

JUIN 2015

N° 780

MENSUEL :

PRIX : 1€50

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA FERROVIAIRE



Pas
d'amateurisme,
privilegions
l'expertise

EDITO

 **L'UNSA-Ferroviaire**
Alternative à l'immobilisme
et aux dogmes

PAGE 3

ACTUALITÉ

Le parcours du combattant

PAGE 4

VIE SYNDICALE

Un cours magistral

PAGE 7

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES, DE LA SANTÉ
ET DES DROITS DES FEMMES

CPRPSNCF

Mensualisation des pensions :
et maintenant ?

PAGES 8 et 9



Intéressement financier pour les salariés SNCF

L'UNSA valide les accords !

Début 2015, l'UNSA-Ferroviaire prend l'engagement auprès des salariés SNCF, de s'inscrire dans un processus de négociation concernant l'intéressement financier. A l'issue de nombreuses rencontres avec la Direction et après consultation démocratique de sa structure, l'UNSA valide les "accords Intéressement" pour les EPIC Réseau et Mobilités via le CE et CCE.



ACTE 1 : Juin 2014, l'UNSA négocie et signe les "accords de modernisation" avec le Ministre délégué aux transports. Cet accord historique pose les bases de nombreux volets de la Réforme du Ferroviaire, dont le **cadre social harmonisé** et un **agenda social** permettant la négociation **de nouveaux accords pour les salariés SNCF**.

ACTE 2 : Septembre 2014, l'UNSA met en place neuf Groupes de Travail mobilisant une centaine de militants, afin de bâtir des propositions innovantes et structurantes concernant, entre autres, les travaux d'harmonisation sociale SNCF/Ex RFF, la convention collective et le décret socle. L'intéressement financier étant issu du GT 5 "dividendes du travail".

L'UNSA booste votre pouvoir d'achat !

ACTE 3 : Début 2015, l'UNSA entre en **négociations** avec l'Entreprise. Contrairement "aux opposants systématiques" et "signataire déjà déclaré", la neutralité de positionnement de l'UNSA permet de faire évoluer l'Entreprise sur quelques éléments distinctifs négociés (Cohérence entre EPIC sur le fond et la forme des accords d'intéressement / Objectifs quantifiés et réalisables / Introduction de critères sociaux comme la Qualité de Vie au Travail / Niveaux optimums des primes versées aux salariés du Groupe Public Ferroviaire SNCF).

ACTE 4 : Mai 2015, l'UNSA informe les salariés SNCF de l'état d'avancement des travaux, et écrit au Président du Conseil de Surveillance, M. Saint Geours, afin d'obtenir **une mesure transitoire pour les salariés rattachés à l'Epic de tête au 1^{er} juillet 2015**.

ACTE 5 : Juin 2015, l'UNSA après analyse par sa structure représentative sur l'ensemble du Groupe Public Ferroviaire SNCF, **valide démocratiquement les projets d'accords au CCE et CE et apposera sa signature**.

L'UNSA démontre, une fois de plus, que la négociation est la base du progrès social.

Dans un contexte budgétaire contraint, chaque salarié SNCF va dorénavant percevoir un retour financier identique quel que soit le grade au regard des résultats de son Epic.

Des engagements et des actes !



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

juin-juillet 2015



SOMMAIRE

- ▶ ACTUALITÉ P. 4
 - Le parcours du combattant
- ▶ NOS MÉTIERS P. 5
 - L'Ingénierie en pleine mutation
- ▶ DÉVELOPPEMENT SYNDICAL P. 6
 - Se développer dans les Entreprises Ferroviaires !
- ▶ VIE SYNDICALE P. 7
 - Un cours magistral
- ▶ CPRPSNCF P. 8 et 9
 - Mensualisation des pensions : et maintenant ?
- ▶ FORMATION P. 10 et 11
 - Pourquoi un Institut de Formation Ferroviaire à Rabat ?
- ▶ HOMMAGE P. 12
 - Commémoration du 8 mai 1945
- ▶ DU CÔTÉ DES RETRAITÉS P. 13 à 15
 - Le billet du Président : Retraités solidaires
 - AG de la Section UFR Nord
 - AG de la Section UFR Est : une renaissance... appréciée !
- ▶ VIE SYNDICALE P. 16
 - Conseil National du 19 mai



L'UNSA-Ferroviaire Alternative à l'immobilisme et aux dogmes

Les éditos parfois se suivent et peuvent se ressembler, le contexte sur certains sujets sensibles évoluant peu voire pas du tout.

