

**SUPPLÉMENT
PRISME ET ROB-IN LES SUPER HÉROS
DE LA SNCF ? Pages 11 à 14**

FÉVRIER 2018

N° 807

MENSUEL :

PRIX : 1€50

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



Accentuons la pression

EDITO

Le bras de fer est engagé !

PAGE 3



FRET

Pour une concurrence
loyale entre les modes

PAGES 4 et 5



NOS MÉTIERS

Réorganisation chez Mobilités :
l'amélioration attendue sera-t-elle
enfin au rendez-vous ?

PAGES 8 à 10



Prisme et Rob-In
les Super Héros de la SNCF ?

PAGES 11 à 14



CSE / SNCF



L'UNSA-Ferroviaire vous informe sur la nouvelle instance unique du personnel et des risques de dégradation concernant la défense des agents !

Paris, janvier 2018

Le Comité Social et Économique (CSE) est une nouvelle Instance Représentative du Personnel (IRP) appelée à fusionner les Comités d'Entreprise (CE), les Délégués du Personnel (DP) et les CHSCT que vous connaissez toutes et tous, puisque bâtis depuis des décennies sous leurs formes actuelles.

Cette transformation, après élections professionnelles prévues en fin d'année, va révolutionner les périmètres du dialogue social du GPF SNCF !

L'UNSA-Ferroviaire s'est opposée à cette fusion par de multiples actions, mais l'exécutif gouvernemental est passé en force via les ordonnances.

Pragmatique, **L'UNSA-Ferroviaire** va défendre des notions de proximité et de territorialité afin que chaque nouvelle instance du personnel CSE englobe un dialogue social renouvelé et de qualité, en reflétant les préoccupations opérationnelles des salarié-e-s au plus proche du terrain.

La ligne de conduite **UNSA-Ferroviaire** adoptée pour conduire ces négociations sera exclusivement tournée vers l'intérêt de chaque salarié-e, de la territorialité et de la proximité...

QUELS RISQUES POUR LES SALARIÉ-E-S ?

Les missions et prérogatives des membres des CHSCT, des élus du Comité d'Entreprise et des Délégués du Personnel devront être assurées dorénavant par les seuls élus de chaque nouveau CSE sur un périmètre donné, ainsi que par des Représentants de Proximité. Le risque de concentration de prérogatives devient donc prégnant comme des pertes de repère en territorialité et en proximité avec les salarié-e-s !

De plus, ceci va nécessiter la collaboration de véritables équipes pluridisciplinaires rassemblant différentes dimensions que sont la finance, le juridique et le social. Les ordonnances ont limité à 3 le nombre de mandats successifs des élus du CSE.

Bien évidemment pour couronner le tout, le nombre de moyens globaux et de représentants du personnel va être considérablement diminué, à l'heure où la pression sociale se fait de plus en plus insistante envers les agents !

L'UNSA-FERROVIAIRE ENTRE EN NÉGOCIATIONS

Les réunions, sous la forme de Tables Rondes avec la Direction nationale du GPF SNCF se multiplient sur le sujet. Pour **L'UNSA-Ferroviaire**, ces réunions permettent de souligner, avec toutes les OS présentes, l'importance de trouver un accord. Cependant, le DRH a averti qu'il est préférable de prendre la voie de l'accord... Dans le cas contraire, ce sont les dispositions supplétives qui seront appliquées.

L'Entreprise nous confirme qu'elle peut prévoir un mécanisme de fonctionnement en cas de « non accord ». Le calendrier est ambitieux et les négociateurs **UNSA-Ferroviaire** sont déterminés.

DÉCLARATION UNITAIRE TABLE RONDE CSE DU 17 JANVIER 2018



Monsieur le Directeur Général,
Chers collègues,

La négociation sur la mise en place du CSE marque une évolution majeure.

Nos quatre organisations syndicales abordent avec la pleine conscience des enjeux posés.

Nos quatre organisations syndicales abordent en rappelant qu'aucune de nos organisations syndicales n'a souhaité la création de cette instance unique.

Nos quatre organisations syndicales abordent à l'une des valeurs que nous défendons.

Nos analyses ou nos méthodes peuvent diverger. Néanmoins, le sujet posé par cette négociation interroge un socle de convictions et de principes que nous partageons.

Le premier de ces principes porte sur la démocratie sociale. C'est une impérieuse nécessité pour qui souhaite développer une collectivité, l'unité, l'alliance du travail, propre à assurer l'événement et l'émancipation de chacune et chacun. Or, l'analyse des ordonnances et les premiers éléments d'échange que nous avons pu avoir portant à considérer que la démocratie sociale n'est pas confortée. Tout au contraire, elle est affaiblie par une représentation qui ne permet pas la pleine et correcte expression de l'ensemble de la collectivité.

Ce qui est aujourd'hui remis en cause, ce sont les équilibres qui avaient été créés par les lois Auroux ; la création du CHSCT, l'instauration d'un droit de retrait, la création d'un droit d'opposition des salariés sur les conditions de travail, l'instauration d'une obligation annuelle de négocier sur les salaires, durée et organisation du travail. Ces outils et ces moyens visaient au bon exercice de la démocratie sociale. Or, l'aspect du droit issu des ordonnances, à l'inverse, une diminution drastique des moyens et des équilibres consentis au dialogue social et à la représentation du personnel.

Alors, bien sûr, le dialectique la plus tentante pour s'opposer à ce constat consiste à mettre en avant les dysfonctionnements des instances passées pour s'inoculer de manière mécanique dans le futur par le biais d'une rupture supposée. Notre volonté n'est pas de renouer dans la mécanique du monde encore opposé au monde à venir. Notre volonté est simplement de construire un monde où la démocratie sociale a dû, sera et n'est pas dévoyée.

Le second principe porte sur la prise en compte de la réalité. La mise en place du CSE est considérée, par certains, comme une opportunité unique de « normaliser ». Normaliser l'entreprise, normaliser les relations sociales, normaliser l'attention et les moyens consentis au dialogue social et à la représentation du personnel. Nos quatre organisations syndicales conviennent, bien entendu, de l'application du droit commun au GPF. Elles précisent néanmoins que celui-ci doit être complété par des dispositions qui répondent au caractère spécifique de nos activités. Le GPF n'est pas constitué par des entreprises « normales ». Les impératifs et les solutions qui pèsent sur les cheminots traduisent ce caractère spécifique. Parmi ceux-ci, la sécurité ferroviaire est la première. Elle n'est, bien évidemment, pas la seule spécifique. Le service rendu au public en est un autre. L'amorçage ne peut être un objectif valable. Poser comme tel, elle méconnaît notre raison d'être et les missions qui nous incombent.

Le constat dressé à l'issue des bilans que vous avez tenus avec nos quatre organisations syndicales nous amène à constater une divergence très forte entre notre vision et la vôtre. Aussi, posons-nous quatre positions fortes :

1. La proximité est indispensable. Penser la représentation du personnel et le dialogue social par le biais d'instances éloignées des cheminots est un leurre dangereux et ce à très court terme. Le vote des cheminots doit être sacré par une juste représentation de proximité, connaissance du réel et propre à apporter les réponses adéquates.

- Le droit pose une nouvelle répartition des attributions et des compétences pour la représentation du personnel. Il décline trois niveaux de responsabilités qui doivent impérativement être couverts. L'instance unique n'inscrit en rien de l'obligation de positionner au juste niveau de proximité les compétences et les attributions. Les négociations que nous avons à mener doivent répondre à cet impératif ;
 - La préservation et le respect des dispositions statutaires ;
 - Concernant le découpage : compte tenu de l'existence de trois niveaux de compétences et de représentation du personnel au sein du GPF, la proposition que nous vous formons et qui est détaillée dans les articles 9, 12, 13 et 14 de notre accord, que nous allons vous remettre, constitue une architecture indépendante. Elle se base notamment sur :
 - EPIC SNCF : 1 CSE ;
 - EPIC MOBILITES : 1 CSE siège, 5 CSE en IDF, 11 CSE sur la base des régions administratives (hors IDF), 4 CSE FFET (sur la base des DF), 1 CSE GSC ;
 - EPIC RESEAU : 1 CSE siège, 1 CSE ingénierie, 5 CSE EN IDF, 11 CSE sur la base des régions administratives (hors IDF).
- Pour conclure, les organisations syndicales sont prêtes à négocier sur cette base.



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



SOMMAIRE

- **FRET** P 4 et 5
 - Assises de la Mobilité 2017
 - Fret : pour une concurrence loyale entre les modes
- **TRACTION (ADC)** P 6 et 7
 - Evolution de la formation de Conducteur de ligne TT00032
- **NOS MÉTIERS** P 8 à 10
 - Réorganisation chez Mobilités : l'amélioration attendue sera-t-elle enfin au rendez-vous ?

ENCART SPÉCIAL P 11 à 14
PRISME ET ROB-IN
LES SUPER HÉROS DE LA SNCF ?

- **NOS RÉGIONS** P 15
 - L'UNSA Picardie se féminise
 - Création de l'UNSA-Ferroviaire Occitanie
- **INFRA** P 16 et 17
 - SNCF Réseau poursuit sur sa lancée en 2018
- **IDF** P 18 et 19
 - Modernisation des transports en IDF : un enjeu économique et politique
- **NOS RÉGIONS** P 20
 - Journée d'échange au Syndicat Normandie
 - Journée « d'accueil » à Rennes
- **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P 19 à 23
 - Le billet du Président de l'UFR
 - Assemblée Générale UFR du Secteur de Normandie
 - La convivialité : un temps très apprécié dans la vie de retraité
 - Toujours bon à savoir

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 : iStockphoto, Régis CHESSUM,

Jean François ARNOUX, Marc Levent

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

EDITO



Le bras de fer est engagé !

Cher(e)s collègues,

L'agenda social 2018 est particulièrement chargé ! En effet, l'actualité ferroviaire et les évolutions liées à la réforme du dialogue social consécutive à la mise en œuvre des ordonnances MACRON vont transformer fondamentalement les repères de fonctionnement du GPF, voire plus globalement, du secteur ferroviaire.

Une série de sept tables rondes est d'ores et déjà en cours dans le but de négocier les nouveaux contours du dialogue social dans le GPF. Ce dernier sera la première grande entreprise soumise à la mise en œuvre du Comité Social Economique (CSE). Sans aucun doute, cette mise en pratique servira d'exemple et sera observée de près, autant par les Ministères, que par les acteurs du dialogue social dans les entreprises. La pratique du dialogue social, tel que nous le connaissons depuis 1982 (CE, DP, CHSCT), va être concentrée dans une seule instance : le COMITE SOCIAL ECONOMIQUE. Les négociations en cours devront définir les nouveaux périmètres géographiques intégrant la fusion de régions administratives, les Commissions Santé Sécurité et Conditions de Travail et toutes les commissions afférentes au fonctionnement de la structure. Un contre-projet d'accord CSE est porté en intersyndicale afin de préserver un dialogue de proximité. Ce chantier structurant conditionnera la représentation des personnels dans les différents niveaux hiérarchiques de l'Entreprise.

Le rapport DURON sur le financement des infrastructures s'oriente vers des recherches de financements supplémentaires pour la remise à niveau, notamment du réseau traditionnel. Le projet de vignette pour les poids lourds refait surface pour trouver les recettes supplémentaires. Cette démarche, soutenue par l'UNSA dès 2014, nous semble vertueuse. La balle est désormais dans le camp des pouvoirs publics.

La parution imminente du rapport SPINETTA sur la généralisation de l'ouverture à la concurrence du ferroviaire, avec l'aspect particulier des transferts de personnel, marquera ce printemps 2018. Il sera scruté avec le plus grand intérêt. Ce texte devrait conditionner le projet de loi sur la mobilité fixant les conditions sociales afférentes au changement d'opérateur des marchés soumis à appel d'offres.

Pour l'UNSA, il est indispensable de construire des équilibres laissant la place à l'expression du salarié permettant de préserver les intérêts de l'ensemble du corps social de la branche. Fidèle à sa politique contractuelle, l'UNSA-Ferroviaire saura peser de son poids de premier syndicat progressiste du GPF SNCF et de la Branche Ferroviaire.

Par Roger DILLENSEGER ■

ASSISES DE LA MOBILITÉ 2017

Fret : pour une concurrence loyale entre les modes

EXTRAIT DE LA CONTRIBUTION UNSA-FERROVIAIRE À LA MISSION DE CONCERTATION CONFIEE PAR M. LE PREMIER MINISTRE À M. JEAN-CYRIL SPINETTA (audition le 16 novembre 2017)

► L'UNSA PARTAGE LE CONSTAT DE L'ÉTAT : LA SITUATION DU FRET FERROVIAIRE N'EST PAS SATISFAISANTE

La recapitalisation de Fret SNCF en 2006 a conduit la France à ouvrir à la concurrence le Fret ferroviaire par anticipation, dès 2007, afin d'avoir l'aval de l'Union Européenne. Le volume transporté est passé de 50 GTK en 2006 à 34 GTK en 2010, avec une forte baisse lors de l'année 2008, avec principalement l'abandon des trafics relatifs aux wagons isolés, transférant ainsi un potentiel de 600 000 wagons sur la route. Après ce choc de 2008, le volume transporté s'est stabilisé, remontant même de 5 % entre 2012 et 2013. Pour autant, les annonces gouvernementales (Grenelle de l'environnement notamment) de mesures qui devaient favoriser le report modal ont échoué, les « plans d'actions » successifs n'ont jamais été appliqués ou alors, de façon parcellaire. L'objectif d'augmenter la part modale du Fret ferroviaire à 25 % en 2018 ne sera jamais atteint. En 2016, la baisse du trafic était de l'ordre de 5 % avec des motifs multiples (baisse des trafics lourds, rendements agricoles très faibles, mouvements sociaux, qualité déplorable des sillons...). Le trafic de fret ferroviaire s'est replié sur les transports les plus pertinents, abandonnant le différentiel à la route qui reste le principal concurrent des Entreprises Ferroviaires.

