

Quatrième trimestre 2015

N° 2

NOUVELLE PAGINATION
Numéro enrichi !

Signature

La lettre d'informations à l'encadrement



Engagement - Responsabilité - Reconnaissance



Élections SNCF 2015
Des choix qui engagent !

Créateur de lien social



Écosystème syndical et ferroviaire : Des choix structurants qui engagent !

Début des années quatre-vingt-dix, une poignée de visionnaires décident de regrouper leurs structures syndicales professionnelles en créant l'UNSA (Union Nationale des Syndicats Autonomes). Quelques vingt-cinq ans plus tard, avec un style et une méthode qui se démarquent des centrales syndicales classiques, l'UNSA se développe de manière progressive et remarquée au sein de l'ensemble des secteurs d'activités, du privé et du public.



... le salarié au cœur des choix et décisions ...

En plaçant le salarié au cœur des choix et décisions, marque de fabrique inscrite dans le marbre de nos Statuts, l'audience et l'intérêt des salariés envers l'UNSA croissent à chaque résultat électoral professionnel.

2015 marque, à plusieurs titres, une nouvelle dimension pour l'UNSA au sein de l'écosystème syndical et ferroviaire :

- **L'UNSA** évolue de l'appellation « Cheminots » à « Ferroviaire », répondant ainsi à son développement dans la Branche,
- **L'UNSA** est officiellement reconnue comme seconde force syndicale au sein de la toute jeune Branche ferroviaire, par la Direction Générale du Travail, organisme dépendant du Ministère ad-hoc. Reconnaissance gagnée au fil des années, grâce aux excellents résultats électoraux obtenus au sein des Entreprises Ferroviaires (SNCF, Eurostar, OSR, ECR ...),
- **L'UNSA** après s'être engagée pleinement au sein du long processus de la réforme du ferroviaire, révolutionne le dialogue social en initiant et validant avec la Direction SNCF, les accords d'intéressement financier et l'expérimentation de dotation des Titres - Restaurant. Après les Chèques-Vacances systématiquement proposés en dotation par l'UNSA au sein de vos Comités d'Établissement, ce "choc culturel" qualifié d'historique par la presse économique, démontre tout le bien fondé de l'action UNSA envers les salariés.

La CGT ayant été intégralement déboutée de son action en justice pour repousser les élections, vous allez être invités à renouveler le 19 novembre 2015 vos représentants et élus du personnel (DP/CE), ainsi que les membres aux Conseils d'Administration et Conseil de Surveillance (CA/CS) des trois EPIC du nouveau Groupe Public Ferroviaire SNCF. Sous la bannière UNSA, des équipes alliant jeunesse, mixité et expérience vont se présenter à vos suffrages. Des choix structurants engageront durablement les salariés (et la SNCF) en optant, soit pour le syndicalisme "contestataire et idéologique", soit pour la seule alternative "progressiste et positive" incarnée majoritairement par l'UNSA.

Par une politique contractuelle volontaire et valorisante, l'UNSA s'inscrit en effet résolument dans la construction d'une entreprise ferroviaire moderne, sans renier les valeurs qui sont celles des agents et de l'Entreprise.

Cet éditorial du second numéro de Signature ne serait pas complet, sans souligner l'implication de l'UNSA, au sein des Cadres et de l'encadrement du Groupe Public Ferroviaire SNCF.

... 1^{ère} organisation syndicale chez les Cadres 1^{ère} organisation dans l'encadrement ...

L'UNSA-Ferroviaire, 1^{ère} organisation syndicale chez les Cadres et 1^{ère} organisation dans l'encadrement sait mieux que quiconque qu'être Cadre au sein d'un groupe comme la SNCF est très spécifique. Spécifique au regard d'une technicité de pointe (quelque fois décriée mais majoritairement enviée de par le monde), spécifique au regard d'un engagement envers le service public (souvent décrié mais jamais égalé de par le monde), et enfin spécifique par la diversité des métiers composant notre cœur d'activité, complétée par l'écomobilité multimodale au sein d'un secteur en pleine révolution et mutation.

Que vous soyez Alternant (es), CDD, Contractuel (les) ou au Statut, cette lettre d'information à destination de l'encadrement est la vôtre. Didactique, analysant les dossiers ainsi que l'actualité, son format et contenu s'enrichissent au gré de vos appréciations.

Bonne lecture.



