront, même en son absence, être prises contre lui et qu'en cas de non-comparution sans motif légitime, il pourra être statué en l'état des pièces et moyens contradictoirement communiqués par l'autre partie.

La convocation invite le défendeur à déposer ou à adresser au greffe les pièces qu'il entend produire et à les communiquer au demandeur. Est joint à la convocation, un exemplaire de la requête et du bordereau énumérant les pièces adressées par le demandeur (article R1452-4 du Code du travail).

La convocation du défendeur devant le bureau de conciliation et d'orientation et, lorsqu'il est directement saisi, devant le bureau de jugement, vaut citation en justice.

Les parties se défendent elles-mêmes. Elles ont la faculté de se faire assister ou représenter. Les personnes habilitées à assister ou représenter les parties sont :

- les salariés ou les employeurs appartenant à la même branche d'activité ;
- les défenseurs syndicaux (1)
- le conjoint, le concubin ou le partenaire lié par un PACS ;
- les avocats

Le représentant, s'il n'est pas avocat, doit justifier d'un pouvoir spécial. Devant le bureau de conciliation et d'orientation, cet écrit doit l'autoriser à concilier au nom et pour le compte du mandant, et à prendre part aux mesures d'orientation (article R1453-2 du Code du travail).

En cas de défaillance du demandeur, sans motif légitime, devant le bureau de conciliation et d'orientation, l'affaire peut être, soit jugée immédiatement en l'état, soit être renvoyée à une audience ultérieure. Mais la requête et la citation peuvent aussi être déclarées caduques.

En cas de défaillance du défendeur, sans



motif légitime, devant le bureau de conciliation et d'orientation, l'affaire doit être jugée immédiatement en l'état. Elle ne pourra être renvoyée à une audience ultérieure que pour s'assurer de la communication des pièces et moyens au défendeur.

Le bureau de conciliation et d'orientation peut désormais prendre une décision provisoire palliant l'absence de délivrance par l'employeur de l'attestation destinée à Pôle-emploi.

La procédure est orale (article R1453-3 du Code du travail) mais fait davantage de place à l'écrit. Devant le conseil de prud'hommes, il est désormais prévu que lorsqu'elles auront formulées leurs prétentions par écrit, et qu'elles seront assistées ou représentées par un avocat, les parties au procès seront tenues, dans leurs conclusions de formuler expressément les prétentions ainsi que les moyens en fait et en droit sur lesquels chacune des prétentions est fondée, avec indication pour chaque prétention des pièces invoquées.

D'autre part, devant la cour d'appel, la procédure qui deviendra une procédure avec représentation obligatoire, deviendra, par la même occasion, une procédure écrite.

(1) ceux figurants sur une liste préparée par la DIRECCTE et arrêtée par le préfet de Région. L'employeur peut également se faire assister ou représenter par un membre de l'entreprise ou de l'établissement.



# Transition énergétique : Le défi à relever

► **EN CETTE PÉRIODE D'ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE, IL EST IMPORTANT DE S'ASSURER QUE NOS CANDIDATS À LA PRÉSIDENTIE DE LA RÉPUBLIQUE PRENNENT CONSCIENCE QUE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE EST BIEN L'AFFAIRE DE TOUS ET EN PARTICULIER DES ACTEURS DU FERROVIAIRE ET DE LA MOBILITÉ.**

La mobilité est très consommatrice d'énergie. A titre illustratif, le Groupe Public Ferroviaire (GPF) est le second consommateur d'énergie en France. Face à la raréfaction des énergies fossiles et à l'impérieuse nécessité de prendre le virage de la transition énergétique, nous souhaitons qu'un programme d'innovation ambitieux soit mis en œuvre rapidement.

Une première démarche doit être la réduction de la consommation d'énergies fossiles de l'ensemble du secteur de la mobilité, dont celle des acteurs du GPF et, plus largement, des opérateurs ferroviaires, notamment via un plan d'améliorations et de remise à niveau technologique des matériels de transport existants. Le coût et le temps d'amortissement des matériels, particulièrement pour le ferroviaire (plusieurs décennies), conduisent à privilégier cette démarche, porteuse d'emplois, et à favoriser une démarche d'économie circulaire.