Pour l'UNSA, afficher une volonté de report modal ne suffit pas. Il faut l'accompagner d'une véritable politique pour le transport ferroviaire. En ne prenant pas ses responsabilités dans la gestion de la dette du système ferroviaire, l'Etat bride le développement de ce mode de transport et celui du Fret en particulier. L'UNSA regrette l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes ainsi que l'abandon de l'écotaxe qui aurait été un véritable levier pour, entre autres, financer et maintenir le réseau capillaire et les voies de services, éléments primordiaux pour le Fret ferroviaire.



Pour le Fret, la politique du « tout en camion » est irresponsable. Le développement du marché unique européen s'est appuyé sur la réduction des coûts du transport routier longue distance en laissant émerger une forme de dumping social. Le fret ferroviaire est, au même titre que les salariés français du transport routier, une victime collatérale de cette politique.

► LA LIBÉRALISATION DU FRET FERROVIAIRE N'A PAS ENDIGUÉ SON DÉCLIN, TOUT EN PROVOQUANT DES DÉGÂTS ÉCOLOGIQUES ET SOCIAUX CONSIDÉRABLES

Fret SNCF a perdu 60 % de ses effectifs et le Fret Ferroviaire a laissé à l'abandon une grande partie de ses outils (Triages, voies de services, lignes capillaires). L'Etat doit changer de stratégie et agir pour rééquilibrer la concurrence entre le routier et le ferroviaire. L'UNSA est consciente que ce chantier est considérable. Il passe par la prise en compte par la Nation des besoins des territoires et des entreprises industrielles, ainsi que du gain socio-économique qu'apporte le Fret ferroviaire. De même les

politiques portuaires pourraient mieux s'articuler avec le mode ferroviaire. Au-delà du Fret ferroviaire marchand, l'UNSA estime nécessaire de favoriser l'émergence d'une forme de « service public du Fret » apportant des réponses concrètes aux objectifs de baisse de l'émission de gaz à effet de serre et aux problèmes de saturation et de congestion du réseau routier. Les autoroutes ferroviaires, qui peinent à trouver un modèle économique stable, seraient une belle vitrine de mise en œuvre de cette politique.

Certains se félicitent de la bonne santé de VFLI, filiale de Fret SNCF. Cependant, les rapports entre Fret SNCF et sa filiale sont loin d'être clairs et VFLI bénéficie parfois de largesses de sa maison mère dans le cadre de l'attribution des marchés. La situation la plus significative de la santé économique des Entreprises Ferroviaires privées est celle d'Euro Cargo Rail qui a mis en œuvre un plan social drastique, malgré un cadre social plus avantageux pour l'entreprise que celui de Fret SNCF. L'UNSA prend en compte les arguments sur le cadre social des entreprises ou le statut des salariés. Mais ce ne sont pas les causes principales des problèmes économiques rencontrés

par les entreprises ferroviaires de fret. Une filialisation de Fret SNCF permettrait une éventuelle recapitalisation, mais elle ne réglerait pas le fond du problème de compétitivité par rapport au principal concurrent : le transport routier.

► AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE ET DONNER DE LA VISIBILITÉ SUR LA TARIFICATION DU RÉSEAU

L'augmentation des péages, validée par l'Etat dans le plan de performance de SNCF Réseau, est dangereuse pour toutes les entreprises de fret ferroviaire dans l'état actuel des conditions de concurrence avec le mode routier. Sont prévues :

- une modification du mode de facturation des sillons (dès 2018), à la Tonne/km au lieu du Train/km, qui ne permettra plus aux Entreprises Ferroviaires d'optimiser le remplissage des trains,
- une modification du tarif d'utilisation des voies de service qui va doubler d'ici 2019.

La ministre des Transports partage ce constat en indiquant :

« Pour l'instant, l'État prend en charge une partie de ces péages, par la « compensation fret », qui représentera 79 millions d'euros en 2018. Mais cette compensation devrait progressivement diminuer. L'équation deviendra donc de plus en plus compliquée pour le fret, si l'on n'élabore pas de stratégie globale pour le défendre face à la route ».

S'agissant du service fourni par SNCF Réseau, la qualité des sillons pour le transport de marchandises est mauvaise. Les travaux importants sur le réseau impactent prin-

cipalement les sillons de grands parcours en particulier la nuit. Il est indispensable de trouver des financements pour les investissements structurants (gabarit des tunnels, voies d'évitement pour les trains de grande longueur, électrifications...) qui permettraient à SNCF Réseau de mieux organiser son exploitation sur les grands axes de transports de marchandises. La mauvaise qualité des sillons empêche les entreprises ferroviaires d'apporter le niveau de qualité de service et de fiabilité demandés par les chargeurs.

► GARANTIR UNE BONNE IRRIGATION DES TERRITOIRES

Le manque de financement pour la régénération et l'entretien du réseau capillaire pourrait provoquer la fermeture de plusieurs centaines de kms de lignes secondaires ! Les solutions suggérées reposent sur la bonne volonté des acteurs locaux (Régions, Chambres de Commerce, Industriels...) qui se verraient transférer ces lignes sous diverses formes (Gestion régionales, concessions) pour favoriser le développement d'opérateurs ferroviaires de proximité. Ces solutions locales et ces transferts à terme, s'ils présentent un intérêt certain, ne permettent pas une vision globale d'aménagement du territoire que défend pourtant la Ministre des Transports. Quant à la relance du wagon isolé, l'UNSA-Ferroviaire est perplexe. Fret SNCF a abandonné 60 % de son volume depuis 2008.

► AMÉLIORER LA PERFORMANCE DANS L'INTERMODALITÉ ET PROMOUVOIR DES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES ADAPTÉES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le Gouvernement a ouvert des pistes pour développer le mode combiné afin de favoriser un transfert modal de la route vers le rail. L'UNSA considère que les autoroutes ferroviaires sont un service offert aux transporteurs routiers, plus qu'un véritable transfert modal. Cependant, même si ce mode souffre d'un ratio énergie dépensée/tonne transportée défavorable, il est tout de même plus respectueux de l'environnement que le transport par la route.

Le transport de conteneurs est plus pertinent. Il permet un enchaînement Mer, Fluvial, Fer, Route. Il permettrait de réaliser du porte à porte d'une façon rationnelle et optimisée à condition d'investir pour traiter les problèmes récurrents qu'il rencontre :

- plateformes multimodales en nombre insuffisant ou mal implantées),



- mauvaise adaptation des ports français au mode ferroviaire,
- déficit de coopération entre les différents modes de transport dans les Hubs multimodaux,
- trains du transport combiné particulièrement impactés par la mauvaise qualité des sillons,
- réseau ferroviaire inadapté aux gabarits du transport combiné et gestion compliquée des trains de plus de 750 mètres.

L'UNSA Ferroviaire est favorable à la mise en œuvre d'innovations technologiques pour moderniser le transport de fret :

- la réduction du bruit des circulations ferroviaires (roulement, freinage) est un élément important pour éviter que les riverains s'opposent à la circulation des trains de fret,
- le projet de « wagon connecté » permettra de fiabiliser la production et de rendre un meilleur service aux clients en géo-localisant le fret transporté. En effet, le suivi des circulations sur le réseau français est peu performant. SNCF Réseau est très en retard sur ses homologues Italiens, Belges et Allemands.

En conclusion, L'UNSA, comme la Cour des Comptes, constate que les politiques publiques des dix dernières années ont été particulièrement favorables au transport routier, malgré un affichage en faveur du report modal vers le ferroviaire. L'Etat, doit s'impliquer et investir pour développer le fret ferroviaire et inverser les sens du transfert modal. C'est une question de vie ou de mort pour le transport ferroviaire de marchandises.

Enfin, il faut s'appuyer sur l'expérience de l'ouverture à la concurrence du fret pour éviter les mêmes erreurs et les mêmes conséquences dans le transport de voyageurs.

Par La Fédération ■



Evolution de la formation de Conducteur de ligne TT00032

➤ **SUITE À UN CONSTAT MITIGÉ DE LA DIRECTION, AINSI QUE DES ORGANISATIONS SYNDICALES ET DANS LE BUT D'AMÉLIORER LE TAUX DE RÉUSSITE DES FORMATIONS DE CONDUCTEURS DE LIGNE, LA DIRECTION DES MÉTIERS DE LA TRACTION A DÉCIDÉ DE LANCER UN GRAND CHANTIER DE RÉNOVATION DE LA FORMATION TT 00032 (RÉFÉRENTIEL INTERNE DU GPF SNCF).**

Ce chantier comprendra 2 phases :

- 1) une refonte de la formation pratique en campus et en établissement dès le 1^{er} octobre 2017,
- 2) une réécriture du cahier des charges national de formation initiale du conducteur de ligne TT00032 au 1^{er} avril 2018.

En effet, le Retour d'Expérience (REX) sur la formation dite « existante » a permis de mettre en évidence des problèmes récurrents tels que :

- un assemblage de connaissances difficile,
- une formation trop scolaire (pas assez de stage pratique),
- séquences terrain impossibles à mettre en œuvre (train d'examen),
- supports pédagogiques non uniformisés,
- trop de temps (30 %) consacrés aux évaluations de niveau 2,
- niveau hétérogène des formateurs d'entreprise et des conducteurs moniteurs,
- niveau d'exigence des évaluations de niveau 3 (validations, examen final) assez différent d'un Etablissement à l'autre.



L'UNSA-Ferroviaire partage ce constat avec la Direction des Métiers de la Traction et reconnaît que les limites des procédures/méthodes actuelles ont atteint leurs apogées. Sans réforme de fond de la formation initiale de conducteur de ligne il n'y avait pas de marge d'amélioration des résultats d'examens à espérer. Nous déplorons quand même le temps perdu à cette « prise de conscience », surtout dans cette période de fortes demandes de mises en stage.

Depuis le 1^{er} octobre 2017, l'évolution de cette méthode pédagogique a été mise en œuvre. Cette réforme profonde de la formation initiale a été présentée en CPC M/T le 7 décembre 2017.

Elle porte notamment sur :

1) L'ÉVOLUTION DE LA FORMATION PRATIQUE EN CAMPUS ET EN ÉTABLISSEMENT

La semaine de découverte et le module 1 :

- réintégration d'une semaine de découverte dès le module 1,
- semaine de découverte totale sans conduite laissant le temps au stagiaire de mieux appréhender l'environnement et le métier de conducteur,
- allègement du module 1 pour respiration

du stagiaire permettant une meilleure adaptation de celui-ci,

- aménagement du module 1 et de son contenu,
- réorganisation des évaluations et suppression des validations qui avaient un effet coupe-rete ne laissant pas le temps de l'adaptation à l'élève dans sa formation,
- réorganisation des modules et de leur contenu pédagogique.

Des évaluations de niveau 2 sur le principe du contrôle continu :

- des évaluations de niveau 2 en campus tout au long de la formation y compris au cours de la formation d'application,
- accroissement des évaluations formatives de niveau 2, adaptées au stagiaire, basées sur ses faiblesses ou lacunes,
- pour les stagiaires en difficulté, évaluation de niveau 2 avec présence du commanditaire (représentant formation de l'établissement concerné) dans le but de statuer sur la reprise de formation, le redoublement, ou l'arrêt de la formation).

Une relation renforcée avec le commanditaire (établissement finançant la formation du stagiaire) :

- relation accrue tout au long de la formation entre l'équipe pédagogique du CAMPUS et l'établissement commanditaire du stagiaire,

- échange systématique avec l'établissement commanditaire dès lors que le stagiaire est en difficulté,
- un compte-rendu écrit est obligatoirement adressé au commanditaire et à **l'Expert National Formations Initiales Conduite** à la fin de chaque module.

Des évaluations de niveau 3 renforcées et plus adaptées

- deux évaluations de niveau 3 à la fin du module « normal » et à la fin du module « anomalie »,
- ces évaluations sont réalisées par l'établissement commanditaire,
- bilan réalisé après ces évaluations de niveau 3 avec le campus,
- possibilité d'effectuer des évaluations de niveau 3 tout au long de la formation.

Intégration de nouveaux outils et méthodes pédagogiques :

- nouveaux types de simulateur SIMBOX,
- formation par réalité virtuelle et vidéo avec remise d'un iPad,
- séquences dynamiques,
- accompagnement des stagiaires par les formateurs du campus,
- évaluation des stagiaires dans les phases d'application,
- renforcer le travail en groupe avec les outils immersifs.

Les formateurs moniteurs :

- accompagner des conducteurs moniteurs par les formateurs du campus,
- reprendre le contenu de la formation du conducteur moniteur,
- valider le conducteur moniteur sur la compétence moniteur,
- proposer une formation JF moniteur en campus (théorie et simulateur + une journée de pratique en ligne avec le stagiaire),
- suivre le binôme stagiaire/moniteur périodiquement.