Marc BAUCHER
Secrétaire Général



Laurent FAUVIAU
Pôle communication

Dans ce numéro :



- | | | | |
|---|-------|--|-------|
| • Loi Macron et libéralisation du transport de passagers par autocar... | P. 4 | • Exclusif : Création de l'UNSA Lab ! | P. 11 |
| • Enquête nationale CE SNCF | P. 5 | • Coup de pression sur la masse salariale SNCF | P. 12 |
| • Encadrement & mobilités | P. 7 | • Dernière Minute : Élections Entreprises Ferroviaires | P. 14 |
| • Le saviez-vous : Le PDE | P. 8 | • Le saviez-vous : L'ARCEP élargit son Observatoire aux transports ferroviaires et routiers | P. 14 |
| • Adhésion UNSA Ferroviaire | P. 9 | • Votre avis nous intéresse : Notre lettre d'informations | P. 16 |
| • À la UNE dans la presse | P. 10 | • Le saviez-vous : L'AFITF | P. 16 |

Elections GPF SNCF 2015

L'Echo Social de votre voix



Groupe Public Ferroviaire SNCF

Comité d'Entreprise Délégué du Personnel Conseil de Surveillance Conseil d'Administration

Loi Macron et libéralisation du transport de passagers par autocar :

Complémentarité ou concurrence frontale ?



La Loi Macron, « dite de croissance, activité et égalité des chances économiques », adoptée le 10 juillet 2015 comporte 308 articles ! Trois mesures impactent principalement le ferroviaire :

- L'ARAF, gendarme du rail, voit ses compétences élargies au transport routier et autoroutier (fluvial en 2017). Il devient ARAFER : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières,
- Investissements de SNCF Réseau : La règle d'or inscrite dans la Loi portant réforme du ferroviaire trouve concrétisation par un seul ratio : le rapport entre la dette nette et la Marge OPérationnelle (MOP). Un décret fixera le ratio (entre 17, ratio factuel des comptes 2014 et 25, amendement sénatorial non retenu au projet de Loi). L'Art 4 du décret de création de RFF fixait déjà en 1997 l'obligation de financement et de rentabilité économique et sociale par l'Etat et les collectivités territoriales, pour toute création de nouvelle ligne...
- **Ouverture à la concurrence du transport de passagers par autocar sur les longues distances en France.**

**Ligne < 100 Km : déclaration + avis de l'ARAFER,
Ligne > 100 Km : déclaration sans aucune obligation d'avis.**



Analyse UNSA :

Le "lobbying routier" aura donc eu raison du fragile équilibre modal qui existait jusqu'alors entre transports collectifs. En effet, depuis 2009 sous directive européenne, seul le transport par autocar en régime international pouvait desservir de façon régulière plusieurs villes en cabotage, sous des règles bien précises. Depuis cette annonce, une multitude d'acteurs sont sur les rangs parmi lesquels :

OUIBUS ex ID-Bus (SNCF), Isilines/Eurolines (Transdev), Flixbus (Meinfernbus* N°1 allemand), Starshipper (Réseau en coopérative), Mégabus (Stagecoach anglais)...

Ce schéma est classique, quand un nouvel acteur tente de capter tout le potentiel d'une "opportunité de la Loi", en début de promulgation. L'avenir présage inéluctablement des rachats par les plus grands, désirant atteindre et conso-

lider une taille critique. La valeur ajoutée, au regard des prix pratiqués, pouvant vous donner une idée du seuil de rentabilité et des conditions sociales qui en découlent !

Les Gares routières pour les autocars : de très nombreuses questions en suspens.

Un toilettage en profondeur de la réglementation va être entrepris. Une ordonnance est en cours de rédaction. Un texte sera présenté aux différents acteurs du secteur fin octobre 2015. Le dernier texte, en la matière, datant de 1945 et n'ayant jamais été actualisé.

Cette nouvelle mesure, issue de la Loi, va donc inexorablement porter préjudice au ferroviaire malgré une année 2014 où le taux d'accidentologie routière est reparti à la hausse. Secteur Ferroviaire, dont chacun et chacune peut observer l'état de fragilisation, par des budgets dédiés

de plus en plus contraints. La SNCF annonce un futur Chiffre d'Affaires potentiellement amputé de 200 Millions d'Euros par report modal de sa clientèle (150/TGV et 50/TET). Après une TVA « transport » progressivement augmentée de 5 à 10 %, un Versement Transport Interstitiel (Loi portant réforme du ferroviaire) mis en stand-by au budget de l'Etat 2015, une écotaxe supprimée à l'alternative sine die, une perception du Versement Transport au seuil rehaussé de 9 à 11 salariés dans les PMI/PME, et une dotation décentralisée pluriannuelle amputée de plusieurs milliards d'euros aux régions, l'Etat fragilise le ferroviaire et ses sources de financement.

La grande messe mondiale du changement climatique "COP 21" va se dérouler en France au mois de décembre 2015. Un espoir pour le ferroviaire et toute la filière ?

L'exemple Allemand :



Avant le 1^{er} janvier 2013, les bus ne pouvaient rouler en Allemagne que sur des trajets où ils ne faisaient pas concurrence à la compagnie des chemins de fer allemands, la Deutsche Bahn. Une Loi de 1935 l'interdisait. Depuis la libéralisation, le marché a explosé : 150 liaisons de transports par bus ont été créées en 2013, il en existe 252 aujourd'hui.