Une deuxième démarche pourrait être de réduire la consommation d'énergie électrique d'origine nucléaire et thermique et de favoriser le recours à l'utilisation de sources d'énergies renouvelables. Le parc ferroviaire de matériel roulant électrique reste très consommateur d'énergie. Il est donc nécessaire de développer des systèmes embarqués d'accompagnement et de régulation à la conduite écoresponsable pour réduire la facture d'électricité.



Il doit aussi être envisagé de rénover les matériels anciens, au même titre que les équipements à motorisation thermique, tous modes confondus, pour diminuer leur consommation énergétique. Enfin, il est nécessaire de mettre en place un système de traction électrique et de conduite des réseaux innovant : par exemple en récupérant ou en stockant l'énergie de freinage des engins de traction électrique.

S'agissant du ferroviaire, le patrimoine foncier, bâti et non bâti, du GPF est le second plus important après celui du ministère de la Défense. Outre sa rationalisation, il est essentiel que toutes les solutions de génération d'énergie sur ce patrimoine soient mises en œuvre pour tendre vers une réduction de la dépendance énergétique en premier lieu du GPF, puis du groupe SNCF, voire pour atteindre, à terme, son autonomie.

## ► L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE EMBARQUÉE À BORD DES MOBILES

Enfin, un des axes de recherche de la mobilité du futur doit être mené en direction du développement de l'énergie électrique embarquée à bord des mobiles, à l'image des véhicules routiers électriques. Pour le ferroviaire, nombre de pannes du réseau électrifié sont dues à des incidents de caténaire. L'alimentation électrique du réseau électrifié coûte très cher : amenées électriques depuis les postes RTE, lignes à haute tension, câbles de cuivre, tensions

d'alimentation différentes au sein du réseau ferré national et entre les réseaux européens entraînant des surcoûts pour les matériels roulant, etc. Un des moyens de réduire le coût de production du transport ferroviaire, tout en s'inscrivant dans la transition énergétique, consiste donc à développer l'énergie électrique embarquée à bord des mobiles.

## ► UNE DYNAMIQUE DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

Dans le cadre des actions à mener en adéquation avec l'ambition affichée par la COP 21 mais surtout au titre de la programmation des moyens d'atteinte de la transition énergétique, un volet spécifique doit donc être dédié aux transports et à la mobilité, mais aussi à la recherche sur l'énergie électrique embarquée, tant pour le transport routier (voyageurs et marchandises), que pour les transports ferroviaires (voyageurs et marchandises) et urbains. Cette démarche serait de nature à conforter la France dans une dynamique de recherche et de développement qui pourrait être exportée ; elle serait porteuse d'emplois et de reconnaissance industrielle et d'ingénierie.

Le slogan bien connu : « En France, on n'a pas de pétrole mais on a des idées... » est donc toujours d'actualité !

Par Benoit VIENNE ■

# 2017 : l'année du retour de la vignette automobile !

➤ **AVANT D'ÉVOQUER UN SUJET INÉVITABLEMENT PASSIONNEL POUR LES AUTOMOBILISTES ET AUTRES UTILISATEURS MOTORISÉS DE LA ROUTE, UN PEU D'HISTOIRE S'IMPOSE À NOTRE MÉMOIRE PARFOIS À LA PEINE.**