Pour résumer et bien comprendre les contrôles de niveaux, voici leurs classements :

- niveau 1 : satisfaction du conducteur,
- niveau 2 : contrôle de connaissance (évaluation pratique en accompagnement ou écrite et orale en salle),
- niveau 3 : évaluation fait par un formateur ou cadre (Niveau examen).

2) RÉÉCRITURE DU CAHIER DES CHARGES NATIONAL DE FORMATION INITIALE DES CONDUCTEURS DE LIGNES TT00032

A compter du 01 avril 2018, le cahier des charges de la formation initiale TB (TT00032) sera réécrit. L'évolution de ce texte va intégrer des notions jusque-là inexistantes, à savoir :

- définir les objectifs pédagogiques en prenant en compte les objectifs opérationnels du métier de conducteur,
- intégrer la démarche FOH dans la conception pédagogique,
- définir les outils pédagogiques et notamment les simulateurs nouvelles générations,
- intégration du REX dans la conception pédagogique,
- adaptation de la formation **au rythme d'acquisition des stagiaires**,
- mettre en place le E Learning, l'auto-révision et l'auto-évaluation,
- formation plus adaptée au premier emploi,
- redécoupage de la formation par blocs,
- intégration des risques médicaux avec le service médical local,
- présentation de la politique client de l'Activité. Attention à la formation par activité.
- présentation du statut et de l'action locale.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le temps de formation générale devra être maintenu à 180 jours et devra comporter le même temps de Stage Pratique Ligne (SPL). Les supports vidéo ou simulateur ne doivent pas se substituer à la pratique métier en ligne, mais être et devenir des outils de formation complémentaires.

L'UNSA-Ferroviaire sera vigilante sur l'introduction de « la présentation de la politique client de l'activité ». Cet item doit être adapté au premier emploi mais ne doit pas concourir à dédier l'agent.

L'ORGANISATION MÊME DE LA FORMATION AU SEIN DU POLE TRACTION SE TRANSFORME

Création d'une **UNIVERSITE NATIONALE de FORMATION TRACTION (UNFT)** qui remplace la **DIVISION FORMATION (TMS-F)**. Cette université pilote 8 **CAMPUS** ou **CIFT** (Tours, Toulouse, Rennes, Lille, IDF, Lyon, Dijon et Blainville-Metz).

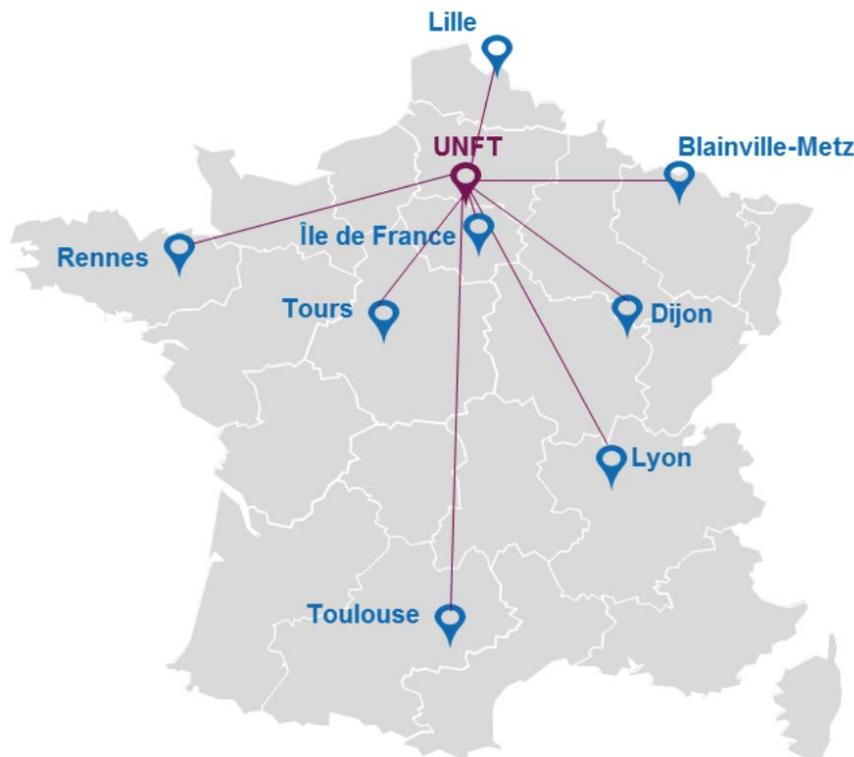
L'intérêt pour la Direction des Métiers de la Traction est de maîtriser l'outil pédagogique **TRACTION** de A à Z, c'est-à-dire :

- un seul pilotage,
- un seul cahier des charges,
- une seule gestion des audits,
- un seul agrément EPSF,
- un seul discours donc une seule méthode d'application dans les **CAMPUS**,
- la maîtrise des outils de formation.

L'UNSA-Ferroviaire est plutôt favorable à cette ambitieuse organisation qui évitera à l'avenir des divergences d'enseignement et d'interprétations dans les formations sur le plan national.

Nous resterons attentifs sur le constat que la formation doit rester une spécialité intégrée de TMS-F pour en maîtriser tous les tenants et les aboutissants.

Le volet social de la mobilité des agents, qu'ils soient formateurs ou administratifs des ex-CPFT doit respecter la consultation des IRP et ne doit pas contraindre la mobilité du salarié.



Par Florent MONTEILHET / Olivier BROUSSE ■

Réorganisation chez Mobilités : l'amélioration attendue sera-t-elle enfin au rendez-vous ?

➤ **SOUS COUVERT DE LAISSER AUX ACTIVITÉS L'ENTÈRE RESPONSABILITÉ DE LA QUALITÉ DE SERVICE, LA DIRECTION DU GPF SNCF DÉCIDE DE RÉORGANISER TOUT UN PAN DE L'EPIC SNCF MOBILITÉS.**

La branche Voyageurs, qui regroupait les 3 activités - Voyages, TER et Transilien, est donc supprimée pour laisser place à deux entités :

- Le pôle service longue distance (TGV et TET - enfin pour ce qu'il en reste),
- Le pôle Mobilités du quotidien (TER et Transilien et Keolis).

L'ancienne organisation garantissait la cohérence en externe (politique) mais également en interne, surtout en ce qui concerne les parcours professionnels, l'unicité des métiers, la cohérence des outils métiers, etc...

En parallèle, une **Direction Industrielle (DI)** est créée depuis le 1^{er} octobre 2017, regroupant le service sillons, la Direction des métiers de la Traction, la Direction des Trains et de l'Escale et la Direction du Matériel, dont le responsable sera Monsieur Xavier QUIN. Depuis le 1^{er} octobre, les Directions métiers ont été rattachées à la DI, cette nouvelle Direction doit s'appuyer sur les compétences existantes, ce qui signifie qu'il n'y a pas de création de poste de prévue. Cette nouvelle Direction est la déclinaison de la « task force » (force opérationnelle) de haut niveau du GPF, mise en place suite aux conclusions du rapport « robustesse » qui suggère d'améliorer la production industrielle de manière transverse. Elle aura pour vocation d'assurer une coordination d'ensemble de l'exploitation à l'échelle de SNCF Mobilités, et travaillera de façon étroite avec SNCF Réseau. Elle est rattachée au pôle « Mobilités au quotidien ». Cette nouvelle Direction Industrielle sera amenée à challenger les Activités sur des objectifs de ponctualité/régularité et de superviser les résultats. Dixit la Direction,



cette nouvelle organisation devra permettre d'améliorer la performance et la qualité perçues par nos clients.

La Direction reconnaît un besoin de rassembler autour des métiers. La Direction Industrielle devra définir les standards propres aux métiers, mais également les processus, la méthode et le suivi de la performance. Pour cela, elle travaille avec le Matériel, la Traction et la DDTE. Elle doit identifier les compétences et s'assurer de leur maintien, et s'occupe de l'animation de l'excellence opérationnelle. Enfin, elle est le lien avec Réseau. La maîtrise d'ouvrage reste aux mains des Activités, mais la DI doit coordonner ce nouvel ensemble.

➤ **UN VASTE ET BEAU PROGRAMME... MAIS COMMENT ET À QUEL PRIX ?**

La DI regroupe les 3 Directions dites Métiers et le service sillons.

L'UNSA-Ferroviaire s'interroge sur les missions et prérogatives de chaque pôle métiers, et surtout son articulation au sein de Mobilités. De même, le regroupement des 3 Directions métiers dans une même entité entraînera forcément des mutualisations de fonctions (support, Relations Sociales, Ressources Humaines, etc...), mais à quelle échéance ? L'UNSA-Ferroviaire reste sceptique sur la capacité de la DI à imposer des processus aux Activités. En effet, aujourd'hui, le pouvoir de décision revient aux Activités. Les différentes Directions Métiers ont perdu

peu à peu leurs prérogatives au profit des Activités.

Nous doutons que la création d'une nouvelle « grande Direction » soit LA solution.

Concernant la création du **pôle service longue distance** et du **pôle Mobilités du quotidien**.

Si cette organisation se justifie par une différence de modèle économique, d'un côté le marché grande vitesse, avec une clientèle qui paye intégralement son titre de transport et dont les besoins évoluent, et d'autre part le marché « conventionné », financé en grande partie par les régions (d'ailleurs la Direction considère que le client est l'Autorité Organisatrice Mobilités), pour l'UNSA-Ferroviaire, le véritable client est celui qui utilise le train, et le service globalement offert doit être similaire.

En effet, pour le client, le voyageur qui emprunte la SNCF et c'est donc l'image du Groupe Public Ferroviaire qui est engagée. Il est important que nos Dirigeants prennent en compte l'interaction entre les différents services. Un client satisfait d'une prestation dans le cadre d'un voyage professionnel, reviendra plus facilement vers le GPF, dans le cadre d'un voyage privé.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il faut donc garder une cohérence de service, d'offres, etc... Malheureusement, la réalité est toute autre. Coté conventionné : la Direction ne fait qu'appliquer les desideratas des Autorités Organisatrices Mobilités, l'exploitation et les

services sont donc différents en fonction des régions administratives.

Coté longue distance, on assiste à la création d'un véritable fossé entre le monde du TGV classique où les offres de prestations de services se multiplient, et le monde des petits prix.

Si cette nouvelle organisation répond en partie à l'évolution des besoins des clients, l'UNSA-Ferroviaire considère que la création d'entités étanches aura un impact négatif à moyen terme. Il est indispensable de garder entre une cohérence et un lien entre les Activités pour le client qui mérite les mêmes prestations quel que soit le train ou le trajet emprunté.

Cette nouvelle organisation aura également un impact sur les personnels. En effet, en fonction de l'Activité, voire à terme du produit, les gestes métiers, les missions des agents seront différentes. Cela risque d'avoir des conséquences sur la formation continue, voire initiale, mais également sur les Parcours Professionnels, les mutations, les notations...

Cette organisation risque à terme d'avoir également des impacts organisationnels dans les régions et dans tous les établissements.

En conclusion, pour l'UNSA-Ferroviaire, il s'agit d'une énième réorganisation, censée améliorer la production au quotidien et au passage reconquérir les clients mécontents...

L'UNSA-Ferroviaire reste dubitative sur les résultats de cette nouvelle organisation. Était-elle indispensable pour travailler sur les problématiques quotidiennes de production ou de l'information voyageurs ? L'UNSA-Ferroviaire considère que si l'ambition est réellement d'améliorer la production, il faut que l'Entreprise se donne les moyens.

Par exemple :

- il faut du personnel qualifié et dûment formé (et stopper la productivité à tout va),
- il faut remettre au goût du jour la transmission des compétences,
- il faut cesser de croire que la digitalisation rythme avec opportunité de productivité et comprendre que l'humain et le digital sont une plus-value pour l'Entreprise.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce n'est qu'en investissant sur les moyens humains et financiers que nous améliorerons notre production et notre service que nous devons aux clients. L'UNSA-Ferroviaire restera attentive et n'hésitera pas à intervenir auprès de la Direction pour donner du sens à cette démarche.

Nom du projet : TRAIN AUTONOME du futur



➤ **LORS D'UNE BELLE JOURNÉE D'AUTOMNE, UNE DÉLÉGATION**

UNSA-FERROVIAIRE EST PARTIE VISITER UN PROJET TECH4RAIL (BASÉ À SAINT-DENIS - 93). L'OBJECTIF DE LA RENCONTRE DU JOUR ÉTAIT DE RÉALISER UNE PREMIÈRE ÉTAPE ET SURTOUT DE SE FAIRE PRÉSENTER LES PROJETS À LONG TERME QUI VONT VOIR LE JOUR DANS LE GPF SNCF ET AU-DELÀ DE NOS FRONTIÈRES...

Après un court état des lieux et d'échanges sur la rapide révolution qui s'opère dans le domaine de l'automatisation des transports (voiture, camion et même de long convoi de camions), TECH4Rail affirme que la SNCF a toujours été illustrée de progrès très techniques dans des domaines comme l'électrification et le TGV...

Néanmoins, actuellement elle est distancée sur la technologie et elle n'est plus vraiment très en avance. Un début de solution est apparu avec la création de TECH4Rail, en intégrant 8 projets d'avenir comme :

- train Autonome (autonomie des trains tant sur la conduite que sur le mode énergétique),
- nouveau matériau,
- nouvelle exploitation (avec Intelligence Artificielle, gestion),

- géolocalisation hybride,
- énergie des trains et comment ?
- hydrogène dans les trains,
- passage à Niveau connecté,
- ERTMS v3.