C'est malheureusement vrai chez certains qui passent leur temps et leur énergie à détricoter ce que les autres essaient de bâtir.

C'est particulièrement le cas pour les acteurs sociaux qui privilégient la sauvegarde de leur appareil syndical au détriment de la défense des cheminots et de l'ensemble des salariés du Groupe Public Ferroviaire.

Les dernières négociations (gestion de la période transitoire, future architecture des Instances Représentatives du Personnel, Intéressement, ...) attestent de ces postures dogmatiques et contraires à tout esprit constructif.

L'UNSA-Ferroviaire se pose en véritable alternative à cette conception du syndicalisme datant d'un autre temps et ne prenant pas en compte les aspirations des salariés.

Les dossiers sont nombreux et méritent une attention toute particulière. L'expertise sur l'analyse des problématiques devient incontournable et tout amateurisme dans ce domaine ne peut être que préjudiciable à l'intérêt collectif et individuel.

Nous discutons actuellement sur l'harmonisation des conditions sociales des salariés du Groupe Public Ferroviaire. L'UNSA-Ferroviaire a proposé des centaines d'amendements aux textes existants.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il n'est pas envisageable de valider des accords moins-disant à ceux qui sont en vigueur actuellement. Notre signature au bas de ces accords sera conditionnée par la qualité du contenu des textes proposés.

Nous abordons bien évidemment le dialogue social dans notre entreprise et la nécessité de le faire évoluer.

La Direction affiche une volonté d'aller dans ce sens.

A l'UNSA-Ferroviaire, nous disons : « chiche »

Autre sujet et non des moindres : la construction des contrats de performance entre l'Etat et les 2 EPIC (Réseau et Mobilités). L'UNSA-Ferroviaire a fait des propositions concrètes, notamment sur la question de la dette et du financement sans quoi rien n'est possible.

L'UNSA-Ferroviaire est vigilante et a rappelé aux différents acteurs gouvernementaux, politiques et de l'Entreprise l'engagement de : « mettre en place un « Contrat Cadre » Etat/SNCF assurant la cohérence et l'unité stratégique, industrielle et économique entre les deux contrats SNCF Réseau et SNCF Mobilités prévus par le projet de loi » (1^{er} paragraphe sur le point 1 : intégration économique du groupe – Accord de Modernisation du 13 juin 2014 signé par l'UNSA et Frédéric Cuvillier, alors Secrétaire d'Etat aux transports).

L'action syndicale passe par une attention de tous les instants et ne saurait se contenter de vision à court terme. L'immobilisme et le dogme sont un frein aux évolutions et à l'intérêt des salariés.

Dans ce contexte complexe, l'UNSA-Ferroviaire renforce sa première place d'organisation pragmatique et responsable face à des enjeux historiques pour l'avenir des salariés dans un monde qui évolue.

Par Marc BAUCHER ■

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 : Marc Baucher

Membres du Comité de rédaction :

Sylvie Bon Garnier, Alain Fennerich, Monique Tessier

Courriel : baucher.m@unsa-ferroviaire.org

Photos : Régis Chessum, François Durivault,

Monique Tessier

Conception/réalisation : IPPAC

14, rue du Patronage Laïque - 52000 CHAUMONT

Impression : ROTO CHAMPAGNE certifiée IMPRIM'VERT

Z.I. La Dame Huguenotte - 52000 CHAUMONT

CPPAP : 0917 5 07536 - ISSN : 0.395-3.728

Le parcours du combattant

➤ **DEPUIS LES ANNÉES 2010, LA DIRECTION SNCF-VOYAGES PRIVILÉGIE LA VENTE PAR INTERNET AU DÉTRIMENT DE LA VENTE PHYSIQUE.**

Très vite, aux yeux des voyageurs, les deux moyens de distribution ont été jugés complémentaires. D'ailleurs la Direction elle-même le reconnaît en 2011 et avoue dans ses documents internes que « 80 % des clients ayant recherché de l'information ou réservé sur internet ont fait aussi appel au réseau gares et boutiques ». L'évolution du mix distribution vers internet étant trop lente pour la Direction, elle a décidé d'adopter une autre stratégie : mettre les deux moyens de distribution en compétition et diminuer les sites de ventes physiques.