Nous sommes au mois de décembre 1952 et un épais brouillard stagne depuis plusieurs jours sur Londres et sa banlieue. Nous sommes encore à une époque où le chauffage charbon règne en maître dans les logements. A l'instar de la France, les houillères nationales tournent à plein régime qui, quelques années plus tard, procéderont aux fermetures des puits marquant à jamais le glas de près de 150 années d'exploitation minière intensive. Cette énergie nationale aura marqué plusieurs générations et permis la première révolution industrielle par l'invention de la machine à vapeur. Mais revenons plutôt à ce début d'hiver 1952/3. Une météo classique en cette période augure un anticyclone qui a pour effet de clouer au sol un cocktail de polluants émis par les innombrables cheminées comme les



dioxydes d'azote et de soufre. Combiné à la vapeur d'eau ambiante, c'est un nuage de particules d'acides sulfuriques et nitriques qui va rapidement se former au dessus de la capitale provoquant en quelques jours l'hospitalisation de 150 000 Londoniens et la mort de 12 000 d'entre eux. Ce drame marquera les esprits et contribuera à faire naître une prise de conscience portant sur la pollution urbaine liée à l'activité humaine et surnommée depuis le « grand smog de Londres »...

Quelques décennies plus tard, en France, plus précisément au printemps 2016, la nouvelle Agence nationale de santé publique dénommée « Santé Publique France » née

de la fusion de la l'inVS (veille sanitaire), de l'Inpes (prévention et éducation) et de l'Eprus (urgences sanitaires) rend public un rapport explosif sur les impacts de l'exposition chronique à la pollution atmosphérique avec en particulier les particules fines et l'ozone (<http://www.santepubliquefrance.fr/Accueil-Press/Tous-les-communiques/Impacts-sanitaires-de-la-pollution-de-l-air-en-France-nouvelles-donnees-et-perspectives>).

**Près de 48 000 décès par an en France seraient imputés à cette pollution qui n'anime pas les foules et encore moins les programmes des politiques !** Un récent rapport Sénatorial (<https://www.senat.fr/rap/r14-610-1/r14-610-1-syn.pdf>) estime les coûts financiers à près de 100 MILLIARDS par an tous secteurs confondus rien que pour la France en évoquant « l'aberration sanitaire et économique » de la situation ! Au delà des pics de pollution qui font souvent la une de la presse et les choux gras des commentaires politiques sans lendemain faute de réelle stratégie de prévention, les spécialistes médicaux rappellent que le plus grand risque pour notre santé réside dans l'exposition quotidienne et de sa durée. **En plus simple, ce n'est pas l'intensité du phénomène qui crée le risque mais sa durée d'exposition.** Au vu des piètres résultats de la France en matière de reconquête de la qualité de



l'air, la Commission Européenne ne s'y est pas trompée puisqu'elle a tapé du poing sur la table en exigeant de la France « des mesures ambitieuses, rapides et efficaces pour protéger la santé... ».

A défaut, l'Etat Français pourrait faire l'objet d'un contentieux qui serait lourd financièrement pour les comptes de la Nation donc pour les contribuables que nous sommes (sic !). Hors de nos frontières, déjà plus de 200 villes et agglomérations Européennes (211 précisément) ont déjà emboîté le pas comme le Grand Londres, les Pays-Bas (13), l'Allemagne (78), l'Italie (100),... En France, une première ville va enfin faire le pas. Il s'agit de celle de Paris qui inaugure dès le mois de janvier 2017 le concept de **ZONE A CIRCULATION RESTREINTE (ZCR)**. Ce choix politique fort qui va à l'encontre des nombreux lobbys de la route (autocaristes, associations d'automobilistes, Fédération de motards,...) va signifier **UNE INTERDICTION D'ACCES DE PARIS INTRAMUROS AUX VEHICULES LES PLUS POLLUANTS de 8h00 à 20h00**. En 2016, étaient déjà concernés les Poids-Lourds/bus/autocars dont la mise en circulation est antérieure à octobre 2001 tout comme les véhicules légers et voitures immatriculés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997. A compter de janvier 2017, seuls les véhicules munis de

la nouvelle VIGNETTE CRIT'Air\* seront autorisés à entrer dans la capitale. En l'absence du précieux sésame lors d'un contrôle, l'amende s'élevra à 68 Euros. Au fil des mois, les exigences environnementales seront de plus en plus draconiennes avec vraisemblablement une interdiction d'accès totale aux véhicules diesel à l'horizon 2020 pour la Paris.

