

AVRIL 2017

N° 798

MENSUEL :

PRIX : 1€50

# LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



## PRÉSIDENTIELLE 2017 L'UNSA-Ferroviaire interroge les candidats

EDITO

 **L'UNSA-Ferroviaire privilégie le débat !**

PAGE 3



NOS MÉTIERS

Établissement de Service  
par Activités, Qui pilote ?

PAGES 6 et 7



DOSSIER PRÉSIDENTIELLE 2017

L'UNSA-Ferroviaire propose  
et interroge les candidats

PAGES 13 à 20



PROTECTION SOCIALE

Autonomie et dépendance

PAGES 22 et 23



## Élections professionnelles à la CPRP SNCF

### Score & progression historiques pour l'UNSA !

Les élections professionnelles à la Caisse de Prévoyance et de Retraite du Personnel de la SNCF (CPRP) se sont déroulées mardi 14 mars 2017. L'UNSA-Ferroviaire obtient plus de 63 % des voix, tous collèges confondus (exécution, maîtrise et Cadres).

### + 21 points de suffrages !

L'UNSA gagne 21 points de suffrages depuis les dernières élections en 2013 et obtient 13 Délégués du Personnel (Titulaires/Suppléants) sur 18. La CGT et FO sont en net recul.

Bien plus qu'un énième résultat électoral qui reconnaît le travail et l'implication des élus UNSA sur une mandature écoulée, cet exercice démocratique conforte l'UNSA dans son choix de sacrifier la CPRP SNCF et son personnel dévoué dans un ancrage durable, de développement, et d'élargissement pour l'ensemble des salariés de la Branche ferroviaire nouvellement créée (revendication UNSA).

L'UNSA remercie les agents de la CPRP SNCF pour la reconnaissance accordée.

Cette élection confirme de nouveau l'UNSA  
comme 1<sup>ère</sup> Organisation Syndicale progressiste  
de la branche ferroviaire.



**Roger Dillenseger**

Secrétaire Général

06 08 89 71 69

**Denis Dontenvill**

Secrétaire Fédéral Protection Sociale

06 11 64 02 50

**Olivier Maini**

Délégué Syndical

06 78 73 65 66

# SOMMAIRE

- **CONDITIONS DE TRAVAIL** P 4 et 5
  - Le forfait en jours au sein du GPF
- **NOS MÉTIERS** P 6 à 9
  - Etablissement de Service par Activités
  - PAI de Paris-Lyon : 48 heures pour changer de siècle !
- **DÉVELOPPEMENT SYNDICAL** P 7
  - Groupe National Développement Syndical et Groupe de Travail Jeunes... Du changement
- **ACTUALITÉS** P 10 et 11
  - Inauguration de la ligne à grande vitesse SEA Tours – Bordeaux : L'Unsa-Ferroviaire était présente !
- **SALON** P 12
  - Salon SIFER 2017  
L'UNSA-Ferroviaire présente et active !
- **DOSSIER DU MOIS** P 13 à 20
  - Présidentielle 2017
- **VIE SYNDICALE** P 21
  - Dossiers IKV / PDE  
L'UNSA poursuit ses démarches !
- **PROTECTION SOCIALE** P 22 et 23
  - Autonomie et Dépendance
- **RETRAITE** P 24
  - Merci Marc
- **DÉFENSE DU CONSOMMATEUR** P 25
  - L'ADEIC, votre association de défense
- **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P 27 à 31
  - Le billet du Président de l'UFR
  - Assemblées Générales des Sections



## L'UNSA-Ferroviaire privilégie le débat

Cher(e)s collègues,

A quelques semaines de l'échéance importante pour le choix du nouveau chef d'état de la France,

la campagne électorale atypique s'embourbe dans les affaires juridico-politiques et écarte le débat des enjeux des citoyens. A l'heure où les préoccupations liées à l'emploi, la santé, la formation, la fiscalité, la sûreté etc... sont des interrogations réelles et pragmatiques pour les français, le débat politique conditionnant les cinq prochaines années a tendance à se limiter à la personnalité des candidats et se focalise sur l'intégrité douteuse de certains, suite à des révélations mises à jour par les médias.

Après les scrutins surprenants en Grande Bretagne ou aux USA, autant sur le fond que la forme, l'UNSA, tout en restant apolitique, considère que la France mérite bien mieux que cela !

Dans un contexte d'évolution des habitudes de déplacement, l'émergence du digital et d'une généralisation de l'ouverture du transport ferroviaire qui se précise, le monde de la mobilité subit une mutation importante. Par courrier du 15 mars 2017, l'UNSA-Ferroviaire interroge les candidats sur la place du ferroviaire dans la politique d'aménagement du territoire :

- De quels services publics ferroviaires avons-nous besoin ?
- Comment remettre à niveau et comment financer le réseau ferroviaire ?
- Quelle SNCF, quels salariés du ferroviaire au service de la France et des Français ?

Des premières réponses ont été apportées lors du débat organisé par Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE) le 22 mars. Pour l'UNSA, les engagements et promesses de campagnes doivent se traduire par du concret afin d'assurer un service de qualité accessible à tous.

Dans le souci d'amélioration de la qualité de vie au travail et de sécurisation de la charge de travail, l'UNSA a signé l'accord Forfait en Jours. Les dernières heures de négociations sur cet accord ont permis de clarifier de nombreux points dont notamment :

- l'engagement des salariés,
- le cadrage précis de la charge de travail,
- le formulaire d'entretien individuel,
- le droit à la déconnexion.

L'éclairage apporté par la Direction sur ces points importants, car utiles pour chaque situation individuelle, permet de garantir l'unicité de traitement pour tous les salariés éligibles au Forfait en Jours et ce, quel que soit l'EPIC d'appartenance.

Le contenu de l'accord a été amélioré au fil des étapes et la position de l'UNSA de ne pas hâter une signature était légitime au vu des interrogations, méconnaissances, incompréhensions des agents rencontrés sur le terrain.

L'agenda social 2017 nous donnera encore d'autres espaces de négociations, mais sans conteste, la loi sur l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence pourrait dès la rentrée susciter une attention particulière. Alors que certains souhaitent ignorer le sujet, la question des conditions de transfert des personnels d'une entreprise à statut vers une entreprise de droit commun prendra rapidement un caractère d'urgence.

**L'engagement responsable de l'UNSA-Ferroviaire se poursuivra sur ces dossiers en faveur des salariés !**

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, Alain Fennerich,  
Christian PRETAT, PIXABAY

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

LE FORFAIT EN JOURS AU SEIN DU GPF :

# La première pierre indispensable vers une nouvelle culture managériale basée sur la confiance !

➤ **LE 17 MARS 2017, L'UNSA-FERROVIAIRE A SIGNÉ L'ACCORD D'ENTREPRISE SUR LE FORFAIT-JOURS APRÈS AVOIR OBTENU UNE MEILLEURE ÉQUITÉ ENTRE LES SALARIÉS AYANT DES RÉGIMES DE TRAVAIL DIFFÉRENTS ET SURTOUT DES GARANTIES QUI PERMETTRONT DE PROTÉGER, MIEUX QUE L'EX TITRE 3 DU RH00077, L'ÉQUILIBRE VIE PERSONNELLE/VIE PROFESSIONNELLE DES SALARIÉS.**

## ➤ POURQUOI ?

- Parce que l'UNSA-Ferroviaire est convaincue qu'il faille rendre notre Entreprise plus attractive, notamment pour les jeunes générations et en finir avec un management qualifié par certains d'archaïque,
- Parce que l'UNSA-Ferroviaire a démontré que la culture du présentisme est dépassée voire contre-productive,
- Parce que la souplesse et l'autonomie, basées sur la confiance réciproque dans la ligne managériale, sont pour l'UNSA-Ferroviaire des leviers de progrès et de performance,
- Parce que la lutte contre les risques psychosociaux, la santé mentale et physique des cheminots sont une priorité pour l'UNSA-Ferroviaire, notre Organisation Syndicale a négocié sans relâche pendant 11 mois et 12 Tables Rondes afin d'obtenir de vraies garanties sur l'évaluation, le cadrage et le suivi de la charge de travail.

L'UNSA-Ferroviaire a obtenu la garantie d'être associée au déploiement du Forfait-jours avec les outils idoines et conformes à l'accord. Notre Organisation jouera plei-



nement son rôle afin d'accompagner les salariés concernés au quotidien.

## ➤ LE FORFAIT-JOURS : COMMENT ÇA MARCHE ?

Conformément aux dispositions de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 relative à la réforme ferroviaire et suivant l'accord du 14 juin 2016 relatif à l'organisation du temps de travail, l'accord relatif au forfait-jours a été signé le 17 mars 2017 par l'UNSA-Ferroviaire.

### Un avenant spécifique au contrat de travail (un modèle unique pour tout le GPF)

Un poste en forfait-jours implique la signature par le salarié concerné d'une convention individuelle de forfait. Celle-ci constitue un avenant au contrat de travail du salarié et est établie par écrit.

Elle précise notamment le nombre de jours travaillés et de jours non travaillés. Elle rappelle en outre le nécessaire respect des repos quotidiens et hebdomadaires ainsi que le droit à la déconnexion.

Chaque salarié est libre d'accepter ou non sa convention individuelle de forfait sans remise en cause de son emploi.

## ➤ LE FORFAIT JOURS : POUR QUI ?

### Des critères cumulatifs :

Les conventions de forfait en jours concernent les salariés autonomes dont les activités ne peuvent pas être soumises à un horaire prédéterminé de travail ou aux horaires d'un collectif de travail.

### Catégories de salariés éligibles au sein du Groupe Public Ferroviaire

1. Les cadres (de la qualification E à CS) des

## TEMPS DE TRAVAIL

Durée - Organisation - Repos - Congés



Etablissements à caractère opérationnel dont les emplois présentent des caractéristiques en matière d'encadrement d'équipes et de responsabilités dans le fonctionnement d'une entité. (sont exclus les attachés TS).

2. Les cadres (de la qualification F à CS) des Directions Centrales (sièges et Services Centraux des métiers et activités) et des Directions Régionales.

**Nombre de jours travaillés du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre. (1589 heures annuelles pour tous les salariés, cf. article 26 de l'accord sur l'organisation du temps de travail du 14 juin 2016)**

➤ Les salariés des Etablissements Opérationnels mentionnés au point 1) ont pour base annuelle 205 jours travaillés avec une indemnité spécifique de 3,1 % calculée sur la base du premier échelon de la première Position de Rémunération de la qualification. Cette prime peut être convertie en 4 jours de congé dans l'année ou payée en janvier de l'année A+1. Dans le cas d'un agent contractuel, la qualification retenue pour le calcul de cette indemnité est celle du poste sur lequel opère l'agent dans le cadre de la convention de forfait en jours. Si un agent contractuel est affecté sur un poste dit «à fourchette», la qualification retenue pour le calcul de l'indemnité est la plus élevée des deux qualifications.

➤ Les salariés des Sièges et Directions Régionales mentionnés au point 2) ont pour base annuelle 210 jours travaillés avec journée courte hebdomadaire.

En cas d'absence, le nombre de jours travaillés et de jours de repos et l'indemnité spécifique sont réduits proportionnellement comme en cas d'entrée ou de sortie en cours d'année dans les conditions fixées par la réglementation du personnel (Cf. RH 00131).

**Les repos en forfait-jours**

- Les salariés à plein temps bénéficient de 28 congés annuels,
- Des jours fériés annuels et pour les salariés relevant d'établissements situés dans les départements de la Moselle, du Bas-Rhin ou du Haut-Rhin (Alsace-Moselle), les deux jours fériés supplémentaires sans incidence sur leur rémunération,
- Des RQ (18 pour les salariés des Etablissements Opérationnels, 14 pour les salariés des Sièges),
- Du repos journalier (12 heures consécutives minimum, 14 heures en cas de travail de nuit),
- Le repos hebdomadaire le dimanche auquel est accolée une journée de chômage (samedi en général) : l'ensemble faisant 60 heures,
- Ils doivent pouvoir bénéficier également d'une coupure au sein d'une journée de travail.

Le forfait-jours est compatible avec le temps partiel en jours. Les VT seront déduites du nombre de jours travaillés. (Cf. RH 00662)

**Travailler au-delà du nombre de jours prévus sans dépasser 217 jours (Cf. CCN du 31/05/2016)**

Les salariés ayant conclu une convention individuelle de forfait en jours peuvent travailler 5 jours de plus par an en signant un avenant annuel, dans la limite de 5 jours par an majorés en rémunération à 25 %. L'épargne en jours sur le CET dans les modalités prévues par le RH00662, s'applique aux salariés en forfait-jours.

**L'évaluation de la charge de travail**

La mise en place du forfait en jours implique d'assurer l'adéquation entre la charge de travail liée aux missions du poste tenu et une durée raisonnable de travail.

Cette évaluation s'appuie sur l'identification de la charge de travail prescrite, la caractérisation du travail réel, l'appréciation de la charge de travail subjective ou vécue, la prise en compte des surcroits de travail (astreintes...). Le forfait jours est compatible avec la tenue de l'astreinte et ne remet pas en cause les primes et EVS liés à l'astreinte telles qu'elles sont pratiquées.

Le suivi des journées travaillées, des temps de repos et des surcroits de travail, s'effectue mensuellement en accord avec le supérieur hiérarchique à l'aide d'un outil unifié pour le GPF.

En cas de dérive de surcharge de travail : Le salarié peut émettre un signalement sur le respect de ses repos et sur sa charge de travail, sans préjudice des prérogatives des membres du CHSCT en matière de droit d'alerte. L'usage du signalement ne doit entraîner aucune sanction.

**L'entretien Forfait-jours spécifique via un support unifié pour le GPFA**

Les salariés en forfait en jours bénéficient au minimum d'un entretien annuel spécifiquement consacré à l'organisation de leur travail. Cet entretien se distingue de l'EIA. Il doit permettre d'aborder la charge et l'organisation du travail, l'articulation entre l'activité professionnelle et la vie personnelle et les enjeux touchant à la rémunération. L'entretien doit permettre, en cas de constat partagé sur une charge trop importante de travail, de rechercher les causes de cette surcharge et convenir de mesures permettant d'y remédier.