Pour les mettre en concurrence, la Direction propose des tarifs préférentiels uniquement sur internet. Cela a pour effet négatif de générer des situations conflictuelles dans les espaces de vente. En effet, certains clients potentiels ne comprennent pas et s'agacent lorsqu'ils ne peuvent obtenir le tarif repéré sur internet, en gare ou en boutique.

En diminuant les sites de ventes physiques, la Direction oblige les voyageurs à utiliser uniquement le site internet. Tous les prétextes sont bons et utilisés en fonction du contexte : crise économique, loyers trop chers, chiffre d'affaires insuffisant, etc. Partout en France l'amplitude d'ouverture des postes de vente se réduit inéluctablement et les boutiques situées dans les centres commerciaux ou en centre-ville ferment les unes après les autres. En Ile de France, les guichets sont pour la plupart spécialisés sur les produits Transilien.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, à la veille de l'arrivée de la concurrence, notre réseau de distribution et son maillage territorial est une force. D'ailleurs la Direction l'avoue dans un document interne datant de juin 2015, « le réseau commercial est un atout pour la SNCF face à la concurrence » et annonce des chiffres



exceptionnels sur la satisfaction clients en point de vente. De même, si beaucoup de personnes utilisent internet, beaucoup de voyageurs préfèrent le contact humain pour finaliser leur achat. Dans ce même document, la Direction reconnaît que les habitudes des clients privilégient de plus en plus souvent l'utilisation des outils digitaux mais désirent conserver le rapport avec un vendeur. Ces suppressions ne sont-elles pas purement économiques ?

Le dernier exemple de fermeture de boutique est celui de la boutique « Magenta », espace qui a servi de modèle lors de la mise en place des nouveaux concepts de vente. Cette boutique totalement rénovée et « relookée » en 2013 pour un montant exorbitant devient ainsi la vitrine de SNCF-Voyages dont l'inauguration s'est faite à grands renforts de publicité dans les médias. La boutique SNCF « Magenta » apporte un confort à la clientèle, par un accueil personnalisé et des conseils humanisés.

Mais sans véritable explication, la Direction décide de fermer la boutique le 1^{er} juin 2015. Rémi Feraud, Maire du 10^{ème} arrondissement, n'a été avisé de cette fermeture que par l'intermédiaire d'une délégation UNSA-Ferroviaire reçue le 20 mai 2015, afin d'évoquer les inconvénients et les conséquences de cette fermeture pour ses administrés, à savoir, une baisse de la qualité offerte aux habitants et la suppression d'un service public de proximité.

A ce stade, le Maire et l'UNSA-Ferroviaire exigent pour les voyageurs :

➤ une mise en place de personnel en adé-

quation avec le nombre de clients, pour un service de qualité,

➤ du personnel pour accompagner les clients sur les Bornes Libre-Service,

➤ des aménagements pour les personnes à mobilité réduite.

Le jour de la fermeture, il a fallu l'intervention de l'UNSA-Ferroviaire pour que des dirigeants soient présents. De même, aucun affichage à destination des clients annonçant la fermeture définitive de la boutique « Magenta » n'avait été prévu. C'est l'agent de maîtrise de la boutique, dont le poste est supprimé, qui par souci du service rendu aux clients, a réalisé sur son temps personnel l'affiche apposée sur site. Une situation plus qu'inacceptable en matière de prise en charge des personnels !

L'UNSA-Ferroviaire condamne les décisions de l'Entreprise associées à « une vision financière à court terme », au détriment des emplois et des services offerts à la clientèle. L'objectif clairement affiché de l'Activité Voyages, est de supprimer 40 boutiques supplémentaires sur l'ensemble du territoire, sans compter les fermetures d'espaces de vente ou de postes en gare.

L'UNSA-Ferroviaire, attachée à un service public de qualité et de proximité, s'oppose fermement à ces fermetures. L'UNSA-Ferroviaire poursuivra le lobbying auprès des politiques et des médias afin de stopper cette hémorragie !

