

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



Un été sous haute tension ?

EDITO

Un moment charnière pour le ferroviaire !

PAGE 3



NOS MÉTIERS

Domaine matériel :
Privatisation ou disparition ?

PAGES 6 et 7



CONSEIL NATIONAL

Conseil National UNSA-Ferroviaire

PAGES 12 et 13



INFOS/RÉSEAU

UNSA actualités :
SNCF Réseau Maintenance
et Travaux

PAGES 14 et 15

Agences Groupes

Qu'en est-il réellement ?

Le 16 mai 2017, dans le cadre d'une DCI, une délégation UNSA-Ferroviaire a été reçue par l'Entreprise pour échanger sur l'avenir de ce service. En préambule, l'UNSA-Ferroviaire a rappelé que ce service venait de subir le rattachement administratif en établissement, donc un changement de régime de travail. Cela a engendré des difficultés pour les personnels dans l'articulation entre la vie professionnelle et la vie privée. L'UNSA-Ferroviaire rappelle que sur 3 sites (Lyon, Marseille et Bordeaux), le traitement des problématiques n'est pas encore résolu. Les rumeurs sur d'éventuelles fermetures de site ne font qu'augmenter la souffrance vécue par les personnels. Les choses doivent être clarifiées.

La Direction nous informe que contrairement aux rumeurs, il n'y a pas de suppression de site de prévue à ce jour.

L'étude du marché est en cours. La stratégie sera arrêtée avant la fin de l'année et présentée aux IRP. Cela est conforme au discours tenu lors d'une précédente audience demandée par l'UNSA-Ferroviaire.

Cela veut donc dire qu'il n'y aura pas de grosses restructurations avant juin 2018.

Néanmoins, les remplacements sont regardés au cas par cas, après analyse de l'adéquation charges/ressources. La Direction admet que comme l'activité a baissé ces dernières années, il y a de fait peu de remplacements.

Le contexte :

L'activité représente 2 % du Chiffre d'Affaires de voyages. L'activité subit, comme les autres services, le contexte des attentats, et notamment avec les groupes scolaires.

L'objectif de la Direction est de relancer l'activité, et pour ce faire, la Direction agit sur de nouveaux leviers tels que :

- la maîtrise des coûts de distribution,
- la vente à grande anticipation et vente au forfait,
- les outils,
- le digital (pour les ventes simples),
- la conquête commerciale.



Des actions sur les gestes métiers comme le démarchage téléphonique de nouveaux clients par les conseillers de vente, la prescription de services ou l'augmentation du nombre de visites par mois pour les commerciaux, sont à l'étude.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est important de relancer l'activité, mais il faudrait également associer aux réflexions l'ensemble des personnels. C'est pour cette raison que l'UNSA-Ferroviaire a décidé de créer un groupe de réflexion interne. Les représentants UNSA-Ferroviaire porteront les propositions et les revendications des personnels à la Direction Nationale.

SOMMAIRE

- **CONDITIONS DE TRAVAIL** P 4
 - L'UNSA revendique un accord « gagnant/gagnant »
- **LGV SEA** P 5
 - Défis relevés ! Fierté partagée !
- **NOS MÉTIERS** P 6-7
 - Domaine Matériel : privatisation ou disparition ?
- **INNOVATION** P 8
 - Des idées novatrices pour une mobilité durable
- **TRACTION & COMMERCIAL VOYAGEURS** P 9
 - IMC : sujet clos pour la Direction mais pas pour les agents !!!
- **RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL** P 10-11
 - Article 49 : arme, outils et instance de négociation paritaire
- **LA VIE DE NOTRE ORGANISATION** P 12-13
 - Conseil National UNSA-Ferroviaire
- **INFOS/RÉSEAU** P 14-15
 - UNSA actualités : SNCF Réseau - Maintenance et travaux
- **ENVIRONNEMENT** P 16-17
 - L'UNSA enclenche le braquet supérieur !
- **NOS RÉGIONS** P 18
 - AG du Syndicat UNSA-Ferroviaire de Paris-Est
 - UR de Normandie : Journée Forfait Jours
- **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P 19 à 23
 - Le billet du Secrétaire général de l'UFR
 - Conseil National de l'UFR
 - Envoi de colis ou « parcours du combattant » ?

LE mag 

Le Mag, la revue de l'UNSA Ferroviaire
56 rue du Fg Montmartre - 75009 Paris
Tél. : 01 53 21 81 80 - Fax : 01 45 26 46 65
Courriel : federation@unsa-ferroviaire.org
Site : www.unsa-ferroviaire.org
Directeur de la publication : Roger Dillenseger
Membres du Comité de rédaction :
Alain Fennerich, Marc Baucher
Courriel : dillenseger.r@unsa-ferroviaire.org
Photos : Régis CHESSUM, Monique TESSIER, 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



Un moment charnière pour le ferroviaire !

Le printemps 2017 a été l'occasion pour tous les citoyens de s'exprimer démocratiquement pour le

renouvellement de l'appareil de gouvernance du pays. Après une campagne atypique, les projets politiques de la nouvelle équipe vont se mettre en œuvre.

En matière de mobilité, la Fédération a rencontré l'équipe transport du nouveau Président de la République. La vision pro-européenne de M. Macron ne laisse, à ce stade, que peu de doute sur sa volonté de mise en application des directives et règlements européens. Ainsi le calendrier du quatrième paquet ferroviaire, qui prévoit la possibilité d'ouvrir de manière expérimentale certains trafics voyageurs dès 2019, et la généralisation à compter de 2020, conditionnera nos travaux sur l'encadrement social de la perte du monopole de la SNCF dans le transport ferroviaire. L'UNSA-Ferroviaire s'est clairement exprimée contre cette ouverture à la concurrence, en effet, nous considérons que la multiplication des acteurs sur un service de transport guidé n'est pas de nature à améliorer ni son efficacité, ni son niveau sécuritaire, ni l'aspect économique. Ainsi après quatre-vingt années d'une entreprise ferroviaire « nationale », la tendance s'inscrit dans le morcellement et la segmentation de l'offre ferroviaire.

Ce choix que nous ne partageons pas appartient à nos dirigeants, toutefois il est du ressort des partenaires sociaux de négocier le contenu des conditions sociales afférentes à ces évolutions majeures. Il serait irresponsable, voire suicidaire, de faire croire à la possibilité d'un retour à un monopole de la SNCF, qui a d'ailleurs déjà disparu pour le transport de marchandises. En tant que premier syndicat progressiste de la branche ferroviaire, l'UNSA prendra toutes ses responsabilités afin de négocier une convention collective de haut niveau dans ce secteur.

Dans notre volonté d'anticiper plutôt que de subir, et comme nous l'avons fait pour la loi portant réforme du ferroviaire, nous peserons sur les travaux de la future loi légiférant sur les conditions d'ouverture à la concurrence voyageurs, et plus particulièrement sur les conditions de transfert de personnels à « statut » vers une société de droit privé en cas de perte de marché.

Pour l'UNSA, il serait inacceptable que les acquis sociaux des cheminots soient remis en cause sur l'autel de la concurrence !

La reprise de la dette « historique », annoncée par le candidat Macron, est également un engagement marqueur de sa campagne, la contrepartie sera sans aucun doute une recherche de gain de productivité important.

Parallèlement, les évolutions de la loi travail pourront également impacter les cheminots. Les premières concertations, notamment sur les questions relatives au temps de travail, démontrent de l'importance du maintien de la hiérarchie des normes en la matière dans la branche ferroviaire. Cette disposition qui a fait l'objet d'un amendement de l'UNSA sur la loi portant réforme du ferroviaire prend aujourd'hui une importance particulière, notamment pour l'organisation du travail directement en lien avec les particularités liées à la sécurité du transport ferroviaire.

De son côté, l'entreprise SNCF et le Groupe sont également sur le pied de guerre pour inscrire le ferroviaire dans la dimension des années 2020. Nous en voulons pour preuve : l'opération marketing avec l'offre TGV, des TER plus performants, un réseau régénéré, une digitalisation croissante, etc...

Que ce soit en externe ou en interne, je suis convaincu que nous vivons un moment charnière de notre histoire mais plus particulièrement de l'histoire ferroviaire. Alors contrairement aux « contre-tout », avec l'UNSA-Ferroviaire construisons le ferroviaire de l'avenir.

Bonnes vacances à toutes et à tous !

Par Roger DILLENSEGER ■

L'UNSA revendique et argumente en faveur d'un accord « gagnant/gagnant »

➤ **LE TÉLÉTRAVAIL SUSCITE DE PLUS EN PLUS D'INTÉRÊT CHEZ LES SALARIÉS (FEMMES ET HOMMES) EN GÉNÉRAL, COMME AU SEIN DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE SNCF EN PARTICULIER. QUALITÉ DE VIE AU TRAVAIL, ÉQUILIBRE VIE FAMILIALE/VIE PROFESSIONNELLE, RÉDUCTION DES TEMPS DE TRAJETS ET DE LA FATIGUE INDUITE, CONTRIBUTION ÉCO CITOYENNE À L'AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT, SONT LES PRINCIPAUX DÉNOMINATEURS COMMUNS. DE PLUS CE NOUVEAU MODE DE TRAVAIL PERMET DE DÉVELOPPER LES RELATIONS BASÉES SUR LA CONFIANCE ET L'AUTONOMIE D'ORGANISATION.**

La Direction souhaite aboutir à un accord sur le sujet, en entamant un cycle de réunions de travail avec les Organisations Syndicales représentatives, cycle auquel l'UNSA-Ferroviaire participe activement, au regard des enjeux et du cadrage nécessaire.

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

– **Le télétravail à domicile :** le salarié exerce son activité alternativement sur son lieu principal d'affectation dans l'entreprise (LPA) et à domicile ;

– **Le télétravail bi-localisé :** le salarié exerce son activité alternativement sur son Lieu Principal d'Affectation (LPA) dans l'entreprise et sur un site secondaire de l'entreprise, situé près de son domicile. Ce site secondaire peut se situer :

- Au sein des locaux de travail du GPF SNCF proche du domicile et référencés par SNCF relevant du patrimoine SNCF.
- Dans des bureaux partagés hébergeant des télétravailleurs de différentes entreprises.

➤ ANALYSES ET PROPOSITIONS DE L'UNSA

✓ Pour l'UNSA, le télétravail ne doit pas être un palliatif aux restructurations mais un outil réduisant les contraintes liées à l'adaptation vie privée / vie professionnelle ;

✓ L'UNSA demande un cadrage précis du télétravail, sans multiplication des contraintes,

pour que les négociations avec le N+1 puissent être majoritairement acceptées ;

✓ Période de notations : pour l'UNSA les télétravailleurs ne doivent pas être les grands « oubliés » de cette période importante qui concerne l'évolution des salariés ;

✓ L'UNSA privilégie le télétravail à domicile au travail bi-localisé ;

✓ L'UNSA soutient la possibilité de « 3 jours de télétravail », cette formule étant intégrée dans le RH00942 actuel. L'UNSA n'a pas de retours négatifs de la part des utilisateurs, voire plutôt des demandes dans ce sens ;

✓ L'UNSA privilégie la possibilité offerte au N+1 de modifier le nombre de jours de télétravail en cours de contrat. En effet, si le N+1 ne peut renégocier la durée des conditions de télétravail, le risque est que celui-ci stoppe directement et unilatéralement le télétravail de l'agent ;

✓ L'UNSA demande un texte plus explicite concernant le travail bi-localisé :

– Quelle serait l'implication du télétravailleur dans la structure d'accueil ?

– Cela serait-il précisé dans l'avenant au contrat de travail ?

– L'UNSA a réitéré son opposition ferme d'effectuer d'autres tâches que celles réalisées sur le Lieu Principal d'Affectation (Ex : « hypothétiques renforts Gilet Rouge en situations perturbées » pour le travail bi-localisé). Ceci irait même à l'encontre de l'article L. 1222-9 cité précédemment.