➤ **COMMENT ET POURQUOI TECH4RAIL EN EST ARRIVÉ À ÇA ?**

En parlant d'un questionnaire assez simple, à savoir : « *Qu'est-ce que peuvent apporter les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) dans la SNCF ?* ».

Cet ambitieux projet a pour finalité de préparer le GPF SNCF à l'avenir et au positionnement du mode ferroviaire comme celui de demain. Le projet TECH4Rail va lui permettre d'avancer et d'innover dans un environnement de plus en plus concurrentiel et surtout faire face à l'explosion de la mobilité en France, en Europe et plus largement dans le monde...

➤ **QUELS SERONT LES RÉSULTATS ATTENDUS AU DÉFINITIF ?**

- Améliorer la sécurité ferroviaire,
- Performer sur la régularité,
- Faire circuler plus de trains.

TECH4Rail souhaite répondre à cela en planchant rapidement sur le Train Autonome. Il faut savoir que l'on peut donner au train différents niveaux d'automatismes, pour les initiés ça s'appelle : **Grade Of Automation (GOA)**, ils sont gradués et crantés de la position 1 à 4.

| GOA 1 | GOA 2 | GOA 3 | GOA 4 |
|-----------------------------|-----------------------------------|--|---------------------------------|
| | | | |
| CONDUITE MANUELLE CONTRÔLÉE | ACCÉLÉRATION/ FREINAGE AUTOMATISÉ | CONDUITE AUTOMATISÉE AVEC PERSONNEL À BORD | CONDUITE TOTALEMENT AUTOMATISÉE |

Pour s'aider, TECH4Rail va s'appuyer sur l'expérience robuste du Domaine Matériel, en souhaitant créer une rupture technologique pour continuer l'histoire et préparer le futur. En construisant des prototypes coproduits par le CNES, Actia Group, Thalès. Le gain attendu est palpable, dixit TECH4Rail, dès le mode GOA 2, à savoir, plus de circulations sur la même infrastructure (c.-à-d. plus de trains), pas de dispersion entre les façons de conduire des différents trains (une conduite des trains toujours identique et toujours « au trait » dans le jargon interne). Tous ces éléments permettent des gains importants en ponctualité, des gains de marge, des gains de flexibilité dans l'utilisation et l'optimisation des Engins Moteurs (EM), des économies d'énergie et de la souplesse dans l'exploitation au quotidien.

D'après TECH4Rail, c'est la fin des trains calé 40 heures dans un faisceau. Tout cela en toute sécurité, car le système n'a pas de baisse de vigilance, il réagit au quart de tour. D'après TECH4Rail, il est difficile de percevoir la différence, pour la clientèle, lors de l'utilisation en mode conduite de cette technologie.

Pour bien comprendre le fonctionnement du Train Autonome du futur, il est nécessaire que soient réalisées des modifications directement sur l'Engin Moteur. Cette modification est appelée : **Automatic Train Operation (ATO)**. Elle est représentée comme une « boîte » installée dans un Engin Moteur existant ou futur, afin de le rendre autonome.

Présentement, des démarches sont en cours pour rendre l'ATO comme standard, compatible avec plusieurs types d'Engins Moteurs, voire même interchangeable. Néanmoins l'ATO nécessitera une interface spécifique à construire pour chaque type et série d'Engin Moteur.

TECH4Rail visionne un Train Autonome au travers de Briques Technologiques en partenariat avec des grands groupes d'industriels, de startups et même d'Opérateur Ferroviaire

Européen (DB). Ces briques prennent forme de la façon suivante :

- détection de la signalisation latérale,
- détection d'obstacles,
- surveillance de l'environnement,
- fusions des capteurs,
- connaissance de l'infrastructure,
- géolocalisation,
- télécommunication,
- intelligence Artificielle,
- auto-diagnostique,
- interface client,
- surveillance à bord.

TECH4Rail projette et ambitionne très rapidement les premiers usages au travers d'un TGV du futur dénommé TGV 2020, qui pourrait permettre une circulation commerciale en mode conduite assistée et un parcours, entre les Technicentres et les gares, entièrement automatisé (sic). En zone dense pour une exploitation plus fluide et une optimisation des temps de parcours (NExTEO) et également lors de parcours techniques pour des acheminements d'Engins Moteurs.

La délégation UNSA-Ferroviaire remarque rapidement que TECH4Rail va mettre la machine au service de l'homme, mais qu'à terme la machine remplacera l'homme.

A ce jour, cette ambitieuse technologie se heurte quand même à diverses sujets complexes, car rendre le Train Autonome en milieu ouvert et loin de sa base est compliqué (d'où une différence conceptuelle avec la ligne 14 du métro parisien). C'est aussi sans compter sur la détection d'obstacles latéraux, de surveillance des Engins Moteurs et de son environnement sont encore à l'état de projet et ainsi à instruire, y compris la normalisation Européenne qui n'est pas encore actée.

L'UNSA-Ferroviaire restera très attentive à la dimension primordiale à savoir la sécurité.

“**TECH4Rail va mettre la machine au service de l'homme, mais qu'à terme la machine remplacera l'homme.**”

TECH4Rail souhaite pour les usages futurs du Train Autonome devenir capable dans les 5 ans de passer un appel d'offres pour produire de nouveaux Engins Moteurs et pour mettre à niveau les actuels.

L'UNSA-Ferroviaire rappelle que ces compétences sont trouvables en interne et devront rester en interne, afin de ne pas travailler QUE pour les autres. Des compétences qui porteront notamment sur la détection d'obstacles et sur la réalisation de la maintenance.

Si l'UNSA-Ferroviaire peut admettre que le GPF SNCF travaille sur la planification de l'avenir, néanmoins il y a des remarques et des sujets d'inquiétudes que nous avons transmis à TECH4Rail à savoir :

- il reconnaît qu'en termes de sécurité, les Agents De Conduite ont une bonne fiabilité sur les carrés,
- qu'en mode GOA 3 & 4 il subsiste, en « milieu ouvert », de nombreuses inconnues et un très gros développement à réaliser sur la détection et l'identification des obstacles et notamment sur les parties latérales,
- il est conscient, avec l'insistance de la délégation, que rien ne sera possible sans les Agents et principalement les Agents De Conduite,
- qu'il sera nécessaire de réaliser la pédagogie en externe et surtout en interne,
- nous avons rappelé que la machine est là pour aider l'homme et pas l'inverse,
- qu'un sujet existe sur le flux de données qui transiteront par les airs et surtout sur leurs appartenances (à qui appartient le DATA) ?
- que des nouveaux postes et métiers vont vraisemblablement apparaître, mais en faire disparaître d'autres
- qu'il sera nécessaire de travailler avec les Organisation Syndicales,
- qu'il sera obligatoire de rester en lien avec la clientèle, afin de garder le contact en permanence avec la rame.

Nul doute que ces premiers échanges seront la fondation de discussions riches et animées par la délégation UNSA-Ferroviaire.

Par Florent MONTEILHET/Laura MAGNÉ/
Olivier BROSSE ■



Supplément au MAG n° 807

SUPPLÉMENT
AU MAG N° 807
MENSUEL : PRIX : 1€50
FÉVRIER 2018

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



PRISME, H:00 & INFO FIRST Les Super Héros



de la

SNCF?



EDITO

La SNCF a subi en décembre 2017 une succession de pannes à Montparnasse et Saint-Lazare, et un afflux inattendu de voyageurs à Bercy l'avant-veille de Noël. Ces incidents dans les gares parisiennes ont touché de nombreux clients et ont été très médiatisés. La SNCF a été vivement critiquée pour la mauvaise qualité de ses informations aux voyageurs.

La convocation par courrier de Guillaume Pépy et Patrick Jeantet par la Ministre des Transports pour le 8 janvier a provoqué un emballement médiatique, les journalistes s'interrogeant sur une possible démission du Président du Directoire de SNCF...

À quelque chose, malheur est bon : la séquence de « SNCF bashing » a débouché sur la mise en lumière de la responsabilité de l'État dans la crise ferroviaire, par ses choix politiques de sous-investissement dans le réseau classique au profit du TGV et ses injonctions contradictoires vis-à-vis du Groupe Public Ferroviaire...

Comme Mobilette, je peux écrire « qu'il y a là une forme de justice à ce que la vérité soit enfin portée sur la place publique »

Par Thierry MARTY
@tytram ■

Incidents mal maîtrisés pour la SNCF, galères pour les voyageurs et les cheminots

► **PANNES, ALÉAS DE TRAVAUX, INCENDIES, INTEMPÉRIES, AFFLUENCES EXCEPTIONNELLES, LA SNCF A CONNU UNE SÉRIE DE JOURNÉES NOIRES PENDANT L'ÉTÉ ET EN DÉCEMBRE 2017, PROVOQUANT LA GROGNE DES CLIENTS ET LE DÉSARROI DES CHEMINOTS.**



Il n'en fallait pas plus pour déclencher des déchainements médiatiques, vécus comme une grande injustice par nos collègues qui s'étaient comme toujours fortement mobilisés pour rétablir le service au plus vite, aider, informer, guider les voyageurs et qui se sont retrouvés débordés et démunis, en pleine tempête.

À la suite des conclusions sévères d'un groupe d'experts indépendant sur la robustesse du système ferroviaire et du rapport d'incident du 29 juillet à Vanves qui a généré deux jours de panique à la Gare Montparnasse, en plein chassé-croisé estival, SNCF a lancé le programme **ROB-IN** (Robustesse-Information). Ce programme

visé à « *refonder la conception des plans de transport, les règles d'exploitation et la production et la diffusion de l'information aux voyageurs* ». Il est piloté sur le modèle de **PRISME**, programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, engagé depuis 3 ans (à la suite de l'accident d'Eckwersheim) qui a conduit à une baisse des Événements Sécurité Remarquables de 30 % sur les deux dernières années.

Après les incidents de décembre, SNCF a invité en urgence, le 15 janvier à Aubervilliers, les managers et les principaux spécialistes à un forum sur les trois fondamentaux : Sécurité, Robustesse et Information.

Il s'agissait en fait du lancement de la phase opérationnelle de **ROB-IN**, après quatre mois de conception du programme.

Dans un scénario que n'aurait pas renié Marvel Comics, **ROB-IN** est sacrifié au profit de deux programmes opérationnels : **H:00** pour la Robustesse et **Information FIRST**. Lors de cette rencontre, les messages passés par Guillaume PEPY et les principaux dirigeants du Groupe Public Ferroviaire sont percutants : « *Les agents considèrent que nous ne faisons pas notre boulot.* » « *Ils ne sont pas managés, pas challengés, ils n'ont pas eux-mêmes l'information.* » « *Il faut arrêter de réinventer le chemin de fer et mettre en place des standards.* »

La sécurité au travail est un enjeu majeur

► **PRISME EST LÀ POUR MONTRER L'EXEMPLE. LA PRÉSENTATION EST SOBRE. ELLE S'APPUIE SUR LES RÉSULTATS DU PROGRAMME : -30 % D'ÉVÈNEMENTS SÉCURITÉ REMARQUABLES DEPUIS 2015 (-9 % EN 2017).**

Pour 2018, l'accent est mis sur la sécurité au travail, avec des objectifs ambitieux : baisse du taux de fréquence de -10 % à SNCF Réseau et à l'EPIC SNCF et baisse de -14 % à SNCF Mobilités. Trois axes d'action : « *Les règles qui sauvent* » dont le risque alcool et produits psychoactifs, « *Transformation managériale* » dont « *mieux voir - mieux*

dire » lors des tournées sécurité, « *Les sous-traitants* » co-activité.

L'UNSA-Ferroviaire approuve le fait que la sécurité au travail soit mise au même niveau que la sécurité ferroviaire. C'est une révolution culturelle à la SNCF. Aussi, nous ne comprenons pas pourquoi les instances nationales Hygiène et Sécurité



au Travail (CNHSCT et la déclinaison par métiers CFHSCT) seraient menacées de disparition à la mise en place de l'instance unique « Comité Social Économique » (CSE). La concertation sociale et le suivi des actions par métiers sont des apports importants à l'atteinte des objectifs de **PRISME**.

L'ambition du programme Robustesse, c'est l'excellence au quotidien

► **LE PROGRAMME ROBUSTESSE H:00 EST LANCÉ DANS UN CONTEXTE DIFFICILE : RÉGULARITÉ EN BAISSÉ, RÉSEAU FERROVIAIRE EN MAUVAIS ÉTAT ET AUGMENTATION DU VOLUME DE TRAVAUX QUI REND PLUS COMPLEXE L'ORGANISATION DU SERVICE.**

► **IL MET EN ŒUVRE QUATRE LEVIERS D'ACTION :**

- 1) la conception du service de A-2 à J-35 va bénéficier d'un outil de mesure « *Indice de confiance de la conception* » basé sur 25 composants qui concourent à la robustesse. L'indice sera mesuré à six moments clefs de la construction du service annuel et sera piloté lors d'instances nationales et territoriales Réseau-Mobilités. Il sera complété d'une mesure de la robustesse en adaptation et pré-opérationnel, pour limiter la dégradation jusqu'au jour J,
- 2) un travail de fond sur le Produit Train « *Le départ à la seconde (opération BH00ST)* »



sera animé par des binômes Mobilités et Réseau sur 37 sites majeurs,

- 3) cinq principes « *Les 5 essentiels de la robustesse by SNCF* » sont formulés et seront largement déclinés dans les modules de formation des métiers : « *L'heure c'est l'heure* », « *Trop de marge tue la marge* », « *On ne réinvente pas la poudre* » (standardisation de la production), « *Le Robust-Test* » (évaluation de la robustesse), « *Un Non pour un Oui* » (gestion des arbitrages),

- 4) douze modifications de règles d'exploitation vont être conduites au pas de charge entre juin et décembre 2018. Elles vont entraîner d'importantes évolutions métier pour les Agents Circulation et les Agents de Conduite (par exemple : fluidifier en cas d'itinéraire figé, gestion de l'alerte radio, coupure d'urgence, modalités de reprise des circulations, traitement des malaises voyageurs à bord...).