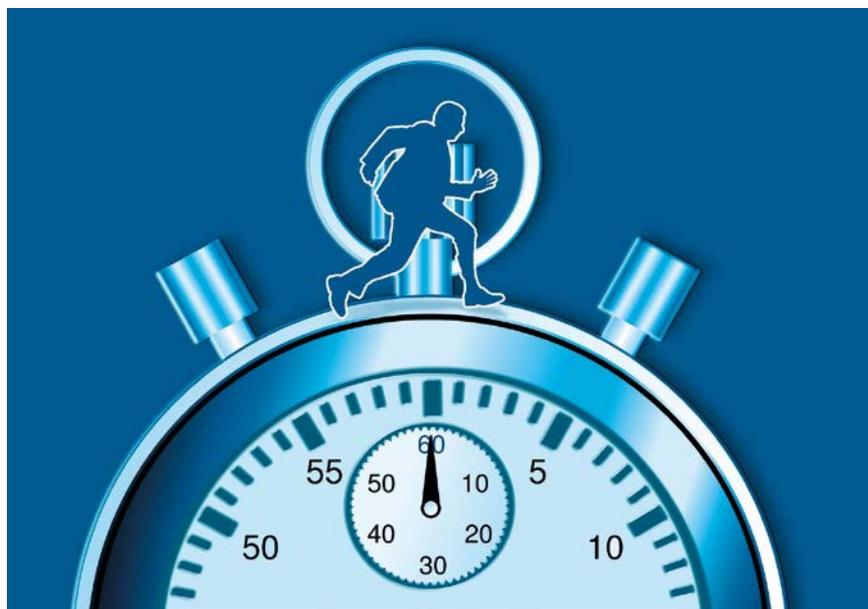
**Le droit à la déconnexion** est rappelé explicitement dans les conventions individuelles de forfait, en application de la loi n°2016-1088 relative au travail.

L'UNSA-Ferroviaire a signé l'accord Forfait-jours pour donner aux salariés sans tableau de service plus de protection avec la priorité d'équité pour tous. Lors de cette signature, L'UNSA-Ferroviaire a donc émis une réserve quant à la coexistence de deux régimes de forfait-jours qui pourraient être de nature à créer une discrimination directe ou indirecte.

L'UNSA-Ferroviaire veillera à ce que l'Entreprise déploie le Forfait-jours en respectant l'équité des salariés de tout le GPF quel que soit leur métier, leur qualification et leur établissement.

*Source : Synthèse réalisée à partir du texte de l'Accord Forfait-jours du 17 mars 2017.*

Par Sandrine DUMONTIER ■



# Service

## Etablissement de Service par Activités, Qui pilote ?

➤ **DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES, L'ENTREPRISE MET EN PLACE DES ÉTABLISSEMENTS PAR ACTIVITÉS.**

Tout a débuté en 2010 par la création d'établissements par activités, deux en Alsace (ETER Rhénan et ESV Voyageurs Rhénan) et un en Champagne Ardennes (ESV Champagne Ardenne). Puis en 2012, la création de ETSV Loire sur le bassin Stéphanois dans la Loire.

Ceux d'Alsace regroupent la vente, l'escale et l'ECT (Etablissement Commercial Trains), ceux de Champagne Ardenne et du Bassin Stéphanois intègrent en plus des trois Établissements, la Traction.

Depuis deux ans, ces types d'établissements fleurissent à travers toute la France (Limousin, Rhône-Alpes, Mont-Blanc, Lorraine, Languedoc-Roussillon, Nord Pas De Calais, Normandie et Île de France).

Ces projets en cours sont menés aussi bien dans des régions SNCF Mobilités aux contours alignés avec ceux des Régions Administratives (ex Normandie), d'autres le sont sur des Régions SNCF Mobilités aux périmètres correspondant aux anciennes Régions Administratives (ex Lorraine et Languedoc-Roussillon), voire même sur un bassin d'emplois (exemple Loire).

Qu'il se nomme ESV (Etablissement Service Voyageurs), ERC (Etablissement Régional Commercial) ou EST (Etablissement Service Transilien), le principe est toujours le même, à savoir, regrouper les métiers par transporteur.

D'après la Direction SNCF Mobilités, les projets ESV répondent aux attentes clients dans un contexte de concurrence intermodale



et face à une concurrence modale à venir. C'est un projet issu d'Excellence 2020, qui laisse la main au Directeur Régional, et met en avant la décentralisation. Mais l'UNSA-Ferroviaire ne peut accepter qu'il y existe 23 façons de faire différentes. Nous sommes toujours dans un Groupe Public Ferroviaire intégré, il doit y avoir une cohérence entre les différentes organisations, et une équité pour les agents d'un même métier indépendamment de la région.

Depuis de nombreuses années, l'UNSA-Ferroviaire s'oppose au cloisonnement par Activités et prône la transversalité des métiers. Les ESV sont simplement une porte ouverte sur la gestion par Activités, nous ne pouvons être favorables à ce projet.

L'UNSA-Ferroviaire a déjà, dans différentes instances, signifié son opposition à la création de plaques (pôles gestion finance,

métiers, etc...) qui préfigurent à la création des ESV et qui génèrent des suppressions de postes au sein des sièges d'établissements. Sous couvert de réorganisations locales ou régionales, pour répondre aux enjeux de service au plus près du terrain, la Direction nationale refuse de nous donner le cadrage national, ne serait-ce que sommairement. Pour la Direction, ces nouvelles organisations n'ont pas d'impact sur les métiers ou sur le quotidien des agents. Mais pour l'UNSA-Ferroviaire, la Direction développe des structures à géométrie variable mais avec un même fil conducteur : l'aboutissement opérationnel de la gestion par Activité. L'UNSA-Ferroviaire rappelle son attachement à des établissements centrés autour des « métiers », pilotés par des lignes métiers fortes et ce afin de garantir la véritable transversalité des métiers.

Contrairement à ce qui est annoncé dans les documents entreprises régionaux, ce dossier n'impacte pas seulement les agents des sièges, il a aussi une incidence pour les agents en production et il remet en cause la gouvernance même des établissements. De plus, ce projet aura un impact immédiat sur les établissements régionaux.

Tout d'abord ces nouvelles organisations ont

“ Cette nouvelle forme d'organisation n'apporte pas de plus-value dans nos missions de service rendu au public, et n'a qu'un seul but inavoué : introduire plus de productivité dans l'Entreprise. ”

un impact sur les fonctions dites "supports". En effet, en restructurant l'organisation, cela permet une mutualisation des fonctions supports, et de faire au passage de la productivité.

A terme, même les commandes du personnel pourront être mutualisées, l'harmonisation du logiciel de commande en cours d'installation dans tous les services le permettra.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, les organisations du travail sont différentes par métiers, il est donc primordial que ces services restent bien distincts.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le risque majeur est que l'agent soit enfermé dans une activité pour le reste de sa carrière et cela serait purement inacceptable.

L'UNSA-Ferroviaire rappelle qu'elle défend le parcours professionnel choisi plutôt qu'un parcours professionnel imposé. L'agent doit pouvoir avoir le choix entre plusieurs chemins.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la Direction SNCF Mobilités doit ouvrir rapidement des discussions sur :

- Les parcours professionnels,
- Le financement des formations initiales et continues.

De plus, L'Entreprise doit clarifier et renforcer le rôle des de toutes les Directions métiers.

Enfin, pour l'UNSA-Ferroviaire, lors de la mise en place de ces établissements, l'Entreprise ne veut pas aborder et revoir la question des IRP (Instances Représentatives du Personnel), empêchant ainsi les représentants du personnel, qu'ils soient DP (Délégués du Personnel) CHSCT (Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail), d'assurer sereinement leurs missions.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, les IRP doivent correspondre aux nouveaux périmètres des activités (axe, ESV, CH).**

L'UNSA-Ferroviaire est contre cette nouvelle forme d'organisation ; elle n'apporte pas de plus-value dans nos missions de service rendu au public, et n'a qu'un seul but inavoué : **introduire plus de productivité dans l'Entreprise.**

Néanmoins, vu que ces organisations se mettent en place partout en France, l'UNSA-Ferroviaire exige l'ouverture de discussions nationales pour fixer les éléments de cadrage.

L'UNSA-Ferroviaire défend les droits des agents au quotidien.

Par Nathalie WETZEL / Florent MONTEILHET ■

# Élections

## GRUPE NATIONAL DÉVELOPPEMENT SYNDICAL ET GRUPE DE TRAVAIL JEUNES...

# Du changement

➤ **LES ÉLECTIONS DES NOUVEAUX SECRÉTAIRES ET SECRÉTAIRES-ADJOINTS DES GN DS ET GT JEUNES ONT EU LIEU EN FÉVRIER ET MARS 2017..**



Sylvie



Mickael



Pauline



Sarah

Toutes nos félicitations aux nouveaux élus et avec brio:

- Sylvie Bonnet de l'UR PACA et Mickael Charles de l'UR Bretagne aux postes de Secrétaire et Secrétaire-Adjoint du GN DS ;
- Pauline Debast de l'UR LILLE et Sarah Piret de l'UR MONTPELLIER aux postes de Secrétaire et Secrétaire-Adjointe du GT Jeunes.

Cette nouvelle équipe est un bel échantillon de la jeunesse syndicaliste et saura continuer à dynamiser ces deux groupes avec des projets de développement syndical à venir...

Le souhait de Delphine Ledieu, secrétaire fédérale en charge de ces groupes, est qu'ils travaillent tous ensemble afin de mettre sur pieds des projets communs pour TOUS !

C'est pour cela que Delphine a également sollicité la présence de l'UFR dans ces groupes. Avec de nombreux départs en retraite dans les années à venir à la SNCF, il s'agira de montrer que l'engagement syndical ne s'arrête pas quand l'heure de la retraite a sonné, et que cet engagement permet de garder du lien social au sein de notre société ! De plus, l'UFR est force de proposition en matière de développement syndical et est légitime à participer à l'élaboration des futurs projets.

Marc Baucher et Xavier Marchetti, « jeunes retraités », ont été désignés par l'UFR et participeront désormais à ces groupes. L'UNSA-Ferroviaire est une organisation syndicale plurielle et toutes les catégories de personnel doivent être présentes dans ces groupes : femmes, hommes, jeunes et moins jeunes, de tous collègues, contractuels et des trois Epic.

En effet, avant notre congrès, une échéance importante va arriver très vite : les élections professionnelles de 2018 !

Après le livret d'accueil, les plaquettes « j'adopte l'Unsa'ttitude » et « Tous Uns'acteurs », le concours de slogan, les vidéos Web-TV, les journées « découverte » mises en place par Pauline Debast, il va falloir élaborer de nouveaux projets afin de mettre en avant la stratégie UNSA-Ferroviaire pour tous les salariés SNCF mise en avant par la signature de l'Accord Forfait-Jours ou l'Accord Intéressement, les travaux sur le télé-travail, le droit à la déconnexion et les négociations en cours au sein de la CMPN (Commission Mixte Paritaire Nationale)... Des matériels sont en cours de réalisation comme la mise à jour du livret d'accueil, le kit de communication de la fédération, une plaquette UFR, un catalogue des offres de syndicalisme de services en place dans les UR/UAD ;

D'autres projets émergent comme une campagne de parrainage ou plus de thèmes de vidéos pour la chaîne Web-TV.

Sans nul doute d'autres projets vont naître grâce au dynamisme des nouveaux secrétaires du GN DS et du GT Jeunes ainsi que de ses participant(e)s afin que l'UNSA-Ferroviaire, synonyme de responsabilité et d'expertise reconnues, progresse encore au sein de l'Entreprise et devienne la seule voix/voie possible pour les agents.

Donc, félicitations encore à ces nouveaux élus qui sauront continuer à mettre en avant une vraie stratégie de développement syndical pour l'UNSA-Ferroviaire !

Delphine LEDIEU ■

# Paris-Lyon

## PAI de Paris-Lyon : 48 heures pour changer de siècle !

➤ **EN SEULEMENT 48 HEURES D'INTERRUPTION DE CIRCULATION DES TRAINS DANS PARIS GARE DE LYON, LES POSTES D'AIGUILLAGES SONT PASSÉS D'UNE TECHNOLOGIE DE 1933 À 2017 !**

### ➤ A L'ORIGINE

Ce projet s'appelait Commande Centralisée Réseau (CCR) Paris Auvergne et devait être mis en service en novembre 2015. Aujourd'hui, on ne parle plus de « CCR Paris-Auvergne », ni de « CCR Paris-Lyon », ni de CCR Vigneux, mais de Poste d'Aiguillages Informatisé (PAI) Paris-Lyon et du Poste de Commande à Distance (PCD) de Vigneux.

*Pour l'UNSA-Ferroviaire, la politique de SNCF Réseau IdF dirigée par des ex-RATP est passée par là !*

### ➤ VIGNEUX-SUR-SEINE

Le PAI de Paris-Lyon est situé dans le PCD de Vigneux au Point Kilométrique 17,8 sur la ligne Paris Gare de Lyon – Corbeil-Essonnes dans l'Essonne. Il a remplacé les



Postes 1 et 2 de Paris Gare de Lyon (Postes Électromécanique Thomson Houston de 1933) et le PRCI (Poste tout Relais à Commande Informatique) du km 8/9 après une interruption de circulation de 48 heures du samedi 18 au dimanche 19 mars 2017.

Pour rappel, l'UNSA-Ferroviaire avait alerté lors d'un Groupe de Travail en novembre 2012 du problème du « Trou de Bercy » et

du trop grand nombre d'itinéraires que le PAI et MISTRAL (Modules Informatiques de Signalisation, de TRansmission et d'ALarme) ne pouvaient gérer.

À l'époque, l'Entreprise n'avait pas voulu tenir compte de nos alertes. En septembre 2013, elle fait le constat que MISTRAL (version 9) ne peut gérer à lui seul le dit « Trou de Bercy ». De ce fait, elle a décidé de reporter la mise en service prévue en novembre 2015 à mars 2017. Finalement aujourd'hui, le PCD télécommande les installations du Km 0 au Km 10 (Bifurcation entre la Ligne à Grande Vitesse Paris-Lyon et la Ligne Classique Paris-Lyon-Marseille), mais n'intègre ni la Gare Souterraine de Paris-Lyon, ni la zone de Bercy.