**Tous les véhicules à moteur sont concernés mais LA VIGNETTE\* NE SERA PAS OBLIGATOIRE en dehors de l'accès aux ZCR.** Celle-ci sera de six niveaux, s'échelonnant de la plus vertueuse (« classe verte » pour les véhicules électriques ou à hydrogène) à la plus mauvaise (« classe 5 » de couleur grise pour les véhicules diesel Euro 2 mis en service entre 1997 et 2000). Si Paris ouvre le bal, d'autres villes et agglomérations vont rapidement suivre comme Bordeaux, Lille, Lyon, Montpellier, Reims, Rouen, Saint Etienne, Strasbourg, Toulouse, ... Ce sont au total 23 villes/agglomérations qui sont volontaires représentant 47 % de la population Française soit **15 MILLIONS de concitoyens confrontés à une forte dégradation de la qualité de l'air donc à une espérance de vie amputée de plusieurs mois !** C'est le défi « Villes respirables en 5 ans » lancé par le Ministère de l'Environnement. **En cas de pic**



**de pollution aux particules et à l'ozone sur plusieurs jours, finis les atermoiements, LES MESURES DE RESTRICTION S'APPLIQUERONT DES LE 1<sup>ER</sup> JOUR !**

Le mouvement est désormais lancé comme sur 43 des 49 communes composant la communauté d'agglomération de Grenoble qui ont déjà fait le choix de limiter la vitesse des véhicules motorisés à 30 Km/h avant de passer prochainement à la création de ZCR. Il en est de même pour l'agglomération Strasbourgeoise. Aux plus sceptiques, l'actualité récente leur répondra que de nombreuses régions Françaises (Ile de France, Bassin Lyonnais, Haut de France,...) ont battu dernièrement des records de pollution aux particules fines (les PM 2,5 et 10 de l'Anglais « Particulate Matter »), c'est-à-dire inférieure à celle du micron. Ce sont elles qui constituent le danger le plus avéré car pénétrant profondément les bronches. Les zones montagneuses ne sont guère

**VIGNETTE CRIT'Air**

\*A demander exclusivement sur le **site internet officiel [www.certificat-air.gouv.fr](http://www.certificat-air.gouv.fr) au tarif unique de 4,18€ frais de port inclus et aucun autre site internet (arnaque !)**

**Classification des vignettes :**

- Classe verte pour les véhicules « zéro émission » (électrique et à hydrogène)
- Classe 1 pour les véhicules fonctionnant au gaz (GPL et GNV) ou hybride ou fonctionnant à l'essence et répondant aux normes EURO 5 et 6 et aux deux roues EURO 4.
- Classe 2 pour les véhicules fonctionnant à l'essence répondant aux normes EURO 4 ou diesel normes EURO 5 et 6
- Classe 3 pour les véhicules fonctionnant à l'essence répondant aux normes EURO 3 et 2 (commercialisés entre 1997 et 2005) ou diesel norme EURO 4 et deux-roues EURO 2.
- Classe 4 pour les véhicules diesel répondant aux normes EURO 3 et aux deux-roues immatriculés entre 2000 et 2004.
- Classe 5 pour les véhicules diesel répondant aux normes EURO 2 mis en service entre 1997 et 2000.





épargnées puisque certaines villes des Alpes aux décors idylliques ont subi dernièrement les assauts de cette même pollution inquiétante comme Chambéry, Annecy, Chamonix. Cette dernière a même vu le phénomène s'éterniser plus de trois semaines ! La faute au chauffage bois non performant (car trop souvent dépourvu d'inserts, voire du système dit à « double combustion », équipement rendu obligatoire dans plusieurs pays car alliant performances, économies et pollution réduite) et au trafic routier empruntant le tunnel du Mont Blanc. Ma sensibilité cheminote, mais surtout ma conscience citoyenne, me porte à constater que loin des discours de type COP 21 la réalité Française est parfaitement