Fiabiliser l'Information pour la rendre Réactive et Sur-mesure pour Tous les clients Tout le temps

► **LE PROGRAMME INFORMATION FIRST A POUR AMBITION D'ENGAGER « UNE TRANSFORMATION CULTURELLE POUR DIFFUSER L'INFORMATION ATTENDUE PAR LES CLIENTS »**

► **IL S'APPUIE SUR QUATRE « PILIERS » AVEC UN INVESTISSEMENT DE 150 M€ SUR 3 ANS :**

- 1) une nouvelle conception des centres opérationnels (COE) et une fiabilisation de leurs systèmes d'information,
- 2) une standardisation des processus de

gestion des situations perturbées et de l'information, à partir de scénarios préparés à l'avance avec un chronogramme de diffusion des informations,

- 3) une unification des bases de données et de l'outil de diffusion de l'information conjoncturelle sur tous les canaux. Fin 2018, « *l'assistant personnel de Mobilités* », fer de lance de la « *digitalisation du contact client* »,

intégrera les nouvelles fonctionnalités d'information,

- 4) la mise en place d'indicateurs : quatre indicateurs de performance de l'information (fiabilité, réactivité, proactivité, cohérence) et deux indicateurs de satisfaction client (questionnaires et analyse des réseaux sociaux) pour manager l'information sur le modèle de la régularité et de la sécurité.

Comme les cheminots et une bonne partie des managers, L'UNSA-Ferroviaire a quelques doutes...

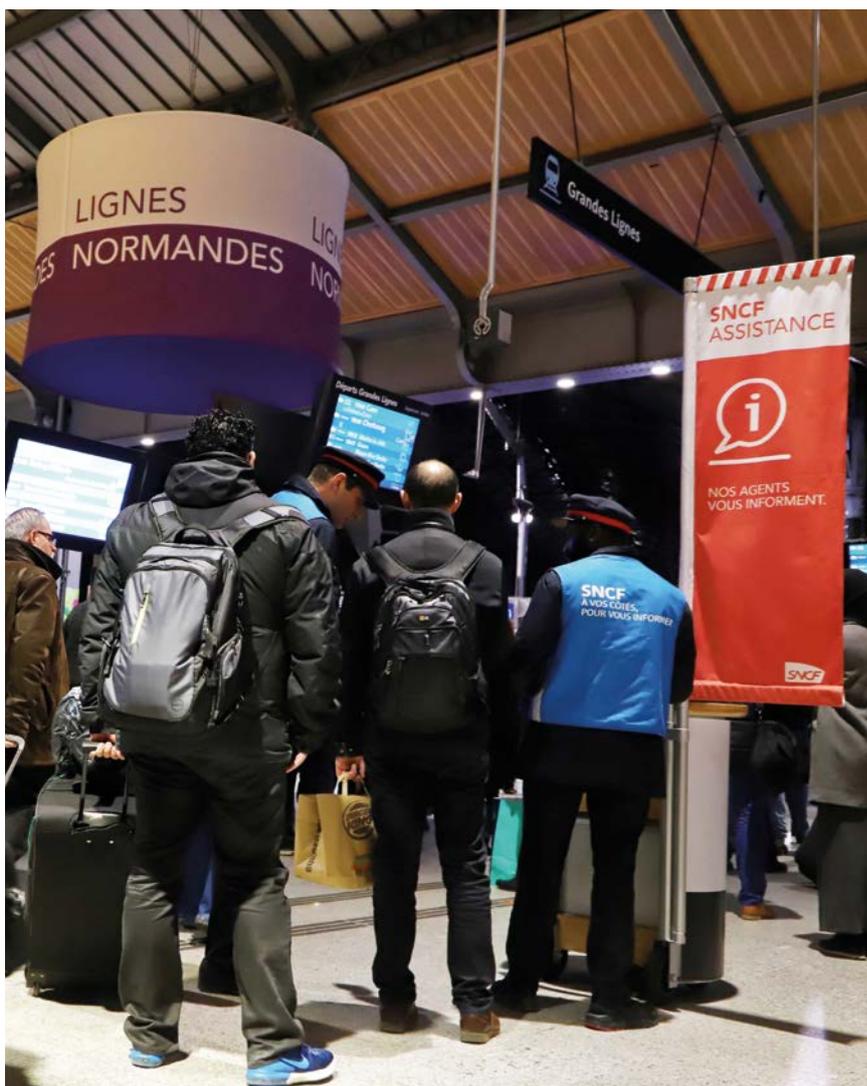
► **LES PROGRAMMES H:00 ET INFO FIRST VONT AIDER LA SNCF À PROGRESSER. ILS METTRONT EN ŒUVRE LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT SUR LA ROBUSTESSE REMIS LE 7 JUILLET 2017 PAR UN COMITÉ D'EXPERTS INDÉPENDANTS.**

Il manque toutefois un travail sur « *la maîtrise des événements externes (météo, végétation, faits de société) avec une attention particulière à l'entretien des emprises* ».

Le mauvais état du réseau ferroviaire en zones denses est une cause majeure de non robustesse. L'audit des installations Energie et Signalisation des grandes gares qui a été annoncé va jeter une lumière crue sur l'état très dégradé de ces installations : câbles d'alimentation en fin de vie, dont on ne connaît plus la position exacte, car les plans de recollement lors des travaux sont absents ou égarés, poteaux caténaires rongés par la corrosion, empilage de modules de commande de signalisation de générations différentes fragilisant l'exploitation, etc. Les managers connaissent cette situation. À Aubervilliers, la question « *Compte tenu de l'état du réseau, qui va fournir la baguette magique pour atteindre les objectifs de robustesse ?* » a été posée par un manager et soutenue par de nombreux participants.

La gouvernance des programmes interpelle : H:00 et INFO FIRST sont désormais clairement séparés. Lors de la présentation de ROB-IN au Conseil d'Administration de SNCF Mobilités, les administrateurs s'étaient interrogés sur la cohésion du programme et le risque de fonctionnement en silos. Le découpage en deux programmes renforce ce risque...

En outre, après moins de six mois de travaux, plusieurs dirigeants, dont le pilote du volet Robustesse, changent de poste. Là, c'est clairement faire fi des recommandations du Comité d'experts indépendants pour qui « *l'amélioration de l'exploitation du système ferroviaire nécessite des actions de longue durée. C'est pourquoi, la continuité d'action sur un même poste, de 5 à 7 ans, des dirigeants de la production ferroviaire est indispensable.* » Ils préconisent « *de mettre en place une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences sur les postes clés de la production ferroviaire* » qui n'existe pas aujourd'hui.



Le programme INFO FIRST s'adresse essentiellement à des entités de support : Systèmes d'information et Digital, spécialistes gestion de crise et information des Activités, Centres Opérationnels. La déclinaison auprès des équipes sur le terrain est laissée à l'initiative des Établissements. Aucun programme de formation et de montée en compétences n'est prévu, pour le moment. L'UNSA-Ferroviaire considère que c'est une déficience majeure du programme. On ne peut réussir une transformation culturelle, sans la porter de manière proactive auprès

des dirigeants de proximité et des salariés, qui plus est dans un domaine où les constats du traumatisme des acteurs et de la carence du management sont patents.

Certes, la montée en puissance du digital et l'utilisation de « *l'assistant personnel de Mobilités* » amélioreront la diffusion de l'information. Mais les annonces, le travail des équipes en gares et à bord restent indispensables pour assister, informer, orienter les clients, en particulier lors des situations d'affluence et des situations perturbées.

Picardie

L'UNSA-Ferroviaire Picardie se féminise !

➤ **LE 01 DÉCEMBRE 2017, AVAIT LIEU À AMIENS LE CONSEIL SYNDICAL DE L'UNION RÉGIONALE UNSA-FERROVIAIRE PICARDIE. CETTE MANIFESTATION RASSEMBLAIT UNE MAJORITÉ DE MILITANTS MANDATÉS.**

Philippe Honvault, Secrétaire Régional, a remercié les participants pour leur présence. Des remerciements particuliers ont été adressés à Roger Dillenseger, Secrétaire Général, Denis Menet, Secrétaire Fédéral de la Zone Nord Est, Gilles Dontenvill, Co-animateur de la Zone Nord Est et Marc Baucher, Président de l'Union Fédérale des Retraités UNSA-Ferroviaire du secteur d'Amiens.

Philippe a dressé le bilan de l'année écoulée et notamment les différentes réorganisations, tels que le transfert de la DSEM et du Marketing à Lille. D'autres réorganisations sont à venir. Il en est ainsi de la création d'un Etablissement unique maintenance TER et d'un Etablissement Traction unique Haut de France. En 2018, la refonte des services RH est à l'ordre du jour. En 2021, la Caisse Principale d'Amiens devrait avoir au profit de sociétés de transport de fonds externes à l'entreprise.

➤ REMANIEMENT PARTIEL DU CONSEIL

Philippe Dume, Secrétaire Régional Adjoint, a souhaité remettre son mandat en cours pour mieux se concentrer sur ses fonctions de Secrétaire Fédéral.

Hélène LE SAINT a candidaté sur ce poste et a été élue à l'unanimité. Hélène est issue du Commercial et de la Vente. Elle occupe les fonctions d'élue DP, CE et est membre du CCGPF. Bienvenue Hélène !

➤ PRÉSENTATION DES COMPTES

Marc Levent, Trésorier, a présenté le bilan financier 2016, cette présentation lui a valu un quitus unanime de l'assemblée. De même, un accostage des comptes 2017



arrêtés au 31 octobre a été présenté. La trésorerie du syndicat se porte bien.

Syndicalisation : le bilan des adhésions 2016 a été observé à la loupe. 2016 est bon concernant les nouvelles adhésions en raison des départs du syndicat de nombreux retraitables. Cette dernière tendance perdure en 2017. Une journée porte ouverte et la campagne nationale d'adhésion de juin sont venues conforter cette trajectoire. Il est à noter également un élan important d'actifs vers l'Union Fédérale des Retraités.

➤ ACTUALITÉS SYNDICALES

Roger Dillenseger a dressé le bilan de l'activité en cours et de l'avenir de l'entreprise, en l'occurrence la sortie prochaine du rapport SPINNETA commandité par le gouvernement pour optimiser le fonctionnement de la SNCF (L'UNSA-Ferroviaire y annexera son analyse), l'ouverture proche à la concurrence et le sac à dos social des Cheminot(e)s susceptibles d'être transférés vers d'autres Entreprises Ferroviaires ainsi que les conditions de retour dans l'entreprise historique.

➤ LA CONVIVIALITÉ C'EST IMPORTANT

Les travaux du Conseil se sont achevés par un convivial repas pris en commun. Bien évidemment, ce moment de partage a encore une fois donné l'occasion à de nombreux échanges.

Par Marc LEVENT ■

LES 16 ET 17 NOVEMBRE

Création de l'UNSA-Ferroviaire Occitanie



Les représentants des syndicats UNSA-Ferroviaire Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées ont créé le Groupement UNSA-Ferroviaire Occitanie.

Lors de l'assemblée constituante, à Saint Martin Des Faux, les membres du secrétariat des deux syndicats ont approuvé le principe de la création du Groupement. Cette structure est composée des deux syndicats Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées qui continueront à œuvrer sur leur périmètre respectif. Ce rapprochement va nous permettre de conjuguer nos efforts et d'accroître le développement de l'UNSA sur le périmètre de la nouvelle région.

Le secrétariat :

David Thetier, Patrick Somprou, Philippe Poumarede, Yves Bocquet, Thierry Sivet

UNSA-FERROVIAIRE OCCITANIE

20 avenue de LYON - 31500 Toulouse
unsa.ferroviaire.occitanie@gmail.com

Contacts :

David THETIER 06.25.30.30.35
 Patrick SOMPROU 06.95.68.95.82



Par David THETIER ■

2018 SNCF Réseau poursuit sur sa lancée en 2018

➤ **LORS DE SES VŒUX À LA PRESSE, LE 8 JANVIER, GUILLAUME PEPY ANNONÇAIT :**

« 2017 EST UNE ANNÉE EN TROMPE-L'ŒIL. IL Y A EU DES INCIDENTS, MAIS C'EST UNE ANNÉE RECORD POUR LE TRAIN ET LA SNCF, LA MEILLEURE COMMERCIALEMENT DEPUIS 2012, ET FINANCIÈREMENT DEPUIS DES ANNÉES ».

Certes il y a eu, grâce à la mobilisation de SNCF Mobilités, plus de 7,5 % d'augmentation de trafic TGV, et entre 3 et 5 % d'augmentation du trafic des trains du quotidien. Certes 2017 fut aussi une **année d'intense production à Maintenance et Travaux** avec 1000 km de voies renouvelées, 500 appareils de voie remplacés et une montée en puissance des nouvelles technologies. Le contrat de performance signé au printemps a donné une visibilité concernant les moyens alloués à la maintenance, et permet désormais à SNCF Réseau de se projeter dans le temps et d'avoir une programmation pluriannuelle, la plus fiable possible.