40 sociétés de transport se sont engouffrées sur le segment. Sept d'entre elles se partagent l'essentiel des parts de marché. Le numéro un du secteur, « MeinFernbus », contrôle ainsi environ 50 % du marché. On estime que 2 % des passagers de la Deutsche Bahn ont choisi le bus depuis la libéralisation, mais la compagnie allemande des chemins de fer n'est pas restée sans réponse. Comme la SNCF, elle a créé sa propre société (IC Bus) et a multiplié les offres spéciales sur le Rail, avec des trajets moins rapides et meilleur marché. En 2013, la libéralisation lui a pris 20 millions d'euros de chiffre d'affaires. Elle a cependant depuis réussi à stabiliser le nombre de ses clients.

Laurent FAUVIAU
Fédération UNSA-Ferroviaire

Qui vous donne accès à toutes vos envies d'évasion et de loisirs ?

 **SÉJOURS & TRANSPORTS**



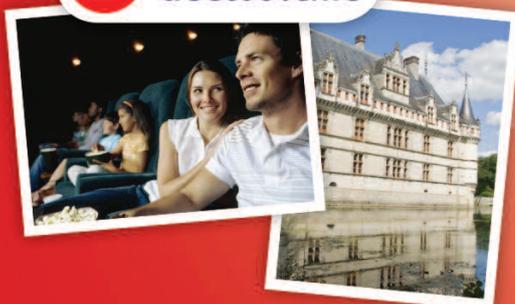
 **HÉBERGEMENT**



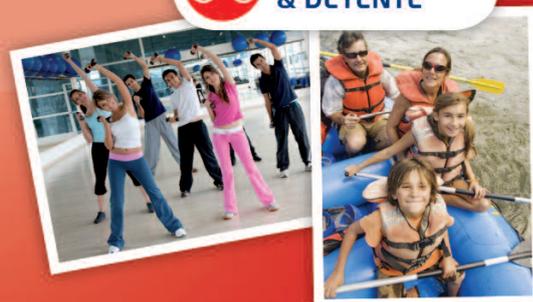
 **RESTAURATION**



 **CULTURE & DÉCOUVERTE**



 **LOISIRS & DÉTENTE**



Le Chèque-Vacances, c'est pour tous, partout et tout le temps !



Agents de la SNCF, bénéficiez du Chèque-Vacances!

Renseignez-vous vite sur :

- > www.ancv.com
- > « Le Guide des Vacances, des Loisirs et du Sport » guide.ancv.com
- > vos élus peuvent également vous aider



Parce que les vacances, c'est essentiel.


ancv
CHÈQUE-VACANCES

Encadrement & mobilités

« JobMob » est la première grande enquête quantitative européenne sur la mobilité liée au travail et comporte deux phases :

- La première enquête (JobMob 1) de 2006 à 2010 en Allemagne, Belgique, Espagne, France, Pologne et Suisse s'est intéressée aux mobilités liées au travail et à leurs conséquences sur la carrière, le bien-être et la vie familiale des individus mobiles.
- La seconde (JobMob 2) réalisée de fin 2010 à début 2014 en Allemagne, Espagne, France et Suisse a permis de mesurer la grande mobilité et ses effets sous ses diverses formes et dans la durée.



Objectif de JobMob :

- Analyser et identifier les facteurs liés à l'offre de transport ferroviaire de nature à impacter ces pratiques de grande mobilité,
- Mesurer les changements dans le temps des pratiques des personnes s'absentant régulièrement de leur domicile et leurs conséquences pour la carrière et la vie de famille,
- Identifier les liens entre mobilités professionnelles de longue distance et mobilité sociale.



Cette étude introduit une notion nouvelle, la notion de la motilité, qui représente l'ensemble des caractéristiques des personnes qui leur permettent de se déplacer, à travers leurs conditions sociales, leurs compétences et leurs projets de mobilité. Dans l'organisation des mobilités professionnelles les entreprises sont considérées comme des régulatrices de mobilité au même titre que les Etats. L'Etat est un régulateur de mobilité, filtrant et discriminant les mobilités soit qu'elles sont considérées comme favorables aux intérêts de la collectivité et donc méritent d'être facilitées, soit déviantes et doivent par conséquent être contrôlées voire interdites. Les entreprises induisent des mobilités différenciées selon les échelles, les groupes sociaux, le taux d'encadrement... L'objectif principal des Etats en termes de mobilité professionnelle domicile-travail ou déplacements liés à l'activité, est d'assurer la sécurité, la régularité

et le confort des déplacements. Cependant, hors des métropoles, l'accès à l'emploi est difficile, voire impossible, sans la voiture dont le coût d'usage est devenu prohibitif (un aller et retour quotidien de 40 km en voiture équivaut à un quart du Smic mensuel). Face à cet état de fait, cela revient à hiérarchiser l'importance relative pour la collectivité des différents motifs de déplacement.