Par Nathalie WETZEL et l'équipe de Paris Est ■

L'Ingénierie en pleine mutation

➤ **L'INGÉNIERIE EST EN PLEINE MUTATION AVEC LA MISE EN PLACE D'OUTILS, ET DE MÉTHODES TOUJOURS PLUS INNOVANTES, VISANT À RENDRE AGILE LA MAINTENANCE ET RÉDUIRE LA FACTURE DES ACTIVITÉS (ECRIN*, MAINTENANCE PRÉDICTIVE, TÉLÉDIAGNOSTIC, WIKIPAD**...).**



Lors de la présentation des vœux, Pascal Desaunay nous avait dévoilé la feuille de route 2015, les 3 orientations étant :

- un soutien plus appuyé aux techniciens,
- une ingénierie plus innovante,
- une attractivité aux métiers de l'ingénierie.

Dans les faits, le premier pilier consiste à mettre en place des correspondants locaux de série (CLS) et produits, souvent en déplacement sur le territoire, dans les Technicentres, afin de relayer les problématiques, les solutions et plans d'action d'efficacité. Ces CLS étant appuyés par la mise en place de cellules REX (Retour d'EXpérience).

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la mise en place de relais au plus proche du terrain est un moyen efficace d'augmenter la réactivité ; mais il faut rester vigilant afin que ces multiples déplacements ne viennent pas perturber l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, les deux autres piliers nécessitent un développement de moyens et d'acteurs pour réussir le challenge. L'attractivité de l'ingénierie peut consister en une campagne pour promouvoir ses métiers, mais surtout être

source d'évolution de carrière en son sein, de développement des connaissances du produit train, avec des postes pérennes, qualifiés, qualifiants et rémunérés à leur juste valeur.

Une politique courageuse de revalorisation des postes permettra à des agents de venir s'épanouir dans ces missions, et donc de conserver des profils d'experts à leur poste, vecteurs de performance collective. L'équipe projet de la Direction du Matériel devra faire des propositions sur ce sujet de l'attractivité.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'ensemble des suggestions doit être à la hauteur des enjeux et des attentes des agents, pour que l'efficacité de l'Ingénierie intégrée, et de son personnel, reste forte et au service des Activités et Autorités Organisatrices de Transports.

Malgré les orientations présentées qui, nous l'espérons, font suite à une concertation partagée, cette feuille de route a manqué cruellement de vision et de stratégie sur les perspectives d'avenir et les grands projets pour l'ensemble des ingénieries. Ce qui interroge, car certains Technicentres sont en sous-charge (Romilly, Charentes-

Périgord, Quatre Mares), alors que d'autres (Nevers, Saint-Pierre-des-Corps, Tergnier ou Hellemmes) affichent une surcharge. Les compétences existent sur tout le territoire ; une juste répartition doit permettre d'améliorer la qualité, les coûts et les délais, en conformité avec les besoins des Activités. Pour l'UNSA-Ferroviaire, les délais de sortie de plus d'un an pour la documentation de maintenance et la couverture des organes sont inacceptables. D'autant que la Direction du Matériel dispose, quasiment en temps réel, de ces indicateurs de surcharge et sous-charge !

Dans une perspective de départs massifs en retraite à l'horizon 2016, l'UNSA-Ferroviaire revendique que la promotion interne, pour les agents de ces entités, retrouve toute sa place afin de libérer l'accès vers des qualifications supérieures aux profils d'agents de maîtrise et de cadres expérimentés. Puisque l'enquête TEMPO a mis en lumière un taux d'engagement tout juste à l'équilibre, cela permettra aux personnels de l'Ingénierie d'améliorer cet indicateur fort de sens... L'UNSA-Ferroviaire, force de proposition, a porté au directeur du Domaine, M. Xavier Ouin, cette proposition singulière : « Osons, Inventons, Innovons » ; l'Ingénierie doit contribuer à construire un produit train en cohérence avec les attentes des activités par son engagement et son savoir-faire, souvent envié, mais jamais égalé.

* ECRIN : Economie Client Réalisée avec le concours de l'Ingénierie (démarche qui vise à baisser le coût de la facture majeure de maintenance des séries de Matériels)

** WikiPAD : Portail intranet d'Aide au Dépannage (TGV) (Outil documentaire digital et collaboratif qui vise à améliorer le diagnostic)



Par Sébastien DANIC et l'équipe Unsa Matériel

Ferroviaires

Se développer dans les Entreprises Ferroviaires !