✓ Pour l'UNSA, pas de télétravail la nuit ni les WE (rappel du droit à la déconnexion) ;

✓ Diagnostic électrique du domicile : mis en œuvre à l'initiative de l'Agent, l'UNSA demande une prise en charge financière intégrale par la SNCF. L'UNSA a proposé à l'Entreprise de contractualiser avec un réseau d'experts en diagnostic électrique



immobilier, ceci afin de faciliter la démarche ;

✓ L'UNSA demande le remboursement intégral du forfait mensuel de la ligne Internet personnelle ;

✓ L'UNSA est favorable à la demande de prise de position de la Caisse de Prévoyance et de Retraites (CPR) concernant les accidents du travail des télétravailleurs à leur domicile ;

✓ L'UNSA soutient la formule « à la carte » innovante et demande plus de souplesse avec le retrait de la notion de « X jours de préavis », ce préavis doit être négocié avec le N+1 ;

✓ Réflexion pour mentionner « Compatible Télétravail » sur les offres de postes, comme expérimenté à I&P, afin de donner de nouvelles perspectives de carrière aux agents ;

✓ Pas de signature d'un accord moins disant que le RH00942 actuel (RH relatif au télétravail).

L'UNSA-Ferroviaire participera activement aux prochaines rencontres avec la Direction et sera force de propositions pour relayer vos revendications. Contactez vos représentants UNSA pour toutes questions sur le sujet.

Par Philippe DUMÉ,
Jean Paul FOURNIER et Valérie COTTU ■

Fierté

LGV SEA

TOURS - BORDEAUX :

Défis relevés !

Fierté partagée !

► **LE JEUDI 6 AVRIL 2017**
A EU LIEU LA CÉLÉBRATION
EN INTERNE DE LA FIN
DES TRAVAUX ET DES ESSAIS
DE LA LGV SEA
TOURS - BORDEAUX.

L'importance du sujet a pu être remarquée de part la présence pour SNCF Réseau de :

- Patrick Jeantet, Président directeur général de SNCF Réseau et Président délégué du directoire de SNCF,
- Bernard Schaer, Directeur Ingénierie et Projets,
- Matthieu Chabanel, Directeur Maintenance et Travaux,
- Jean-Claude Larrieu, Directeur de la Circulation.

Cette célébration, au sein de cet endroit magique qu'est l'Hôtel de la Bourse à Bordeaux, aura été un moment essentiel pour échanger et faire savoir que SNCF Réseau, maillon du Groupe SNCF, est la référence en termes ferroviaire en France.

L'UNSA-Ferroviaire, seule délégation syndicale présente, était représentée par :

- Christian Pretat et Philippe Garcia pour la Fédération,
- Yann Dureau pour le CE Maintenance et Travaux et la DP Cadres Réseau Aquitaine Poitou Charentes (APC),
- Patrick Labrue pour le CE Direction des Métiers de la Circulation (DMC) et la DP Cadres Réseau APC.

L'UNSA-Ferroviaire remercie d'ailleurs l'Entreprise pour cette invitation.

Initié en 1990 dès la mise en service de la LGV Paris-Tours, ce nouveau tronçon aura pu émerger 30 ans plus tard, 10 ans après la mise en service de la LGV Est Européen. Ce projet, comme l'a indiqué le Directeur du Territoire Réseau APC, a été dans le pro-

longement de la grande vitesse en France, c'est à dire celui de faire rouler un mobile de 800 tonnes avec 1 200 passagers toutes les 4 minutes et à 320 Km/h.

Cette prouesse technique n'aura été possible qu'avec l'investissement de tous les services de Réseau en lien avec les « Entreprises Partenaires ».

Au-delà de cette prouesse technique et technologique, plusieurs points sont à noter :

- une intégration de la famille réseau SNCF-Ex RFF, dont la complémentarité semble se faire, mais que l'Entreprise se doit d'approfondir, pour qu'il y ait un enrichissement mutuel des qualités de chacun,
- le choix politique du PPP (Partenariat Public Privé), avec une concession à l'issue, aura été une première qui ne devrait pas être répétée.

Ce choix aura finalement amené un surcoût de 1,5 % des coûts globaux, ainsi qu'un contrat d'exploitation où la SNCF n'a pas été considérée comme un partenaire.

Le nombre de circulations prévues ayant été calculé par LISEA et le Gouvernement, la SNCF s'est retrouvée devant une équation impossible !

Notre tutelle a donc pris la décision de mettre en déficit l'Entreprise d'environ 150 millions par an pour satisfaire le contrat qui stipulait que LISEA devait être rentable, sinon à voir la rentabilité compensée par l'impôt.

On voit bien qu'il est plus facile d'endetter une entreprise publique plutôt que d'assumer les choix.

– ce chantier titanesque aura, même s'il est à saluer, mis à mal une grande partie de notre maintenance.

En effet, l'utilisation de nombre d'Entreprises « Partenaires », ainsi que l'encadrement de celles-ci ont un impact non négligeable en termes de moyens en personnel.



Les UP (Unités de Production) auront donc été mises à contribution et ont laissé le réseau classique se détériorer encore plus, au grand dam des AOM (Autorités Organisatrices de Mobilités), principaux utilisateurs des lignes 7 à 9 et nouveaux contributeurs de l'entretien de ces dernières...

– enfin, concernant les Entreprises « Partenaires » vantées par la Direction, l'UNSA-Ferroviaire affirme que nombre d'entre-elles ne sont pas en phase de « montée » en compétences, comme il est souvent indiqué. Ce qui est certain, c'est que le nombre de reprises de travaux est en augmentation. Cela montre que ces entreprises n'ont pas encore le même niveau de savoir-faire technique, et ne maîtrisent pas totalement tous les fondamentaux en termes de Sécurité...

Au vu de l'ensemble de ces points, notre Organisation Syndicale salue le travail effectué, mais reste sceptique quant à l'efficacité pour le groupe SNCF des choix politiques qui ont été faits sur le plan financier.

Par Christian PRETAT,
 Philippe GARCIA et Patrick LABRUE ■

Danger

Domaine Matériel : privatisation ou disparition ?

➤ **AU COURS DE LA DERNIÈRE DÉCENNIE, LA PRIVATISATION DU DOMAINE MATÉRIEL A ÉTÉ RAMPANTE. DEPUIS QUELQUES MOIS, ELLE S'ACCÉLÈRE. ET SI L'ON NE PEUT PAS ENCORE LA QUALIFIER DE GALOPANTE, ELLE N'EN DEMEURE PAS MOINS TRÈS INQUIÉTANTE.**



Tout au long de ces dernières années, le Domaine a mené de nombreuses externalisations ou privatisations de ses tâches internes. Il a agi au cas par cas, lentement, prudemment, mais les effets cumulés sur plusieurs années sont très significatifs en termes d'emplois pour les agents, et en termes d'autonomie de fonctionnement. Les argumentaires utilisés pour justifier les choix du Domaine furent pour le moins pompeux, il s'agissait d'optimisation, de recherche de l'efficacité, de rationalisation et maintenant d'excellence à tous les étages.

La logistique des approvisionnements (réception, stockage, distribution) dans le cadre du Projet Logistique Industrielle (PLI) a été confiée à un opérateur privé. L'ensemble de la gestion a été regroupé sur un même site, le Centre de Logistique Industrielle (CLI) de Dijon. Ce regroupement peut grandement faciliter un jour l'externalisation vers un opérateur privé. Dans les Technicentres Industriels (TI), la distribution se fait croissante au travers de la filiale GEOPARTS. La maintenance des installations et des outillages (IO) a également été externalisée, et si, d'un côté, la Direction du Matériel informait les Organisations Syndicales que les DET avaient carte blanche pour externaliser ou pas selon leurs propres choix, la vérité était ailleurs : l'externalisation des IO

était un ordre venant... de la Direction du Matériel. Certaines études techniques ont été confiées à des entreprises privées au travers de prestataires travaillant au sein même des locaux SNCF. La maintenance de certaines PRM ou PRMD a également été externalisée, notamment certains reboinages de moteurs de traction, avec parfois une qualité discutable nécessitant des reprises en interne...

La Direction du Matériel a aussi confié des rétrofits ou des rénovations de matériels roulants à l'industrie privée. Là encore, les justificatifs sont plus que douteux. Comment arguer de cette externalisation en s'appuyant sur la surcharge de travail des Technicentres Industriels alors que dans le même temps certains étaient ou sont en cours de fermeture par manque de charges ?

Tournons-nous aussi vers quelques exemples tout aussi frappants : la rénovation de certains TGV, externalisée par solidarité chez PSA, à Rennes, qui manquait de charge à l'époque et qui continue de faire cette charge alors que PSA a renoué avec les bénéfices en 2015 pour dégager en 2016 un résultat net en augmentation de +92,4 % ! Il est même prévu qu'une usine PSA soit construite en Algérie dans les mois à venir. Vers qui devrait donc aller la solidarité aujourd'hui ? Que dire des présidents de Région qui allouent

ou utilisent leurs pouvoirs d'élus pour sauvegarder quelques emplois (et c'est bien dans leurs prérogatives !) mais qui en même temps en détruisent bien plus dans les Etablissements du Domaine Matériel en faisant ce mauvais choix, que personne ne leur fait entendre. Que penser de l' élu qui privilégie une entreprise au siège social basé à l'étranger plutôt que l'établissement de maintenance SNCF proche de chez lui pour effectuer de l'embellissement de ses TER ? Et que dire du Gouvernement qui a sauvé un constructeur ferroviaire en stoppant des délocalisations d'emplois locaux à prix d'or, sans faire ensuite le moindre geste quand plusieurs dizaines d'emplois seront supprimés à Bischheim à cause de cette décision ?

Le retour d'expérience de ces quelques exemples d'externalisation ou de mauvaise gestion des ressources, quelles qu'en soient les causes, politiques ou générées par M, ne met pas en évidence l'amélioration de la performance du Domaine Matériel.

Au contraire, 10 ans après le lancement de la mise en place du PLI, le taux de satisfaction n'est jamais remonté au taux de 2006. Les délais d'intervention se sont rallongés pour le dépannage des outillages. Les matériels rétrofits par l'industrie privée sont souvent repassés par les Technicentres

Industriels pour éliminer les malfaçons et opérer des remises à niveau. Au cours de la même période, la Direction du Matériel s'est également « débrouillée » pour perdre des contrats de rennovations de matériels roulants, notamment pour le Technicentre de Rennes avec les rames RATP, mais aussi pour Saint-Pierre des Corps avec la charge « partie » dans le secteur privé.

Dorénavant, les constructeurs, lorsqu'ils répondent aux appels d'offres pour du matériel roulant neuf, proposent systématiquement une prise en charge de maintenance. Bien qu'ils aient une expérience très faible sur la maintenance, ils n'hésitent pas à promettre la lune sans fondements mesurables. Pourtant, leurs promesses sont systématiquement démenties par la réalité :

- les essieux qui devaient tenir 1 500 000 kms avant dépose des roues ne tiennent que 500 000 kms,
- les délais donnés avant l'apparition de la première panne (MTTF) ou entre deux pannes (MTBF) sont systématiquement très inférieurs aux délais réels,
- les trames de maintenance fournies, très succinctes, ne s'appuient sur aucun REX,
- même lors des déverminages, le SAV des constructeurs fait parfois preuve de légèreté lors des premières opérations de maintenance.

Il ne faut d'ailleurs pas oublier que les temps d'amortissement des matériels roulants sont longs (30 à 35 ans) et que les engagements constructeurs ne valent que pour les premières années de vie des matériels. On retrouve cette problématique dans le monde de l'automobile (les fameux trois ans de garantie ou 100 000km) ou dans le monde de la maintenance des engins de manutention (le « full service » limité à 5 ans mais en ajoutant en plus : hors organes et appareillages onéreux). Les constructeurs



sont donc prêts à s'engager sur du matériel tant qu'il est neuf ou récent et se retirent dès que les coûts de maintenance augmentent. Ensuite, ils sont prêts à revendre des matériels nouveaux. L'exemple des TER X72500 est d'ailleurs particulièrement significatif, les régions devant réinvestir dans des nouvelles rames alors que ces X72500 ne sont pas amorties.

Malgré ce REX négatif, le président Guillaume Pepy, la Direction M et les politiques avec notamment les Présidents de Régions, pensent à externaliser toujours plus de maintenance. Certains ont d'ailleurs franchi le seuil des intentions et sont passés aux réalisations. Il s'agit notamment du pelliculage de matériels de la région des Hauts de France et de la rénovation prototype d'un TER de la région Auvergne Rhône-Alpes. Là encore, l'UNSA-Ferroviaire est très surprise de l'argumentaire des régions et stupéfaite de la passivité complice du domaine. Si certaines entreprises privées ont des difficultés au niveau de leurs charges de travail, il en est de même des Technicentres Industriels où la destruction d'emplois ne fait plus de doutes depuis plusieurs années : 2000 postes en moins depuis janvier 2010 ! et cela continue.