La mobilité professionnelle devrait avoir la priorité sur les autres (loisirs, courses, sport...)
Actuellement, l'on ne sait pas garantir une accessibilité pour tous, partout et à tout moment, d'où la nécessité de pondérer l'importance socio-économique de la mobilité selon les motifs de déplacement. Il existe deux leviers pour tenter d'atteindre ces objectifs, agir sur les mobilités ou sur l'aménagement du territoire.

Dans les métropoles, on table sur l'aménagement de l'espace pour orienter la localisation des emplois et des logements et sur la politique des transports.

Dans les territoires éloignés des bassins d'emplois qui regroupent 40% des actifs, le seul levier consiste à rendre acceptable l'usage quotidien de la voiture en étudiant toutes les modalités de consommation partagée (modes doux, covoiturage, auto partage, bi localisation de l'espace de travail, télétravail entre autres).

On parle de gouvernance des réseaux de transport pour mutualiser et optimiser leur usage et ainsi économiser des infrastructures nouvelles. Les autorités organisatrices de transport doivent soutenir ces dispositifs de partage. Les entreprises ont des responsabilités en matière de mobilité de leurs salariés et doivent dialoguer avec les autorités en charge de la politique des transports. Il est vrai que le « Versement - Transport », taxe instaurée en France dans les années 70, payée par les entreprises et destinée au financement des transports en commun a en quelque sorte contribué à désresponsabiliser les entreprises en matière de mobilité de leurs salariés.



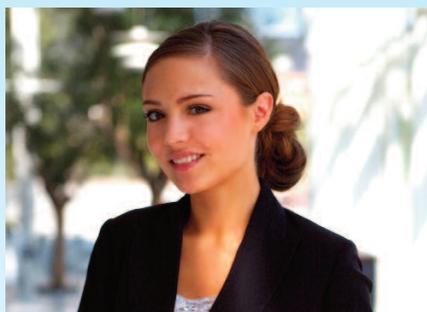
Le financement des politiques de transport est au cœur des débats depuis plus de 30 ans en France. Aujourd'hui, au travers de la Réforme du Ferroviaire, le financement reste à définir pour assurer la pérennité du réseau ferré national.

suite de l'article page suivante >

Le saviez-vous ?

Le PDE

La mise en place d'un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) est une démarche souvent volontaire parfois obligatoire du dirigeant qui vise à rechercher puis à mettre en place les mesures permettant de rationaliser les déplacements des salariés, que ce soit entre le domicile et le lieu de travail ou dans le cadre professionnel, et à favoriser le développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun publics, transports en commun dédiés, covoiturage, vélo). Des phases de réflexions ont été initiées à la SNCF (ex région de Lille pour son bassin d'emploi, il y a quelques années).



Avantages pour l'entreprise

La mise en place d'un PDE débouche sur une meilleure organisation globale des déplacements. Cela entraîne une baisse des coûts et une amélioration du fonctionnement général.

Avantages pour le salarié

Les déplacements sont facilités (des solutions lui sont proposées, il n'a ainsi pas à les chercher lui-même) et mieux organisés d'où un gain de temps et d'argent.

Avantages pour la collectivité

La multiplication des PDE doit permettre, à terme, de diminuer le trafic routier et les nuisances associées (insécurité routière, pollution, bruit).

Pour l'UNSA Ferroviaire :

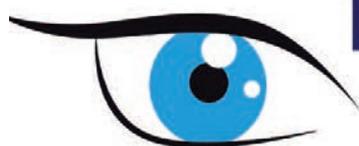
Pour l'UNSA-Ferroviaire, la mobilité professionnelle des cheminots est une responsabilité importante de l'Entreprise SNCF. La mobilité professionnelle (fonctionnelle et géographique) doit rester une mobilité choisie sur la base du volontariat. La mobilité doit correspondre à un projet de développement des compétences du cadre au sein d'un parcours de carrière identifié.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la mobilité professionnelle doit être considérée comme un investissement de l'Entreprise vis à vis de ses cadres et constituer un accord gagnant-gagnant. Pour réussir ce challenge, l'Entreprise doit accompagner, contractualiser et valoriser cette mobilité professionnelle.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, toute mobilité professionnelle contrainte nuit à la Qualité de Vie au Travail, et à l'équilibre vie professionnelle, vie privée, donc à la santé des cheminots. De même, l'Entreprise doit admettre que la mobilité de ses cadres n'est pas une constante linéaire au sein de leur carrière.

Un cadre peut être mobile aujourd'hui, et moins ou pas du tout demain, sans pour autant démeriter. La mobilité professionnelle est indispensable au développement de l'encadrement, reste à l'Entreprise à l'organiser au travers d'une politique de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences à la hauteur de ses ambitions. En amont de la négociation du futur accord GPEC, le Groupe de Travail UNSA spécialisé dans ce domaine fait et fera de ses travaux et préconisations, des axes revendicatifs majeurs de progrès envers les Cadres et l'encadrement.