en décalage avec les impératifs de santé publique, voire climatiques. Ainsi, la part du ferroviaire dans les échanges Alpains n'a jamais été aussi faible. Le point frontière Franco-italien de Modane est utilisé à ... 20 % de sa capacité (environ 20 trains FRET/jour) soit moins de 4 MILLIONS de tonnes aujourd'hui contre 10 MILLIONS dans les années 80 ! **Par comparaison, nos voisins Helvètes viennent d'inaugurer le long tunnel du Saint Gothard (58 km) afin d'augmenter un peu plus la part modale du RAIL dans le fret de transit. Celle-ci s'établit déjà à 70 % en attendant d'autres sommets !** Son financement a été assuré aux 2/3 par ... une taxe sur les Poids-Lourds, le reste l'étant par un prélèvement



sur les carburants. Tiens, les Suisses ont l'ECOTAXE ? Ca me rappelle une initiative similaire en France mais avortée ...

Quant au mode ferroviaire pour le transport de personnes, les offres de types RER et TER sont également à la peine avec même une baisse de fréquentation constatée depuis 2 ans ! Certes, il y a l'effet crise mais pas seulement. La NON QUALITE, liée à des motifs les plus divers comme les feuilles mortes, la chaleur, les pannes à répétition, les manques de conducteurs, ... porte les germes de la désaffection. Que penser des propos affligeants tenus par quelques « dirigeants » SNCF affirmant qu'il faut réduire l'offre TER en automne (???) afin de limiter l'explosion de l'irrégularité ? Aux grands maux, des décisions à la petite semaine ! Nous sommes loin de séduire le commun des automobilistes pourtant englués quotidiennement dans les bouchons et les nuages de particules et d'ozone ! Heureusement, il nous reste les modes doux comme la marche et la bicyclette. **Ca tombe bien, les études médicales révèlent un peu plus les bienfaits pour notre santé d'une activité physique régulière voire quotidienne !**

Aux lecteurs de ce magazine et aux autres je rappellerai non sans humour que nos poumons ne connaissent pas les clivages politiques : ils sont de gauche et de droite avec un de chaque côté ! La pollution aux particules fines est source de pathologies multiples comme les maladies cardiovasculaires et respiratoires, de cancers, de troubles de la reproduction, de troubles du développement de l'enfant, etc. Certes elles sont considérées comme des AFFECTIONS DE LONGUE DUREE constituant à ce jour déjà près de 63 % des dépenses de la Sécurité Sociale et poursuivant inexorablement leur augmentation. Ne pensez-vous pas que notre beau modèle social mérite mieux qu'un véritable tombeau des danaïdes ? **C'est par une réelle stratégie de prévention que nous épargnerons à la collectivité toutes ces souffrances et gabegies.**

Au 19<sup>ème</sup> siècle, le Député Emile de Girardin avait déclaré : « Gouverner c'est anticiper ... ». Alors écoutons les programmes de nos candidats qui seraient tentés par cet adage car les plus prompts aujourd'hui sont ceux qui annoncent des mesures d'austérité plutôt qu'un pragmatisme au service de tous.

# LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR

## Le grand carnaval carnaval



Eric TOURNEBOEUF ■

► **EN CE MOIS DE FÉVRIER 2017, L'ACTUALITÉ POLITIQUE, À DEUX MOIS DES ÉLECTIONS PRÉSIDENTIELLES, A PRIS LE PAS SUR TOUTES LES AUTRES. LE PHÉNOMÈNE EST RÉCURRENT, MAIS CETTE ANNÉE ON EST COMBLÉ, C'EST « DALLAS ».**

QUI TRAHIRA QUI ? QUI S'ALLIERA AVEC QUI ? QUI VA ÊTRE POURSUIVI PAR LA JUSTICE ? ...  
IL SEMBLE NE MANQUER QU'UNE AFFAIRE DE CŒUR... ET ENCORE.