Les chaînes de révisions ou de rennovations sont en voie de disparition à Oullins, Quatre Mares, Périgueux, Saintes. Même les technicentres industriels TGV ne sont pas épargnés par les ajournements et les reports de rénovation, avec les conséquences que l'on connaît (stocks qui dorment ou qui sont jetés faute d'utilisation future, agents inemployés qui changent d'affectation, démotivation). Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette situation symptomatique est très inquiétante pour les agents du domaine, si les volontés de l'état, des régions, de l'entreprise se liguent pour favoriser la maintenance dans l'industrie privée. Si les élus locaux (les Maires) réagissent et soutiennent les cheminots lors de la suppression d'établissements ou lors des disparitions importantes de personnel, les Régions et encore plus l'État sont souvent muets sur le sujet. L'affichage de l'État a été fort pour éviter la fermeture du site ALSTOM Belfort (la cacophonie sur cette problématique a été fortement médiatisée) par contre pas un mot pour les fermetures de production de maintenance de véhicules sur des sites importants comme Oullins, Romilly, Rennes, et la lente agonie organisée pour Périgueux, Saintes, Quatre-Mares, Tergnier...

Le domaine Matériel a perdu des milliers d'emplois sans que l'État ne réagisse. Et malheureusement, avec ces pertes d'em-

“ 2000 postes en moins depuis janvier 2010 ! ”

ploi, le Domaine a parallèlement perdu des compétences. Des Technicentres Industriels ont soit une ingénierie extrêmement fragilisée, soit n'ont plus du tout d'ingénierie. De même, des métiers ont pratiquement disparu, notamment les chaudronniers (métier où la ressource nationale est plus que tendue). Certains Technicentres sont donc aujourd'hui dans l'impossibilité de faire des études de rennovations et d'exécuter les travaux.

Pour l'UNSA-Ferroviaire la situation est plus qu'alarmante, elle est quasiment désespérée pour certains établissements spécialisés dans la maintenance de niveau 4 et 5. De plus, il serait fortement à craindre, lors des renégociations des conventions régionales, que la maintenance serve de monnaie d'échange : « vous gardez la convention, mais les révisions et rennovations sont faites dans l'industrie ferroviaire privée de la région ».

Pourtant, il n'y a pas de situations irrémédiables ! Si l'outil industriel du domaine doit s'adapter, il ne peut emprunter les mêmes travers que les entreprises privées qui utilisent trop souvent la baisse des emplois voire la délocalisation comme levier de performance.

La robustesse de nos organisations en Technicentres doit donc perdurer et notre capacité industrielle territoriale doit être au service de tous les exploitants ferroviaires et de transport.

En évitant la défense catégorielle passant par « des Cheminots et rien d'autre », l'UNSA-Ferroviaire souhaite que le Domaine s'ouvre à d'autres marchés afin de devenir lui aussi un Industriel de grande envergure plutôt qu'un simple outil au service exclusif des Activités.

Encore faut-il qu'il en ait la liberté, car le dernier ayant porté cette volonté a été rapidement remercié.

Politiquement parlant, le nouveau gouvernement continuera-t-il à privilégier les industriels au détriment de ce que nous sommes et représentons en tant que salariés tout d'abord, mais aussi en tant que Spécialistes de la Maintenance du Matériel de Transport Fret ET voyageurs ?!

Vous en serez les seuls juges.

Par Sébastien DANIC et Philippe DUMÉ

Idées Des idées novatrices pour une mobilité durable

➤ **LA MOBILITÉ EST DEVENUE DEPUIS QUELQUES ANNÉES UN BESOIN ESSENTIEL, UN LEVIER DE COMPÉTITIVITÉ DE L'ÉCONOMIE, UN RELAIS DE CROISSANCE ET D'EMPLOI. C'EST PLUS QUE JAMAIS UN ENJEU DE COHÉSION SOCIALE DU TERRITOIRE, QUI DÉPASSE MÊME NOS FRONTIÈRES NATIONALES.**

Les divers modes de mobilité et en particulier le ferré (train, tram et métro) sont aujourd'hui en pleine croissance. L'ambition de notre projet est de rendre cette mobilité plus économique et pour cela de l'inscrire dans un cycle de vie industriel, comme pour l'électroménager ou d'autres, afin d'introduire la notion d'économie circulaire et la notion de réemploi.

Mais il ne faut pas s'arrêter uniquement sur la vision production, mais prendre en



compte aussi l'ingénierie, la formation, la recherche et développement ou encore le développement durable et industriel.

Il faut de plus inscrire cette ambition dans une vision européenne sachant que les constructeurs produisent des matériels sur étagères au plan européen et que leurs organes constitutifs sont souvent semblables et clairement nomenclaturés.

Gravement menacée par la Chine, l'industrie ferroviaire européenne est à l'aube de restructurations importantes. Il faut donc

inscrire la France et l'Europe dans une démarche plus offensive ; notre leadership ne peut se limiter à un record de vitesse sur rail !

C'est pourquoi, à l'UNSA, nous refusons l'immobilisme et les visions rétrogrades, car nous connaissons l'ingéniosité de nos industries et le savoir-faire de nos salariés ; nous notons également la volonté de nos leaders politiques pour que notre industrie, souvent enviée, se pérennise sur nos bassins d'emplois.

Notre projet sur le démantèlement porté par l'UNSA n'a pour vocation que d'affirmer la France à sa place de 3^{ème} leader mondial dans l'industrie de la mobilité et de préserver, voire de créer, des emplois durables dans le ferroviaire mais aussi chez les fournisseurs.

Nous regrettons que la filière de déconstruction conçoive trop peu et concrétise trop lentement l'innovation. Mais nous savons aussi que la France dispose des infrastructures, des cerveaux, des universités et des laboratoires qui peuvent faire naître cette industrie innovante et rendre exportables nos savoir-faire pour conquérir de nouveaux marchés. Le tout doit être en synergie avec les accords de Paris COP 21.

Par Benoit VIENNE ■



IMC : sujet clos pour la Direction mais pas pour les agents !!!



► **LE 11 MAI 2017, UNE DÉLÉGATION UNSA-FERROVIAIRE A ÉTÉ REÇUE PAR L'ENTREPRISE POUR ÉCHANGER SUR UNE PROPOSITION DE FORMULATION DE L'ARTICLE 6 § 3 SUR RH 00677 DATANT DU 13 MARS 2017.**

Le nouveau DRH des métiers de la Traction, un représentant de la Direction Déléguée des Trains ainsi que du Pôle Relations Sociales de Mobilités étaient présents. Dès le début de cette bilatérale, nous avons demandé que la Direction clarifie ses intentions concernant la gestion du passif.

La Direction rappelle que le montant pour les trois dernières années reste fixé à 160 € BRUT par agent ayant exercé des fonctions de conduite ou d'accompagnement. Que ce soit partiellement ou totalement entre le 1^{er} décembre 2013 et le 1^{er} décembre 2016 au prorata du temps travaillé sur l'année. Concernant les agents partis en retraite au mois de décembre 2016 l'UNSA a demandé à la Direction de revoir sa copie et de les intégrer à la mesure.

La Direction mandatera sur la solde dès le mois prochain, la somme de 160 € brut pour traiter définitivement la rétroactivité. Pour mémoire, l'UNSA-Ferroviaire avait porté aux Directions d'Activités la revendication suivante : 160 € par trimestre, ce qui correspond à environ 5 IMC par mois (Cf remontés du terrain) avec effet rétroactif de 3 ans.

1920€ de rappel pour l'UNSA !

Pour l'UNSA-Ferroviaire le compte n'y est donc pas, nous demandons toujours 1920 € de rappel pour les 3 ans par agent !

La Direction réaffirme qu'elle considère que l'Indemnité de Modification de Commande (IMC) doit compenser le fait qu'une modification de commande impacte les conditions de la vie privée des agents. Elle considère qu'une modification du contenu de la journée initiale n'impacte pas la vie privée de l'agent.

L'UNSA-Ferroviaire est en total désaccord avec cette vision de la Direction. Pour l'UNSA-Ferroviaire, la modification du contenu de la commande peut impacter les conditions de travail de l'agent et également sa rémunération. Les exemples ne manquent pas. L'UNSA-Ferroviaire rappelle que l'Entreprise

utilisait abusivement l'IMC pour pallier au manque d'effectif abyssal dans tous les établissements. Le message qui sera envoyé aux 11 533 Agents De Conduite et aux 10 600 Chefs de Bord éligibles est un mauvais signal. En effet, les agents acceptent de se voir modifier leurs journées initiales alors que ce n'est pas régulièrement du fait de circonstances accidentelles.

En contrepartie de ne plus prendre en compte les modifications du contenu de la Journée de Service (JS) initiale, elle propose d'augmenter la temporalité à 2 jours calendaires pour modification de la journée de Service initiale, en cas de circonstances accidentelles.

Voici la proposition de la Direction sur la Prise de Service (PS) et la Fin de Service (FS), en revanche on étend la temporalité de la JS à 2 jours calendaires que dans le cas accidentel.

Formulation future proposée par SNCF Mobilités :

« Dans le cadre des 2 derniers cas de dérogation repris à l'article 6.3bis de l'accord d'entreprise, les modifications des heures de prise ou fin de service communiquées dans les 2 jours calendaires précédant la journée de service concernée, après la commande pour les agents en service facultatif, et avant la prise de service, donnent lieu au versement pour cette journée de l'indemnité reprise à l'article 42 bis de la Directive "rémunération du personnel du cadre permanent" RH 00131. »

Il faut noter que lors de cette nouvelle bilatérale la Direction a changé sa formulation. En effet, elle proposait dans sa version initiale une double IMC pour une modification de commande dans les 24 heures de la PS. C'est ainsi que la Direction a tranché, elle préfère allonger la temporalité de prévenance.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette nouvelle formulation est purement inacceptable ! Dans ce dossier l'Entreprise a voulu faire croire aux agents et aux Organisations Syndicales représentatives, qu'elle allait s'emparer véritablement du sujet, alors que sa position

n'a jamais bougé en 5 mois, notamment sur le montant forfaitaire dérisoire de 160 € BRUT. Nous constatons que c'est seulement le PRISME économique qui a prévalu.

Elle en tirera toutes les conséquences, car les agents risquent de ne plus accepter les modifications de commandes autres que celles relevant des « circonstances accidentelles ».

A trop vouloir économiser, la Direction perdra la souplesse que lui octroyaient généreusement les agents. L'UNSA-Ferroviaire veillera au respect de la réglementation à savoir que les modifications de commande résultent de circonstances accidentelles. Les modifications pour pallier au manque d'effectifs ne devront plus exister.

Malgré son désaccord, l'UNSA-Ferroviaire demande à l'Entreprise d'être très vigilante concernant l'équité de traitement des agents pour percevoir l'IMC.

Par ailleurs, l'UNSA-Ferroviaire rappelle qu'il est impératif d'échanger sur la modalité et l'application future de la règle de l'IMC pour les Gestionnaires de Moyens et pour les Agents exerçant en CPST. L'UNSA-Ferroviaire a demandé une formation limpide concernant l'application nouvelle de l'IMC. La Direction, à la demande de l'UNSA-Ferroviaire, s'engage à écrire à chaque agent une lettre explicative de sa décision.

Nous avons également reçu l'engagement qu'il y aurait une mesure particulière concernant les retraités. Cette mesure se déroulera dans un second temps. L'objectif avoué de la Direction est de solder en priorité les agents en activité.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, malgré les propos de la Direction, le sujet dans son ensemble est loin d'être clos. L'UNSA-Ferroviaire répondra à toutes les sollicitations individuelles des agents et les accompagnera dans leurs démarches prudhommales.