Mais pour l'UNSA-Ferroviaire, 2017 fut aussi **une année avec des accidents très graves** et nous gardons une pensée toute particulière pour les agents gravement blessés et pour la famille des salariés décédés. **2017 fut encore une année avec des recrutements qui ont été bien en dessous des besoins réels du terrain**, une année pendant laquelle l'appareil de formation est resté dégradé et les promesses de centres modernes de formation, faites depuis 2014, ne se sont pas concrétisées. 2017 fut une année où le taux d'emploi de travailleurs handicapés a régressé et la situation de la mixité n'a que peu évolué.



Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'année 2017 fut une **année de régression sociale**, et sur le plan économique la dette constitue toujours un fardeau qui ternit le moral et l'image de l'EPIC.

Pour 2018, SNCF Réseau annonce une prévision de 2800 embauches, afin de remplacer les départs en retraite. La rénovation du réseau continuera. Pour accélérer le rythme des travaux, l'EPIC SNCF Réseau a déjà annoncé qu'il compte sur l'externalisation, et sur des gains de productivité obtenus par l'organisation des chantiers, par les nouvelles technologies, par la modernisation des engins de maintenance. 2018 sera une année de multiplication des chantiers, ce qui pourrait augmenter les risques d'accidents d'exploitation comme ceux connus à Montparnasse en 2017. Un des enjeux sera donc d'anticiper et préparer au mieux les chantiers. Enfin 2018 sera également l'année d'une nouvelle organisation de SNCF Réseau, via le projet NOUVEL'R.



L'UNSA-Ferroviaire formule le vœu que 2018 soit surtout une année pendant laquelle la qualité de vie au travail et la formation professionnelle seront des moteurs de la performance globale, en favorisant l'engagement de tous au service de l'Entreprise. L'UNSA-Ferroviaire revendique plus d'emplois, plus de bienveillance pour les situations individuelles et collectives, ainsi que de vraies réponses aux irritants.

➤ **SOUS TRAITANCE - RESTITUTION PARTIELLE DE L'EXPERTISE DEMANDÉE PAR LE CE (PHASE 1)**

La sous-traitance est motivée à SNCF Réseau par la volonté de :

- baisser les coûts de la maintenance et des travaux,
- développer un nouveau modèle industriel « ne pas faire tout par nous-mêmes »,
- développer un écosystème ferroviaire créant de l'emploi en France, promouvant la filière ferroviaire à l'étranger, et permettant d'attirer des crédits publics (un peu comme le modèle AIRBUS et la filière aéronautique).

La sous-traitance n'est donc pas destinée à simplement résorber un pic de charge, contrairement à l'idée répandue dans les établissements.

Le taux de sous-traitance sur les opérations d'entretien est de l'ordre de 24 %,

pour une cible allant de 20 à 30 %. Il est en forte augmentation depuis 2010 mais se stabilise désormais. Cette sous-traitance restera contenue par le fait que l'astreinte et la surveillance doivent rester assurées par du personnel SNCF Réseau. C'est une volonté de la Direction SNCF Réseau.

La sous-traitance est par contre amenée à augmenter dans le domaine des travaux d'investissement. SNCF Réseau a une volonté de faire croître le taux et le volume de la sous-traitance, en développant notamment les chantiers clé en main (y compris la sécurité).

Le cabinet d'expertise DEGEST apporte l'analyse suivante :

- les entreprises extérieures relèvent de la convention collective des travaux publics (et non de la convention du ferroviaire comme le personnel de SNCF Réseau) ; elles n'évoluent pas dans le même cadre réglementaire du travail,
- ces entreprises sont en forte croissance (+ 73%),
- 3 grands opérateurs se partagent 70 % du marché (Vinci, Bouygues, Eiffage), c'est un nombre faible qui interroge sur les coûts pratiqués et surtout sur ceux à venir,
- les travaux sous traités sont majoritairement des travaux pénibles et à risques ; cela engendre un transfert des risques et de l'accidentologie,
- la main d'œuvre des entreprises extérieures est généralement jeune, peu diplômée et en recherche d'heures supplémentaires, avec un fort turn-over,
- l'objectif des entreprises extérieures est de réaliser des opérations au moindre coût et de dégager des marges; a contrario, l'objectif des agents de SNCF Réseau est de rendre, par leur travail, le réseau fiable,
- SNCF Réseau demande à son personnel de faire monter en compétence les entreprises extérieures, cela développe un conflit de valeurs chez les agents,
- le personnel SNCF Réseau doit assumer et suivre le système de qualification des entreprises partenaires, ainsi que leur contrôle sans que le temps nécessaire soit réellement pesé et donné (en équivalent effectifs),
- le personnel SNCF Réseau doit par ailleurs souvent reprendre ou terminer les travaux réalisés en sous-traitance,
- le travail du personnel SNCF Réseau est recentré sur des activités à plus forte valeur ajoutée, ce qui ne permet plus à ce personnel de pratiquer des tâches variées ; au final cela va générer une perte de compétences (et ce d'autant plus que SNCF Réseau recrute en grand nombre pour compenser les départs en retraite),
- l'organisation des chantiers est devenue

LE SAVIEZ-VOUS ?

■ AGENDA SOCIAL 2018

1^{er} semestre

- négociation d'un accord collectif sur l'instance unique de représentation du personnel (découpage, fonctionnement des instances, moyens, adaptation des accords collectifs en cours, etc.),
- négociation des protocoles d'accord préélectoraux,
- négociation annuelle sur les salaires,
- renégociation de l'accord relatif aux Titres-restaurant,
- renégociation des accords d'intéressement,
- négociation d'un accord relatif au logement,
- renégociation de l'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre hommes et femmes et de la mixité.

2^e semestre

- négociation d'un accord relatif à la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences,
- négociation sur la responsabilité sociale d'entreprise (RSE),
- négociation sur l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie personnelle des salariés du GPF, notamment au regard du droit à la déconnexion,
- l'actualisation de l'accord sur la Commission du Fonds d'action sanitaire et sociale (Fonds de l'Action Sociale).

■ LOI DE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE 2018

Le droit d'option qui permettait au conjoint inactif (sans profession rémunérée), veuf ou avec conjoint vivant, de bénéficier du régime de sécurité sociale CPR SNCF, sera supprimé à l'échéance 2020, et tous les nouveaux conjoints inactifs seront rattachés au régime général. Toutefois les conjoints actuellement affiliés resteraient à la CPR. Les modalités de mise en œuvre ne sont pas connues à ce jour. L'UNSA-Ferroviaire désapprouve.

■ JOURNÉE DE CARENCE

Le gouvernement a rétabli la journée de carence, à travers la loi de finances pour 2018. Le délai de carence est le temps durant lequel un salarié malade n'est pas indemnisé par son régime de sécurité sociale, régime général ou régime spécial. Ce délai était déjà d'un jour pour le personnel contractuel. Pour les personnels au Statut, il est désormais aussi d'une journée (avec la suppression de la retenue du ¼ de solde). Pour l'UNSA-Ferroviaire, inciter les salariés en difficultés financières à ne pas se faire arrêter alors qu'ils sont malades, constitue une nouvelle régression sociale. Ce sont les agents avec de bas salaires ou en situation de famille monoparentale qui seront les plus affectés.

L'UNSA-ferroviaire déplore cette nouvelle attaque contre les cheminots.

complexe, avec une multiplication de documents contractuels et de documents de sécurité ; la sous-traitance s'exerce désormais en cascades et multiplie les intervenants. Le cabinet DEGEST fait le constat d'un phénomène de sous-traitance massif et alerte sur deux points :

- SNCF Réseau gardera-t-il, sur le long terme, la capacité de contrôler la sous-traitance ?
- la complexité des chantiers en sous-traitance est-elle acceptable ?

L'UNSA-Ferroviaire constate une dilution des responsabilités dans les chantiers organisés en sous-traitance. En cas d'accident de circu-

lation ferroviaire consécutif à un chantier, la recherche de responsabilités serait complexe.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, c'est la fiabilité du réseau, la sécurité des circulations, la sécurité des salariés qui sont désormais fragilisées.

L'UNSA-Ferroviaire demande la fin de l'externalisation pour les travaux de maintenance, les prestations de sécurité et la maîtrise d'œuvre.

Par Nadine THÉVENOT et Didier MATHIS ■

Modernisation des transports en IDF : un enjeu économique et politique

LES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE OFFRENT PLUSIEURS MODES DE TRANSPORTS DISTINCTS.

La ville de Paris et sa proche banlieue sont desservies par le métro, système ferroviaire où les stations sont très proches. Au-delà des limites de la ville, l'Île-de-France est couverte par les lignes du RER et celles du Transilien,

créant un réseau ferroviaire étendu. L'offre est complétée localement par un réseau très développé de lignes d'autobus et par quelques lignes de tramways.

Tous ces modes sont pilotés par l'Autorité Organisatrice des Transports : IDF Mobilités, anciennement appelée le STIF. C'est cette AOT qui organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs en Île-de-France. Elle définit entre autres les conditions générales d'exploitation, crée les titres de transport et fixe les tarifs. Elle définit aussi l'offre de transport et le niveau de qualité des services, dans le cadre de contrats signés avec les entreprises.



Pour répondre à l'accroissement de la population de l'Île-de-France et adapter l'offre existante de transports en commun aux besoins effectifs, de nombreux développements (nouvelles lignes ou prolongements de lignes existantes) sont programmés avec des dates d'ouverture s'échelonnant jusqu'à 2030.

– Grand Paris Express (nouvelles lignes de métro 15, 16, 17 et 18 et le prolongement de lignes existantes). Le Grand Paris Express a pour objectif de permettre de limiter l'usage de la voiture en faveur des transports en commun et participe donc au développement durable, de faciliter les correspondances et de permettre un meilleur accès à l'emploi ainsi qu'aux zones d'activité ou de résidence,

- Prolongements de 2 lignes de RER,
- Prolongements de 5 lignes de métro existantes,
- 2 nouvelles lignes de tramway et plusieurs prolongements,
- En Île-de-France, trois projets sont en cours afin de créer des lignes de tram-train de type rocade dans la grande couronne de l'agglomération parisienne,
- CDG Express (nouvelle ligne reliant Paris Est à l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle en trajet direct),
- 2 projets de lignes de « métro câble » sont en cours.

| Mode de transport | Exploitant | Desserte | Voyageurs (millions) | Lignes | Voies (km) | Stations/Gare |
|-------------------|------------|--------------------------|----------------------|--------|------------|---------------|
| Métro | RATP | Paris et proche banlieue | 1 526,05 | 16 | 217 | 303 |
| RER | RATP | Paris et banlieue | 473,90 | 2 | 117 | 65 |
| | SNCF | Paris et banlieue | 614 | 5 | 488 | |
| Transilien | SNCF | Paris et banlieue | | 614 | 8 | 920 |
| Tramway | SNCF | Banlieue | 614 | | 1 | 8 |
| | RATP | Paris et banlieue | | 8 | 94,7 | 165 |
| Bus | RATP | Paris | 223,17 | 64 | 597 | 1 313 |
| | | Banlieue | 652,30 | 257 | 2 685 | 3 402 |
| | Optile | Banlieue | 345,09 | 1 081 | 20 032 | 26 070 |
| | Noctilien | RATP | 9,37 | 31 | 621 | 1 033 |
| SNCF | | 1,10 | 16 | 720 | 206 | |

Incidents techniques, pannes, problèmes de régulation, vétusté de certains matériels, des voies et des caténaires... Tous ces désagréments qui, aujourd'hui, augmentent la grogne des usagers avec pour conséquences la suppression et les retards des différents transports en commun ; il en va de même pour les routes en IDF qui sont plus que saturées. Avec près de 8,3 millions de déplacements en transport par jour déjà en 2010, ceux-ci ne cessent de croître. Les

différents modes de transport ne sont plus adaptés aujourd'hui, il devient difficile pour les travailleurs d'IDF de voyager, tant pour les déplacements professionnels que personnels. Quant à cela s'ajoute d'ici 2030, l'interdiction de circuler dans Paris de tous les véhicules thermiques, diesel comme essence, pour ne conserver qu'engins électriques et transports en commun afin de lutter contre les transports polluants. Le projet d'Anne Hidalgo est ambitieux mais quelles seront les alternatives ?