### ➤ LUNDI 20 MARS 2017

La mise en service du PAI de Paris-Lyon a eu lieu comme prévu avec une interruption de circulation de la gare de Villeneuve-Saint-Georges à la Station RER Paris Chatelet-Les-Halles. Près de 700 agents de SNCF Réseau se sont relayés pour finaliser les travaux et plus de 500 agents commerciaux pour renseigner les clients.



## ► LE PERSONNEL DU PAI

37 agents ont du être reclassés et bénéficient du RH00910 (Dispositions liées à la mobilité) :

- 3 au PAI, 15 en interne à l'Établissement, 1 dans un autre Établissement d'Ile de France et 4 hors région,
- 9 reclassements sont toujours en attente de décision de l'établissement d'accueil,
- 5 dossiers restent en « souffrance ».

**L'UNSA-Ferroviaire** espère que le reclassement de ces agents se fera en fonction de leurs desideratas. En effet, il ne faudrait pas que les dossiers en attente soient oubliés.

La composition des 5 secteurs circulations du PAI Paris-Lyon est la suivante :

- Voies A à I, avec un Agent circulation (Ac) Qualification E en 3X8,
  - Voies J à N, avec un Ac Qualification D en 2X8,
  - Voies 5 à 23, avec un Ac Qualification E en 3X8,
  - Voies de Service, avec un Ac Qualification C en 2X8,
  - Voies de Circulation M, avec un Ac Qualification D en 3X8,
  - 1 Chef Circulation Local (CCL), Qualification F en 3X8,
  - 1 Adjoint CCL, Qualification E en 3X8,
  - 1 Aide Circulation, Qualification D en 2X8.
- Le CCL aura autorité sur les Ac du PAI-Paris-Lyon, de Paris-Bercy et de la Gare-Souterraine.

L'équipe des agents de réserve sera composée de :

- 3 agents Qualifications F,
- 6 agents Qualifications E,
- 5 agents Qualifications D.

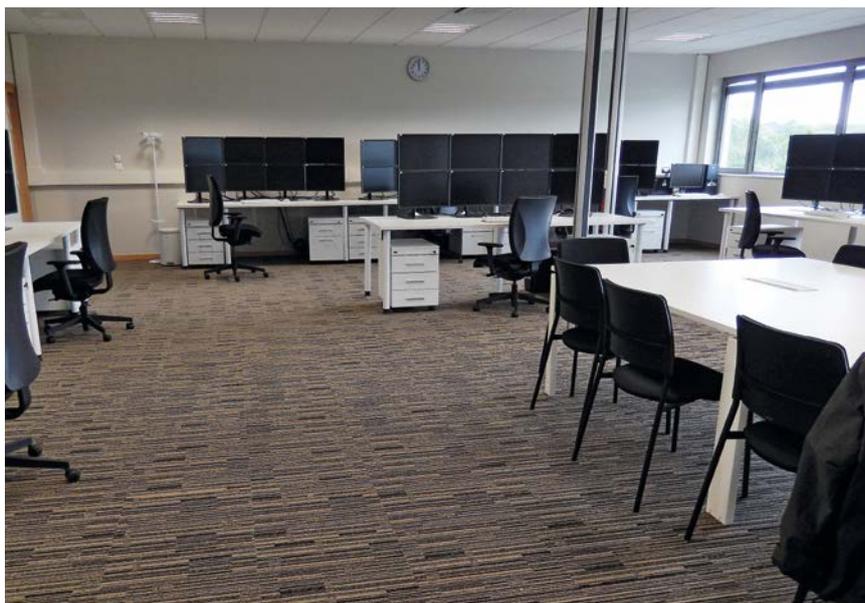
Trois Dirigeants de Proximité (DPx) se répartissent les 48 agents.

Il n'y a pas d'Agent E dans le PCD. L'exploitation des caténaires secondaires est réalisée depuis septembre 2016 par un agent du Central Sous-station (CSS) en application d'une directive nationale.

L'Unité Opérationnelle (UO) Paris-Villeneuve-Valenton a déménagé progressivement courant mars 2017 à Vigneux.

Le PCD de Vigneux dispose d'un Simulateur de Formation Mistral (SFM) avec le plan de voie de Pagny-sur-Moselle. Le taux de satisfaction des stagiaires est globalement de 80%. Un deuxième SFM doit être livré avec le plan de voie de Paris-Lyon.

**L'UNSA-Ferroviaire** se félicite qu'une salle soit dédiée à la formation avec au moins 1 simulateur car cela correspondait à nos revendications. Cependant, l'UNSA-Ferroviaire regrette qu'un « Mur d'Images » représentant l'intégralité du Tableau de Contrôle Optique du PCD ne soit pas en projet comme dans tous les autres postes d'aiguillages.



## ► LES CHIFFRES

Les travaux de basculage des installations se sont terminés avec 5 heures d'avance sur le programme. La mise en service du PAI Paris-Lyon s'est parfaitement déroulée avec une avance de 45 minutes sur la théorie et aucun problème lors des essais. Les premiers trains de la ligne D et TGV sont partis à l'heure.

Ce PCD verra passer 980 trains chaque jour: 420 RER D, 200 TGV, 100 remontées et descentes du Technicentre Sud-Est Européen, et 260 TER et Intercités, etc...

Cette opération s'élève à près de 200 millions d'euros.

## ► OBJECTIF « POSTE À GRAND RAYON D'ACTION »

Le programme « CCR » est toujours en cours de développement. Le but est de transférer les 1500 postes d'aiguillages du réseau principal vers 16 Postes à grand rayon d'action et un Centre National Opérationnel (CNO). Aujourd'hui, sept centres sont déjà opérationnels notamment à Bordeaux (Aquitaine), Dijon (Bourgogne-Franche-Comté), Lyon (Rhône-Alpes), Rennes (Grand Ouest), Pagny-sur-Moselle (Lorraine), Strasbourg (Alsace) et depuis le 20 mars 2017 Vigneux (Paris Sud-Est).

Les prochains Centres seront Nanterre et Pantin, tous deux prévus pour une mise en service vers 2020/2021.

Depuis quatre ans et jusqu'en 2032, 5 milliards d'euros seront investis.

## ► CONCLUSION

**L'UNSA-Ferroviaire** est consciente qu'une modernisation des postes d'aiguillages s'avère nécessaire. En effet, certains vieux postes souvent tenus en 2X8 ou 3X8, n'ont pas forcément des équipements conformes à la législation

“ Le programme « CCR » est toujours en cours de développement. Le but est de transférer les 1500 postes d'aiguillages du réseau principal vers 16 Postes à grand rayon d'action et un Centre National Opérationnel (CNO). ”

(vestiaires et toilettes séparés du lieu de travail et distincts pour les hommes et les femmes). Malheureusement, la mise en place de nouveaux postes technologiques s'accompagne d'une productivité du personnel estimée à environ 20 % du projet.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, une attention particulière doit être portée au volet RH. En effet, il est impératif et primordial que dans chaque importante réorganisation, tout agent dont le poste est supprimé puisse trouver un reclassement conforme à ses souhaits.

Enfin, l'UNSA-Ferroviaire dénonce la suppression des Groupes de Travail « CCR » et de la CFHST spécifique « Infra-Circulation ».

Par Christian PRETAT & Philippe GARCIA ■

# Inauguration

**Inauguration de la ligne à grande vitesse  
Sud Europe Atlantique, Tours – Bordeaux :**

## L'UNSA-Ferroviaire était présente !

► **LE 28 FÉVRIER 2017 ÉTAIT INAUGURÉE SUR LA BASE DE MAINTENANCE DE VILLOGNON LA NOUVELLE LIGNE À GRANDE VITESSE ENTRE TOURS ET BORDEAUX.**

En présence du chef de l'état, M. François Hollande, et des représentants de LISEA, de SNCF Réseau, de Vinci et de la région Aquitaine Poitou Charente, l'UNSA-Ferroviaire était présente avec Delphine Ledieu (Secrétaire Fédérale en charge de la Branche Ferroviaire) et Thierry Salmon (Administrateur Conseil Administration SNCF Réseau). Cette nouvelle ligne permettra de rejoindre Paris à Bordeaux en 2H04 à partir du 2 Juillet 2017 avec plus de 30 aller-retour prévus pour relier la capitale bordelaise à la cité parisienne.

Cette ligne a été construite en 5 ans et en partenariat avec l'entreprise du BTP Vinci et SNCF Réseau; c'est un nouveau concept pour notre entreprise ferroviaire que ce genre de projet de construction dans le cadre d'un partenariat public privé, PPP, avec des entreprises extérieures au monde du rail. La même chose a été réalisée sur la ligne Paris-Rennes entre SNCF Réseau et Eiffage à l'exception de la concession. La structure qui réunissait les différents partenaires était chapeauté par COSEA, qui a géré la construction, synchronisé les travaux d'ouvrage d'art, de mise en place de projets écologiques entre les entreprises de la ligne (cette structure va disparaître). La société LISEA qui va gérer toute la partie financière et exploitation de la ligne va prendre le relais avec la société MESEA qui gèrera la maintenance de la ligne, toujours en partenariat avec la SNCF, bien entendu. Cette ligne est la 1ère ligne à grande vitesse en France qui n'a pas construit de nouvelles gares car le choix a été fait de faire passer les TGV dans les gares historiques (Angoulême, Poitiers).



Thierry SALMON et Delphine LEDIEU

Ce projet ferroviaire représente un investissement de 7,8 milliards d'euros financés à 50 % par des fonds publics dans le cadre d'une convention de financement.

SNCF Réseau a investi 2,2 milliards d'euros répartis entre les 302 km de ligne et les 38 km de raccordement au Réseau Ferré National.

Ce projet a mobilisé, au plus fort de son activité, quelques 1000 agents de SNCF Réseau.

SNCF Réseau a aménagé le RFN en conséquence avec la création de 10 jonctions, d'une commande centralisée véritable « Tour de contrôle ferroviaire pour la gestion des circulations et d'un central sous station pour les IFTE (installations fixes de traction électrique).

SNCF Réseau a également procédé au doublement des voies au nord de la gare de Bordeaux Saint Jean qui a permis de supprimer le « bouchon ferroviaire » de Bordeaux.

C'est la première fois que SNCF Réseau concède une LGV du RFN à un partenaire privé au travers d'un contrat de concession qui a débuté en 2011 pour une durée de 50 ans c'est à dire jusqu'en 2061.

Ce contrat engage le concédant, SNCF Réseau et le concessionnaire, LISEA depuis la réalisation des travaux de la ligne jusqu'à son exploitation à partir de sa mise en service programmée le 2 juillet 2017.

De fait l'on introduit un nouveau Gestionnaire d'Infrastructure, GI, sur le RFN avec



# SIFER

## Salon SIFER 2017

# L'UNSA-Ferroviaire présente et active !

➤ **LE 10<sup>ÈME</sup> SALON INTERNATIONAL DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE A OUVERT SES PORTES À LILLE GRAND PALAIS, LE 21 MARS 2017, POUR 3 JOURS D'INTENSES ACTIVITÉS. LA RÉGION DES HAUTS-DE-FRANCE ÉTANT LA PREMIÈRE RÉGION POUR L'INDUSTRIE FERROVIAIRE, AVEC 40 % DE LA PRODUCTION NATIONALE ET 14000 EMPLOIS DANS 270 ENTREPRISES.**

Comme tous les 2 ans, l'UNSA-Ferroviaire a répondu présente via une délégation de l'UR de Lille et de la Fédération.

Ce salon international, à la renommée grandissante, se veut vitrine de la filière ferroviaire et de son excellence, comme des nouvelles technologies en matière de Matériel, d'Infra, de signalisation, d'équipement et de systèmes d'exploitation.

### ➤ DES DÉCIDEURS ET DONNEURS D'ORDRE

Ce salon est également le rendez-vous des décideurs et donneurs d'ordre, qu'ils soient de la sphère politique ou de la société civile. Personnalités présentes :

Xavier Bertrand, Président de la Région des Hauts de France ; Franck Dhersin, Président de la commission transports Région des Hauts de France ; Pierre de Saintignon, 1<sup>er</sup> adjoint au Maire de Lille ; Philippe Citroën, Directeur Général de l'UNIFE ; Louis Nègre, Président de la FIF, Président du GART ; Jean-Pierre Audoux, délégué général de la FIF ; Michel Neugnot (visioconférence), Président commission Transports ARF ;

Patrick Jeantet, Président de SNCF Réseau ; Matthieu Chabanel, Directeur de M&T SNCF Réseau ; Yves Ramette, Président d'I-trans et de Raillenium ; Dominique Riquet, Député européen, commissions transport & industrie ; Jacky Lion, Directeur Régional SNCF Mobilités, Ainsi que des membres de la commission européenne, représentants des constructeurs Bombardier, Alstom et CAF.

### ➤ DES ACTIONS DE LOBBYING POSITIF !

En participant à de nombreux forums et séminaires, la délégation UNSA a échangé et pris contacts avec de nombreuses personnalités. De nombreux rendez-vous sont déjà fixés où l'UNSA sera force de propositions en faveur des salariés du ferroviaire. L'UNSA a également présenté sa vision volontariste du Service Public SNCF, de développement du ferroviaire au sein de la Mobilité et des Transports, de l'attractivité que représente le personnel de la Branche, aguerri aux dernières technologies via l'expérience acquise.

### ➤ NOTRE PROJET D'INDUSTRIALISATION DE LA DÉCONSTRUCTION DES MATÉRIELS ROULANTS RÉFORMÉS

L'UNSA-Ferroviaire fit part de sa vision et de son projet concernant l'industrialisation du démantèlement du matériel roulant ferroviaire réformé. Ce projet donna lieu à un auditoire très attentif et réceptif, quant au potentiel avéré du volet emploi associé à l'écologie via :

- Une ingénierie dédiée au démantèlement ;
- Un service achat pour la vente et valorisation des vieilles matières ;



- Un process industriel complet, de la gestion du parc à démanteler au ferrailage ;
- Le développement de l'économie circulaire (1) avec la revente de pièces de seconde main.

#### Un projet avec des emplois à la clé :

- Création d'équipes dédiées pour la visite, la préparation et l'acheminement des rames à démanteler ;
- Démontage, tri, expertise, valorisation et vente des vieilles matières en direction des industriels et entreprises de recyclage.

Cette vision industrielle est gage d'une véritable dynamique s'inscrivant parfaitement dans une logique d'économie circulaire (1) de développement économique et d'employabilité des agents.