Article 49,

arme, outils et instance de négociation paritaire (OS signataires/ GPF)

➤ **LORS DES NÉGOCIATIONS DE L'ACCORD ORGANISATION DU TRAVAIL DANS LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE (GPF) SNCF EN JUIN 2016 EST APPARU, PUIS NÉGOCIÉ, UN ARTICLE NUMÉROTÉ 49 « MODIFICATION DU RÉGIME DE TRAVAIL » (VOIR ENCADRÉ). A L'HEURE ACTUELLE, CET ACCORD D'ENTREPRISE EST SEULEMENT SIGNÉ PAR 2 ORGANISATIONS SYNDICALES (OS) REPRÉSENTATIVES (DONT L'UNSA-FERROVIAIRE) SUR 4 PRÉSENTENT AUX NÉGOCIATIONS DE JUIN 2016. L'ENTREPRISE EST ÉGALEMENT CONSIDÉRÉE COMME SIGNATAIRE.**

Cette nouvelle réécriture remplace les articles 49.1 (négociations entre le Directeur d'Établissement [DET] + DP concernés), 49.2 (négociations entre le DET + Agents du Fret) de l'ancien RH00077. Ces articles permettaient, dans certaines conditions, de déroger à « l'organisation du travail » et plus précisément à la modification du régime de travail. Tout se passait en local, il n'y avait aucune gestion nationale.

Mais alors que change « l'article 49 » et sa « Commission de Validation » de l'accord d'Entreprise ?

L'UNSA-Ferroviaire et le second signataire de l'Accord d'Entreprise ont été reçus par la Direction du Groupe Public Ferroviaire, le 08 décembre 2016, dans le cadre la première réunion de la Commission de Validation (C2V).

Cette journée, que nous pouvons qualifier de mise en marche ou galop d'essai, a été bien construite et préparée par l'équipe des négociateurs de l'UNSA-Ferroviaire avec l'aide d'expertes et d'experts. Malheureusement, l'autre signataire n'avait pas eu le même niveau d'exigence et de rigueur pour sa préparation.

Pour bien comprendre les flux de présentations, d'instructions des dossiers et de négociations, voici un schéma de principe générique, qui permet en un coup d'œil de comprendre comment cette nouvelle C2V travaille et comment est véhiculé le flux d'informations des dossiers des DET.

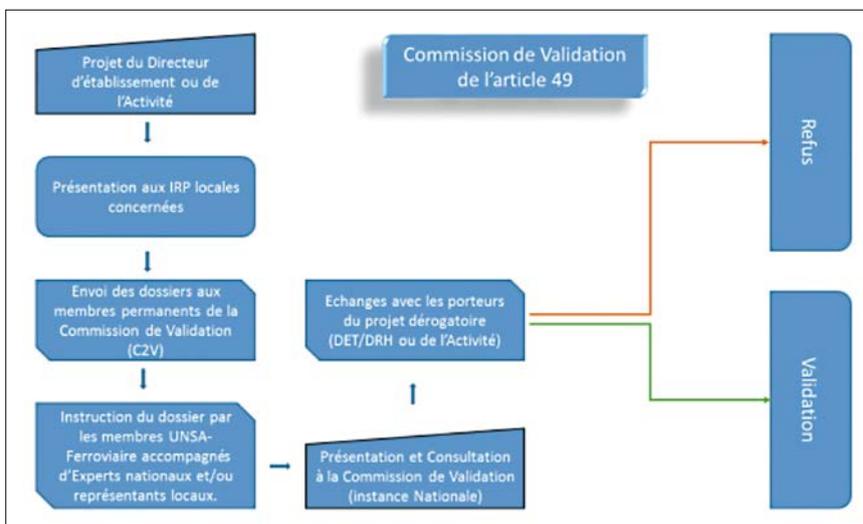
Premièrement, le projet émane d'un DET qui souhaite répondre à une contrainte de production locale.

Secundo, une présentation est réalisée



dans les IRP locales concernées, la plupart du temps, le CHSCT est l'instance choisie par la Direction locale. Les membres du CHSCT concernés émettent un avis,

mais ne sont pas là pour négocier. Tertio, une quinzaine de jours avant la tenue de la C2V, le dossier est envoyé aux membres de la C2V. L'UNSA-Ferroviaire a dû





exiger de la part de l'activité FRET l'enchaînement des journées de service ainsi que le roulement concerné par cet article 49. À ce moment précis, il est intéressant de reconnaître que cette C2V laisse une

place importante à la négociation pour les OS signataires dans le Groupe Public Ferroviaire SNCF.

Durant cette quinzaine de jours et dans chaque dossier présenté, notamment les 4 premiers, les négociateurs ont pris le soin de se rendre sur place ou de prendre contact avec les agents œuvrant sur le terrain. Nos leitmotivs sont restés constants à savoir, que la notion de bassin d'emploi était notre principale priorité et que si l'activité souhaitait mettre en place une contrainte, il fallait prévoir une compensation.

En apposant et en paraphant sa signature le 09 juin 2016 sur l'accord d'Entreprise du 07 juin 2016, l'UNSA-Ferroviaire constate que l'Entreprise offre une opportunité à la négociation et un véritable suivi de l'accord d'Entreprise.

Par Nathalie WETZEL/Florent MONTEILHET ■

ARTICLE 49 MODIFICATION DU RÉGIME DE TRAVAIL

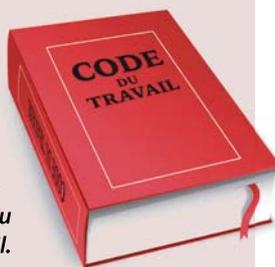
En vue de permettre d'établir des conditions de travail répondant aux aspirations du personnel, ou pour tenir compte des spécificités de la production, les roulements de service, tableaux de service et tableaux de roulement peuvent être modifiés au plan local, en aménageant certaines limites fixées par le présent accord. À cet effet, le chef d'établissement est habilité à réaliser de telles modifications sous réserve du respect des trois conditions cumulatives suivantes :

- Les modifications apportées aux roulements de service, tableaux de service et tableaux de roulement doivent respecter au minimum les stipulations de la convention collective nationale de la branche ferroviaire;
- Les modifications sont validées par la majorité en nombre des organisations signataires du présent accord selon les modalités précisées ci-après, après avoir pris connaissance des remarques des instances de représentation du personnel concernées;
- Des dispositions de compensations en temps et/ou en rémunération sont prises au bénéfice des salariés concernés.

Les modifications d'organisation du travail proposées font l'objet d'une note de présentation précisant notamment les considérations techniques, économiques et sociales les justifiant. Elle est examinée par une commission paritaire de validation réunissant les signataires du présent accord. La validation des modifications proposées est attestée par le procès-verbal de la réunion de la commission de validation. Par ailleurs, le chef d'établissement peut réaliser les modifications envisagées avec l'accord des délégués du personnel concernés. Celles-ci sont notifiées à la commission paritaire de validation et sont réputées validées sauf avis contraire motivé d'une majorité en nombre des organisations syndicales signataires du présent accord dans un délai de deux mois.

Lors de sa 1^{ère} réunion, la commission de validation définit ses règles de fonctionnement qui devront notamment être compatibles avec les délais de validation mentionnés ci-dessus.

L'application des dispositions du présent article est sans préjudice des dispositions relatives aux obligations d'information et de consultation des institutions représentatives du personnel dans le respect des dispositions du code du travail.



LIGNE B DU RER :

Quand incidence rime avec fréquence



Alors que de nombreux dysfonctionnement de types « pannes d'exploitation, rupture d'alimentation, problèmes d'aiguillages, incidents techniques, ... » sont de plus en plus fréquents, le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) entreprend la circulation du futur CDG Express sur les voies qu'empruntent déjà le RER B (Paris Nord<->Mitry-Claye) en cas de situations perturbées, la ligne K (Paris Nord<->Crépy-en-Valois), le TER circulant entre Paris Nord et Laon, et certains trains FRET.

Malgré toutes ces irrégularités qui s'accroissent, avec le vieillissement du réseau et le manque de maintenance lié à la pénurie de personnel, l'Entreprise SNCF ne considère pas cette ligne comme faisant partie intégrante des lignes dites « malades ».

Des travaux programmés, surtout de nuit, visant à rénover les voies et les caténaires restent pourtant insuffisants et ce n'est pas avec l'arrivée des nouvelles rames MI79 mises en service depuis 2010 que le problème va se résoudre. Un financement conséquent, pris en charge par les Autorités Organisatrices, est le seul et unique moyen de remettre en état cette ligne.

La ponctualité de cette ligne était d'environ 88 % en 2014 et ne cesse de décliner depuis, d'après la SNCF et la RATP. Ces chiffres sont pourtant contestés par les associations de voyageurs qui reprochent de masquer les « vrais chiffres » pour éviter de payer des pénalités de retard.

Il faut savoir que le STIF impose des contrats d'objectifs sur la ponctualité et sanctionne les 2 entreprises. Ce qui explique l'évolution de la SNCF et la RATP à avoir une gestion financière au détriment d'une gestion de service public.

Par Christophe THETIER ■

11 MAI 2017

11 mai

Conseil National UNSA-Ferroviaire

➤ **LE 11 MAI 2017, S'EST TENU LE CONSEIL NATIONAL DE**

L'UNSA-FERROVIAIRE AU SIÈGE DE L'UNSA À BAGNOLET.

AU-DELÀ DES POINTS STATUTAIRES, CE CONSEIL NATIONAL A PERMIS L'ÉLECTION D'UN NOUVEAU SECRÉTAIRE FÉDÉRAL, CHRISTIAN PRETAT. PAR AILLEURS, TOUS LES SUJETS D'ACTUALITÉ ONT FAIT L'OBJET DE DÉBATS RICHES ET INTENSES. NOUS REPRODUISONS CI-DESSOUS LE DISCOURS D'OUVERTURE DE ROGER DILLESEGER, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'UNSA-FERROVIAIRE.

Bonjour à toutes et à tous,

Merci de votre présence à ce Conseil National, je le rappelle, deuxième instance la plus importante de l'UNSA-Ferroviaire derrière le Congrès.

Si l'ordre du jour de ce conseil est chargé, c'est bien parce que l'actualité sociale et ferroviaire sont chargées, la nôtre, celle de l'UNSA-Ferroviaire, celle de l'Entreprise, celle du transport mais également l'actualité politique dans sa globalité.

Concernant notre **UNSA-Ferroviaire**, nous allons faire aujourd'hui un point de situation sur :

- nos adhérents, je laisserai le soin à chaque Secrétaire de Zone d'apporter les observations utiles,
- notre développement dans les entreprises de la Branche Ferroviaire,
- notre situation financière, qui malgré des dépenses importantes concernant le bâtiment, reste saine.

Je souhaite d'entrée saluer le travail du GT Texte, avec je le souhaite, la validation du nouveau Règlement Intérieur qui viendra concrétiser nos engagements du congrès de VITTEL avec notamment :

- la mise en œuvre du Secrétaire Général des Services,
- l'évolution de notre mode de scrutin de congrès, avec une tête de liste « bloquée »
- la création d'un GN JEUNES ; c'était un engagement de ma part lors du dernier congrès, qui répond aux attentes des animateurs du GT ; cela répond également aux attentes de la fédération dans sa stratégie de développement, cela vient également concrétiser et valoriser l'engagement de celles et ceux qui contribuent à cette action ; je les en remercie et les encourage pour continuer à nous bousculer.

Dans l'Entreprise les dossiers ne manquent pas non plus ! Si après le dossier « organisation du travail » et le conflit de juin 2016, les négociations ont marqué un temps d'arrêt, dès la rentrée de septembre 2016 le rythme



Christian Pretat - Nouveau Secrétaire Fédéral.

de discussion a repris. Les dossiers : forfait en jours, petits collectifs, initiation du dossier GPEC, télétravail, le dossier IMC, les commissions issues du nouvel accord organisation du travail, et toutes les instances statutaires, nos agendas sont bien garnis. Je souhaite vivement remercier l'ensemble des fédéraux, experts et intervenants qui représentent l'UNSA-Ferroviaire dans ces dossiers.

Je souhaite faire un focus particulier sur les négociations relatives au vote électronique pour les élections professionnelles 2018. Pour rappel, désormais en application des dispositions « EL KOHMERI », si la négociation d'un accord est obligatoire, le choix du mode de scrutin appartient exclusivement à l'employeur, avec un accord, validé ou non. L'UNSA-Ferroviaire est favorable à ce mode de scrutin. A ce stade l'Entreprise envisage le vote électronique généralisé pour l'ensemble des scrutins.

Ce point m'amène à évoquer les élections 2018, et plus particulièrement les découpages des CE.