➤ DEPUIS DE NOMBREUX MOIS, L'UNSA-FERROVIAIRE SE DÉVELOPPE ACTIVEMENT DANS LA BRANCHE FERROVIAIRE AVEC POUR SEUL OBJECTIF DE PASSER DE 2^{ÈME} FORCE SYNDICALE À 1^{ÈRE}! CET AMBITIEUX PROJET EST PORTÉ PAR TOUTE LA FÉDÉRATION, ET LA MISE EN PLACE DE SECRÉTAIRES FÉDÉRAUX ET EXPERTS DÉDIÉS À CETTE CAUSE.

Nous sommes quotidiennement sollicités par les salariés et aussi les dirigeants de ces entreprises ferroviaires et filiales de la Branche.

Notre présence est requise pour négocier des protocoles électoraux, créer des sections syndicales, mettre en place des Responsables Syndicaux.

Nous apportons une logistique, un savoir-faire reconnu, une aide technique, également juridique.

L'UNSA-Ferroviaire est présente à la table de chaque négociation de la Commission Mixte Paritaire (Convention Collective Nationale) avec des représentants de ces entreprises comme EuroCargo Rail.

Avec cette délégation multi-entreprises du ferroviaire (SNCF, ECR, Ex-RFF), l'UNSA-Ferroviaire respecte son engagement d'écrire une Convention Collective qui ne produira pas de « **moins disant social** ».

Ce leitmotiv est celui de notre délégation. Que ce soit au sein de nos réunions avec l'opérateur historique, lors de la présentation de notre Organisation Syndicale dans ces entreprises et filiales, mais aussi au mo-

ment de signer des protocoles électoraux. Les derniers en date étaient chez ETMF, ECR, CRM SERVICES, et tout récemment chez Capitaine Train et Avirail...

Dans le contexte actuel de la Réforme et de la négociation d'une Convention Collective, nous ne pouvons pas nous interdire de travailler avec ces autres entreprises ferroviaires.

Nos concurrents l'ont très bien compris, et ils mettent en œuvre leur propre développement au travers de celles-ci.

Il y a bien entendu aujourd'hui un contexte de concurrence, **mais cette dernière ne doit exister qu'entre les entreprises ferroviaires et non pas entre leurs salariés.** L'UNSA-Ferroviaire se doit d'être présente à ce rendez-vous important, elle se doit d'être la « force de proposition » écoutée et entendue, elle se doit également d'être le « chef de file » de ce changement majeur du système ferroviaire français.

Grace à une dynamique instaurée dans notre Fédération et à des techniques de communication innovantes, notre Organisation Syndicale a réussi, par exemple,

le tour de force en seulement 2 élections à devenir 2^e OS chez EuroCargo Rail !

Et très récemment, l'UNSA-Ferroviaire est devenue chez ETMF la 1^{ère} Organisation Syndicale avec 100 % des voix !

Ces belles réussites doivent être les premières pierres de notre construction et de notre progression constante.

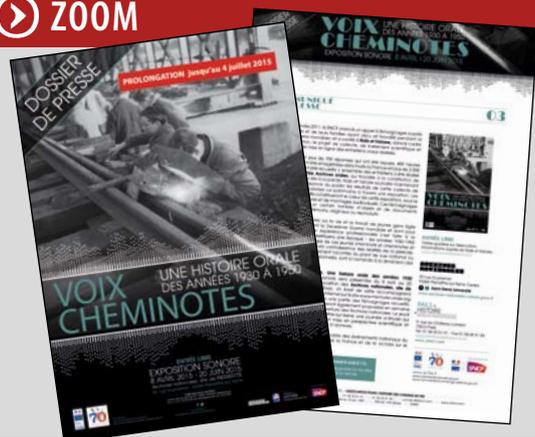
En allant nous développer dans ces autres entreprises ferroviaires, nous agissons positivement sur notre crédibilité, notre représentativité dans la Branche des « travailleurs du rail ».

Ce développement syndical à grande échelle doit être le vecteur d'une véritable alliance entre nos structures locales (UR et UAD), le « maillon essentiel » à la proximité est l'interface physique entre tous les salariés du Ferroviaire.