### ➤ INNOVATIONS, DÉVELOPPEMENT DE LA MAINTENANCE PRÉDICTIVE

Enfin, coté innovations de nombreux stands via constructeurs et équipementiers ont mis en lumière tout le savoir faire européen en matière du Ferroviaire. Concernant l'Infrastructure, notons le développement de la maintenance prédictive (comme au Domaine Matériel) via les équipements de l'Internet industriel connecté (IIOT). Ce développement ouvre la voie à de nouveaux métiers du ferroviaire dans le domaine de l'analyse de données (data scientists, data analysts...) au sein de centres d'ingénierie de maintenance.

Par Philippe DUMÉ, Matériel  
Sébastien DANIC, Matériel  
Didier MATHIS, Infra

Thierry SALMON, Administrateur SNCF Réseau,  
Laurent FAUVIAU, CEE SNCF ■



# Présidentielle 2017

---

L'UNSA-Ferroviaire propose et interroge  
les candidats à la présidentielle,  
sur la place du ferroviaire  
dans la Mobilité et les Transports



Paris, le 15 mars 2017



## Union Nationale des Syndicats Autonomes

Madame, Monsieur,

Vous avez décidé de vous porter candidat(e) à la prochaine élection présidentielle qui se tiendra les 23 avril et 7 mai 2017.

Dans cette période de crise du pouvoir d'achat et de fortes mutations technologiques et environnementales, nous pensons que cette élection présidentielle constitue plus que jamais une échéance cruciale pour la France.

Les transformations économiques, technologiques, sociales et culturelles profondes ouvrent des perspectives nouvelles. Elles cohabitent néanmoins avec un creusement des inégalités, des pertes de repères et des craintes exprimées par l'ensemble des françaises et des français.

L'impératif écologique est devenu une nécessité vitale. La tenue de la COP21 constitue certes une étape significative dans la prise de conscience des enjeux environnementaux. Elle a contribué à mobiliser les acteurs politiques autour des mobilités propres et de l'aménagement des territoires.

En revanche, la poursuite de cette démarche, l'avenir de la mobilité des personnes et des biens, l'apport du mode ferroviaire à la transition énergétique et écologique, dépendent beaucoup des impulsions que donnera le Président de la République élu.

C'est avec la volonté de répondre à ces différents enjeux que l'UNSA-Ferroviaire, 2<sup>ème</sup> organisation syndicale du Groupe Public Ferroviaire, porte un immense intérêt aux programmes des différents candidats qui prétendent à la magistrature suprême. De la place syndicale qui est la sienne, l'UNSA-Ferroviaire entend faire des propositions aux principaux candidats à la présidence de la République.

“ **De quels services publics ferroviaires avons-nous besoin ?  
Comment remettre à niveau et comment financer le réseau ferroviaire ?  
Quelle SNCF, quels salariés du ferroviaire au service de la France et des Français ?** ”

L'UNSA-Ferroviaire souhaite vous interroger sur vos orientations politiques à moyen et long-terme concernant l'ensemble de ces points afin de pouvoir travailler avec une plus grande visibilité sur l'avenir politique de notre pays et nous permettre d'informer les cheminotes et les cheminots en toute transparence.

Dans l'attente de vous lire, recevez, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations cordiales.

Roger DILLENSEGER  
Secrétaire Général

Benoit VIENNE  
Secrétaire Général Adjoint

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



# DE QUELS SERVICES PUBLICS FERROVIAIRES AVONS-NOUS BESOIN ?

Le ferroviaire n'est pas un mode de transport obsolète. Il répond aux besoins de la Nation en présentant toutes les garanties en matière de sécurité, de service, d'efficacité, de qualité, de coût et surtout de préservation de l'environnement. Pour accompagner le retour à la croissance en respectant les engagements environnementaux il faut rompre avec la stratégie de déclin du ferroviaire sous toutes ses formes.

Le ferroviaire est soumis aux risques et aux opportunités liés à l'évolution de la société : demande accrue de mobilités, agilité de plus en plus grande du consommateur, polarisation de la demande entre le « low-cost » et le haut de gamme, concurrence des modes de transports, digitalisation, métropolisation du territoire, financements contraints, demande de transparence.

L'accès à l'emploi et à la formation par des transports sûrs, fiables et économiquement accessibles, est au cœur du service public. À ce titre le transport du quotidien n'est pas un confort mais un besoin primordial. L'UNSA-Ferroviaire propose de lui appliquer une TVA au taux réduit de 5,5 %.

## ► LE TER EST UN ATOUT POUR LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Il 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 s'adaptant aux nouveaux défis écologiques du 21<sup>ème</sup> 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. 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 empêchent tout dynamisme budgétaire. Sous contraintes, les Régions mettent la pression sur les opérateurs de transport et en particulier la SNCF, ce qui conduit à terme à une dégradation du service public.

C'est pour quoi, l'UNSA-Ferroviaire est favorable au remplacement de la DGF par une fraction de TVA. Cependant, cette mesure annoncée lors du Congrès des Régions de France qui s'est tenu à Reims fin septembre 2016, nous paraît insuffisante.

L'UNSA-Ferroviaire soutient la mise en place d'un Versement Transport Interstitiel qui 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.

## ► EN IDF, LE DÉPLOIEMENT DU GRAND PARIS EXPRESS NE DOIT PAS TARIR LES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES À LA REMISE À NIVEAU DU RÉSEAU EXISTANT

Le projet du Grand Paris Express va permettre une nouvelle densification et une meilleure répartition de la population en petite et moyenne couronne. Il peut donner à l'Île-de-France une nouvelle cohésion sociale et économique.

L'état actuel du réseau Transilien, en termes d'infrastructures comme de matériels roulants ne permet pas de répondre aux besoins des populations. Faute de qualité et de disponibilité, les franciliens recourent majoritairement aux transports routiers individuels malgré la congestion du trafic et la pollution engendrée.

Le STIF vient de décider un investissement massif dans de nouveaux trains.

L'État doit assumer ses responsabilités dans le financement de la rénovation du réseau ferroviaire. Compte tenu de l'impact économique des transports dans le Bassin Parisien, il est indispensable de sanctuariser les ressources financières et humaines dans le réseau pour obtenir une qualité de service acceptable.

## ► LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE ONT BESOIN D'UNE VRAIE GOUVERNANCE

Le conventionnement avec l'État, mis en place depuis 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 Communautés inter-régionales de transport (véritables Autorités Organisatrices) la contractualisation de l'offre nécessaire. Les Commandes

décidées par l'État ont eu le mérite de sortir les TET de l'impasse concernant le matériel roulant. Toutefois, la capacité de l'AFITF à financer les nouveaux trains n'est pas suffisamment garantie. Les besoins de financement de la convention de service public (entre 300 et 400 M€/an) à l'horizon 2020 ne peuvent plus être prélevés sur le ferroviaire. L'UNSA-Ferroviaire propose d'utiliser pour les TET le levier de la fiscalité des carburants.

## ► LE TGV DOIT RESTER UN TRANSPORT ACCESSIBLE AU PLUS GRAND NOMBRE

Fleuron de l'industrie française, le TGV a profondément transformé la carte de France, en rapprochant les grandes métropoles du pays. Sa réussite technique et son succès populaire sont une fierté pour la France et pour les cheminots. Cependant, derrière cette vitrine séduisante, le fonds de commerce est fragile. Plus d'un tiers des dessertes TGV en France sont déficitaires. Ces dessertes sont aujourd'hui assumées par SNCF Mobilités, dans une péréquation interne entre dessertes rentables et dessertes non rentables. C'est un service public d'aménagement du territoire, non conventionné et non compensé. Pour l'UNSA-Ferroviaire la notion de « service public » pour le transport de voyageurs longue distance doit demeurer une composante structurante de l'offre. Notre vision du TGV repose sur un service accessible, desservant largement les territoires. Le modèle économique du TGV doit favoriser un transport de volume à prix accessibles. Le TGV ne peut plus financer tous les déficits structurels du mode ferroviaire (infrastructure, TET ou constructeurs de matériel).

## ► LA GARE, LIEU DE VIE AU CŒUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE

La gare développe une double fonction : c'est un élément indispensable dans le parcours du voyageur en termes d'accessibilité, de services, de proximité, mais aussi la gare s'ouvre vers la cité avec le développement de l'inter-modalité et des commerces de proximité. La place des gares se doit d'être inscrite dans le secteur ferroviaire et plus particulièrement dans le Groupe Public Ferroviaire SNCF.

L'UNSA-Ferroviaire défend des gares vivantes sur l'ensemble du territoire. En zone diffuse, en coopération avec Régions, les gares doivent bénéficier d'une amélioration

de l'accessibilité et évoluer engares de service pour maintenir la présence humaine et gagner en attractivité. Cette évolution passe par la création de pôles multimodaux et de parkings.

### ► POUR LE FRET, LA POLITIQUE DU « TOUT EN CAMION » EST IRRESPONSABLE

Le développement du marché unique européen s'est appuyé sur la réduction des coûts du transport routier longue distance en laissant émerger une forme de dumping social. Le ferroviaire est, au même titre que les salariés français du transport routier, une victime collatérale de cette politique. Sa libéralisation n'a pas endigué son déclin tout en provoquant des dégâts écologiques et sociaux considérables.

La revitalisation du fret ferroviaire est incontournable pour changer de stratégie. Ceci passe par la prise en compte par la Nation des besoins des territoires et des entreprises industrielles, ainsi que du gain socio-économique qu'apporte le fret ferroviaire. De même les politiques portuaires devraient mieux s'articuler avec le mode ferroviaire. L'État doit agir pour rééquilibrer la concurrence entre le routier et le ferroviaire. Ce chantier est considérable à en juger par le bilan de l'échec de la mise en place de l'Écotaxe.

Au-delà du Fret ferroviaire marchand, l'UNSA-Ferroviaire estime nécessaire de

“ L'ouverture à la concurrence ne doit pas conduire à l'affaiblissement du service public ferroviaire. L'UNSA-Ferroviaire n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires. Elle s'y prépare néanmoins en examinant le fonctionnement dans les transports européens. ”

favoriser l'émergence d'un « service public du Fret » apportant des réponses aux problèmes de saturation et de congestion du réseau routier. L'autoroute ferroviaire Alpine, dont l'avenir dans les conditions actuelles est compromis, serait une belle vitrine de mise en œuvre de cette politique.

L'ouverture à la concurrence pour le TER sera obligatoire à partir de 2023. Il semble que les Régions de France souhaitent aller plus vite en mettant en place une expérimentation. L'UNSA-Ferroviaire craint que la concurrence n'engendre une perte d'équilibre financier entre les lignes les plus rentables et les lignes les moins rentables qui seront vouées à disparaître, rompant l'égalité d'accès au service public.

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'ouverture à la concurrence du TGV prévue dès 2019 par le quatrième paquet ferroviaire pourrait avoir en France, des effets dévastateurs. Confrontée à des concurrents agressifs sur ses dessertes rentables et mettant en péril son équilibre économique, SNCF Mobilités pourrait comme elle l'a fait pour le fret, rapidement abandonner les dessertes fortement déficitaires et réduire progressivement la voilure sur les autres. Les changements de gouvernance préconisés par la mission parlementaire d'évaluation de la réforme ferroviaire, l'ARAFER et plus récemment la Cour des Comptes, pour accompagner l'ouverture à la concurrence, renforcent ce risque. Le changement de statut de SNCF Mobilités d'ÉPIC en SA, lui donnerait en effet l'autonomie pour décider de telles mesures. Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette perspective n'est pas acceptable. Un abandon de dessertes serait catastrophique pour l'emploi à la SNCF, mais aussi pour l'emploi et les commerces des nombreuses villes qui seraient brutalement privées de l'accès au réseau TGV.

## COMMENT REMETTRE À NIVEAU ET COMMENT FINANCER LE RÉSEAU FERROVIAIRE ?

Le transport ferroviaire est et restera un moyen de transport pertinent en termes de sécurité, de massification des flux, d'occupation foncière, de développement durable, de contribution à des emplois durables et non délocalisables directs et indirects, via une filière industrielle stratégique.

Le ferroviaire est un moyen de transport efficace, pour autant que l'investissement et la technologie soient adaptés aux flux et sollicitations, notamment dans les zones denses voyageurs, mais aussi au gabarit actuellement usité en logistique pour le fret ferroviaire. Les liaisons terminales TGV sont aussi une des raisons de son succès, car outre des relations entre métropoles, TGV assure la desserte de territoires ayant une forte attractivité touristique, ou par enjeux d'aménagement du territoire.

### ► QUELS FINANCEMENTS ?

**Quelle reconnaissance de l'intérêt économique du ferroviaire, bien évidemment pris dans un contexte intermodal ?**

– Revoir les barèmes socio-économiques, si les références telles les valeurs du temps ne correspondent plus à la réalité sociétale (Cf développement des cars), il faut avoir le courage d'actualiser les instruments de mesure de l'intérêt général : donner plus de poids à la robustesse, la ponctualité, la qualité et le confort.

**Quels sont pour vous les critères à redéfinir de l'intérêt général ?**

– L'attractivité des territoires auprès notamment des entreprises, se définit par un ensemble de critères dont l'existence d'un réseau de transport de qualité. A ce titre, les

entreprises participent au financement du transport selon leur taille, mais aussi pour plus immédiatement leurs salariés (et plus directement lors de la prise en charge à 50 % des titres de transports) et visiteurs via le versement transport, qui est un système enviable car pérenne et équitable.

– COP 21, transition écologique, usage des sols, le transport public, participe au développement durable.

**Comment mieux valoriser la plus faible consommation carbonée, mais également le foncier du ferroviaire, et autres effets externes ?**

– Si l'hyper-segmentation des modes et des modèles à l'intérieur de chaque mode, par public cible est rentable économiquement, quel modèle de société, et quelles conséquences sur notre capacité à vivre ensemble.

Si les transports publics n'apportent plus l'occasion à des catégories d'individus, d'au moins se croiser ponctuellement outre la contribution directe à l'économie, quels sont les autres objectifs du transport public ?

Les réglementations européennes, et plus encore l'ARAFER, poussent notre système de tarification de l'infra mais aussi des clients finaux, à exclure les péréquations antérieures qui permettaient un rééquilibrage via un contrat moral sinon social tacite du système.