Thierry SALMON
Fédération UNSA-Ferroviaire



Découvrez notre nouveau site !
unsa-ferroviaire.org



Nouvel espace modernisé au style épuré,
Actualité ferroviaire mise à jour quotidiennement,
100 % compatible Tablettes/Smartphones et interactif.



A LA UNE DANS LA PRESSE



TERRORISME Le syndicat répond ainsi au comédien Jean-Hugues Anglade, qui met en cause des agents présents dans le train attaqué par Ayoub El-Khazzani...

"Attaque dans un Thalys : Unsa Ferroviaire défend le personnel de bord."

"Coups de feu dans le Thalys : contre les accusations d'Anglade, Unsa Ferroviaire défend le personnel."

Le Journal du Dimanche

"UNSA-Ferroviaire, Les personnels de bord ne sont pas formés pour mener une lutte contre le terrorisme."

THE WALL STREET JOURNAL

"Railworkers' union UNSA Ferroviaire said the staff had acted with professionalism, and it deplored the polemic unleashed against the train staff."

LE HUFFINGTON POST

"L'UNSA-Ferroviaire déplore la polémique déclenchée envers le personnel de bord Thalys, qui a appliqué les procédures règlementaires avec professionnalisme"



Comprenons le monde d'aujourd'hui et Créons...



Nous vivons actuellement une révolution dans le domaine de la Mobilité, des Transports et de leurs Métiers.

- Révolution dans la diversité des nouveaux modes de déplacement, de transports à disposition des usagers et chargeurs, des usages.
- Révolution dans la digitalisation des sources d'informations et de comparaisons en open data*, l'ubérisation des métiers.
- Révolution dans le domaine de l'Emploi et des Métiers en lien avec l'évolution sociétale.

* Données ouvertes

L'UNSA-Ferroviaire considère qu'il est du devoir d'une organisation syndicale responsable d'anticiper l'évolution, tout en valorisant les compétences et l'employabilité des salariés du Groupe Public Ferroviaire SNCF et des filiales.

L'UNSA crée en exclusivité le premier FabLab syndical

Laboratoire de la Mobilité, des Transports et de leurs Métiers

destiné aux :

- salariés du Groupe Public Ferroviaire SNCF et des filiales,
- membres de l'Institut des Métiers SNCF,
- experts Métiers,
- universitaires, formateurs, chercheurs,
- représentants du monde industriel et des services,
- responsables politiques, représentants d'Autorités Organisatrices et de collectivités.



Un FabLab Interactif

Ce laboratoire, incubateur d'idées innovantes, se veut Interactif et source de propositions pour des métiers valorisants et pérennes, au sein d'un secteur en pleine mutation.

Cet espace est ouvert à vos propositions, à vos innovations.

Soyez actrice et acteur, en vous associant à notre démarche !
Visitez le site dédié et contactez nous via :

unsa-ferroviaire.org



Coup de pression sur la masse salariale SNCF

Faut-il choisir entre salaires et emplois ?

La SNCF a présenté au Conseil d'administration une étude sur l'évolution de l'emploi et de la masse salariale entre 2003 et 2013. Le débat sur l'emploi et les salaires est important au moment où se tiennent les négociations sur le contrat social dans la branche ferroviaire. Ce dossier a pour ambition de vous donner des points de repère techniques et de mettre en perspective les enjeux pour les salariés.

Entre 2003 et 2013, la masse salariale de la SNCF est passée de 7,7 milliards d'euros à 9 milliards d'euros. Le glissement vieillesse technicité (GVT), qui résulte de l'application des statuts en matière de promotion, a généré une hausse de 1,9 milliard d'euros, tandis que les mesures générales d'augmentation représentent 818 millions d'euros. Inversement, le remplacement des anciens par les jeunes, qui tire le salaire moyen à la baisse, a généré une économie de 1,2 milliard d'euros et la réduction des emplois une économie d'un milliard d'euros.

Les effectifs payés ont baissé de 1,5 % par an entre 2003 et 2013, soit un total de 25.000 personnes en dix ans, tandis que le coût par agent augmentait de 3 %. La masse salariale a donc augmenté de 1,5 % par an. L'analyse de l'évolution des recrutements et des départs montre une forte chute des recrutements à la suite de la réforme des retraites. L'évolution de la rémunération des personnels présents en 2003 et en 2013 par rapport à l'inflation montre une évolution de leur pouvoir d'achat de 2,3 % par an.