A ce jour, nous avons interrogé l'Entreprise sur ses orientations en la matière. La Direction RH nous dit avoir interrogé les Acticités et attendre des réponses. Pour le dernier mandat, nous avons validé un découpage géographique identique Réseau/Mobilités (voir accord du 11 juin 2015). Nous savons qu'avec la réforme territoriale les périmètres de Mobilités évolueront, sur les autres sujets, beaucoup d'incertitudes subsistent. Plutôt que de subir les propositions de



l'Entreprise, je vous propose, aux GN, aux UR/UAD, de vous saisir de cette question, afin que dès la rentrée 2017 nous soyons force de proposition en la matière afin de créer les conditions de découpage permettant à l'UNSA de marquer son empreinte. Rapidement une équipe de pilotage de la campagne 2018, en lien avec l'équipe de développement, la communication, le GN AS, sera mis en place.

Sur ce point, au regard des réorganisations de l'Entreprise, nous sommes toujours dans une phase transitoire, les découpages des prochaines élections pourront s'inscrire dans la durée. IL NOUS APPARTIENT DE PESER SUR CES CHOIX !

Les travaux de la **convention collective ferroviaire** se poursuivent également.

Les travaux de la CCN ont été fortement marqués par le chapitre organisation du travail lors du premier semestre 2016, mais comme chacun peut le remarquer sur sa fiche de salaire, les Cheminots relèvent de la CCN N° 3217 en **cours de négociation** ! En effet, aujourd'hui sont négociés et étendus :

- l'accord de méthode,
- le champ d'application,
- les dispositions générales,
- le contrat,
- l'organisation du travail.

Restent à négocier :

- l'accord formation, qui fait l'objet des travaux en cours, d'ailleurs cet accord pourrait faire l'objet d'une signature séparée car, à ce jour la CFTC et la CFE CGC restent représentatives,
- le chapitre classifications et rémunérations viendra ensuite,
- la prévoyance,
- le droit syndical, sur ce dernier point, nous rappelons notre volonté d'engager des négociations dans les meilleurs délais, mais l'UTP reste sourde à cette revendication. A ce jour, l'UNSA est la seule OS à revendiquer la négociation du droit syndical, nous saurons le rappeler !

Je pense qu'il nous faudra bien 2 à 3 ans pour finaliser ce texte, ce qui est un délai normal pour ce type de chantier.

En parallèle se mettent également en place les instances paritaires de branche dont la CPNE (Commission Paritaire Nationale Emploi) et la SPP (Section Paritaire Professionnelle) dont l'UNSA a pris la vice-présidence par l'intermédiaire de Florent Monteilhet. Si ces commissions gardent peut-être un aspect technique encore un peu méconnu, ces instances joueront très rapidement un rôle majeur dans les orientations de forma-



tion, d'emploi et du financement affecté à la branche.

Dans la **période politique particulière** que nous vivons, je ne peux m'empêcher d'évoquer l'élection du nouveau Président de la république.

Comme vous le savez, nous avons été reçus par l'équipe transport de M. Macron le 3 avril. Cet échange sur le programme transport du nouveau Président prend une nouvelle dimension.

Quelques points marquants de cet échange :

- la dette historique du ferroviaire est bien une dette d'Etat ; l'Etat reprendra cette dette (baisser le coût des sillons, favoriser la concurrence ...),
- l'Etat demandera des évolutions à la SNCF (il évoque la réduction des coûts, ...)
- pas de loi sur l'expérimentation de la concurrence, mais directement une loi sur la concurrence, ce sont les Régions qui définiront leur degré d'expérimentation en définissant le volume à soumettre à la concurrence. Cette loi devra intégrer les conditions de transfert des personnels à statut vers une entreprise de droit commun.

Sur le calendrier, les premières concertations pourraient bien démarrer à la rentrée 2017, nous aurons à travailler ce dossier, mais je pense également que nous irons vers une période socialement animée en automne.

Nous avons également rencontré hier M. Mathias Vicherat, Directeur Général Adjoint de la SNCF. Ce dernier a souhaité

échanger avec nous sur un projet de cohésion du Groupe SNCF visant à créer une homogénéité en partageant **des marqueurs communs** !

L'objectif est de montrer que le groupe SNCF est en capacité de répondre aux attentes de mobilités et ainsi de se préserver d'une « vente à la découpe ! »

Nous aurons plus d'informations sur la méthode retenue dans les semaines à venir, et à réfléchir, de fait, sur le « comment appréhender ce dossier ».

Selon M. Vicherat, nous vivons une période charnière ! Il faut bien « comprendre » cette appréciation.

Le Conseil National, deuxième instance de notre organisation après le Congrès est un moment important pour la vie de l'UNSA-Ferroviaire !

Nous aurons aujourd'hui des décisions à prendre, des choix à confirmer, **« Je souhaite que ces choix inscrivent notre volonté stratégique de développement ! »**

**BON CONSEIL NATIONAL
À TOUTES ET TOUS.**

Déclaration du Secrétaire Général
Roger DILLESEGER ■

UNSA Actualités SNCF Réseau Maintenance et travaux



► DIGIDOC

DigiDoc est le nouvel outil de consultation et de gestion de la documentation. Il remplace SYSPRE.

Adresse : <https://digidoc.sncf.fr>

L'idée qui s'inscrit dans le programme PRISME est de simplifier le processus de la documentation réglementaire.

Les nouveaux textes sont désormais classés en 4 natures de textes de prescription avec un code couleur, auxquelles s'ajoute une nature dite d'information :

DES PRINCIPES

Textes nationaux fixant les principes généraux ou la politique.

DES RÈGLES

Textes donnant les règles à respecter.

DES ORGANISATIONS ET DES MÉTHODES

Textes décrivant l'organisation d'entité ou des méthodes de travail.

DES DOCUMENTS OPÉRATIONNELS

Textes décrivant les gestes métiers ou les étapes d'un processus.

DES DOCUMENTS D'INFORMATION

Textes complémentaires nécessaires à la compréhension.

Par ailleurs, chaque texte appartient à un Référentiel associé à un métier ou activité :

ACTIVITÉ / MÉTIER	RÉFÉRENTIEL ASSOCIÉ
Organisation générale	Référentiels RA, EF, RRA*
Réglementation générale	Référentiels RG, EF, RRG*
Ressources humaines	Référentiels RH, RRH*
Gestion finances	Référentiels GF, RGF*
Accès Réseau	Référentiel AR*
Circulation	Référentiel DC
Maintenance & travaux	Référentiels IN, MT*
Ingénierie et projets	Référentiels IG, IC
Matériel	Référentiel MA
Traction	Référentiel TT
Voyageurs	Référentiel VO
Fret	Référentiel FR
Gares	Référentiel GG
Sûreté	Référentiel DSF
Immobilier	Référentiel IMO

*Référentiels créés en octobre 2016, spécifiques à SNCF Réseau - EF correspond à Entreprise Ferroviaire (transporteur)



L'opération relooking de la réglementation nécessite donc un travail supplémentaire d'appropriation et de rangement dans les armoires, notamment pour le classement des nouveaux textes RRA RRG RRH RGF AR et MT. L'UNSA-Ferroviaire ne voit pas, a priori, de simplification mais espère néanmoins que ce nouveau classement, avec des couleurs et une identification plus marquée des documents « métier », facilitera le travail de terrain.

► SIGNATURE DU CONTRAT ETAT/SNCF RÉSEAU

Le 20 avril, trois contrats ont été signés entre l'État et SNCF : les contrats de performance de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, ainsi que le contrat-cadre du groupe public ferroviaire. Ces contrats prévus par la loi portant réforme ferroviaire formalisent les objectifs stratégiques et les trajectoires financières des entités SNCF jusqu'en 2026.

À SNCF réseau, sur dix ans, ce sont plus de **46 Milliards d'euros** qui seront investis :

- 28 seront consacrés au renouvellement (ou régénération) du réseau,
- 2 seront consacrés sur 10 ans aux investissements (engins, informatique et outils digitaux, etc.) afin de moderniser et transformer rapidement la gestion du réseau,
- 4,5 seront investis par l'État et les Régions dans les travaux de mise en conformité, tant pour la sécurité que pour l'accessibilité,
- 12 seront investis pour le développement

du transport ferroviaire régional dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER).

Si le contrat donne le feu vert pour poursuivre la rénovation du Réseau, ces investissements sont loin d'être financés. Ils vont demander à SNCF Réseau des endettements très importants (prêts, obligations vertes...) qui accentueront la dette, mais aussi et toujours des efforts de productivité que le personnel aura encore à subir au travers d'un plan de performance très sévère. Alors que la productivité des quinze dernières années a déjà des effets déplorables sur les conditions de travail du personnel et la charge de travail, l'UNSA-Ferroviaire considère toujours que l'Etat doit reprendre la dette des constructions LGV et qu'il faut vraiment trouver, en complément des péages, d'autres modes de financement pour l'entretien du Réseau.

► BILAN EMPLOI 2016 SUR LE PÉRIMÈTRE DU CE MAINTENANCE ET TRAVAUX (tableau ci-contre)

La population de Maintenance & Travaux connaît l'arrivée de nombreux jeunes agents. Pour l'UNSA-Ferroviaire, le recrutement de cette nouvelle génération n'a pas été suffisamment anticipé, et par ailleurs l'appareil de formation a été trop réduit depuis quinze

CONGRÈS DES CHEMINS DE FER GÉORGIEN SYNDICALISME SANS FRONTIÈRES



A la demande de Zurab Nasaraia, Président du Syndicat Ferroviaire des Chemins de fer Géorgien, une délégation UNSA-Ferroviaire s'est rendue à son Congrès à Tbilissi.

Notre délégation était composée de deux globes trotteurs représentant de l'UNSA, Benoit Vienne et de José Gomez. L'objet de cette rencontre était de représenter notre organisation et un syndicalisme progressiste aux frontières de l'Europe et assister à l'assemblée générale du syndicat GRTU, à l'issue de cette assemblée générale le président actuel, a été reconduit dans ses fonctions avec une équipe représentant toutes les activités du ferroviaire. Ce congrès a été l'occasion de voir les progrès accomplis en termes de développement (17000 adhérents) et en termes d'avancées sociales, tout en rappelant à la vigilance et à la nécessité d'avoir un équilibre pour poursuivre l'amélioration, la modernisation du réseau ferroviaire. Il faut se rappeler que la Géorgie est indépendante de la Russie depuis 1991 et à un accord d'association avec l'Union européenne conclu en 2014.

C'est plus particulièrement dans le cadre de la prévention des risques ferroviaires, du matériel, de la sécurité des circulations que nous avons été interpellés.

Des échanges riches ont été initialisés et demandent à être poursuivis et aboutiront à une richesse partagée de nos mondes ferroviaires. De nombreux sujets ont animé les débats avec notamment les représentants de syndicats ferroviaires des pays environnants : Lituanie, Bulgarie, Biélorussie, Fédération de Russie, Azerbaïdjan et Arménie.

Notre présence a été saluée fraternellement par Zurab Nasaraia qui voit dans notre déplacement un signe fort de reconnaissance d'une puissance Européenne qu'est la France.

L'UNSA par sa présence au sein de l'ITF, de l'ETF fait entendre une voix nouvelle pour le syndicalisme, elle y démontre sa compétence et son expertise sociale et économique en matière de Transport, tous modes confondus.

Le syndicalisme Européen international représente un vecteur essentiel d'action pour la défense des intérêts des salariés du monde de la mobilité. L'UNSA doit être reconnue comme un des acteurs Européens, pertinent et incontournable porteur d'une voix novatrice.

Par Benoit VIENNE ■

ans. Cela amène des difficultés dans la transmission des compétences et fragilise notre activité.

A noter que Maintenance et Travaux emploie aussi désormais beaucoup de CDD et intérimaires. L'UNSA-Ferroviaire demande le recrutement d'emplois au statut ou en CDI (si conditions du statut non remplies) et appelle à des recrutements plus massifs pour compenser les très nombreux départs en retraite à venir.

	2015	2016
Effectifs	26 335 salariés	26 826 salariés
Recrutements	699 salariés	1550 salariés
Départs en retraite	969 salariés	1336 salariés

Apports de ressources humaines en provenance d'autres services : 421 agents en 2016

► NOUVEL ACCIDENT DU TRAVAIL MORTEL

Le 4 avril près de Poitiers, un ouvrier de la société Colas Rail a été percuté par un train de marchandises alors qu'il est descendu du train de travaux sur lequel il se trouvait. Cet accident n'est pas sans rappeler celui survenu à Lyon fin 2012 qui avait conduit au décès d'un agent d'une équipe spécialisée de Marseille.

Pourquoi la Direction n'a-t-elle pas tiré des enseignements de l'accident de Lyon ? Pourquoi fait-on encore du ballastage sans fermeture simultanée des voies ?