Je vous parlais, dans mon édito du mois dernier, de curiosité aiguës. L'affaire tourne au voyeurisme. Les chaînes d'information en continu dissertent à longueur de journée du parcours juridico médiatique de tel ou tel candidat ou candidate.

Difficile de leur jeter la pierre tant il semble, en ce mois des carnivals, que le personnel politique a décidé de se mettre à l'unisson. Ça devient le casting d'une sorte de télé-réalité ou la forme efface totalement le fond.

Chaque jour on attend la révélation, distillée au compte-goutte, qui va relancer l'audience. Ira, ira pas, jusqu'à quand peut tenir le « je ne me retirerai pas » du chrétien convaincu d'être dans son bon droit ? Combien de temps celle qui vilipende l'Europe pourra-t-elle invoquer son immunité parlementaire européenne pour refuser de se rendre à la convocation des juges ? Comment le gourou remplisseur de salles pourra-t-il tenir les foules en haleine sans programme ?

Même le sempiternel débat sur le bilan du quinquennat n'a pas lieu puisque personne ne le porte. C'est du jamais vu ! Je crains que notre démocratie ne sorte pas grandie de cette aventure et encore ne faudrait-il pas qu'elle en sorte par le pire.

Syndicaliste et républicain, je commence à me lasser de ce cirque. Tout ce tumulte pour rien si ce n'est d'escamoter le débat politique sur les choix, les stratégies et les enjeux pour le pays. L'acte citoyen du vote est rabaisé à un choix d'un homme providentiel et donc pour ces adversaires à la nécessité de l'abattre. Je pense que l'on est arrivé au bout du bout de cette cinquième république.

En attendant, je me sens comme la brebis que l'on fait avancer dans le couloir de l'abattoir. Elle ne sait pas la pauvre ce qui l'attend au bout. Elle le découvre au dernier moment, tente de réagir ... mais il est trop tard. Puisse cette métaphore ne pas s'appliquer aux scrutins des 23 avril et 7 mai 2017.

# Sortie culturelle de l'UFR UNSA-Ferroviaire de Clermont -Ferrand

Ce 1<sup>er</sup> février les responsables de l'UFR de Clermont-Ferrand avaient convié les adhérents à une sortie annuelle et culturelle avec leur épouse ou compagne. Cette année le rendez-vous était fixé à Moulins/Allier pour la visite historique de la ville et du musée national du costume, visites commentées par un guide.

Une très belle exposition depuis les années « music-hall » à nos jours. Le repas de midi était pris en commun dans une auberge de pays dans une grande convivialité.

Par Roland MALLEPERTUS ■



## Les obligations légales du vendeur d'un bien immobilier ancien

➤ **LORS DE L'ACHAT D'UN BIEN IMMOBILIER ANCIEN, LE VENDEUR A L'OBLIGATION DE FOURNIR À L'ACHETEUR UN DOSSIER DE DIAGNOSTICS POUVANT COMPORTER JUSQU'À 9 CERTIFICATS. LE COÛT DE CES CERTIFICATS EST À LA CHARGE DU VENDEUR.**

### LISTE DES DIAGNOSTICS IMMOBILIERS OBLIGATOIRES

**PLOMB :** le constat de risque d'exposition au plomb concerne les immeubles (parties privatives et communes) à usage d'habitation et tous les logements construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1949. La présence de plomb dans les peintures et autres revêtements peut entraîner une intoxication (risque de saturnisme) chez les occupants du logement. Sa durée de validité est de 1 an.

**AMIANTE :** l'état mentionnant la présence de matériaux ou produits contenant de l'amiante concerne les immeubles (parties privatives et communes) d'habitation dont le permis de construire est antérieur au 1<sup>er</sup> juillet 1997. Sa durée de validité n'est pas limitée dans le temps.

**TERMITES :** l'état relatif à la présence de termites concerne les immeubles bâtis situés dans une zone délimitée par arrêté préfectoral. Il convient de se renseigner à la

mairie pour savoir si la zone est concernée ou non. Sa durée est de 6 mois.