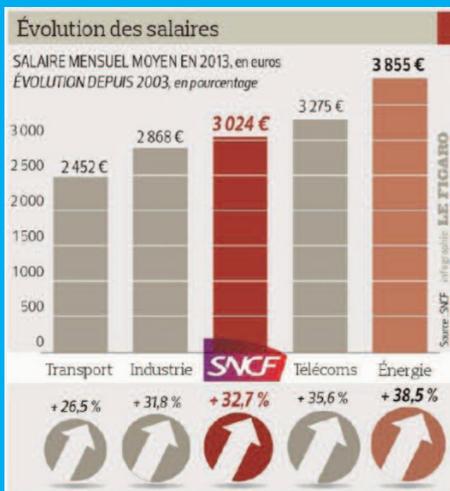
Le salaire moyen par tête est proche de celui du secteur de l'industrie, mais inférieur à celui des secteurs télécom et électricité/gaz. En revanche, l'écart s'est accru avec le secteur des transports et de l'entreposage.

Cette étude pose la question de la dynamique salariale et de l'équilibre entre le glissement vieillesse technicité et les augmentations générales, de la polyvalence et des organisations de travail, de la stabilisation du cadre d'organisation et du recours aux renforts.



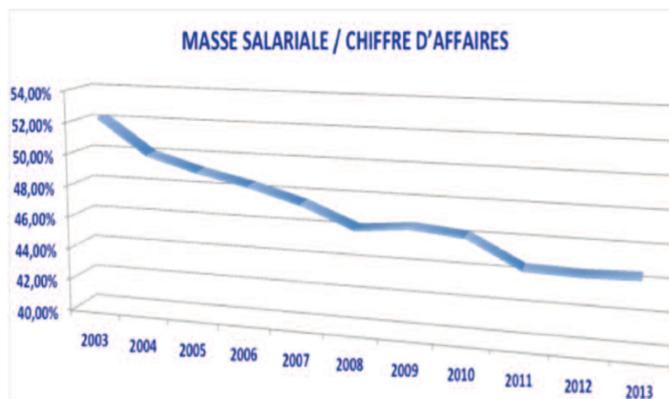
Analyse UNSA :

L'UNSA-Ferroviaire a examiné avec grand intérêt l'étude réalisée par la SNCF, mais elle n'est pas dupe sur l'objectif poursuivi : au moment où se tiennent les négociations sur la convention collective du ferroviaire, les dirigeants mettent « un coup de pression » sur l'emploi et les salaires.



L'étude montre que le niveau moyen de salaire à la SNCF est moins élevé et progresse moins vite que dans les secteurs de l'énergie et des télécoms. Il est intéressant de se comparer avec ces activités car elles combinent, comme le ferroviaire, des métiers industriels et des métiers de services. En revanche, le décrochage du secteur « transport et entreposage », tiré vers le bas par la déréglementation du transport routier, est très inquiétant. En effet, la baisse du coût du transport encourage les délocalisations d'emplois industriels et avec l'abandon de l'écotaxe, freine le développement durable.

Entre 2003 et 2013, la masse salariale de la SNCF est passée de 7,7 à 9 milliards d'euros, soit une augmentation de 16,9%. Pendant ce temps, le chiffre d'affaires a progressé de 36,7% (de 14,7 à 20,1 milliards d'euros). En 2013, la masse salariale a représenté 46% des charges d'exploitation et 43% du chiffre d'affaires. En 2003, la masse salariale représentait 52% des charges d'exploitation et 52% du chiffre d'affaires. **La productivité réalisée en 10 ans est bien mesurable dans les comptes de l'EPIC SNCF !**



Le ratio masse salariale / chiffre d'affaires a baissé de 15% sur la période 2003-2013 (1,6% par an en moyenne)

L'étude recense les différents effets qui ont eu un impact sur l'évolution de la masse salariale :

Le GVT existe dans toutes les entreprises : Avec l'ancienneté, les salariés gagnent en expérience et en compétences. Leur salaire augmente en conséquence. A la SNCF, cette augmentation est sécurisée par des dispositions statutaires : l'avancement en échelons et le pourcentage « prioritaire » de l'avancement en position de rémunération.

Le GVT est normalement compensé par l'effet NORIA : les salariés anciens partent en retraite et sont numériquement remplacés par de jeunes embauchés, à des salaires moins élevés.

A la SNCF, la réforme des retraites en 2007 a fortement ralenti les départs en retraite et les embauches. L'effet NORIA a été extrêmement réduit. Les mesures d'accompagnement et en particulier la création de l'échelon 10 ont encore accentué l'impact du GVT.

Les restructurations incessantes des dix dernières années ont eu aussi un effet important sur l'évolution de la masse salariale :

- Elles ont supprimé des emplois, limitant encore plus les embauches et l'effet NORIA.
 - Elles ont été accompagnées d'une évolution des métiers réclamant une augmentation de la technicité et des compétences (mécanisation à l'Infra, nouveaux matériels roulants, informatisation des postes d'aiguillage...).
- Ce sont ces évolutions des métiers qui expliquent les requalifications de postes et les promotions pointées par l'article de Mobilicités.

- Elles ont fortement augmenté les contraintes : déplacements, travail de nuit et du week-end à l'Infrastructure et au Matériel, ce qui explique l'explosion des indemnités correspondantes qui ont augmenté de 40% entre 2003 et 2013.