### **Quel nouveau modèle de solidarité territoriale inventer, entre liberté des AOT Régionales et poids des investissements (ou carences) passés et inflexions futures dans un contexte de finances publiques en attrition ?**

Le ferroviaire fait partie des filières stratégiques industrielles, la SNCF est un des plus gros donneurs d'ordre public en termes d'achats, de sous-traitance et de partenariats économiques dont des partenariats d'innovation, et contribue au rayonnement du savoir-faire ferroviaire français à l'étranger.

### **➤ QUELLES PERSPECTIVES POUR LA DETTE HISTORIQUE DU FERROVIAIRE ?**

Les investissements importants réalisés depuis des décennies pour la construction du réseau LGV ont permis au mode ferroviaire français d'entrer dans le 21<sup>ème</sup> siècle. Une flotte de près de 500 TGV, le maillage et la couverture du territoire confèrent à ce mode de transport une efficacité économique et répond à un besoin de mobilité croissant. Le sujet financement du système ferroviaire a été le grand absent de la loi portant la réforme du Ferroviaire du 4 août 2014, or les conditions économiques se sont encore dégradées :

- Baisse de la fréquentation voyageurs, suite à des facteurs conjoncturels (attentats, inondations, ...) mais aussi à des facteurs plus structurels comme la baisse du pouvoir d'achat de la classe moyenne concomitamment à une intensification de la concurrence intermodale avec l'ouverture notamment de lignes de cars et le covoiturage. Si ces derniers modes ont permis l'induction de nouveaux voyages, une part non négligeable de personnes s'est reportée du train sur ces modes.
- Baisse du panier moyen, y compris du côté des voyages professionnels, qui n'optent plus systématiquement pour la 1<sup>ère</sup> classe, et recherche généralisée des « petits prix » pour un ensemble plus important de population que par le passé,
- Un trafic TER très divers selon les Régions et surtout le niveau de métropolisation,
- Un trafic Fret, dont la redynamisation est encore frémillante, conditionné à un haut niveau de subventionnement,

- Un nécessaire effort de modernisation du Réseau qui induit des engagements financiers très importants mais aussi de nombreux chantiers qui ne sont pas sans conséquence sur les circulations,
- Un Réseau encore obsolète qui n'a pu suivre la très forte croissance des circulations dans les zones denses ces dix dernières années (+30 % de voyageurs en IdF) multipliant les problèmes de régularité, de robustesse (postes d'aiguillage, stations électriques).

Assurer le financement pluriannuel des travaux de rénovations grâce au Contrat de Performance permettra d'optimiser la planification et la gestion financière des travaux, mais les montants ne permettront pas de remettre l'ensemble du Réseau à niveau ; seul le Réseau principal (UIC 2 à 4) et une partie du réseau secondaire (UIC 4 à 6) et quelques lignes capillaires (UIC 7 à 9) pourront faire l'objet de réelles modernisations. Les CPER/CER seront sollicités mais ne pourront atteindre les niveaux antérieurs faute de capacités financières des Régions. Si l'on considère les Conseils Régionaux comme véritables alternatives pour le financement du ferroviaire, il est alors indispensable de consolider leurs ressources au-delà des dotations de l'État, via une fiscalité appropriée au Transport selon une logique de type taxe carbone, redonnant une lisibilité des coûts complets de chacun des modes par transfert de valeur.

La SNCF s'est saisie des MOBILITÉS pluri-modales via ses filiales et est en mesure de proposer l'ensemble des modes utilisés par les voyageurs. Pour autant les disruptions liées au numérique, la rupture des schémas d'élasticité prix-temps, les attentes, voire la fascination exercée par les « transports innovants » (dont le véhicule autonome) nous font parfois oublier les objectifs des transports publics.

La frontière entre le transport urbain/périurbain/régional est ténue, voire poreuse dans les grandes agglomérations, il s'agit de mieux harmoniser les modes entre eux et cesser les concurrences stériles inter-modales et véritablement proposer des modes complémentaires, une extension du versement transport, mais conditionnée à la complémentarité effective du service, pourrait apporter une réponse au développement du transport périurbain. La plus-value foncière pourrait aussi être mise à contribution pour financer, voire préfinancer, le développement du transport (modèle suisse, mais aussi Grand Paris). Pour autant il faudra agir sur une meilleure articulation entre urbanisation et transport. Le Ferroviaire est le seul mode à payer l'intégralité de ses effets externes :

- Occupations des sols, surface foncière par voyageurs/tonne transportée,

- Effets externes environnementaux : carbone, gaz à effet de serre,
- Effets de jonction et requalification urbaine des sites gares,
- Faible accidentologie,
- L'ensemble des taxes sur énergies carbonées (Diesel) et sur l'électricité.

La réglementation française a autorisé les poids lourds 44t, et seules quelques villes ont mis en place des réglementations contraignantes sur les heures de circulation pour les poids lourds.

Le transport routier utilise des autoroutes qui ont été cofinancées par l'État (et le sont encore via les contrats de reconduction des concessions) raccordées par un réseau routier financé par l'État. La dispersion du financement pour l'entretien du réseau routier non concédé, entre l'État, les différentes couches de collectivités territoriales (département, agglomération, communauté de commune, commune, ...) et de ce qui relève de la voirie, de l'aménagement des abords (talus, rond-point, ...) ne permet que difficilement d'avoir un coût agrégé, des dépenses publiques (compte des transports dans les comptes de la nation) ce qui tronque les analyses comparatives entre les modes.

Par ailleurs, le découpage institutionnel, avec affectation des périmètres de compétences différenciés sur les transports, bien que rebattu par la loi NOTRe, n'est pas bien adapté à des périmètres de transport où l'urbain et le périurbain s'étalent, où le TER prend la fonction de RER dans bien d'autres agglomérations que la Capitale.

Le financement du transport est le résultat d'une succession de mesures qui ne sont plus assez coordonnées et aux logiques d'objectifs difficilement lisibles pénalisant leur acceptabilité : dotation État aux collectivités locales, subventionnement d'exploitation pour services conventionnés (TET, TER) subventions/compensation tarification d'infra du Fret, participation aux grands projets via l'AFIFT et en direct, participations aux CPER, ...

Les choix de l'Allemagne (Réseau financé par État, exploitants aidés par les Länder) sont plus lisibles et apparaissent plus cohérents. Le processus décisionnel des grands projets a également montré ses limites, l'acceptabilité de ces projets est remise en question, tant l'intérêt général est devenu une notion décredibilisée (Lyon-Turin est un exemple frappant) et soumise à suspicion en ces temps de raréfaction financière où le soupçon d'intérêt plus local, voire particulier, plane. Le décret « règle d'or » devrait permettre à SNCF Réseau de limiter les conséquences financières de certains projets, pour autant que toutes les modalités de participation soient prises en compte dont les participations au capital des sociétés de projet.

Les PPP ont permis de construire simultanément trois LGV, mais le coût total interroge : réclamations, raccordements, consistance de la desserte revue aux dépens des finances publiques, coûts de transaction, ... Une évaluation complète et sincère nous permettrait d'en tirer les enseignements ! Mais il est déjà patent que la multiplication des co-financeurs et l'ingénierie financière (taux d'emprunt et frais financiers) induisent des coûts financiers bien supérieurs à l'emprunt public.

Reformuler de nouveaux emprunts publics liés à des projets de développements, ou à des grands projets de modernisation pouvant être considérés comme des « investissements d'avenir » (PIA), apparaît comme une source de financement moins onéreuse et redonnant plus de sens à l'emprunt que la couverture des déficits !

Il s'agirait de mieux clarifier là aussi, les objectifs et les moyens/outils financiers associés.

Dans le même esprit, les Régions financent l'exploitation et le réseau, à la différence des Länder qui financent (voire participent plus directement) à l'exploitation mais ne participent pas au financement du Réseau (Cf grand plan de modernisation de l'état fédéral qui vient d'être signé avec comme objectif prioritaire : la régularité).

À défaut d'une séparation aussi stricte entre financement de l'exploitation et du Réseau (qui serait toutefois plus en conformité avec la réglementation européenne, éviterait quelques confusions dans les arbitrages, donnerait une plus grande lisibilité dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des TER, et limiterait l'instrumentalisation de certains grands projets de développement),

il est indispensable de préciser les champs d'intervention des financements régionaux y compris via des financements européens.

La dette du ferroviaire se décompose en :

- Dette non amortissable, en partie héritée des grands projets passés, déjà considérée en grande partie dette d'État par l'INSEE (dette historique de RFF),
- Dette liée aux différentiels entre prévisions et réalités sur les grands projets passés et exploités depuis plus de 10 ans qui ne seront jamais récupérés, qui devraient rejoindre, du moins en partie, la dette d'État,
- Accumulation de déficit d'exploitation,
- Les créances portées pour comptes d'autrui (AFIFT, État, collectivités) avec un faible espoir de recouvrement (aujourd'hui non inscrites et non provisionnées),
- Les frais financiers (dont dettes historiques, sur créances, sur déficits),
- Les futures dettes déjà évaluables sur un re-calcul des conditions des participations financières sur les projets de développement mais aussi certains grands projets de modernisation aux vus des différences de conditions économiques (tarifications, trafics, inflation),
- Les investissements de développement économiques nationaux « commandés » par la puissance publique : Alstom, PPP, ...

Cette dette de 60 Md€ va continuer à croître tant que l'effet rénovation ne l'emportera pas sur les écarts lourds de prévisions économiques notamment liées aux grands projets. Si jusqu'à présent, les taux d'intérêts exceptionnellement bas, ont permis d'optimiser la gestion financière de la dette via la titrisa-

tion, le renversement attendu lié aux USA et dont on voit en ce début d'année les effets sur les marchés financiers (baisse maturité des titres) nous amènent à devoir envisager plus sérieusement le traitement la dette ! Le Groupe Public SNCF ne pourra pas indéfiniment contenir à la fois les dépréciations d'actifs compte tenu des sensibilités des tests de dépréciations et le montant de la dette (dont frais financiers).

Une reprise par l'État de la dette non amortissable s'impose, celle-ci peut faire l'objet d'une caisse de cantonnement ad hoc associée aux grands projets de transports et d'équipements publics vertueux pour l'environnement (et donc éligibles à des Green bonds d'État, voire européens).

Une renégociation de certains contrats, avec l'appui de l'APE, au vu des variations des conditions économiques, devrait être également possible. Et pour éviter de reproduire certaines distorsions : une application de la « règle d'or » stricte, impliquant également les participations financières aux sociétés de projets et les filiales.

Par ailleurs si nous portons le savoir-faire SNCF sur la MOA et la MOE, nous entendons la nécessaire implication des entreprises de sous-traitance et des partenariats et la construction d'une filière industrielle forte. Il serait un juste retour que ce soit sur les bases d'une mise en concurrence saine dans un milieu du BTP marqué par la présence d'un faible nombre de grands groupes dominant le secteur et l'application selon la RSE d'obligations quant à la qualité des emplois ainsi développés (formation, insertion, travail détaché).

## QUELLE SNCF, QUELS SALARIÉS DU FERROVIAIRE AU SERVICE DE LA FRANCE ET DES FRANÇAIS ?

Le corps social des salariés du nouveau Groupe Public Ferroviaire tient une place particulière dans le paysage salarial français. Construit historiquement pour répondre aux spécificités des métiers, des conditions d'exploitation et aux obligations de continuité de service du mode ferroviaire, le STATUT des Cheminots constitue une garantie d'unicité de la SNCF et contribue fortement aux exigences d'un haut niveau de sécurité.

Sur la base de ses quatre-vingt-dix années d'expertise, l'UNSA-Ferroviaire est convaincue que le système de production intégré reste le mode d'organisation le plus performant. En Europe, les choix politiques, ne vont pas dans ce sens. Dans tous les cas, nous affirmons que pour fonctionner efficacement le système ferroviaire doit s'appuyer sur « **un corps social homogène** ».

Avec la construction de la BRANCHE FERROVIAIRE, l'architecture du droit social évolue et se réfère désormais sur :

- Le code du travail,
- Le décret socle,
- La convention collective et les accords d'entreprise.

L'UNSA-Ferroviaire s'engage dans la négociation collective pour faire de la CCN Ferroviaire le meilleur outil contre la concurrence par le dumping social.

L'adoption du quatrième paquet ferroviaire définit le calendrier potentiel de l'ouverture à la concurrence. Il est vital que la reprise des personnels soit imposée en cas de changement d'opérateur. Les conditions de transfert des personnels et de portabilités des droits doivent être définies en amont de toute expérimentation.

La logique de carrière reste le meilleur moyen de maintenir les compétences, de fidéliser les salariés et de transmettre les compétences.

### **Le maintien d'un corps social homogène passe par la consolidation de marqueurs d'appartenance :**

- La Caisse de Prévoyance et de Retraite doit devenir la caisse de l'ensemble des salariés de la branche ferroviaire,
- Les facilités de circulation doivent couvrir l'ensemble des salariés des entreprises ferroviaires,
- La politique de logement doit être en phase avec les nécessités de mobilité des personnels,
- La politique salariale doit être un élément d'attractivité et de fidélisation.

## LA CHARTE DES VALEURS DE L'UNSA

L'UNSA se donne comme mission de développer en France, en Europe et dans le monde un mouvement syndical réformiste et progressiste, fort et uni, dans le respect des grands principes suivants : attachement à la laïcité de la République, à la démocratie, aux libertés, à la justice sociale, à la solidarité, à la défense du Service public, au droit à l'emploi, à la fraternité et la tolérance, dans la fidélité au principe de l'indépendance syndicale.

L'UNSA fait de la lutte contre les discriminations l'un de ses principes fondateurs.

L'UNSA refuse toute forme de discrimination telle que définie par l'article L1132-1 du Code du Travail, conformément aux lois 2001-1066 du 16 novembre 2001 et 2008-496 du 27 mai 2010.



### Nos valeurs :

- ✓ L'économie au service de la personne humaine ;
- ✓ Pour l'emploi contre l'exclusion ;
- ✓ Droit du travail : droit des salariés - droit syndical ;
- ✓ Garantir la protection sociale par la solidarité ;
- ✓ Des Services publics au service de la Nation ;
- ✓ L'accès à la culture, un droit pour tous ;
- ✓ Défendre et promouvoir les libertés ;
- ✓ Contribuer à la solidarité internationale ;
- ✓ Pour un syndicalisme rassemblé.