Les cheminots et l'UNSA-Ferroviaire sont en colère parce que la Direction Réseau ne se soucie pas des vies humaines. Désormais, en plus, elle expose aux risques ferroviaires un nombre croissant de salariés externes, moins expérimentés que les cheminots SNCF. Ce qui se passe actuellement à SNCF Réseau, avec des organisations de plus en plus dégradées, est inqualifiable, inacceptable et constitue une très grave régression sociale. L'UNSA-Ferroviaire appelle à un changement de méthode.

Nous demandons pour les travaux de nuit, sur la voie contiguë, la fermeture de voie ou la mise en place d'un ralentissement à

30 ou 40 km/h. Quant au ballastage (bruyant et poussiéreux), de jour comme de nuit, une interdiction de circulation sur la ou les voies contiguës s'impose.

TRAIN DE LA SÉCURITÉ

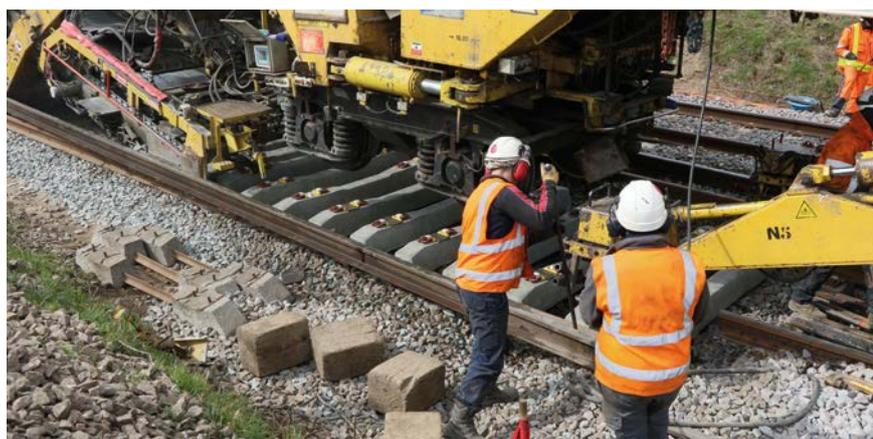
Dans le prolongement de la convention sécurité de Reims en 2016 s'adressant aux managers, la Direction fera circuler du 15 mai 2017 au 15 juin 2017 le train de la sécurité qui fera étape dans une vingtaine de villes. Ce train exposition vise à renforcer la prise de conscience des risques, après les accidents mortels de 2016 et début 2017. C'est effectivement d'actualité.

L'exposition sera co-animée avec les équipes sécurité locales (Mobilités et Réseau). A ce stade, il nous est dit en région que les agents devraient pouvoir être libérés pour aller visiter le train.

L'UNSA-Ferroviaire considère que ce format d'animation sécurité est trop réducteur : pas assez de villes sont desservies et peu d'agents pourront en bénéficier. L'UNSA-Ferroviaire ne comprend pas pourquoi ce train est activé sur un délai aussi court alors que par exemple le train du climat parcourra la France pendant deux ans. L'UNSA-Ferroviaire demande que les actions sécurité ciblent tout le personnel exposé à des risques industriels et ferroviaires, et qu'un retour soit bien fait à l'attention de tous les agents qui n'auront pas pu participer.

Par ailleurs la préparation en région n'a pas été orchestrée suffisamment en amont et les préventeurs sont sollicités dans l'urgence pour faire plutôt de la figuration alors que l'opération aurait pu être coconstruite bien en amont et de façon plus performante. Matthieu Chabanel indique qu'après le 15 juin, un kit de démultiplication reprenant tous les messages clés du train sera fourni aux établissements pour leur permettre de sensibiliser les agents qui n'auront pas pu participer au train sécurité.

Par Didier MATHIS ■



DOSSIER IKV/PDE* AU GPF SNCF
VÉLO, VÉLO PLIANT & VÉLO À ASSISTANCE ELECTRIQUE

L'UNSA enclenche le braquet supérieur !

➤ **RENCONTRE D'UNE
DÉLÉGATION UNSA AVEC
LE CLUB DES VILLES ET
TERRITOIRES CYCLABLES
AINSI QU'AVEC L'ADEME.**

➤ **COMPTE-RENDU DE RÉUNION**

– **UNSA :**

- Laurent Fauvau (comité de pilotage)
- Benoit Vienne (liaison UNSA-Transport)
- Frédéric François (réfèrent Technicentre de Rennes)
- Serge Lambert (réfèrent Technicentre de Romilly)

– **CVTC :**

- Véronique Michaud (Secrétaire Générale)
- Claire Schreiber (Chargée d'études)

– **ADEME :**

- Mathieu Chassignet (Ingénieur Transports et Mobilité)

L'UNSA-Ferroviaire s'est emparée seule du dossier *Indemnité Kilométrique Vélo/Plan de Déplacement Entreprise dès 2015 au GPF SNCF. Depuis, les témoignages des salariés (via nos structures syndicales ou spontanés) démontrent tout le bien fondé de notre démarche et l'aspiration réelle d'un aboutissement positif de notre action.

Début 2017, l'UNSA a enjoint la Direction du Groupe Public Ferroviaire SNCF d'inscrire l'ensemble des composantes IKV/PDE à l'agenda social SNCF, pour l'exercice en cours. Face à un refus poli, prétextant la complexité de mise en œuvre (Sic), l'UNSA a enclenché le braquet supérieur en élaborant un dossier d'expérimentation. Dossier étayé conjointement avec le Club des Villes et Territoires Cyclables, l'ADEME et l'expertise apportée par nos référents locaux, en zone IDF et en province.

Cette rencontre s'est déroulée le lundi 24 avril au siège du **Club des Villes et Territoires Cyclables**, en présence d'un représentant de l'**ADEME**.



De nombreux échanges très constructifs ont émaillé cette réunion. L'UNSA a présenté son projet en partant des besoins des salariés via une réflexion tripartite :

- La Mobilité multimodale en vision globale ;
- La Mobilité complémentaire en vision locale ;
- L'évolution de prise de conscience en éco-Mobilité citoyenne.

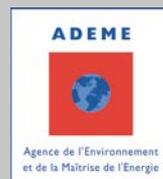
Les différents aspects suivants ont également été abordés :

- La stabilisation du futur Gouvernement & Ministère ad hoc au regard de la période électorale ;
- Les Décrets en cours pour le privé et la fonction publique & actes volontaires des Entreprises ;

Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) : Force de propositions, le Club est un 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'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) est l'opérateur de l'État pour accompagner la transition écologique et énergétique. C'est un établissement public à caractère industriel et commercial (ÉPIC) placé sous tutelle conjointe du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer et du ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'ADEME met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre, et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.





- Les parkings dédiés SNCF, avec sécurisation des sites et incitations fiscales d'entreprise (Ex Vélos en Libre Service produit Kiwix pour SNCF et Effia) ;
- Les itinéraires préférentiels ou les pistes cyclables avec évaluation de l'accidentalité ;
- La possibilité de contrôles ponctuels et facultatifs d'utilisation des vélos, (Badges, solution RFID, objets connectés (IOT) au regard du versement financier de l'IKV ;
- L'aspect positif et de prévention de la santé des salariés, par le biais du sport, avec association de nos services médicaux SNCF et des campagnes en cours (Ex : cardiovasculaire) ;
- L'équipement de protection du cycliste ;
- La durée de l'expérimentation sur un cycle de 4 saisons ;
- Les aides financières complémentaires (Ex : État et Vélo à Assistance Électrique) ;
- Le T0 en point de départ ;
- Le nombre de référents UNSA et de sites potentiels pour l'élaboration du dossier ;
- L'appui, le REX et la synergie entre clubs de promotion du Vélo (dont un club parlementaire) comme des entreprises ayant déjà mis en œuvre ces dispositifs ;
- Les exemples de pays européens, où certaines démarches sont très abouties ;
- Les actions de lobbying en faveur de la démarche ;
- La médiatisation de la démarche et les outils de promotion ;

- Création d'une culture nouvelle et d'un écosystème SNCF autour du vélo.

Les échanges avec les spécialistes du sujet ont permis de nombreux éclairages et l'enrichissement a été collectif, notamment par les solutions novatrices proposées par nos référents UNSA. L'ensemble des intervenants de CVTC/ADEME a répondu positivement pour une présentation et des échanges avec les représentants de nos structures, lors d'un prochain Bureau Fédéral UNSA-Ferroviaire. Un abonnement au magazine bimestriel « Ville et Vélo » (CVTC) va être contracté par la fédération. Une délégation UNSA-Ferroviaire sera présente à Marseille dans le cadre des 26^{èmes} Rencontres nationales du transport public du 10 au 12 octobre 2017, le CVTC y tenant son congrès international.

Notre dossier se construit. Vous serez régulièrement informés de l'avancée de notre démarche...

Par l'UNSA-Ferroviaire ■

Pour des infos complémentaires, issues de CVTC, en lien avec le site :



COMMÉMORATION
Commémoration
du 8 mai 1945



La commémoration du 75^{ème} anniversaire de la victoire et de la fin de la seconde guerre mondiale s'est tenue le 9 mai à la gare d'Austerlitz. L'UNSA-Ferroviaire était représentée par une délégation de la fédération, du Conseil d'administration SNCF-Réseau et de l'UR de Paris-Nord. En tant que Président délégué du Directoire de SNCF et Président de SNCF réseau, Patrick Jeantet, au nom du Président Pépy excusé, a rappelé l'histoire tragique de la Gare d'Austerlitz. C'est de cet endroit que sont partis pour les camps de la mort 7800 juifs dont 4000 enfants capturés lors des rafles du Billet vert en mai 1941 et du Vel d'Hiv en juillet 42. Une plaque rend aussi hommage à 8 médecins et à une employée du service de santé de la SNCF, décédés en déportation, pour leur extraordinaire dévouement durant cette période. D'autres plaques commémoratives dans l'emprise de la gare honorent la mémoire des quelques 8500 cheminots décédés au combat ou victimes de la répression au cours de ces années sombres. Patrick Jeantet a redit avec force devant les autorités de l'État, de la Mairie de Paris et des associations d'anciens combattants, que les cheminots qui ont risqué et donné leur vie pour que nous soyons aujourd'hui des hommes et des femmes libres, font la fierté de la SNCF. Il est de notre responsabilité de faire vivre le devoir de mémoire qui différencie la barbarie de la civilisation.



Par Régis CHESSUM ■

AG du Syndicat UNSA-Ferroviaire de Paris-Est

► **LE VENDREDI 10 MARS 2017
AU CENTRE CULTUREL
DE CHELLES (77), S'EST TENUE
L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
DU SYNDICAT UNSA-
FERROVIAIRE DE PARIS-EST.
ENVIRON 80 ADHÉRENTS
ÉTAIENT PRÉSENTS.**

Pascale Lemerrier-Collot, Secrétaire Régionale, a ouvert l'Assemblée Générale et a remercié Alain Coudray (retraité) ainsi que l'équipe du syndicat de PE pour toute l'organisation logistique qui a permis le bon déroulement de cette AG.

Jean-Louis Chivot (secrétaire du CE EPIC SNCF) et Roger Dillenseger (Secrétaire Général) étaient présents à cette AG et ont pu échanger avec les adhérents.
A l'ordre du jour de l'AG :



- Rétrospective sur les 10 mois écoulés depuis l'AG du 05/04/2016.
- Bilan des comptes et budget prévisionnel.
- Compte rendu de la Commission de Contrôle par Laurence Mallard.
- Elections des Secréaires Régionaux Adjoint, Trésorier et Trésorier Adjoint.
- Nouvelle désignation des vérificateurs aux comptes.
- Echanges avec les invités et questions diverses.

A l'issue du scrutin ont été élus :

- Irène Belleperche, Secrétaire Régionale Adjointe Mobilités.

- Valérie Le Bellour, Secrétaire Régionale Adjointe SNCF.
- Pascal Bouzid, Secrétaire Régional Adjoint Réseau.
- Romuald Moret, Trésorier.
- Emmanuel Lepers, Trésorier Adjoint.

D'autre part Rachel Simon et Agnès Paquelet sont les vérificatrices aux comptes pour l'exercice à venir.

L'assemblée générale s'est prolongée d'un moment convivial autour du verre de l'amitié et d'un buffet apprécié de tous.