Croiser nos expériences, nos outils, notre savoir-faire, nous fédérer nationalement afin qu'il n'y ait plus d'obstacle à ce que l'UNSA-Ferroviaire devienne : **La 1^{ère} Force Syndicale dans la Branche !**

Par Delphine LEDIEU et Florent MONTEILHET ■

➤ ZOOM



Expo sonore « voix cheminotes »

Face au succès de l'exposition sonore « VOIX CHEMINOTES. Une histoire orale des années 1930 à 1950 » produite par Rails et histoire, les Archives nationales ont décidé de prolonger son ouverture jusqu'au samedi 4 juillet 2015 inclus. L'exposition restitue les témoignages, recueillis suite à l'appel à témoignages lancé à la fin de l'année 2011 par SNCF, de cheminots et cheminotes ayant vécu et travaillé durant la Deuxième Guerre mondiale à travers 4 dispositifs d'écoute (deux collectifs et deux individuels).

Par Eric TOURNEBOEUF ■

Un cours magistral

➤ **LORS DU GT JEUNES DU MOIS DE MAI 2015, CHRISTINE VASSEUR, (L'EXPERTE UNSA-FERROVIAIRE DES DROITS SOCIAUX DES JEUNES ET DES MOINS JEUNES) EST INTERVENUE.**

Pour commencer, Christine nous a présenté son parcours, d'abord au sein de l'Action Sociale SNCF en tant qu'assistante sociale et formatrice ; puis à l'UNSA, notamment comme Administrateur à la Caisse de Prévoyance, représentant les bénéficiaires à la COFASS...

Toute jeune à la Fédération, seulement 2 ans, elle a suivi plusieurs accords comme les accords collectifs handicap, temps partiel, logement, etc.

Ensuite elle nous explique comment est structurée l'Action Sociale SNCF et ses enjeux.

➤ **L'ACTION SOCIALE (AS) C'EST QUOI ?**

C'est une obligation légale en lien avec notre régime spécial de sécurité sociale et de retraite. Le développement de l'Action Sociale permet d'accompagner les salariés, y compris les contractuels, afin de les prémunir des « Risques » :

- Maladie,
- Vieillesse,
- Famille.

Le risque Dépendance fait également partie des missions de l'Action Sociale même si ce risque est couvert exclusivement par les Conseils Généraux.

➤ **COMBIEN COÛTE L'ACTION SOCIALE À L'ENTREPRISE ?**

La SNCF, comme chaque entreprise, doit verser 1,1 % de sa masse salariale par an



(1,274 % avant la réforme de 2015), soit environ 75 M€.

➤ **OÙ EST INVESTI LE BUDGET DE L'ACTION SOCIALE ?**

- Financer les prestations : aides diverses.
- Financer le fonctionnement d'établissements : maisons de retraite et de l'enfance.
- Rémunérer les salariés, environ 900 personnes, notamment les professionnels de l'Action Sociale (Infirmiers, Educateurs, Assistantes sociales, Conseillers en Economie Sociale et Familiale, Psychologues...).
- Financer les Centres d'orientation scolaire et professionnelle, les CMPP (centre médico-psycho-pédagogique).
- Aides en lien avec les prestations familiales ; ces prestations sont dorénavant gérées par les CAF régionales depuis le 1^{er} janvier 2015.

➤ **QUELS SONT NOS DROITS ET LES SERVICES PROPOSÉS ?**

Nos droits

- Les prestations, sous conditions : aides ménagères à domicile par exemple.
- Aide au Logement (RH 0934 accompagnement de l'accord logement).
- Indemnité de garde de jeunes enfants par une assistante maternelle.
- Aide financière ponctuelle sur dossier : rééquilibrage budgétaire ; frais en lien avec

une séparation, une maladie...

Les services proposés :

La possibilité de rencontrer des professionnels de la santé et des travailleurs sociaux (*) à notre écoute, lors des différentes étapes de la vie :

- heureuses, comme lors de notre embauche, naissance, changement de régions...
- dans des moments plus difficiles : surendettement, divorce...

➤ **COMMENT LES CONTACTER ?**

Par téléphone au 0800 206 620 ou par mail à : action.sociale@sncf.fr

➤ **OÙ LES RENCONTRER ?**

- 102 centres d'action sociale en France
 - COSP (centre d'orientation scolaire et professionnel)
 - EAE (établissement d'accueil pour enfants)
 - CMPP (centre médico-psycho-pédagogique)
- L'adresse intranet du site : <http://services.rh.sncf.fr/actionsociale/>

Cette intervention nous a permis de comprendre ce qu'est l'Action Sociale à la SNCF et la nécessité de la conserver au sein de notre entreprise. Avoir des professionnels à notre écoute est une chance pour les cheminots. Encore merci de la part du groupe jeunes à Christine pour toutes les informations et la bonne humeur qu'elle nous a transmise.