| Prolongements RER programmés (mise à jour : avril 2017) | | | | | | |
|---|---------------------------|-----------------------|----------|--|----------------------------|----------------|
| N° ligne | Nombre stations | Trafic attendu | Matériel | Section | Longueur | Date ouverture |
| ⓓ | 2 dont 1 nouvelle gare | 3 000/heure de pointe | - | Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville au Parc des Expositions de Villepinte | 11,4 km | 2020 |
| ⓔ | 13 dont 3 nouvelles gares | 620 000/jour | - | Hausmann Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie | 47 km dont 8 en souterrain | 2022-2024 |

| N° ligne | Nombre stations | Trafic attendu | Matériel | Section | Longueur | Date ouverture |
|------------------|-----------------|---------------------|---|---|--|--------------------|
| Nouvelles lignes | | | | | | |
| 15 | 36 | 300 000/jour (sud) | rames de 108 m de long, largeur > 2,8 m | Sud (Pont de Sèvres - Noisy-Champs) | 33 km en souterrain | vers 2022 |
| | | Pas d'estimation | | Ouest (Pont de Sèvres - Saint-Denis Pleyel) | 21 km en souterrain | vers 2027 |
| | | | | Est (Saint-Denis Pleyel - Champigny Centre) | 26 km en souterrain | vers 2030 |
| 16 | 9 | 150 000/jour | - | Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel | 29 km en souterrain | vers 2023 |
| 17 | 9 | 15 000/heure pointe | - | Saint-Denis Pleyel au Mesnil-Amelot | 25 km dont 5,5 sont en commun avec la ligne 16 | entre 2025 et 2030 |
| 18 | 11 | 100 000/jour | rames de 3 à 4 voitures de 2,45 m de large, alimentées par troisième rail | Orly à Massy | 37 km dont 22 en souterrain | vers 2023 |
| | | | | Massy à Versailles | | vers 2027 |
| Prolongements | | | | | | |
| 11 | 4 | | rames de 5 voitures, gabarit métro | Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs | 10 km | vers 2025 |
| 14 | 7 | 300 000/jour | rames de 8 voitures, gabarit métro | Olympiades - Villejuif | 14 km en souterrain | vers 2023 |

Prolongements du métro programmés (mise à jour : avril 2017)

| N° ligne | Nombre stations | Trafic attendu | Matériel | Section | Longueur | Date ouverture |
|----------|-----------------|------------------------|------------------------------------|--|----------|----------------|
| 1 | 3 | 110 000/jour | rames de 6 voitures, gabarit métro | Château de Vincennes à Val de Fontenay | ≈ 6/7 km | 2024-2025 |
| 4 | 2 | 37 900/jour | rames de 6 voitures, gabarit métro | Montrouge à Bagneux | 1,9 km | 2020 |
| 11 | 6 | 85 000/jour | rames de 5 voitures, gabarit métro | Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier | 6 km | vers 2022 |
| 12 | 2 | 34 300/jour | rames de 5 voitures, gabarit métro | Front Populaire à Mairie d'Aubervilliers | 2 km | 2019 |
| 14 | 5 | 12 500/heure de pointe | rames de 8 voitures, gabarit métro | Saint-Lazare à Saint-Denis Pleyel | 5,8 km | 2019-2023 |

Évolution du réseau de tramway (mise à jour : juin 2017)

| N° ligne | Nombre stations | Trafic attendu | Matériel | Section | Longueur | Date ouverture |
|------------------|-----------------|----------------|--------------|---|----------|----------------|
| Nouvelles lignes | | | | | | |
| 9 | 19 | 70 000/jour | Citadis X-05 | Porte de Choisy à Orly-Ville | 10 km | 2020 |
| 10 | 14 | 30 000/jour | Citadis X-05 | Antony à Clamart | 8,2 km | 2021 |
| Prolongements | | | | | | |
| 1 est | 15 | - | - | Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay | 7,7 km | 2019 |
| 1 ouest | 12 | - | - | Asnières à Colombes | 6,4 km | 2018 - 2023 |
| 1 ouest | 13 | - | - | Colombes à Rueil Malmaison | - | 2030 |
| 3 | 8 | 89 000/jour | - | Porte de la Chapelle à Porte d'Asnières | 4,3 km | 2018 |
| 3 | 6 | 7 600/jour | - | Porte d'Asnières à Porte Dauphine | 3 km | 2022 |
| 4 | 11 | 37 000/jour | - | Bondy à l'hôpital de Montfermeil | 6,5 km | 2019 |
| 7 | 6 | 48 000/jour | - | Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge | 3,7 km | 2021 |
| 8 | 10 | - | - | Saint Denis à Rosa Parks | 6 km | 2023 |

Lignes Tram Express (mise à jour : juin 2017)

| N° ligne | Nombre stations | Trafic attendu | Matériel | Section | Longueur | Date ouverture |
|----------|-----------------|----------------|----------------|---|---|----------------|
| 11 | 14 | 150 000/jour | Citadis Dualis | Épinay - Le Bourget | 28 km | 2017 |
| | | | | Le Bourget - Noisy-le-Sec | | 2024 |
| | | | | Sartrouville - Épinay-sur-Seine | | 2027 |
| 12 | 22 | 30 000/jour | Citadis Dualis | Massy - Évry | 20 km (10 km de voies nouvelles) | 2019 |
| | | | | Massy - Versailles | 14,6 km (reprise de la branche du RER C) | 2020 |
| 13 | 15 | - | Citadis Dualis | Saint-Germain-en-Laye - Saint-Cyr-l'École | 29 km (infrastructure existante) + prolongement Cergy | 2018 |
| | | | | Saint-Germain-Grande-Ceinture - Achères-Ville | | 2019 |
| | | | | Archères-Ville - Cergy-le-Haut | | 2030 |

D'après la Société du Grand Paris (SGP), la modernisation des métros permettra, à moyen terme, que la presque totalité des Franciliens habiteront à moins de 2 km d'une gare. Et le temps de transport quotidien deviendra raisonnable permettant également le passage d'un mode de transport à l'autre. Les gares du Grand Paris Express seront facilement identifiables et accessibles aussi aux personnes à mobilité réduite. Le confort des usagers sera assuré

avec une qualité de l'air et une température agréable. Quant à la sécurité, les quais seront séparés des voies ferrées par des portes vitrées. Une signalétique claire informera et orientera les voyageurs tout au long de leur parcours.

Des budgets colossaux ont été mis en place afin de répondre aux besoins actuels des usagers qui empruntent des modes de transports qui sont aujourd'hui inadaptés et désuets. Malgré les bonnes volontés

de l'AOT pour offrir des nouveaux modes de transports, les projets du Grand Paris Express et du CDG Express rencontrent des freins de la part de certaines associations de voyageurs, collectivités et communes impactées. Ce qui pourra avoir pour conséquences, le retard de la mise en place de certains projets, voire l'annulation d'autres projets à venir.

Par Christophe THETIER ■

Journée d'échange au Syndicat Normandie

► **DANS LE CADRE DE NOTRE DÉVELOPPEMENT SYNDICAL, L'UNION RÉGIONALE A SOUHAITÉ DONNER LA PAROLE À NOS ADHÉRENTS LORS D'UNE JOURNÉE D'ÉCHANGE ORGANISÉE DANS NOS LOCAUX LE 23 NOVEMBRE À SOTTEVILLE.**

Une vingtaine d'adhérents ont répondu présent. Delphine Ledieu secrétaire fédérale chargée du développement syndical ainsi que Mickael Charles secrétaire intérimaire du GN DS, nous avaient rejoints. Les adhérents se sont répartis sur trois ateliers, dont les thèmes étaient les suivants :

- Qu'attendez-vous de l'UNSA ? Comment être au plus proche des adhérents et mieux les accompagner ? (atelier n°1 animé par Sophie Demares SGA de l'UR).
- Comment développer le syndicalisme ? (moyens humains, moyens temps, moyens de communication ...) (atelier n°2 animé par Laurent Legay SG de l'UR).
- Pourquoi être syndiqué ? J'attends quoi d'un syndicat ? (atelier n°3 animé par Catherine Dehondt experte RH).

D'une durée de 30 mn, chaque participant notait ses idées sur des post-it, l'animateur de l'atelier les collectait, partageait les idées de chacun. Ce partage a donné lieu à beaucoup d'expressions parmi nos adhérents, et des grandes lignes en sont ressorties.

► ATELIER N°1

Ecoute, présence sur le terrain, que nous les défendions, respect des idées de chacun, réponses à leurs questionnements. Positionnement plus claires de l'UNSA au niveau national, régional, et local sur certains sujets d'actualité (contrat de travail, évolution de l'Entreprise, concurrence ...) afin d'avoir une réactivité dans les instances et en tournée. Les adhérents souhaiteraient avoir un réel réseau social type Wiki, yammer et de journées d'échanges afin de se connaître entre adhérents.

► ATELIER N°2

Consacrer des moyens à des tournées régulières (établir un programme) et à des réunions métiers avec des sympathisants et adhérents. Communiquer sur des sujets locaux.

Créer une newsletter. Développer la communication par les réseaux sociaux.



► ATELIER N°3

Une plaquette sera réalisée suite à cet atelier. Elle servira lors de nos tournées à mieux informer et à susciter l'intérêt pour nos collègues d'adhérer à l'UNSA.

Une présentation du syndicalisme de service a été faite par Delphine.

Cette journée fut incontestablement une réussite et fort appréciée de nos militants et adhérents. Elle a permis d'effectuer un travail efficace grâce à une participation active de tous. Elle a également permis de tisser des liens et de créer une cohésion entre les participants que chacun s'appliquera à étendre. Les discussions se sont alors poursuivies autour d'un repas convivial pris en commun.

Par Laurent LEGAY, Sophie DEMARES
et Catherine DEHONDT ■

Journée « d'accueil » à Rennes

► **LE 16 NOVEMBRE 2017, L'UR BRETAGNE A ACCUEILLI DELPHINE LEDIEU SECRÉTAIRE FÉDÉRALE EN CHARGE DU DÉVELOPPEMENT SYNDICAL, PAULINE DEBAST SECRÉTAIRE DU GN JEUNES ET MICKAEL CHARLES, SECRÉTAIRE ADJOINT DU GN DS, À L'OCCASION D'UNE JOURNÉE « D'ACCUEIL » UNSA-FERROVIAIRE, ORGANISÉE DANS LES LOCAUX DE L'UR À RENNES.**

Cette journée a été l'occasion pour Delphine de nous présenter le fruit du travail de ces 2 Groupes Nationaux que sont le GN DS et le GN Jeunes.

Cette journée d'échanges a aussi permis à Pauline de faire découvrir le fonctionnement et les valeurs de l'UNSA aux 5 participants (4 nouveaux adhérents 2017, 1 sympathisant) qui sont repartis satisfaits et de surcroît avec un bon d'adhésion à la clé pour l'agent non syndiqué. Ces 5 invités

provenaient pour 4 d'entre eux de l'Épic Réseau et 1 issu de l'Épic Mobilités.

Une grande partie des membres du bureau de l'UR était présent : le Secrétaire Régional Alain Cherbit, le président adjoint Sébastien Lannuzel, ainsi que 2 secrétaires régionaux Yann Texier et Cyril Laurent.

La réunion a été ponctuée par un pot de l'amitié, suivi d'un repas pris en commun, durant lequel, les échanges se sont poursuivis...



Alain Cherbit tenait à remercier, au nom de toute l'UR Bretagne, Pauline pour sa fraîcheur et sa gentillesse, ainsi que Delphine Ledieu pour sa présence, son expertise et son aide précieuse, qui concourent efficacement au développement de notre syndicat.

Par Alain CHERBIT, Yann TEXIER
et Mickael CHARLES ■

LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR



Eric TOURNEBOEUF ■

2018, le grand chamboule tout

chamboule

➤ **L'ANNÉE 2017 RESTERA PROBABLEMENT DANS LES MÉMOIRES COMME CELLE DE LA VICTOIRE DU « DÉGAGISME ». AVEC L'ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE DE MAI ET LES LÉGISLATIVES DE JUIN, C'EST TOUTE UNE CLASSE POLITIQUE, AUX AFFAIRES DEPUIS DES DÉCENNIES, QUI A ÉTÉ BALAYÉE. PLUS ÉTONNANT ENCORE, CE SONT DES GRANDS PARTIS POLITIQUES, QUI SE PENSaient INTOUCHABLES, QUI SE RETROUVENT LAMINÉS, AU BORD DE LA DISPARITION POUR CERTAINS. VOUS ME DIREZ : C'EST LA DÉMOCRATIE.**

S'agit-il là d'un phénomène, certes exceptionnel mais isolé, ou bien d'un mouvement de fond de la société qui va s'étendre à l'ensemble des corps intermédiaires ? Dignes héritiers des pratiques de l'Ancien Régime, ils se veulent les porteurs de paroles du peuple auprès des instances de pouvoir. On trouve parmi eux des acteurs de la démocratie représentative, comme les organisations syndicales.

Force est de constater que leur cote de popularité, et à fortiori d'adhésion, n'est pas au zénith. Le modèle de la démocratie sociale à la française peine à évoluer. Le décalage entre les pratiques des uns et les attentes des autres est tel que le fossé qui les sépare semble de plus en plus infranchissable.

Dans le même temps, l'Exécutif, s'appuyant sur sa nouvelle majorité, considère qu'il dispose d'une fenêtre de tir pour imposer ses réformes sociales à moindre risques. Il analyse le chamboule tout politique de 2017 comme le signe d'une légitimité sans partage. Pour autant, il est conscient de la fragilité dans le temps de son avantage. Il sait donc qu'il doit aller vite et tenter de tout faire simultanément.

L'analyse du gouvernement est probablement contestable, mais pour le moment les faits lui donnent raison. Aucune réaction coordonnée et efficace ne semble émerger. L'exemple de la mise en œuvre, sans aucune concertation, de l'augmentation de la CSG pour les retraités en est un bon exemple. Il est donc peu probable que la prudence et la mesure deviennent les maîtres mots des prochaines réformes.

Politiquement, tout est en place pour permettre la remise en cause de tous les équilibres sociaux construits depuis la seconde guerre mondiale et le conseil national de la résistance. L'architecture et les fondements même de notre système de sécurité sociale sont en ligne de mire. Les attaques contre le paritarisme ne vont pas tarder.