Par Pascale LEMERCIER-COLLOT ■

UR de Normandie Journée Forfait Jours

► **APRÈS PLUSIEURS MOIS DE NÉGOCIATION, L'ACCORD FORFAIT
JOURS EST DÉSORMAIS APPLICABLE ET RENTRE DANS SA PHASE DE
MISE EN ŒUVRE POUR LES AGENTS.**

L'UR de Normandie a donc invité Valérie Cottu, membre de l'équipe de négociation de l'UNSA, pour animer une journée spéciale « Forfait Jours ».

Les adhérents de l'UR ayant accepté cette invitation ont put s'exprimer et questionner Valérie sur différents sujets tel que :

- les catégories de postes concernés par le forfait jours,
- les particularités de certains secteurs comme les « médicos – sociaux », la SUGE, l'INFRA LOG NATIONAL, les EIC, l'EIM etc.,
- l'IC CHSCT qui va se mettre en place sur la Normandie.

Un retour a été fait sur les grands principes, à savoir :

- 210 jours travaillés pour les Directions ; 205 jours travaillés pour les Etablissements,

- soit un forfait de 1589 heures travaillées par an (identique à l'accord 35 heures),
- possibilité de 5 jours de travail supplémentaires (rémunérés à 125 %) pour surcroît de travail exceptionnel,
- 28 jours de congés (CA) plus:
 - 14 jours de repos supplémentaires en moyenne (selon calendrier civil) pour « Régime Siège »,
 - 18 jours de repos supplémentaires en moyenne (selon calendrier civil) pour « Régime Etablissement »,
- mesure de la charge de travail avec le N+1 en amont de la signature de la convention,
- maximum 10 heures de travail par jour (8,5h pour travail de nuit),
- droit à la déconnexion, 12 heures de repos quotidien minimum.



Toutes ces questions légitimes sont analysées pendant la séance de travail et pour un certain nombre d'entre elles, les réponses sont données en séance par Valérie qui de plus s'engage à prendre en compte dans le cadre du suivi de l'accord les remontées faites ce jour. Certains de ces cas sont d'ailleurs déjà dans les débats au niveau national, la SUGE, les médico-sociaux.

Un grand merci à nos participants et à Valérie pour la qualité de son intervention.

Par William THIEUSLIN ■

LE BILLET DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'UFR



Joël RECART

Espoir ou désespoir

➤ **AVANT D'ÊTRE ÉLU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, EMMANUEL MACRON AVAIT ADRESSÉ À L'ENSEMBLE DES RETRAITÉS**

UN COURRIER AFIN D'EXPLICITER SES ORIENTATIONS CONCERNANT NOTRE VIE À LA RETRAITE.

Il s'engageait à protéger notre pouvoir d'achat et à en redonner aux retraités les plus modestes.

On ne peut qu'approuver cette action pour les plus modestes mais quid de tous les autres ?

Augmenter la CSG de 1,7 % après les mesures négatives liées à la fiscalisation pour les trois enfants, décaler le versement éventuel d'une hypothétique augmentation du mois d'avril au mois d'octobre et la mise en place de la CASA, me semble quand même exagéré.

L'argument que cette mesure, prise dans le cadre d'une solidarité intergénérationnelle, redonnera du pouvoir d'achat à nos enfants et petits-enfants, me laisse quelque peu dubitatif.

Actuellement, 78 % des enfants et des petits-enfants reçoivent l'aide financière des seniors ce qui représente 22 % de la population avec un tiers de cette aide provenant des plus de 65 ans.

Ponctionner les uns sans véritablement avoir la certitude que d'autres en profiteront n'est-il pas hasardeux? L'avenir nous le dira rapidement.

Un deuxième axe a retenu mon attention : la réforme des retraites.

Après quelques paroles rassurantes, force est d'envisager que pour nous cela pourrait se traduire par quelques conséquences graves. En effet, si tous les régimes sont alignés, quid du calcul sur les six derniers mois du montant pour les futurs retraités cheminots, et donc quid du niveau des pensions ?

Annoncer que tout se fera sans baisse des pensions dans les années à venir me semble trop idyllique pour que ce soit vrai.

Tous les régimes alignés, que deviendra alors notre Caisse de Prévoyance et de Retraite si la particularité cheminote a disparu avec des conséquences sur notre niveau de remboursement et donc la problématique de la compensation par nos mutuelles.

Cette orientation pourrait ainsi à terme entraîner la disparition du Statut puis la diminution du nombre de cotisants et permettre ainsi une harmonisation à la baisse de toutes nos prestations.

Même si cette initiative serait mise en place dans le temps (cela permet ainsi que toutes les tranches d'âge ne soient pas touchées en même temps et ainsi diminuer d'éventuelles contestations), les actifs auront intérêt à être vigilants sur les conséquences rapides attendues.

L'UFR sera là pour leur ouvrir les yeux et les conseiller.

Concernant l'aspect bien vivre et bien vieillir, nous ne pouvons qu'encourager les mesures annoncées, et d'ailleurs défendues par notre Organisation Syndicale: maintien à domicile, prise en compte des aidants, qualité des services médico-sociaux, prise en charge à 100 % des lunettes, prothèses dentaires et auditives.

Toutes ces mesures vont dans le bon sens, mais quels sont les moyens pour les financer ?

Quelles catégories seront encore sollicitées ?

Pour le moment, aucune piste n'est envisagée mais j'espère que ce ne sera pas les mêmes qui devront encore mettre la main à la poche.

Enfin, je ne peux m'empêcher d'évoquer le rôle des retraités dans la société souhaitée par notre nouveau Président.

Suggérant notre action importante dans la cohésion sociale, il évoque notre engagement dans le bénévolat qu'il souhaite plus appuyé.

Comment dépasser ce qui existe déjà ?

3,4 millions de retraités de plus de 65 ans sont bénévoles et selon le COR cela représente 1,2 % du PIB soit 26,2 milliards d'euros. Beaucoup d'entre nous sont toujours dans l'attente d'un statut du bénévole promis depuis plusieurs années.

Quoiqu'il en soit, nous sommes 17,1 millions de salariés retraités en 2016 et afin d'être mieux reconnus dans notre société il serait souhaitable, voire nécessaire, de faire preuve de plus de solidarité afin d'obtenir de nouvelles règles d'indexation des pensions pour éviter la baisse de notre niveau de vie.

Attendons donc sereinement, mais avec attention, les mesures prises dans ce nouveau quinquennat, car on peut toujours rêver à des lendemains qui chantent.

Conseil National de l'UFR

Une équipe reconduite

➤ **C'EST DANS LA SALLE TRAVERSIÈRE, PRÈS DE LA GARE DE LYON, QUE LES SOIXANTE-DIX REPRÉSENTANTS UFR VENUS DES QUATRE COINS DE FRANCE SE SONT RETROUVÉS, CE 10 MAI 2017, POUR LE CONSEIL NATIONAL DES RETRAITÉS. APRÈS LES REMERCIEMENTS D'USAGE D'ÉRIC TOURNEBOEUF ET L'INSTANT DE RECUEILLEMENT À CEUX QUI NOUS ONT QUITTÉS DURANT L'ANNÉE ÉCOULÉE, JOËL RECARTE, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL, COMMENTE SON RAPPORT D'ACTIVITÉ.**

Concernant les effectifs de l'UFR le constat reste le même, un léger fléchissement se fait toujours sentir. Les diverses restructurations du Groupe Public Ferroviaire (adhérents ne sachant pas toujours de qui ils dépendent), les départs en CPA qui donnent un statut hybride (l'agent ne travaille plus mais n'est pas encore retraité) accentuent encore ces difficultés.

L'individualisme croissant de certains de nos adhérents arrivant à cette échéance peut accentuer cette désaffection malgré notre énergie à expliquer à ces futurs retraités la nécessité de se regrouper le plus possible pour défendre nos intérêts. Force est de constater que les Unions Régionales des actifs apportent une aide efficace à ce suivi « passage d'actif à retraité » en liaison avec les responsables de l'UFR, des Sections et des Syndicats ou Secteurs.

De plus, l'âge moyen de nos adhérents retraités augmente avec pour conséquence évidente un nombre plus important de décès. Malgré tout, les recettes de cotisations augmentent, dues en partie au versement de cotisations volontaires. A noter que ces cotisations volontaires sont désormais reversées intégralement aux Sections. Les comptes 2016 font apparaître un déficit conjoncturel dû à l'achat de matériel informatique. Eric Tourneboeuf rappelle que l'UFR prend en charge les agendas.



Les membres de la commission de contrôle ayant apporté leur caution sur les résultats annoncés, le rapport financier a été voté à l'unanimité.

Pour les réunions de Sections et des Secteurs, Éric et Joël se sont répartis celles-ci uniquement en fonction de leurs disponibilités de calendrier, et géographiques parfois. Leur volonté est donc de répondre présent à toutes les invitations reçues.

L'année 2016 a aussi été l'année du Congrès de Vittel avec la participation des représen-

tants de l'ensemble de l'UFR. En amont de ce Congrès, certains d'entre nous ont participé à l'élaboration des cahiers revendicatifs et des textes réglementaires au sein des groupes de travail à la Fédération.

Notre participation et notre assiduité aux débats reste toujours exemplaire avec pour unique objectif de sensibiliser, par notre analyse et par notre expérience, les actifs aux risques éventuels quant au choix de certaines orientations fédérales.

Notre ambition reste la même : maintenir une relation actif/retraité forte car plus l'ensemble des adhérents sera uni plus notre Fédération sera représentative et reconnue. Au sein de la Fédération, nous étions représentés ou présents à l'ensemble des réunions.

Enfin, je n'oublie pas de mentionner la présence et le travail quotidien de nos adhérents dans les structures interprofessionnelles tant nationales (UNSA Retraités) que régionales et locales.

Voilà pour notre bilan d'activité pour l'année 2016 qui démontre une fois encore la bonne santé de notre UFR.



► ELECTION DU PRÉSIDENT, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ET TRÉSORIER

Aucune proposition de candidature n'est parvenue à l'UFR et compte-tenu du souhait de l'équipe en place de continuer, celle-ci : Pdt Eric Tourneboeuf, Secrétaire général Joël Recart et Trésoriers Jean-Louis Blas et Christian Santona, est reconduite à l'unanimité.

► POINT SUR LA CPRP

Eric précise que la pétition interfédérale (pour que les représentants des retraités soient reçus par le Directeur de la Caisse) est toujours en cours car, compte-tenu des élections présidentielles, les discussions avec le Ministère sont arrêtées. A noter que la FGRCF a quitté l'intersyndicale sans explication, mais elle a été reçue par le Directeur de la CPRP, seule et n'a pas manqué de le faire savoir dans son journal. On ne peut que regretter cette initiative individuelle mettant à mal le travail commun mis en œuvre.

Denis Dontenvill, administrateur UNSA-Ferroviaire à la CPRP, fait un tour d'horizon suite au dernier Conseil d'Administration. Les comptes présentent des charges de 5,3 milliards d'€, 2 milliards de cotisations patronales et donc un appoint nécessaire de l'État de 3,3 milliards d'€.

Le Régime de Prévoyance a reçu une contribution de l'État de 830 millions d'€ pour assurer son équilibre. Comparé aux 600 millions d'€ d'excédent du Régime Général, notre Régime Spécial risque d'être encore mis aux bancs des accusés par les politiques. Concernant les départs à la retraite, l'année 2016 a vu 7100 cheminots quitter l'Entreprise ; beaucoup plus que les autres années devant des incertitudes relevées dans les promesses des candidats à l'élection présidentielle et à la fin de la mesure concernant



Jean-Marc Schaeffer

les mères ayant eu trois enfants. Le nombre des départs lors du premier trimestre 2017 est lui aussi plus important que prévu.

Concernant les prestations non pérennes, l'État souhaite faire évoluer ces prestations ce qui est très inquiétant compte tenu des sommes encore détenues par la CPRP dans ce cadre-là.

La question de la complémentaire santé, suite à l'accord ANI, pour les cheminots est posée, bien que l'obligation ne soit pas explicite. Toutefois, cette application est possible en respectant le Statut. Si cela était le cas, ce serait la mort des mutuelles de cheminots.