(*) Assistante sociale, conseiller en économie sociale, psychologue, orthophoniste, médiatrice familiale, etc.

QUE SIGNIFIE : COFASS ?

La SNCF est pleine d'acronymes et d'abréviations, COFASS est le plus emblématique de l'Action Sociale.

Si vous avez la réponse, envoyez la par mail avant le 31 juillet 2015 à minuit à : groupejeunes.unsacheminots@gmail.com, en indiquant votre nom, adresse et CP. Un tirage au sort effectué lors du prochain groupe « Jeunes » début septembre désignera 3 personnes, parmi les bonnes réponses, qui recevront chez eux le Kit « jeune ».

Par Mohamed EL HARCHALI
et les membres du Groupe Jeunes ■

Mensualisation des pens

▶ TOUT A DÉMARRÉ EN 2008 DÈS LA CRÉATION DE LA CPRPSNCF DEVENUE UN ORGANISME DE SÉCURITÉ SOCIALE AUTONOME CHARGÉ DE LA GESTION, ENTRE AUTRES, DU RÉGIME DE PRÉVOYANCE ET DU RÉGIME DE RETRAITE DU RÉGIME SPÉCIAL DE LA SNCF.

Depuis cette date, le paiement trimestriel par avance des pensions des affiliés du régime spécial de la SNCF était dans le viseur des gouvernements successifs. Dans un premier temps, la nouvelle CPRPSNCF devait s'architecturer et consolider son autonomie. Les énergies étaient occupées sur cette réussite et le dossier « rythme de versement des pensions » était mis en sommeil. Le sujet est redevenu d'actualité dès 2010.

En 2011, la crise battait son plein. Gouvernement, banques et CPRPSNCF profitaient de l'occasion pour mettre à l'ordre du jour une réforme du rythme de versement des pensions. Le manège de ce ménage à trois s'activait. La Caisse était en effervescence face aux nouveaux comportements des organismes bancaires échaudés par la crise financière. Les parties prenantes avaient enfin trouvé l'argument fatal, incontournable, pour ouvrir le chantier de la modification du rythme de versement des pensions.

Une note remise aux administrateurs de la CPRPSNCF stipulait qu'une réflexion était menée par les pouvoirs publics sur la généralisation de la mensualisation à l'ensemble des pensionnés des régimes concernés. Par ailleurs, cette note précisait qu'un arbitrage conduisait au maintien du droit d'option, tel que prévu par la loi n° 2010-1330 du 9 novembre 2010 portant sur la réforme des retraites. L'article 10 de cette loi précisait : « qu'à compter du 1^{er} janvier 2013, tout assuré pensionné d'un régime de retraite de base ou complémentaire versant des prestations par trimestre à échoir peut demander à percevoir sa pension selon une périodicité mensuelle. Cette option ne peut lui être refusée. Une fois exercée, l'option est irrévocable. L'assuré est informé de cette possibilité dans des conditions définies par décret ».

Lors du second semestre de l'année 2011, le Directeur de la CPRPSNCF laissait entendre que la Caisse ne pouvait plus honorer le paiement des pensions du 1^{er} trimestre 2012, soit le 30 décembre 2011, faute

de trésorerie. Du fait de l'impossibilité du partenaire bancaire de l'époque, le Crédit Agricole, de lever des fonds pour le 30 décembre 2011, la Caisse a proposé la démarche consistant à décaler le paiement des pensions du 30 décembre 2011 au 2 janvier 2012.

Par courrier du 30 novembre 2011, la Direction de la Sécurité Sociale adressait un projet de décret simple précisant que les pensions dues au titre de 2012 seraient versées en deux acomptes rapprochés, selon un calendrier fixant les échéances de chacune des 4 échéances trimestrielles de pensions et majoration de pension.

▶ LE FRACTIONNEMENT ÉTAIT NÉ ET A ÉTÉ RENOULÉ JUSQU'À CETTE ANNÉE 2015

Au travers de cette décision de fractionnement, une brèche était ouverte à la fois sur le fond et la forme en modifiant l'esprit du versement des pensions aux affiliés du régime spécial de retraites de la SNCF.