**Roger DILLESEGER** Secrétaire Général

06 08 89 71 69  
dillenseger.r@unsa-ferroviaire.org

**Benoit VIENNE** Secrétaire Général Adjoint

06 08 36 41 71  
vienn.b@unsa-ferroviaire.org

**Christine GRAFFIEDI** Conseil de Surveillance ÉPIC SNCF

07 77 99 75 22  
graffiedi.c@unsa-ferroviaire.org

**Thierry MARTY** Conseil d'Administration SNCF MOBILITÉS

06 08 80 13 69  
marty.t@unsa-ferroviaire.org

**Fanny ARAV** Conseil d'Administration SNCF RÉSEAU

06 85 02 67 92  
arav.fanny@unsa-ferroviaire.org

**José GOMEZ** Comité de Groupe SNCF

06 25 30 30 39  
gomez.j@unsa-ferroviaire.org

**Laurent FAUVIAU** Comité d'Entreprise Européen SNCF

06 24 51 20 46  
fauviau.l@unsa-ferroviaire.org



UNSA-Ferroviaire

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

www.unsa-ferroviaire.org



# Dossiers IKV / PDE

## L'UNSA poursuit ses démarches !

### ➤ INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO / PLAN DE DÉPLACEMENTS ENTREPRISE

**L'UNSA-FERROVIAIRE S'EST ENGAGÉE AUPRÈS DES SALARIÉS DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE SNCF À PORTER LES DOSSIERS IKV ET PDE AU PLUS HAUT NIVEAU DE L'ENTREPRISE. VOS ENCOURAGEMENTS ET SATISFÉCITS SUR LES SUJETS DÉMONTRENT QUE CES REVENDICATIONS COLLENT AU PLUS PRÈS DE VOS ATTENTES. L'UNSA A DONC NATURELLEMENT PROPOSÉ L'INSCRIPTION DE CES DOSSIERS À L'AGENDA SOCIAL SNCF 2017.**

L'Entreprise, à notre grande surprise, a répondu que «c'était très compliqué à mettre en œuvre» (sic) ! L'UNSA ne peut se satisfaire d'une telle réponse, pour une Entreprise qui revendique sa place de championne de l'écomobilité et qui se positionne sur le sujet (parking, OUVÉLO...)

### ➤ L'UNSA EXIGE UNE EXPÉRIMENTATION !

L'UNSA-Ferroviaire poursuit ses démarches et a d'ores et déjà pris contact avec l'association «Club des villes et territoires cyclables\*» afin d'élaborer conjointement un dossier très étayé, pour une expérimentation à la SNCF. L'UNSA-Ferroviaire vous communiquera l'ensemble des éléments dès finalisation de la démarche. Paris, mars/avril 2017

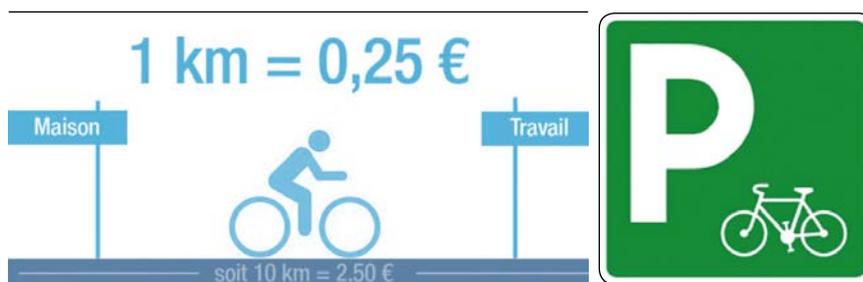
### ➤ IKV POUR MÉMOIRE

L'Indemnité Kilométrique Vélo, facultative, votée dans la loi de Transition énergétique est en vigueur pour les salariés du secteur privé depuis le 1er juillet 2015.

Un décret paru au Journal Officiel le 1<sup>er</sup> septembre 2016, permet une expérimentation de deux ans au sein des employés du ministère de l'Environnement.

Pour rappel, le salarié utilisant son vélo pour les déplacements domicile / travail peut potentiellement bénéficier de 25 centimes d'euros par kilomètre dans la limite fixée à 200 euros par an et par agent, exonérés de l'impôt sur le revenu.

Le Club des villes et territoires cyclables et l'Ademe ont lancé en février 2016 un observatoire de l'Indemnité Kilométrique Vélo à destination des entreprises qui s'engagent



dans cette démarche et à établir un suivi de sa mise en œuvre.

### ➤ PDE POUR MÉMOIRE

Le Plan de Déplacements Entreprise (PDE) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements domicile / travail des salariés. Il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité.

Le Plan de Déplacements Entreprise (PDI pour Inter-entreprises) favorise l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques. Il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité.

Le PDE est un vrai projet d'entreprise, qui peut s'inscrire dans une démarche Qualité de Vie au Travail ou dans un système de management environnemental.

Exemples de mesures pouvant entrer dans un PDE :

- L'aménagement des horaires de travail,
- La promotion du vélo,
- l'accompagnement et l'encouragement à habiter à proximité du lieu de travail,
- la mise en place d'un service d'autopartage,
- l'incitation au covoiturage,

### Le plan de mobilité pour les entreprises de plus de 100 salariés

L'article 51 de la Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte stipule que, dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains, toutes les entreprises, regroupant plus de 100 salariés sur un même site, doivent élaborer un plan de mobilité d'ici le 1er janvier 2018 pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. Le plan de mobilité doit être communiqué à l'autorité organisatrice du plan de déplacements urbains.

### L'UNSA-Ferroviaire est force de propositions et relaie les attentes des salariés. Le GPF SNCF montrera-t-il l'exemple et sera-t-il moteur dans cette démarche éco-citoyenne ?

*\*Acteur majeur en matière de promotion de l'usage du vélo au quotidien - mode de transport à part entière -, des modes actifs et des politiques de mobilité et d'aménagement urbain durables. Il participe à tous les grands débats, en France et à l'étranger, pour un meilleur partage de la rue, pour l'aménagement de zones apaisées, pour la sécurité des cyclistes et des piétons et pour encourager les mobilités durables.*

### L'AVENIR A BESOIN DU VÉLO

Par la Communication fédérale ■

# Dépendance

## Autonomie et Dépendance.

► **L'AUTONOMIE EST DEVENUE UN SUJET PHARE DANS LES NOUVELLES ORGANISATIONS DU TRAVAIL. L'ACCORD SUR LE FORFAIT JOURS EN EST LE PARFAIT EXEMPLE PUISQUE LA NOTION D'AUTONOMIE EST LA BASE ESSENTIELLE DU DISPOSITIF.**

L'autonomie et rien d'autre que l'autonomie : c'est finalement devenu un outil de responsabilisation des individus. En fait, l'individualisation prime dans un collectif de travail. Etrange évolution que cette nouvelle dimension de l'autonomie. Elle est omni présente dans la société, dans la vie de tous les jours, et aujourd'hui elle gagne les Entreprises.

C'était lors du dernier quinquennat que l'autonomie, ou plutôt la responsabilisation des individus, était martelée par les pouvoirs publics. L'idée consistait à responsabiliser les individus dans tous les domaines de la vie : il fallait leur faire comprendre que leur situation personnelle était le reflet de leur comportement individuel. Et la réparation, notamment pour la Santé, en lien avec leur statut de dépendant de la société, ne pouvait plus être entièrement supportée par celle-ci.

Les successives réformes engagées depuis une dizaine d'années convergent vers l'individualisation, la responsabilisation des individus.



**L'autonomie  
ça débute ainsi...**

Le message subliminal pourrait être le suivant : « *Ne demandez pas autrui de vous aider puisque vous avez la possibilité d'adopter des attitudes pour améliorer votre situation personnelle* ».

### ► EN FAIT : DEVEZ-VOUS DEVENIR RESPONSABLE !

Les réformes des retraites ont cassé le caractère collectif du droit à la retraite. Notamment dans notre régime spécial. Chaque individu en fonction de son comportement ouvrira droit à une retraite personnalisée. Pour améliorer sa retraite il doit individualiser son parcours.

Pour la santé, l'évolution de ces dix dernières années est encore plus prononcée. Le détricotage de l'assurance maladie est en marche et les effets sont irréversibles. Le schéma de l'évolution de la protection sociale est tracé. Nul doute, que son évolution

sera plus ou moins rapide en fonction du résultat des prochaines échéances électorales.

Bizarrement, la place des complémentaires santé dans la protection des salariés est contradictoire au sens voulu pour l'autonomie des bénéficiaires.

Ce passage vers une protection sociale collective n'est peut-être qu'un leurre. Il est utile pour opérer un glissement de la prise en charge de l'assurance maladie vers des petits collectifs. C'est-à-dire vers la foutitude de Mutuelles !

C'est un moyen pour dégraisser le mammoth « Sécurité Sociale ».

Alors que l'autonomie gagne des parts de marché dans les organisations du travail, le GPF de 140 000 cheminots va classifier environ 30 000 collègues autonomes. Bien sûr cette évolution n'est qu'une conséquence de la Loi, de la modernisation du marché du travail, peut-être même de la mondialisation. La tâche sera rude pour les nouveaux autonomes reconnus en tant que tel puisqu'ils croiseront et travailleront demain avec des non-autonomes. Lequel de ces deux statuts sera le plus in ? Il ne manque plus que le badge de circonstance : « Je suis Autonome ». Il est naturel de se poser la question comment devenir autonome sans glisser vers l'égoïsme, l'individualisme, l'insensibilité, l'égoïsme ?

“ *La tâche sera rude pour les nouveaux autonomes reconnus en tant que tel puisqu'ils croiseront et travailleront demain avec des non-autonomes.* ”

## ► AUTONOME EST AUSSI UN SYNONYME DE LIBRE

D'ailleurs le produit de l'autonomie est vendu comme un espace de liberté... Mais contraint par des objectifs managériaux, de production, de résultat financier, sans disposer des outils nécessaires pour les réaliser. Il est dépendant de la liberté de son environnement. Les limites de l'autonomie peuvent être rapidement franchies.

Dorénavant, le GPF affichera un nouveau visage : les autonomes et les dépendants des organisations du travail !

Etrange coïncidence cette évolution de l'autonomie qui prend toute sa place dans le GPF. Même si les problématiques sont déconnectées les unes des autres, la reconnaissance de l'autonomie se croise avec la volonté de l'Entreprise de mettre un terme au champ de l'exploitation de la dépendance.

## ► JUSTEMENT PARLONS-EN DE LA DÉPENDANCE !

Celle par exemple des personnes âgées résidants dans nos établissements de l'Action Sociale !

Vous qui ne les connaissez-pas, sachez que ce sont des structures qui hébergent des pensionnés fragilisés par le vieillissement. Ces établissements sont gérés par l'Action Sociale : ils portent des noms qui pourraient faire rêver et imaginer que le vieillissement est une filiale du paradis.

L'Oasis de Neuilly sur Marne, Les Violettes d'Illiers Combray, le Château du Poitou à Villevaudé et les Verdaines à Santenay. Ces quatre établissements proposent 230 places d'hébergements.



Mais voilà, lors de la CoFASS du 20 octobre 2016, la Direction de l'Action Sociale annonçait une évolution importante. Les EHPAD (établissements hébergeant des personnes âgées dépendantes) sont hors champ du cœur des métiers du GPF. Et cette décision était accompagnée de préconisations concernant la cession de deux établissements (Illiers et Santenay) et la cessation d'activité pour les deux autres.

Pourtant, du fait de la création des 3 EPICs, les cœurs de métiers n'ont jamais été aussi nombreux, diversifiés, et la Loi du 04 août 2014 précise bien à l'article 4 du Chapitre II la place de l'Action Sociale dans le cadre des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de l'ensemble du GPF. Mais le financement par le budget de l'Action Sociale n'entre pas strictement dans les missions du régime spécial de sécurité sociale. Et cette faille est exploitée par l'Entreprise.

En tous les cas, les arguments sont aujourd'hui nombreux pour expliquer que cette dimension sociale n'a plus de place dans une Entreprise dans laquelle l'autonomie est reconnue.

L'UNSA ose ce point de vue. L'UNSA au travers de cet écrit veut juste pointer l'évolution à venir de la dépendance gérée par l'Entreprise dans un paysage conquis par l'autonomie.

Le mot même de la dépendance est déjà en soi un sujet qui mériterait une évolution. Quel vilain mot : dépendance ! En fait assistance, aide ... Mais dépendance convient aussi avec communs.

En fait, un statut qui pourrait concerner tout le monde ? La dépendance serait commune ! Tiens donc : voilà une drôle d'idée. La dépendance pourrait donc concerner tout le monde ?

“ *Le mot même de la dépendance est déjà en soi un sujet qui mériterait une évolution.* ”

Est-il faux de dire que la dépendance n'a pas bonne presse ? La dépendance en règle générale est une problématique individuelle. Elle peut être liée à l'alcool, au tabac, aux drogues, aux psychotropes, aux comportements justement individuels donc en lien avec les conséquences de l'autonomie ?

La dépendance n'est donc pas réservée au vieillissement !

Franchement, l'UNSA a toujours eu du mal à utiliser ce terme de la dépendance.

Pour notre part, il rime depuis toujours à une perte d'autonomie, ou à la naissance et à une évolution d'une situation handicapante : voire à l'apparition d'une fragilité. Là où le législateur est mal à l'aise, du moins il devrait l'être, est que l'évolution de la perte d'autonomie ne repose sur aucune dépendance.

Elle peut concerner tout le monde sans aucune différence sociologique !

Même les autonomes peuvent devenir dépendants.

Par Denis DONTENVILL ■

# Merci Marc

➤ **LE MERCREDI 15 MARS 2017, MARC BAUCHER, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'UNSA-FERROVIAIRE DE 2010 À 2016, AVAIT CONVIÉ DE NOMBREUX COLLÈGUES À SON DÉPART EN RETRAITE.**



Cette réunion conviviale était organisée en deux séquences : 17H00 un cocktail de départ, à partir de 19h30 un buffet. Il y a eu plusieurs intervenants, dont Roger Dillenseger, Secrétaire Général élu au congrès de 2016, Florence Dodin, Secrétaire Générale adjointe de l'UNSA nationale et Jean-Marc Ambrosini, Directeur Général Délégué et Ressources Humaines qui a remis l'honorariat à Marc Baucher.