Les négociations salariales ont permis une augmentation des salaires de 11,8% sur la période 2003-2013.

L'UNSA est très attachée aux accords salariaux qui permettent de défendre le pouvoir d'achat de tous les salariés en négociant des augmentations générales et de donner un « coup de pouce » aux bas salaires par des mesures spécifiques, comme la majoration uniforme de la gratification annuelle de vacances ou l'alignement des allocations de déplacement des agents d'exécution et maîtrise vers celles des cadres, qui ont été obtenues en 2014.



Zoom sur l'encadrement

La rémunération moyenne (RMPP) des cadres a augmenté de 4,65%. C'est plus que celle de l'ensemble des salariés SNCF qui n'a augmenté que de 3,87%.

Une analyse plus fine montre que cette augmentation plus importante est due au GVT qui est en moyenne pour l'encadrement, 0,6% supérieur à celui de l'ensemble de l'EPIC. Cet écart est dû pour 0,25% aux avancements en position et pour 0,35% aux sorties de périodes d'attachés des jeunes cadres.

En ce qui concerne l'emploi, le taux d'encadrement à la SNCF est de 17,7% en 2010 (il est de 18% pour l'ensemble des entreprises au niveau national). Depuis 2005, la population cadre a cru deux fois plus vite que la population salariée. Cette progression est perceptible dans toutes les filières, en particulier dans les industries aéronautiques, ferroviaires et navales. Elle est due à une recherche de compétitivité d'innovation et à une technicité croissante dans tous les cœurs de métier qui ont généré une perte globale d'emplois salariés et une hausse du pourcentage d'emplois cadres. Plus récemment, les fortes préoccupations environnementales et sanitaires, le développement des pratiques empruntées au domaine industriel, comme l'amélioration continue, font émerger la recherche de nouvelles compétences et expertises. Le taux d'encadrement à la SNCF évolue au même rythme que le taux d'encadrement en France.

L'UNSA-Ferroviaire s'inscrit dans une négociation sociale gagnant-gagnant

L'étude sur la masse salariale a été réalisée et divulguée à la presse, au moment où la SNCF entre dans la Branche ferroviaire, dans une conjoncture économique difficile et une perspective d'ouverture à la concurrence du trafic voyageurs.

L'UNSA-Ferroviaire ne nie pas les rigidités présentées dans l'étude et la nécessité pour la SNCF de trouver des marges de manœuvre pour améliorer sa compétitivité.

L'UNSA-Ferroviaire est convaincue que des solutions existent pour accroître la cohérence entre l'économique et le social.

Elle fait le choix de la négociation dans la Branche Ferroviaire et dans le Groupe Public Ferroviaire pour trouver, dans une logique gagnant-gagnant, les équilibres qui permettront de préserver l'emploi et la garantie de l'emploi propre au Statut, tout en améliorant le pouvoir d'achat et les conditions de travail des salariés.

Cette volonté de négocier au bénéfice des salariés a permis la validation d'accords collectifs sur l'intéressement à SNCF Mobilités et à SNCF Réseau. Malgré un contexte budgétaire contraint, chaque salarié SNCF va dorénavant percevoir un retour financier au regard des résultats de son EPIC.

La pétition nationale lancée par l'UNSA, afin de rendre les salariés de l'EPIC de tête éligibles aux montants maxi des primes "intéressement", est un véritable plébiscite. Celle-ci donnera poids et adhésion des salariés, pour la suite de notre démarche.

Thierry MARTY
Fédération UNSA-Ferroviaire



? Le saviez-vous ?

L'ARCEP élargit son Observatoire aux transports ferroviaires et routiers : www.arcep.fr



L'Observatoire de l'Autorité de Régulation des Communications Et des Postes a livré les résultats de son enquête sur la couverture et la qualité des services mobiles dans les transports ferroviaires et routiers.

L'enquête fournit des résultats en open data sur l'accessibilité 2G, 3G et 4G sur les axes de transport routier ou ferroviaire mesuré : TGV, autoroutes, métro, RER, TER, tramway à Paris, Lyon, Marseille et Lille.

L'objectif de cet observatoire créé en 2014 par le gendarme des télécoms est de « permettre aux utilisateurs de choisir de manière éclairée leur opérateur de téléphonie mobile ».



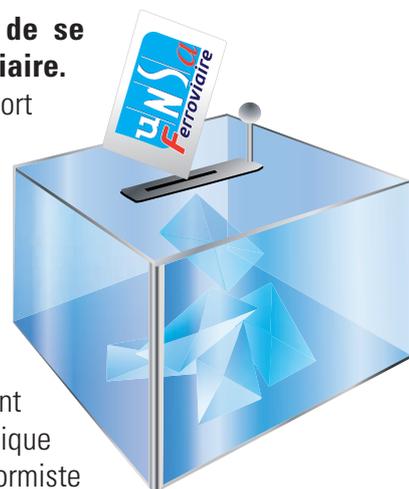
Élections Entreprises Ferroviaires :

DERNIÈRE MINUTE

Suite de "Carton plein" pour l'UNSA !