**GAZ :** ce diagnostic concerne TOUS les logements comportant une installation de gaz naturel réalisée depuis plus de 15 ans. La durée de validité de ce document est fixée à 3 ans.

**RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES :** sont concernés TOUS les logements situés dans un périmètre du Plan de Prévention des Risques (PPR) ou d'une zone sismique définie par décret. L'état doit dater de moins de 6 mois.

**PERFORMANCE ENERGETIQUE DPE :** la réglementation prévoit l'établissement d'un diagnostic de performance énergétique pour TOUS les bâtiments avec chauffage. Diagnostic également obligatoire pour les locations. Durée de validité : 10 ans.

**ELECTRICITE :** sont concernés TOUS les logements dotés d'une installation électrique depuis plus de 15 ans. Dans les immeubles en copropriété cet état porte

que sur les parties privatives. La durée de validité de ce diagnostic est de 3 ans.

**ASSAINISSEMENT :** sont concernés TOUS les logements (maisons et immeubles collectifs) non raccordés à un assainissement collectif (tout à l'égout ou station d'épuration). Validité : 3 ans.

**SUPERFICIE LOI CARREZ :** sont concernés par cette loi uniquement les logements en copropriété (parties privatives). Cette loi détermine la surface du bien à vendre, la surface concernée est celle des planchers dont la hauteur sous plafond est supérieure à 1,80 m. Sont exclus les garages, caves ou lots de moins de 8 m<sup>2</sup>. Sa durée n'est pas limitée dans le temps.

Dans tous les cas adressez-vous à des spécialistes pour les conseils, diagnostics, analyses et expertises.

Sources mon logement et CLCV

Par Damien LAVOISIER ■

# ARGENT ou autre moyen !

## MODALITÉS DE PAIEMENT

Un commerçant ne peut pas refuser un chèque dont l'adresse n'est pas située dans le département ou les départements limitrophes, car il s'agit d'une discrimination fondée sur le lieu de résidence. Le défenseur des droits l'a confirmé dans une décision du 20 mai 2015, en rappelant que les sanctions peuvent aller jusqu'à 3 ans d'emprisonnement et 45 000€ d'amende.

**Les commerçants sont néanmoins libres sous conditions :**

– D'accepter ou de refuser les moyens de

paiement autres que les espèces (cartes bancaires ou chèques).

– Mais à condition d'en avoir informé, au préalable les clients, notamment au moyen d'un affichage dans le magasin (en vitrine ou à la caisse).

**Si le commerçant accepte le paiement par chèque :**

– Il est libre de demander toute pièce justificative d'identité, à condition là aussi d'en avoir informé le client.

– Le commerçant qui déroge à cette règle par l'absence d'affichage encourt une amende de 3 000 à 15 000 €.

Il peut aussi effectuer un contrôle, par l'intermédiaire de sociétés extérieures qui vérifient que le chèque n'a pas été volé ou perdu, ou que le compte est approvisionné.

## INFOS COMPLÉMENTAIRES

La loi interdit d'antidater ou de postdater un chèque sous peine d'une amende de 6 % du montant du chèque émis. Un chèque postdaté peut être présenté et encaissé le lendemain de son émission. Moralité il faut toujours dater le chèque du jour de son émission.

Par Damien LAVOISIER ■

## TOUJOURS BON À SAVOIR

### Recevez une aide maximum de 200 € pour l'achat d'un vélo électrique

Jusqu'au 31 janvier 2018, les acheteurs et locataires de véhicules, les professionnels de l'automobile et des cycles pourront bénéficier d'une prime maximum de 200 € pour « l'acquisition de cycle à pédalage assisté », ou pour tout achat de véhicules neufs peu polluants. Le décret instaurant cette mesure est paru au Journal officiel le 18 février 2017. La prime sera versée une fois à chaque

acheteur et non pour chaque achat. De plus, elle ne pourra être cumulée avec l'aide d'une collectivité. Le décret précise que sont également concernés les véhicules à moteur à deux ou trois roues et les quadricycles à moteur électrique, d'une puissance maximale nette du moteur inférieure à 3kW.