## ➤ LE MOT DE ROGER

Merci Marc

Militant de longue haleine, Marc Baucher a fait valoir ces droits à la retraite le 1<sup>er</sup> février 2017. L'occasion pour réunir l'ensemble des in-

tervenants de la Fédération, des responsables des UR, UAD, UFR, de partenaires, d'amis et de collègues, en présence de son épouse, Martine, et d'une de ses filles, Elise, pour marquer le coup et souligner une carrière de 39 années bien remplies à la SNCF, doublée d'une carrière syndicale non moins dense. En effet, après plusieurs mandats de terrain, Marc prend des fonctions à la Fédération en 2006. Dès son arrivée, il restructure la communication fédérale et donne ainsi une lisibilité à notre message tant envers les militants, les cheminots que les institutionnels.

De 2010 à 2016 il prend la tête la fédération au poste de Secrétaire Général. Six années de mandats dans une période cruciale pour

l'Entreprise et le ferroviaire. Les assises du ferroviaire, la réforme du ferroviaire de 2014, l'intégration des personnels de RFF, sont autant de dossiers de fond menés dans ses deux mandats successifs.

Transformer l'UNSA-Cheminots en UNSA-Ferroviaire et faire progresser la structure de 18 à 24 % seront les marqueurs de ces six années.

Les valeurs humaines et la culture des relations personnelles de Marc auront tout au long de sa carrière été le socle de la cohésion de ses équipes.

Marc, la Fédération UNSA-Ferroviaire te remercie pour ton engagement et te souhaite une excellente retraite active à toi et ta famille.



« On ne fait pas évoluer les organisations sans les femmes et les hommes qui la composent. »

« Je souligne la chance que j'ai eue de rejoindre la SNCF. Peu d'entreprise offrirait ces possibilités d'évolution. J'emploie l'imparfait car le contexte a un peu changé. »

« Celui qui ne sait pas d'où il vient ne peut savoir où il va car il ne sait pas où il est »

- Comment peut-on se construire sans fondamentaux ?
  - Comment peut-on se construire sans fondement historique ?
  - Comment peut-on avoir de valeurs sans culture ?
- Sans ces valeurs, sans ces repères l'être humain se retrouve dans le néant. Il se retrouve seul. L'intérêt et les ambitions personnelles prévalent alors souvent sur le collectif. »

« Souvent, la conscience sociale vient du contexte familial et de l'éducation reçue. Je remercie mes parents qui m'ont transmis ce goût de la lecture et d'avoir suscité cette curiosité qui développe l'esprit critique. »

« Le fil conducteur de ma carrière professionnelle et de mon investissement syndical a été l'action et l'engagement. »



« Je remercie Roger, avec qui j'ai travaillé pendant 6 ans. Des échanges en permanence, une complicité certaine. Un vrai binôme, ce qui a permis d'aborder tous les sujets avec sérénité et cohérence. »



« Je tiens également à remercier les équipes avec qui j'ai travaillé pendant les 2 mandats. »



# L'ADEIC, votre association de défense

➤ **L'ASSOCIATION DE DÉFENSE, D'ÉDUCATION ET D'INFORMATION DES CONSOMMATEURS, À LAQUELLE ADHÈRE L'UNSA-FERROVIAIRE, DEVIENT UN ACTEUR DE PLUS EN PLUS PRÉSENT AU NIVEAU INSTITUTIONNEL.**

Présente dans de nombreux conseils, comme le CNA (Conseil National de l'Agriculture), le CNC (Conseil National de la Consommation), l'ADEIC est également partenaire de l'AFNOR, de l'APAVE et d'autres, tel le Comité Consultatif sur les pratiques commerciales des banques, etc...

Cette présence forte dans des groupes de travail, ajoutée à la compétence reconnue des membres de l'ADEIC qui participent à toutes ces instances, assurent sa crédibilité, de plus en plus reconnue et appréciée.

Face aux consommateurs et leurs associations, les lobbies sont très forts et très pugnaces, car les enjeux financiers sont immenses. Les industriels sont de plus en plus vulnérables aux dures lois des marchés, laissant pour compte l'intérêt, voire même la santé de celles et ceux qui les nourrissent.

Cette politique économique à courte vue, contre laquelle les gouvernants ne luttent pas, devient le combat majeur du consommateur qui subit les débordements de cette mondialisation de la médiocrité.

Parmi les nombreux dossiers abordés, je n'en citerai que quelques uns, telles que l'évolution des nanotechnologies, la désertification médicale, l'économie collaborative, l'application des textes portant sur le numérique ; vous pouvez en trouver des échos dans les différentes lettres bimestrielles que l'ADEIC édite, et que vous pouvez consulter sur le site internet de l'association.

Mais l'ADEIC est aussi VOTRE outil de défense, et en tant qu'adhérent, vous pouvez exposer tout problème lié à la consommation que vous rencontrez, et demander conseil sur les litiges qui vous opposent à

vos fournisseurs. Une adresse électronique est dédiée à l'UNSA-Ferroviaire :

**unsa-ferroviaire@adeic.fr**

Des juristes sont présents pour vous répondre et vous aiguiller vers la ou les bonnes solutions pour vous sortir des difficultés auxquelles vous êtes confrontés. Ces conseils sont gratuits, tant qu'aucune action n'est formalisée. Sinon, une participation modique de 15€ vous sera demandée pour faire face aux frais de dossier et d'affranchissement.

Pour tout contact : Philippe CLAUDEL  
[claudel.p@unsa-ferroviaire.org](mailto:claudel.p@unsa-ferroviaire.org)

Par Philippe CLAUDEL ■

## ➤ ZOOM RÉGIONS

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

## Le 7 mars 2017, Assemblée Générale de l'Union Régionale de Normandie



Laurent Legay Secrétaire Général de l'UR Normandie a dressé le bilan « moral » de l'année 2016, les différentes actions menées au titre du développement syndical. Année 2016 jugée comme une bonne année au niveau des adhésions avec un bilan annuel à plus 16.

Michel Rivoal a dressé le rapport financier 2016 qui nous a permis de constater l'amélioration de la situation financière de l'union régionale.

Notre ami Bruno Robert, en retraite depuis le 31 janvier, nous devons donc procéder à l'élection au poste de Secrétaire Général Adjoint pour l'UR Normandie.

Après un vote à bulletin secret, Sophie Demares (CTMV à l'Infra pôle de Normandie) élue va donc rejoindre notre Union Régionale au poste de SGA. Ce mandat supplémentaire vient valoriser son militantisme avéré. En présence de Chantal Guillaumie et de Frédéric Fournier, les adhérents ont échangé longuement sur divers sujets en exprimant leurs doléances ce qui a valu des échanges intéressants.

Un repas convivial, nourri de discussions, est venu clôturer notre AG 2017.

Merci à tous les participants d'avoir contribué à la réussite de cette Assemblée Générale.

### Composition du bureau de l'Union régionale de Normandie



Secrétaire  
Général  
Laurent LEGAY



Secrétaire  
Adjointe  
Sophie DEMARES



Trésorier  
Michel RIVOAL



Trésorière  
Adjointe  
Catherine DEHONDT



Responsable  
Développement Syndical  
David LEPAULMIER



# Je pars en retraite ? ... et je reste adhérent

## SOLIDARITÉ INTERGÉNÉRATIONNELLE

- J'AVISE MON SYNDICAT DE MON PROCHAIN DÉPART.
- JE PROLONGE MON ADHÉSION DANS LE SECTEUR (OU SYNDICAT) RETRAITÉS DE MON CHOIX.
- JE RESTE EN CONTACT AVEC MES ANCIENS COLLÈGUES AU COURS DE RÉUNIONS CONVIVIALES.
- JE DÉFENDS MA COUVERTURE SOCIALE À LA CPR (PENSION DE RETRAITE, MALADIE).
- JE DÉFENDS MON POUVOIR D'ACHAT PAR L'UNSA RETRAITÉS.
- JE DÉFENDS MES FACILITÉS DE CIRCULATION.
- JE RESTE INFORMÉ EN CONTINU PAR L'UNION FÉDÉRALE DES RETRAITÉS. (ASSEMBLÉES, RÉUNIONS, MAGAZINE, INTERNET)
- JE PAIE UNE COTISATION RÉDUITE (45,00 EUROS EN 2017) ET DÉFISCALISÉE À 66 %.

# LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR



Eric TOURNEBOEUF ■

## EFFARÉ

► **LORSQUE VOUS LIREZ CES LIGNES, SERA PROBABLEMENT CONNU LE RÉSULTAT DU PREMIER TOUR DE LA PRÉSIDENTIELLE. VOUS ME PARDONNEREZ DE REVENIR UNE FOIS ENCORE SUR LE SUJET, MAIS VOUS M'ACCORDEREZ QUE RIEN POUR L'INSTANT NE SE PASSE COMME D'HABITUDE.**

Est-ce le résultat du retour au quinquennat, le costume taillé sur mesure pour De Gaulle dans la constitution de 1958 serait-il devenu trop grand pour notre personnel politique actuel ? Doit-on faire porter à la mécanique des primaires, adoptée à droite, à gauche et chez les écologistes, la responsabilité de débats qui resteront dans les annales pour leur indigence ?

Qu'il est loin le temps où la France se présentait comme le chef de file, l'exemple et le recours des pays non alignés ; où étaient lancé, via de grandes entreprises publiques, le nucléaire civil et militaire, le paquebot FRANCE, le CONCORDE ... Choisir son camp avait alors un sens. Les candidats exposaient leur vision de la France et du monde. Le débat politique avait du souffle. Quel contraste avec le spectacle qui nous est offert. Hélas, nous sombrons trop souvent, aujourd'hui, dans des discussions de boutiquiers entre affairés et affairistes.

Si l'on doit encore prêter quelques crédits aux sondages, le seul enjeu qu'il resterait lors de ce premier tour serait de choisir le candidat le plus capable de faire obstacle au Front National. Face à un risque que l'on n'ose même plus nommer, Hommo Electus est prié, que dis-je, sommer, de privilégier le « vote utile ». Quel triste spectacle ! L'image qui s'impose à moi à ce stade de cette piètre campagne présidentielle est celle du lapin pris dans le faisceau des phares d'une voiture. Il est là le pauvre, effaré, tétanisé par le danger. Le tourbillon médiatique, nourri de sondages à la fiabilité de plus en plus discutable, cherche à lui imposer une vision anxiogène.

Quelle va être la réaction du Vulgum Pecus : va-t-il perdre toute capacité d'analyse et de critique, va-t-il rester là, prostré et prendre le boulet en pleine figure, va-t-il dans un réflexe ultime de sauvegarde porter son suffrage vers celui qu'il imagine être l'ultime rempart ? Réponse le 23 avril.

L'intensité du suspens ne saurait compenser l'absence justifiée d'enthousiasme d'une part très significative de l'électorat. Il reste de cet avant premier tour le constat d'un rendez-vous manqué avec la Nation. Les grands partis de gouvernement sont en grandes difficultés et rien ne dit que, pour diverses raisons, l'on ne se dirige pas vers le chaos quel que soit le résultat.

Pour les retraités, c'est assez simple, c'est silence radio... Alors vaille que vaille, les syndicats, et notamment l'UNSA, cherchent à remplir leur mission. Ils interrogent les candidats. Ils expriment leurs attentes et leurs priorités. Ils font, en somme, comme si la cinquième république existait encore. Il y a des jours où il faut avoir ses convictions profondément chevillées au corps.

# AG UFR Nord

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE UFR NORD DU 23 MARS 2017 UNE ÉQUIPE RENOUVELÉE

En préambule Damien remercie celles et ceux qui se sont déplacés ou qui ont pris le temps de répondre voire de s'excuser de leur absence, avec une pensée particulière pour celles et ceux qui, sur leur lit de souffrance, n'ont pu être parmi nous. Nous leur souhaitons bon courage et un prompt rétablissement.

Après les exercices obligatoires : les bilans des activités, des effectifs (en augmentation) et financier (léger excédent validé par les membres de la commission de contrôle notant une saine gestion) sont approuvés à l'unanimité, attestant de la bonne santé de l'UFR Nord. Les exercices libres : modification du nombre de membres du bureau, (nous étions passés, il y a 4 ans, de 6 à 4 membres) ; suite aux départs annoncés de Gaston et Daniel, nous avons reçu trois candidatures. N'ayant pas vocation à refuser les bonnes volontés, à l'unanimité les membres présents ont accepté la modification. De même pour Marie-Eve GERVAIS qui souhaitait être remplacée comme membre de la commission de contrôle, voici Marie-Thérèse MARSILLE qui lui succède. Merci aux nouveaux membres d'avoir postulé.

La répartition des tâches ayant été établie en préalable, en fonction des possibilités et souhaits de chacun, le nouveau bureau a été voté à l'unanimité comme suit : **Président**



Lavoisier Damien, **Président adjoint** Borgeaud Didier, **Trésorier** Duviviers Norbert (pour 2 ans), **Trésorier adjoint** Blervacque Eric, **Secrétaire administratif** Romon Gilles.

Eric Tourneboeuf Président de l'UFR a présenté l'actualité des retraités en insistant sur l'impossibilité d'être reçu en cette période électorale. Il précise que la fédé a adressé aux candidats à la présidentielle un courrier les interrogeant sur leur positionnement concernant les transports : le ferroviaire en particulier. En ce qui concerne la CPRP une pétition est en cours en vue d'améliorer les relations.

Roger Dillenseger, Secrétaire Général UNSA-Ferroviaire (appelons-le Roger, il préfère), a présenté l'actualité fédérale : les suites de la réforme du ferroviaire, les très bons résultats à la CPRP 63 % pour l'UNSA et les aspirations



fédérales pour les élections professionnelles de 2018... et s'il en était de même ?

**Quand l'heure de la retraite sonne pour nos camarades Gaston et Daniel.**

C'est sous les applaudissements que la médaille UNSA-Ferroviaire a été offerte, non sans émotion, à nos militants « jeunes retraités », Gaston pour 17 ans et Daniel pour 15 années de bons et loyaux services au sein de l'UFR Nord, toujours dans la joie et la bonne humeur. Bonne retraite camarades ; nous savons que nous pourrions encore quelques temps faire appel à vos services pour la transmission du savoir.

RDV est pris pour 2018 et pour les AG des secteurs en fin d'année : **Paris NORD** 16 novembre, **Amiens** 17 novembre et **Lille** 23 novembre ; nous comptons sur votre présence.