Déjà, via les ordonnances travail, ce sont les moyens des organisations syndicales dans les grandes entreprises qui font les frais de la fusion des IRP (instances représentatives du personnel CE-DP-CHSCT). Par là même, c'est la capacité des organisations syndicales à peser au-delà de l'entreprise, voire en son sein, qui est visée. La destruction des corps intermédiaires est en marche, soyons certain que, la nature ayant horreur du vide, d'autres formes de contestations émergeront.

Je mettrai bien un billet sur un « comeback » des coordinations, à bon entendeur salut...

Assemblée Générale UFR du Secteur de Normandie

➤ **L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU SECTEUR DE NORMANDIE S'EST TENUE
LE 08 DÉCEMBRE 2017 À L'UNION RÉGIONALE UNSA-FERROVIAIRE DE SOTTEVILLE.**

Etaient présents 25 adhérents et 4 invités, Bernard Coric pour PSL, Christian Ghesquière pour PMP et Laurent Legay Secrétaire de l'Union Régionale. Gilles Fraudin était également présent et est intervenu sur le dossier lignes nouvelles de Paris vers la Normandie.

Le Président a ensuite présenté le bilan 2017, actions diverses du secteur, effectifs encore légèrement en baisse cette année. Francis Besnoin a fourni un bilan comp-

table de 2016 et fait le point financier au 08/12/2017.

Election d'un nouveau bureau de secteur. Michel Rivoal, Président sortant, ne souhaitait pas se représenter car déjà Président de l'UFR Ouest, laissait donc sa place mais continuera bien sûr à aider le Secteur.

Nouveau bureau : **Président** : William Thieuslin, **Secrétaire** : Bruno Robert, **Secrétaire Adjoint** : Pascal Grould, **Trésorier** : Francis Besnoin.

Les questions diverses ont ensuite été abordées (CPRP, Facilités de circulation...) et la parole a été également donnée à Laurent Legay qui nous a commenté les dossiers « chauds » de l'Entreprise.

La réunion s'est terminée vers 12h30 et a été suivie d'un buffet pris sur place dans une ambiance conviviale.

Par Laurent LEGAY, Sophie DEMARES
et Catherine DEHONDT ■

La convivialité : un temps très apprécié dans la vie de retraité

➤ **ALORS QUAND L'ÉVÈNEMENT TRADITIONNEL CROISE LE CALENDRIER DES RÉUNIONS D'INFORMATION
AU SYNDICAT DES RETRAITÉS DE NANCY, LA GALETTE DES ROIS EST MAGNIFIQUEMENT CÉLÉBRÉE.
SURTOUT QUAND UN RETRAITÉ A COMME HOBBY LA PÂTISSERIE, ET QU'IL PROPOSE DE NOUS FAIRE
DÉCOUVRIR ET DÉGUSTER SON LOISIR ?**



Mais avant de sortir couverts et serviettes pour la dégustation, le calendrier des réunions de l'année est détaillé quant aux lieux de rendez-vous pour juin et l'assemblée générale, et quelques sujets d'actualité sont rapidement évoqués. Celui très décrié de la CSG, qui pour l'occasion pourrait être renommé Contestation Sociale Généralisée, a donné lieu par la trentaine de présents à des commentaires parfois « appropriés »,

chacun ayant pu mesurer l'impact négatif de l'augmentation de cette contribution, qui pour nous retraités est sans compensation, sur sa fiche de pension de Janvier.

Puisque quelques bienheureux ont préféré les pistes de skis, d'autres malheureusement le confinement pour éviter d'aggraver leur affection, le nombre de sièges était juste suffisant. Les prises de position sur les versions écrites ou parlées, parfois horripilantes, des

« journalaux » sur les actualités ferroviaires, en particulier sur l'accident du PN de Millas, se sont amenuisées, et place fut faite à la convivialité.

Si la découverte visuelle était déjà de taille, celle de la saveur nous a laissés sans voix, dans un premier temps, parce que la bouche était pleine... puis élogieux dans un second : « Merci Pascal, c'est délicieux ». Les trois grandes et excellentes galettes frangipane fabriquées maison, accompagnées de trois autres du commerce, ont été rapidement avalées, avec les bulles qui allaient de pair.

A ce moment-là la pendule tourne vite et les trains n'attendent pas... quand ils sont à l'heure !

Le début de l'année commence bien dans la convivialité, et début février, il y a la chandeleur...

Par Alain FENNERICH ■

Du changement pour le contrôle technique

Déjà dit, mais si vous devez faire votre contrôle technique dans les mois qui viennent, tâchez de prendre un peu de marge et de passer chez votre garagiste avant le mois de mai ! Des réformes entreront en vigueur dès cette date et ce contrôle sera alors plus exigeant,

et au final plus cher, pour obtenir ce papier obligatoire. De plus en plus de critères devront être étudiés et contrôlés par les garagistes. On passe de 453 à 606 défaillances à détecter. Dans le détail : 139 défaillances mineures, 340 défaillances majeures et 127 défaillances

critiques. Ces dernières devront être suivies d'une contre-visite obligatoire, effectuée également chez un professionnel. Si vous roulez sans ces ultimes contrôles, vous risquez une amende de 135 €.

Source : <https://www.radins.com/actualites>

Mise en marche ou arrêt du chauffage collectif, qui décide ?

Il n'y a pas de réglementation écrite qui stipule le moment exact pour mettre en route ou arrêter le chauffage collectif d'un immeuble. Les dates sont définies conjointement par le syndicat des copropriétaires et le fournisseur d'énergie. **En règle générale, il est convenu que l'allumage de la chaudière centrale se fait le 15 octobre, et son arrêt le 15 avril.** Il n'y a pas de loi spécifique qui

réglemente la mise en marche ou l'arrêt du chauffage collectif d'un immeuble à usage d'habitation. En d'autres termes, il n'y a pas de textes de loi qui stipule le moment exact pour mettre en marche ou arrêter le chauffage collectif. Le syndicat de copropriété est le seul responsable des mesures à prendre.

Source : <https://www.radins.com/actualites>

Une nouvelle taxe au 1^{er} janvier

Si vous habitez dans une zone jugée inondable par les pouvoirs publics, alors vous allez vous acquitter d'une nouvelle taxe. Le 1^{er} janvier dernier est ainsi entrée en vigueur la **taxe Gemapi**, pour « gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations ». Elle intervient dans le cadre du transfert des dépenses d'aménagement liées aux crues,

en France. Instaurée par François Hollande en 2014, elle est mise en place à partir de janvier 2018 par les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Cet impôt n'évolue pas en fonction des revenus et ne doit pas dépasser 40€ par personne et par an.

Source : <https://www.radins.com/actualites>

Signalez vos problèmes de téléphonie ou d'Internet

Abonnement qui fonctionne mal, désaccord sur votre facture... vous pouvez dénoncer un dysfonctionnement avec votre opérateur ou un fournisseur d'accès à Internet sur « J'alerte l'Arcep » (<https://jalerte.arcep.fr/>), nouvelle plateforme de l'Autorité de régulation des

communications électroniques et des postes. Objectif : aider l'Arcep à jouer son rôle de gendarme des télécoms. Attention, celle-ci ne traite pas de l'éventuel litige qui vous oppose à votre opérateur.

Source : *l comme info* n° 132

Retirer des espèces chez un commerçant

Occasionnellement accordé dans les campagnes, en France, pour dépanner les clients qui n'ont pas de distributeur de billets à proximité, la deuxième directive européenne sur les services de paiement (DPS2) a permis de l'officialiser. En complé-

ment des 56 000 distributeurs automatiques répartis sur le territoire, tous les lieux de vente pourront proposer de retirer des espèces chez un commerçant, dans des modalités qui restent à définir par décret.

Source : *l comme info* n° 132

Pas de taxe en dessous de 100 000 €

Si vous souhaitez effectuer une donation de votre vivant, sachez qu'en dessous d'une certaine somme, vous ne serez pas imposé. Ces abattements permettent à des parents ou à des grands-parents de léguer leur patrimoine sans être taxés. Une donation (ou un héritage) **entre parents et enfants allant jusqu'à 100 000 € ne sera pas imposée.** Ce montant est fixé à 31 865 € entre des grands-parents et leurs petits-enfants puis à 5 310 € entre des arrière-grands-parents et leurs arrière-petits-enfants. Un abattement supplémentaire de 31 865 € est accordé lorsqu'il s'agit d'un don d'argent versé par un donateur de moins de 80 ans pour un enfant, petit-enfant ou arrière-petit-enfant majeur.

Source : <https://www.radins.com/actualites>

Les amendes du stationnement payant plus lourdes

Au 1^{er} janvier 2018, l'État transfère aux communes la gestion du stationnement payant sur voirie. En conséquence, les automobilistes qui ne règlent pas leur stationnement ou dépassent sa durée limite devront s'acquitter d'une amende nouvelle. Fini le PV au tarif national de 17 euros géré par l'État ! Place au **forfait post-stationnement (FPS)** déterminé librement par les municipalités. Pour contester l'infraction, il faut effectuer un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) dans un délai d'un mois suivant la réception de l'avis de paiement. Au total, 800 communes sont concernées par ce nouveau dispositif créé par la loi sur les métropoles de janvier 2014.

Source : *l comme info* n° 132



JOURNÉE DE CARENCE APPLIQUÉE AU GPF SNCF DÈS LE 1^{er} FÉVRIER 2018

HARO sur le régime spécial des cheminots du Cadre Permanent !

Paris, janvier 2018

Des changements sont confirmés pour les cheminots du Cadre Permanent, affiliés à la Caisse de Prévoyance de notre régime spécial, en cas de prescription médicale.

Les dispositions antérieures de la retenue du quart de solde, appliquées lors d'un arrêt de travail inférieur à 8 jours prescrit avec « sortie autorisée », sont supprimées.

Auparavant, lorsque le médecin cochait sur le certificat médical la case « sortie non autorisée », la retenue du quart de solde n'était pas appliquée pour les arrêts de travail de moins de 8 jours. Lorsqu'une prescription médicale dépassait 8 jours d'arrêt de travail, aucune retenue n'était appliquée sur la rémunération.

Dorénavant, à chaque arrêt de travail, une journée de carence sera automatiquement appliquée, **quelle que soit la durée de la prescription médicale.**

Finally, this evolution clearly strengthens the social protection of permanent staff of the SNCF. Permanent staff members are already subject to a day of absence. The application of the Finance Law 2018 n°2017-1837 of December 30 renders obsolete article 3.2 of Chapter 12. The special regime is now even more « deplumé ».

Après l'évolution de l'article 3.1 du Chapitre 12 modifiant le décompte glissant sur un an des absences pour maladie, **une nouvelle perte de la spécificité du régime spécial est actée.**

Important : la retenue ne s'applique pas lorsque la maladie provient de l'une des causes exceptionnelles prévues aux articles L. 27 et L. 35 du code des pensions civiles et militaires de retraite :

- ✓ Au deuxième congé de maladie, lorsque la reprise du travail entre deux congés de maladie accordés au titre de la même cause n'a pas excédé 48 heures,
- ✓ Au congé pour invalidité temporaire imputable au service, au congé du blessé prévu à l'article L. 4138-3-1 du code de la défense, aux congés pour accident de service ou accident du travail et maladie professionnelle, au congé de longue maladie, au congé de longue durée et au congé de grave maladie,
- ✓ Aux congés de maladie accordés postérieurement à un premier congé de maladie au titre d'une même affection de longue durée, au sens de l'article L. 324-1 du code de la sécurité sociale, pour une période de trois ans à compter de ce premier congé de maladie.

Le maintien de la rémunération est garanti à partir du deuxième jour de la période de prescription. La chasse à l'absentéisme est engagée par l'Entreprise ; le côté répressif gagne du terrain !

L'EXPERTISE UNSA

L'UNSA-ferroviaire déplore cette nouvelle attaque contre les cheminots et estime que l'absentéisme de courte durée est trop souvent la résultante des mauvaises conditions de travail et du mal-être des agents au quotidien.



ESTIMANT L'APPLICATION DE LA JOURNÉE DE CARENCE À LA SNCF COMME UNE MESURE ILLÉGALE, L'UNSA-FERROVIAIRE ÉTAIT LA SEULE ET UNIQUE ORGANISATION SYNDICALE À AVOIR CONTESTÉ CETTE MESURE FACE AU TRIBUNAL EN 2012. SANS ATTENDRE LE RENDU DU JUGEMENT PRÉVU LE 26 JUIN 2012 ET COMPTE TENU DU JUGEMENT DU TGI DU 05 JUIN 2012 CONCERNANT LA RATP, LA SNCF AVAIT SUSPENDU L'APPLICATION DE LA JOURNÉE DE CARENCE AVEC EFFET IMMÉDIAT.

SI LE JUGEMENT RENDU POUR LA SNCF LE 26 JUIN 2012 A ABOUTI AUX MÊMES CONCLUSIONS, LES RETENUES DÉJÀ EFFECTUÉES À CE TITRE ONT FAIT L'OBJET DE REVERSEMENT AUX AGENTS CONCERNÉS. PAR CETTE SUSPENSION, LA SNCF AVAIT ALORS DONNÉ RAISON À LA DÉMARCHE ENTAMÉE PAR L'UNSA-FERROVIAIRE ET AVAIT CONFORTÉ NOTRE ACTION SYNDICALE POUR LE RESPECT DU DROIT DES SALARIÉ(E)S.



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