► FACILITÉS DE CIRCULATION

L'accord URSAFF/SNCF est reconduit de 2017 à 2019 moyennant une cotisation libératoire de 20 millions d'€ payés par l'Entreprise pour les actifs. Actuellement, il n'y a pas de traçabilité des déplacements sur tous les trains mais l'Entreprise démultiplie la « digitalisation » et une grande transformation du système de traçabilité des



Denis Dontenvill

mobilités, pour actifs et retraités, est actée avant la fin de l'accord URSAFF/SNCF.

► UNSA RETRAITÉS

Des rencontres entre l'UNSA Retraités et les futurs candidats aux élections législatives sont en cours. Dans le projet présidentiel une augmentation de la CSG de 1,7 % est prévue (pour de nombreux retraités dont le revenu annuel est supérieur à 14 375 €) afin de compenser une diminution des charges pour les actifs.

Une nouvelle fois, Jean-Marc Schaeffer invite les participants à s'impliquer dans les différentes instances départementales et régionales et notamment dans les CDCA. Sur le calcul de l'évolution des pensions, la demande ne doit pas s'appuyer seulement sur l'évolution des prix mais aussi sur l'évolution des salaires.

Il faut absolument que pour une carrière complète aucune pension de retraite ne soit au-dessous du SMIC.

Rémy Charles Dossin fait un tour d'horizon économique sur les retraités et rappelle que l'Observatoire des prix et des pensions est mis mensuellement à jour vers le milieu de mois sur le site UNSA-Ferroviaire à la rubrique « Notre Fédération – Les retraités ».

Vers 13 heures tous les participants ont apprécié un « Kir royal » suivi d'un buffet froid. A partir de 14h30 la salle Traversière s'est lentement vidée des retraités repartant dans leurs provinces respectives.

Bonne continuation à tous, à l'année prochaine pour certains conseillers, à se voir le 15 novembre pour tous les responsables de secteurs et syndicats.

Par Joël RECARTE et Alain FENNERICH ■



Envoi de colis ou « parcours du combattant » ?

➤ **TRAVAIL GRATUIT, CHÔMAGE PROMIS ! TOUT LE MONDE VEUT GARDER DE LA POSTE L'IMAGE D'UN GRAND SERVICE PUBLIC REMONTANT TOUT DE MÊME À 1878.**

Plus d'un siècle durant, les postiers ont, notamment dans les zones rurales, été au service des populations, en particulier des plus fragiles. C'est donc l'esprit serein que je décide de me rendre ce jour dans un bureau de poste pour expédier un colis à une entreprise située en province.

Première phase, la désillusion : le bureau proche de mon domicile, avec son postier, charmant et disponible, certes à mi-temps, a été remplacé par « un point poste » dans un supermarché ; dans ce dernier, pas de service colis évidemment. Il faut donc me rabattre sur la plus proche Poste : 45 minutes à pied aller-retour... Il pleut des cordes, je me résigne à prendre ma voiture.

Deuxième phase, la difficulté : trouver « la » place de parking, miraculeusement disponible, dans ma ville qui héberge la « première gare d'Ile de France ». Cela fait, il reste à acquitter mon stationnement. Au troisième parcimètre en panne, après dix minutes de perdues, je commets une incivilité : je renonce à payer...

Et me voilà au bureau de Poste. Et là, troisième phase, la contrariété : faire le travail de mon postier préféré. Pour expédier un colis, veuillez utiliser l'automate ! Mon colis déposé sur son plateau, je commence un

corps à corps serré avec l'écran tactile. Il me faut remplir des pages et des pages de formulaire. Passons sur le fait que l'écran est pour le moins récalcitrant. Il faut taper fort, pas cool pour quelqu'un qui souffre d'une arthrose du poignet, trouver les bonnes lettres car le clavier virtuel n'est pas azerty, ni même alphabétique... Votre nom ? « Tessier » devient facilement « T5BSIXR » !!! Ensuite, je tape mon adresse. Réponse de la machine : « Vous n'êtes pas enregistré. » !!! Ben oui, je ne viens pas 20 fois par jour expédier un colis, normal qu'elle ne me connaisse pas.

Je passe ensuite aux coordonnées du destinataire. En faisant très attention à l'écran tactile, enfin dompté, j'arrive maintenant à écrire en vrai français... Il y a plein de lignes à remplir (normal, c'est une entreprise). Mais là, la machine est taquine. L'écran tactile vient se superposer aux lignes à remplir. Et donc, où en suis-je ? Sur le nom, sur la rue, sur le code postal ? Mystère, la ligne que je suis supposée remplir est bien cachée sous mon « clavier virtuel ».

Bref, avec patience et persévérance (ça soupire un peu derrière moi... mais bon, le client suivant sera-t-il plus patient ou plus futé ?), je finis par compléter tout le formulaire, et la machine, bonne joueuse, accepte de me délivrer l'autocollant tant

attendu, que j'aurais mis 30 secondes à compléter avec un bon vieux stylo... Mais bon, soyons moderne !

Dernière phase, l'épreuve du « test de concentration » : la machine, avant de s'éteindre sans même un « au revoir », vous annonce vite fait qu'il ne faut pas oublier d'aller enregistrer son colis au guichet... Là, un jeune employé m'appose, en 10 secondes (même pas le temps de dire « bonjour – merci – au revoir ») le tampon qui m'assure que mon colis partira bien... Ouf... Une heure de galère (trajet et recherche de stationnement compris) pour envoyer un simple petit colis : vive le progrès !

La morale de cette petite histoire pour l'usager est qu'il faut être persévérant et formé aux techniques modernes pour expédier un colis par la Poste ; pour le postier, c'est que son emploi ne tient plus qu'à un fil, ou plus exactement à un coup de tampon. Voilà comment réussir dans le même temps à énerver une paisible retraitée et supprimer l'emploi dans ce grand service public de la Poste.

Un grand merci à Eric Tourneboeuf pour sa relecture et ses « petites touches » pleines de vérité !

Par Monique TESSIER ■

TOUJOURS BON À SAVOIR

Coup d'accélérateur sur les vignettes de couleurs... Crit'air



Décret publié au *Journal officiel* du 7 mai 2017 : Dans les zones de circulation restreinte (ZCR) comme **Paris et les métropoles de Lyon, Grenoble, St-Etienne, Côte-Basque, Lille, Strasbourg, Bordeaux, Epernay,**

Reims, Montpellier, Dijon, Toulouse, Dunkerque, Rouen, Avignon, Cannes (liste non exhaustive), les automobilistes qui n'auront pas la vignette Crit'Air seront passibles d'une amende de **68 € à partir du 1^{er} juillet 2017.**

ATTENTION, pour obtenir votre vignette Crit'Air (4,18 € TTC, envoi compris), suivez le lien www.certificat-air.gouv.fr et **uniquement celui-ci**, d'autres existent mais sont des arnaques.

Nous sommes tous donneurs d'organes par défaut

Depuis le 1^{er} janvier 2017, tout défunt est considéré comme « *donneur par défaut* », sauf s'il a manifesté expressément son refus de son vivant. La loi a renforcé le « *principe de consentement présumé* ».

Il devient plus facile à présent d'exprimer son désaccord. Vous pouvez désormais le faire via Internet ou comme auparavant, de façon manuscrite. Pour apparaître sur le registre des refus, l'inscription se faisait jusqu'alors obligatoirement par courrier (nom, prénom et date de naissance, et expliquer rapidement pourquoi vous ne

souhaitez pas donner vos organes). Maintenant, **Internet est une autre voie possible.** Il suffit de répondre au questionnaire en ligne, muni d'une de vos photos ou d'un scan d'une pièce d'identité. Une attestation par courrier vous sera ensuite délivrée.

À partir de 2018, l'amendement prévoit, en plus, que **les proches de personnes décédées ne seront plus consultés**, mais seulement « *informés des prélèvements envisagés et de la finalité de ces prélèvements* ».

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

Location : la clause « tout mois commencé est dû » est illégale

Vous allez bientôt déménager, vous vous apprêtez à donner votre congé à votre propriétaire et une clause présente dans votre contrat de bail, exigeant de payer tout mois commencé intégralement, vous inquiète ? Rassurez-vous. L'article 15 de la loi du 6 juillet 1989, qui régit les locations, vous protège. Le ministère du Logement vient de rappeler une nouvelle fois cette règle, confirmée à plusieurs reprises par des arrêts de la Cour de Cassation.

La location s'arrête à la date anniversaire du préavis, cachet de la Poste faisant foi. Bien entendu, cette règle ne vaut que pour

les locations à titre de résidence principale, et non pour les locations saisonnières.

En revanche, si le locataire se maintient dans les lieux après l'expiration du préavis, ou s'abstient même simplement de libérer les lieux, par exemple en y laissant son mobilier, le contrat de location étant expiré, il devient occupant sans droit ni titre et **reste redevable d'une indemnité d'occupation**, qui sera au moins égale au montant du loyer...

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

Contrôle technique : tout ce qui va changer

À partir de l'an prochain, le contrôle technique automobile va être considérablement modifié. De nouveaux critères apparaissent, et les sanctions vont être plus sévères.

Cet examen de passage pour automobiles usagées va devenir de plus en plus rigoureux. La tendance est au durcissement des critères, mais également des sanctions. **Le contrôle technique dans sa version 2018 conserve les fameux 196 points de contrôle, appelés « défaillances majeures »**, qui seront toujours soumises l'an prochain à une contre-visite dans les deux mois qui suivent le contrôle, **mais on notera l'apparition de 126 nouveaux critères, baptisés « défaillances critiques »**.

Parmi ces dernières, figurent notamment les étriers de frein en mauvais état, des feux stop hors-service, ou encore des pneus trop usés. Si jamais la voiture remplit l'un de ces critères, son propriétaire recevra une vignette qui lui permettra de rouler pendant un jour, dans le but d'aller remettre en état son véhicule. Sous peine de s'acquitter d'une amende de 135 €.

Un durcissement qui peut s'expliquer en partie par les mauvais chiffres de la Sécurité routière, et du nombre toujours croissant de morts sur les routes.

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

Obtenir son RIO (relevé d'identité opérateur)

Le RIO (ou relevé d'identité opérateur) est un identifiant unique affecté à chaque contrat téléphonique en France (fixe ou mobile). L'objectif du RIO est de permettre d'identifier plus facilement la ligne lors d'un changement d'opérateur, afin de faciliter la portabilité du numéro, c'est-à-dire la capacité pour un client d'un opérateur de conserver son numéro de téléphone.

Les clients particuliers ont la possibilité d'obtenir leur RIO en appelant directement le **3179**, depuis leur téléphone fixe ou leur mobile. Il s'agit d'un numéro gratuit accessible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Il a été mis en place par les opérateurs téléphoniques et permet d'obtenir directement par SMS (et sans coût) les informations concernant leur contrat téléphonique :

- Nom du titulaire du contrat correspondant à la ligne.
- Période d'engagement restante (si une période d'engagement a été souscrite dans le contrat).
- Le numéro RIO (12 caractères alphanumériques).

Source : <http://www.commentcamarche.net/faq/40719-obtenir-son-rio-releve-d-identite-operateur/>

APA : une allocation trop peu demandée

Selon le site officiel du gouvernement « *l'Allocation personnalisée d'autonomie, attribuée dans le cadre du maintien à domicile, repose sur l'élaboration d'un plan d'aide prenant en compte tous les aspects de la situation de la personne âgée* ». **Pour pouvoir en bénéficier vous devez être âgé d'au moins 60 ans et, du fait de votre dépendance, être rattaché à l'un des groupes 1 à 4 de la grille Aggir.** 20 à 28 % des personnes qui pourraient prétendre à l'allocation personnalisée d'autonomie (APA) ne la demandent pas. Pourtant, cette aide peut s'élever de **600 à 1700 € par mois**. S'agissant d'une allocation, certaines personnes pensent qu'elle est délivrée sous conditions de ressources, ce qui n'est pas le cas.

engagement

solidarité

proximité



**Mutuelle Entraïn
a choisi son parti :
le même depuis toujours,
celui des cheminots**

Membre Union
viamut

UNE
MUTUELLE
ENGAGÉE

UNE
MUTUELLE
PROCHE DE
VOUS

28 agences dans
87 départements

18 sections avec
700 délégués issus
des entreprises SNCF

155 000 bénéficiaires

+ de 80 % des
adhérents sont
cheminots

1^{ER} RÉSEAU D'AGENCES AU SERVICE DES CHEMINOTS



f www.mutuelle-entraïn.fr
ACCESSIBLE INTRANET SNCF

0 809 40 54 54 Service gratuit
+ prix appel

mutuelles
de France