Après le pot de l'amitié, un solide repas dans la convivialité a été pris au resto du coin pour clore cette AG.



Par Damien LAVOISIER ■

# AG de la Section Est

➤ **L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA SECTION EST S'EST DÉROULÉE À LA FÉDÉRATION LE 30 MARS**

L'Assemblée Générale de la Section Est s'est déroulée à la Fédération le 30 mars alors qu'un rassemblement interfédéral de retraités était programmé ; malgré la suspension imposée l'an passé par les mouvements sociaux, à deux reprises, **on a gardé cette année la date du 30 mars !**

En présence des d'adhérents de l'Est, des invités : Eric Tourneboeuf et Roger Dillenseger, des représentants des autres sections UFR avec qui nous partageons la « flamme de militantisme », sans oublier les échanges de convivialités lors de nos AG respectives, Alain Fennerich a tenu



à remercier tous les participants de leur présence et notamment Martial Souverain pour sa disponibilité lors des rendez-vous au Ministère des Affaires Sociales.

Les rapports statutaires ayant été rapidement exposés et validés, notant une stabilité dans le nombre d'adhérents payants (~ 690) depuis plus de cinq ans et une saine

trésorerie, quelques instants de recueillement ont été respectés, particulièrement en mémoire de Bernard Marteau, ancien Président de la section Est.

Le mauvais souvenir de près de trois ans de camping, voire de SDF pour l'UFR, est effacé au profit de nouveaux locaux désormais très lumineux et dotés de matériel informatique neuf, il était temps !

Les sujets d'actualités retraités : pouvoir d'achat et charges contraintes (énergie, chauffage, prévoyance, etc..), évolution numérique (digitalisation) des facilités de circulation, mutuelle d'entreprise, poids des retraités dans l'économie nationale, ont pris le dessus sur ceux de l'évolution de l'Entreprise, du ferroviaire et de la fédération, même si l'actualité politique des présidentielles s'immisçait parfois dans les échanges... Un Kir pétillant a fait retomber la chaleur des esprits puis Alain a lancé son « Tenez bon la rampe et ne délaisez pas la convivialité », avant de se retrouver au BARON et reprendre le cours des discussions...

Par Alain FENNERICH ■



# AG de Paris Saint-Lazare

➤ **L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU SECTEUR DE PARIS SAINT-LAZARE S'EST DÉROULÉE LE 28 FÉVRIER 2017 À L'UNION RÉGIONALE UNSA DE PARIS SAINT-LAZARE EN PRÉSENCE D'UNE QUINZAINE DE PARTICIPANTS.**

Le Président du secteur, Bernard Coric souhaite la bienvenue aux participants, puis présente ensuite les invités dont Gilles Echivard représentant de l'UR des actifs de PSLA.

Les rapports d'activité et financier sont présentés et votés à l'unanimité, vient ensuite l'élection du nouveau bureau de secteur qui est reconduit à l'unanimité :

**Président :** Bernard Coric, **Trésorier :** Pierre Cornu, **Secrétaire :** Hervé Lenoir.

Les différents intervenants évoquent puis dialoguent avec la salle sur les sujets d'actualité concernant l'évolution de l'Entreprise, les problèmes avec la CPRP et les facilités de circulation, entre autres.

Les prochains rendez-vous se dérouleront au siège de la fédération : l'Assemblée

générale de la section Ouest le 22 mars prochain et une Réunion d'information des secteurs PMP et PSL le 10 octobre.

La séance est levée à 12h45 et les discussions se poursuivront autour du verre de l'amitié suivi d'un repas à la brasserie ABC sur le Bd de Clichy.

Bernard CORIC ■

# AG de la Section Ouest

➤ **L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA SECTION OUEST S'EST DÉROULÉE LE 22 MARS 2017 SALLE REDON À LA FÉDÉRATION EN PRÉSENCE D'UNE QUARANTAINE DE PARTICIPANTS DONT SEPT NOUVEAUX ADHÉRENTS QUI ASSISTAIENT À LEUR PREMIÈRE AG.**

Le Président de la section Ouest, Michel Rivoal, ouvre la séance et souhaite la bienvenue à tous ; il présente les invités et intervenants à cette assemblée : Philippe Mallegol membre UNSA-Ferroviaire au Conseil d'Administration de la CPRP, Eric Tourneboeuf Président de l'UFR, et les Présidents des autres Sections ou leur représentant. Il remercie également de leur présence tous les Présidents des secteurs de Nantes, Rennes, Paris Montparnasse, Normandie et Paris Saint-Lazare.

Le secrétaire général de la section, Bernard Coric, puis le trésorier Christian Ghesquiere exposent et commentent successivement le bilan d'activité, la situation des effectifs et le bilan financier de l'exercice passé, validés au précédent bureau de section. La baisse continue des effectifs de la section, due essentiellement à la situation



démographique des adhérents, et surtout à la difficulté pour inciter nos camarades actifs partant en retraite à nous rejoindre, est toujours très préoccupante. En plus des mesures déjà prises pour tenter d'enrayer cette diminution, le secrétaire annonce l'édition d'une page incitative dans un prochain MAG.

A l'issue de ces présentations, le Président demande une minute de silence en mémoire des adhérents qui nous ont quittés, dont Bernard Testu et Louis Thore, membres honoraires.

Le Président détaille le nouveau secrétariat de section désigné au bureau de section du 2 mars : **Président** : Michel Rivoal, **Secrétaire Général** : Bernard Coric, **Secrétaire adjoint** : Francis Besnoin, **Trésorier** : Christian Ghesquiere, **Trésorier adjoint** : Marc Decuigniere et les membres de la

**commission de contrôle** : Paul Cour et Gilbert Morellec.

Le trésorier présente et commente ensuite le budget prévisionnel 2017, prenant en compte l'évolution prévisible des rentrées de cotisations, et la répartition du montant des cotisations.

Le Président de la section, le Président de l'UFR et le représentant au CA de la CPRP interviennent successivement sur les nombreux sujets d'actualité : l'avenir de notre régime de retraite et de prévoyance, la dématérialisation des documents, entre autres, font l'objet d'échanges animés avec la salle. La séance est levée à 12h45 et les discussions se prolongeront autour d'un déjeuner convivial au restaurant « LE PERE LOUIS », à proximité de la fédération.

Par Bernard CORIC ■

# AG de la Section des Centraux UFR

➤ **L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA SECTION DES CENTRAUX S'EST TENUE LE 21 MARS, DANS UN LIEU SYMPATHIQUE ET UNE EXCELLENTE AMBIANCE, EN PRÉSENCE DE PLUS DE 60 ADHÉRENTS ET INVITÉS.**

Après les points statutaires, les participants ont pu échanger avec les différents intervenants, tant sur l'activité de la Section, que sur de nombreux sujets : l'actualité ferroviaire, fédérale, l'Europe, la défense des retraités... La présence de Sophie Girard (Secrétaire générale de la Zone des Centraux Actifs), d'Eric Tourneboeuf (Président de l'UFR) et de Benoit Vienne (Secrétaire général adjoint

de la Fédération) a permis de faire un large tour de l'actualité. Chacun a insisté sur l'importance des valeurs de l'UNSA et sur la nécessité de renforcer les liens entre Actifs et Retraités. Dans un paysage qui change, « *l'UNSA doit s'organiser pour être toujours plus présente sur le terrain ; nous devons aussi avoir une vision élargie du monde ferroviaire et notre présence européenne est essentielle* ».

De son côté, Rémy-Charles Dossin a détaillé les informations qu'il collecte chaque mois pour l'Observatoire des Prix et des Pensions, informations qui prouvent la place importante des retraités dans l'économie nationale. Nous avons aussi constaté que l'action de l'UNSA ne s'arrêtait pas aux portes de la Fédération. Jean-Marc Schaeffer, à la fois Vice-Président de la Section et Secrétaire général

de l'UNSA-Retraités à Bagnolet, a pu relater les actions menées à son niveau, au plan national, voire européen. Il a encore une fois rappelé que l'UNSA devait être présente dans toutes les instances, notamment départementales, « car c'est là que se mettent en place les actions qui découlent des décisions prises par l'Etat ». La Présidente, Monique Tessier, a insisté sur la volonté de son équipe d'informer les adhérents et de dialoguer avec eux : que ce soit lors de réunions, lorsque cela est possible, ou par l'intermédiaire de la messagerie, puisque chaque semaine, les adhérents qui le souhaitent reçoivent de nombreuses informations : revue de presse, publications de la Fédération ou de l'UNSA-Retraités. Un compte rendu détaillé de cette AG sera d'ailleurs envoyé prochainement. Elle a rappelé que « maintenir les liens entre Retraités, ainsi qu'entre Actifs et Retraités, fait partie de nos actions prioritaires. Depuis le début de l'année, quelques collègues nouvellement retraités nous ont rejoints, et nous nous en réjouissons ».

Le Secrétariat de la Section a été reconduit pour une nouvelle année de travail au service de ses adhérents et de l'UFR : **Présidente** : Monique Tessier, **Vice-Président(e)s** : Jean-Marc Schaeffer – Claude Girard, **Secrétaire** : Jacqueline Jannet, **Secrétaire adjointe** : Mireille Décor, **Trésorier** : Yvon Dantard et **Trésorier adjoint** : Gilles Mangez.

Monique TESSIER - Jacqueline JANNET ■



## AG de la Section Sud-Est

➤ **L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA SECTION SUD-EST S'EST DÉROULÉE LUNDI 27 MARS À LYON.**

Bernard Lepingle, Président de l'UFR Sud-Est, ouvre la séance en remerciant les invités : Eric Tourneboeuf, Roger Dillenseger, Denis Dontenvill, Benjamin Rassart et Catherine Hamelin représentante de l'UNSA Interpro, ainsi que les présidents des autres sections. Un temps de recueillement est observé à la

mémoire de nos adhérents décédés durant l'année 2016.

La parole est donnée à la Secrétaire Générale de l'UFR Sud-Est pour son rapport moral. Elle remercie vivement toute l'équipe qui ne compte pas son temps pour faire vivre la section qui affichait 1039 adhérents



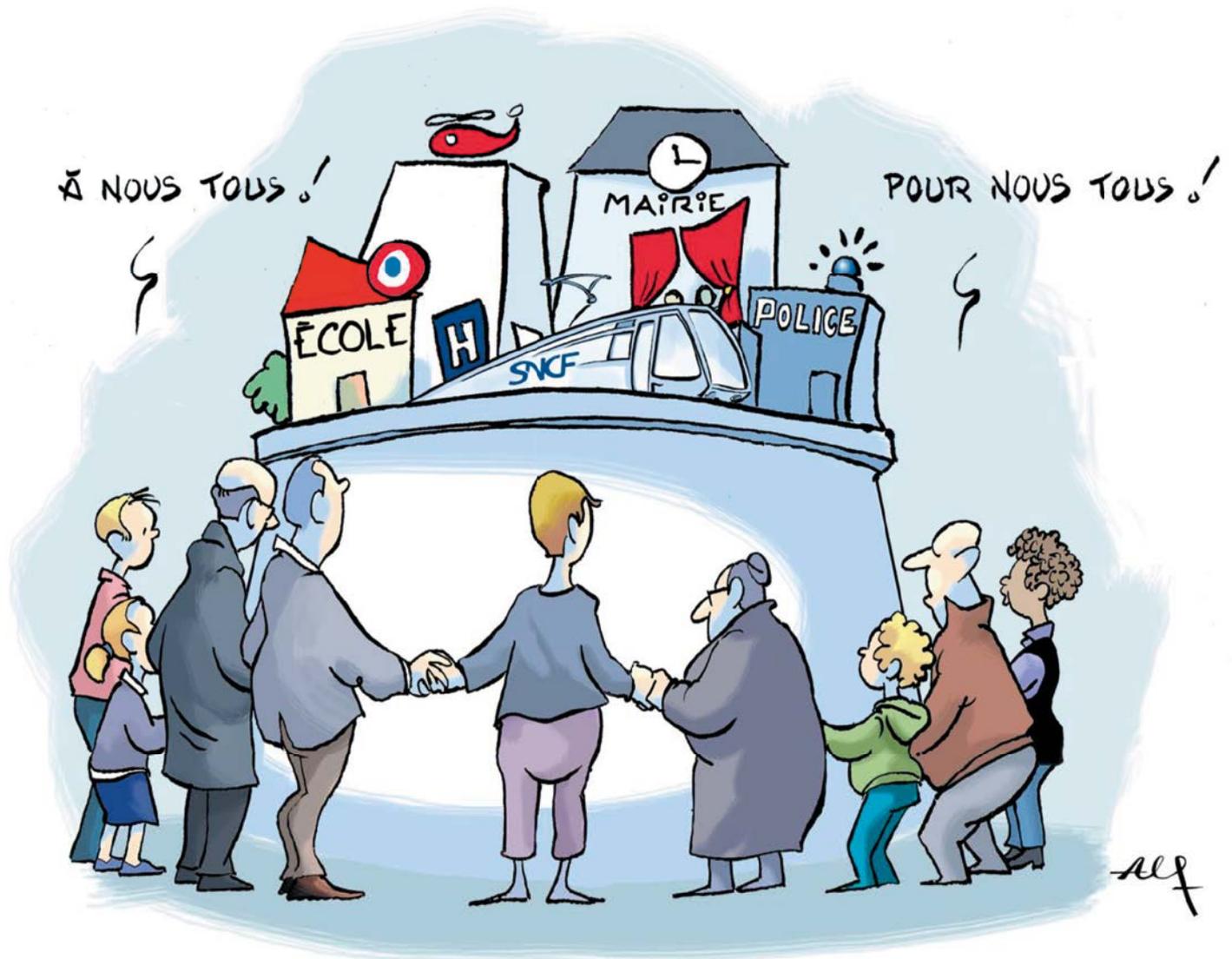
à jour de cotisation au 31 décembre. Après la présentation du bilan 2016 et du budget prévisionnel 2017 par le Trésorier, la Commission de Contrôle donne quitus en précisant que les comptes sont très bien tenus.

Les diverses informations données par nos invités ont permis des échanges très appréciés de nos adhérents qui ont continué leurs conversations au cours d'un repas gastronomique dans une ambiance très chaleureuse.

Par Edith PESTRE, Secrétaire Générale ■



# Le Service Public, c'est...



*Le Service Public me tient à cœur*