Des élections professionnelles viennent de se tenir au sein d'entreprises du secteur ferroviaire.

Chez **ETMF** (travaux, entretien des voies et transport ferroviaire) l'UNSA obtient 100 % des voix dans tous les collèges ! Chez **Delcourt-Rail** (travaux et entretiens des voies), l'UNSA pour sa première participation, devient également 1^{ère} Organisation Syndicale tous collèges confondus (Ouvrier, Etam et Cadres).



Les élections professionnelles viennent également de se dérouler à **SYSTRA**, sous forme électronique du 3 au 10 septembre 2015. L'UNSA et le pôle réformiste marquent une progression historique, en devenant majoritaires dès le premier tour, avec 56 % des suffrages et 26 élus !

La CGT accuse une baisse significative et Force Ouvrière s'écroule. Ce résultat amplifie le vote des salariés de 2013, qui donnait déjà la majorité à la liste réformiste conduite avec l'UNSA, au Conseil de Surveillance.

Après ECR, OSR et Eurostar, ces excellents résultats confortent l'UNSA comme leader réformiste de la Branche et du secteur ferroviaire.

L'UNSA, au seuil d'élections cruciales pour le Groupe Public Ferroviaire SNCF, est une nouvelle fois confortée dans ses choix et actions : efficacité et proximité pour les salariés.



Up Chèque Déjeuner

Retrouvez tous les avantages
du Chèque Déjeuner dans votre poche !



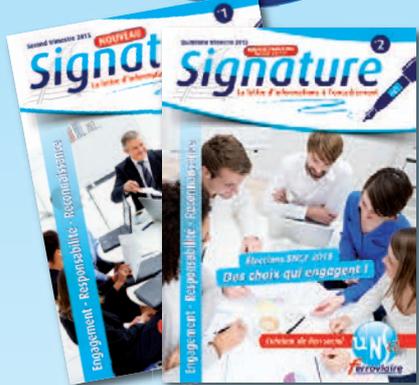
Grace à l'engagement et l'impulsion de
l'**UNSA-Ferroviaire**, un premier pas a été franchi au
Groupe Public Ferroviaire SNCF.

Une partie des Agents dépendants du CE Gestionnaire
Infrastructure (GI) bénéficie désormais
du Chèque Déjeuner.



Up est le nouveau nom du groupe Chèque Déjeuner. Groupe coopératif,
engagé, innovant, et à vos cotés pour améliorer le quotidien des Agents.

Retrouvez toutes les solutions du groupe UP sur www.up-france.fr



Notre lettre d'information à destination des Cadres et de l'encadrement évolue en fonction de vos attentes. Si vous désirez que l'UNSA aborde des sujets ou dossiers particuliers, n'hésitez pas à nous faire remonter vos desideratas. De même afin que vous soyez à destination de sa forme dématérialisée sous PDF, inscrivez-vous au sein de notre mail liste.

Contacts :
Tél. : 01 53 21 81 80
Mail : federation@unsa-ferroviaire.org

Signature
La lettre d'informations à l'encadrement

Signature, la lettre d'informations à l'encadrement
Supplément à la revue « Le Mag Unsa-Ferroviaire »

N°2 Trimestriel
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 : unsa-ferroviaire.org
Directeur de la publication : Marc Baucher
Membres du Comité de rédaction : Benoit Vienne, Lionel Chautru, Christine Graffiedi, Patrick Labru, Thierry Salmon, Laurent Fauvau.
Photos : Régis Chessum, Tactic Impressions
Création/Impression : Tactic Impressions 01 39 86 19 08
CCCAP : 0917S07536 ISSN : 0.395-3.728



UNSA-Ferroviaire Syndicalisme moderne

Titres-Restaurants

yes.



Chèques-Vacances

yes.



Intéressement financier

yes.



Expertise Métier

yes.



Grande Public Ferroviaire SNCF

L'UNSA, à votre écoute, initie l'expérimentation des Titres-Restaurants et développe les Chèques-Vacances à la SNCF. L'UNSA renforce votre pouvoir d'achat en négociant et validant les accords intéressement financier SNCF. L'UNSA est également la principale force syndicale connue et reconnue en expertise Métier SNCF.

Syndicalisme moderne !



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



Le saviez-vous ?

L'AFITF, Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France est un établissement public de l'État créé en 2005.

Elle a pour mission de concourir au financement des projets d'infrastructure dans un souci de développement durable. A cet effet, elle mobilise les ressources d'origine essentiellement routières et autoroutières qui lui sont affectées pour financer les grands équipements nationaux et les projets contractualisés quel que soit le mode de transport : ferroviaire, routier, fluvial, maritime ou intermodal. L'abandon de l'écotaxe ampute son budget de 20 %, soit 800 millions d'euros.