Source : <http://news.radins.com/actualites>

### Loi Alur : encore de nouvelles charges pour les copropriétaires

Alors que les syndicats ont déjà largement augmenté leurs honoraires ces derniers mois, élevant, de fait, les charges des propriétaires, un nouveau volet de la loi Alur s'apprête à les mettre face à une nouvelle responsabilité : celle de constituer un fonds de réserve pour travaux.

Cette mesure concerne tous les types de biens, qu'il s'agisse de bureaux, de caves ou même de parkings, elle ne s'applique en

revanche qu'aux copropriétés composées d'au moins 10 lots.

Autre point négatif pour tous les propriétaires qui s'apprêtent à quitter leur logement : **sachez que ce fonds ne vous sera pas reversé au prorata du nombre de mois durant lequel vous aurez effectivement vécu dans votre logement**, vous devrez, à vous-seul, assumer la totalité de l'année en cours.

Sources : <http://news.radins.com/actualites>

### Le « droit à l'oubli » adopté pour les anciens malades du cancer

**Les anciens malades du cancer pourront faire valoir leur « droit à l'oubli » au bout de dix ans**

Le « droit à l'oubli » est officiellement entré en vigueur dans le Journal Officiel ce mardi 14 février. Ce texte autorisera désormais les Français qui ont été malades d'un cancer ou d'une hépatite B, et qui en ont guéri, de ne plus avoir à mentionner leur historique de santé lorsqu'ils souscriront à une assurance emprunteur.

Ce texte, très attendu par les associations d'anciens malades, est en préparation depuis de nombreux mois dans le cadre de la loi de modernisation de notre système de santé. Concrètement, il permet aux personnes qui ont souffert d'une pathologie cancéreuse de ne pas avoir à la déclarer à l'issue d'un délai de dix ans après la fin des traitements, et s'il n'y a pas eu de rechute.

Sources : <http://news.radins.com/actualites>

### Le paiement mobile devrait séduire les consommateurs

Les banques lancent le paiement sans contact via le smartphone. Après le paiement sans contact avec sa carte bancaire, le passage au paiement sans contact sur mobile devrait, à son tour, être adopté par les consommateurs. Pour que cela fonctionne il faut que le smartphone Android soit équipé d'une puce NFC (Near Field Communication), c'est-à-dire la communication dans un champ proche.

Cette technologie permet un échange d'informations entre le smartphone et le lecteur de carte bancaire, pour une distance maximale d'environ 10 cm.

Après la Société Générale le **Crédit mutuel Arkéa lui a emboîté le pas en lançant, lundi 6 février, un service de paiement mobile sans contact**. Petite nouveauté qui devrait plaire aux consommateurs : les clients

pourront valider leurs transactions sans contact avec leur empreinte digitale. Pour le moment, seule BPCE (Caisses d'épargne et Banques populaires) propose ce service sur iPhone.

Pensez à demander une carte SIM NFC à votre opérateur si vous optez pour cette application.

Sources : <http://news.radins.com/actualites>

# NOTRE EXPERTISE ACCOMPAGNE VOS NÉGOCIATIONS

60\*

C'EST LE NOMBRE D'ANNÉES  
D'EXPERTISE D'HUMANIS DANS  
L'ACCOMPAGNEMENT  
DES NÉGOCIATEURS

## Qui a dit que vous étiez seul à vous engager pour la protection sociale des salariés ?

Les experts **Humanis** sont à vos côtés et vous conseillent dans la négociation et la mise en place d'accords d'entreprise et de branche en santé, prévoyance et épargne salariale.

Acteur majeur de la négociation paritaire collective depuis 60 ans, le Groupe **Humanis** partage les mêmes valeurs et objectifs que vous : l'humain au cœur de la négociation pour le bien-être des salariés.

[humanis.com](https://www.humanis.com)