Le courrier précisait aussi l'idée de constituer un groupe de travail chargé de dresser un bilan de la situation de la trésorerie du régime spécial afin de rechercher des solutions pour l'année 2013 et au-delà. Ce groupe de travail s'est réuni plusieurs fois en 2012.

À l'issue des travaux de ce groupe de travail, en guise de conclusion, une synthèse finale a été adressée aux pouvoirs publics pour émettre des recommandations.

La Direction de la CPRPSNCF n'était pas en reste. Le 19 octobre 2012, elle était claire sur ce sujet.

Elle évoquait, au travers d'une note, sans détour, sa position : « ... à terme, une réflexion sur la mensualisation des pensions pour des raisons de sécurisation financière est inéluctable, malgré les réticences compréhensibles des administrateurs sur le sujet. »

L'argument phare de cette évolution tendant vers la mensualisation est le coût



financier que supporte la CPRPSNCF par rapport au versement trimestriel, même fractionné, des pensions. La CPRPSNCF a évalué le coût annuel de cette avance du paiement des pensions à 12 millions d'€ auxquels s'ajouteraient 3 millions de frais financiers. Il faut savoir qu'entre 30 et 50 pensionnés (droits direct et réversion) décèdent chaque jour pour un total de 15 000 décès annuel. Jusqu'alors, en cas de décès les pensionnés conservaient la pension trimestrielle payée d'avance.

La CPRPSNCF avait bien vite compris que ce sujet était d'une extrême sensibilité et qu'il valait mieux laisser la main au législateur pour mener à terme l'évolution souhaitée. La CPRPSNCF est restée pragmatique tout en étant un acteur averti et intéressé par un changement qu'elle appelait de ses vœux, sans pour autant par la suite, l'avouer. Sa neutralité sur cette question cessait dès lors qu'était évoquée la question du choix des versements, introduit par l'article 10 de la loi n°2010-1330 du 09 novembre 2010 portant sur la réforme des retraites. La réponse à cette possibilité, jugée techniquement réalisable en 2011, avait évolué : « trop difficile, trop contraignant à mettre en œuvre ». Subitement, le Directeur de la CPRPSNCF estimait cette solution dangereuse pour des aspects de sécurisation de paiement des pensions. Il disait clairement que : « la gestion, par la mise en place d'un choix, trimestriel ou mensuel de deux systèmes de paiement était compliquée ». Pour lui, la loi du 09 novembre 2010 était « imprécise, voire mal foutue et qu'elle reposait sur des incertitudes juridiques. L'arbitrage autour de cette question devra être pris par les pouvoirs publics ».

L'aspect sensible de cette évolution, exprimée par les cheminots actifs et pensionnés tourne autour de la symbolique ; celle-ci

ions : et maintenant ?

est forte puisqu'intimement liée à l'héritage de l'Entreprise et aux valeurs de celle-ci. De nombreux pensionnés et actifs s'estiment trompés, floués par rapport à cet abandon et à ce manquement du respect des valeurs de l'héritage, issu de l'histoire des Chemins de fer, transmis génération après génération. Et même si à l'avenir, la mensualisation peut s'avérer pratique dans la gestion quotidienne des revenus des pensionnés, il n'en demeurera pas moins que ces derniers considèrent l'acte comme un abandon des valeurs héritées.

Malgré les arguments exprimés par les organisations syndicales aux interlocuteurs du Ministère des Affaires Sociales, un projet de décret portant sur la mensualisation des pensions a été soumis au Conseil d'Administration de la CPRPSNCF le 12 mars 2015. Le jour même, une démarche unitaire CGT – UNSA – Sud Rail et la Fédération des retraités, la FGRCF, a permis de mobiliser des milliers de cheminots actifs et retraités. Ils ont manifesté leur mécontentement à quelques mètres du lieu où se déroulait le Conseil d'Administration. Unitairement, pour afficher leur protestation, les administrateurs CGT – UNSA – Sud Rail et FGRCF ont décidé de ne pas prendre part au vote. En fait, les administrateurs n'expriment par leur vote qu'un avis sur le projet de décret. Ils n'ont aucune compétence ni pouvoir pour éviter une décision qui appartient au gouvernement au travers de ses tutelles, en l'occurrence la Direction de la Sécurité Sociale.

A compter du 1^{er} janvier 2016, toutes les pensions des affiliés du régime spécial de la SNCF ne seront plus versées par trimestre d'avance mais par mois d'avance sur le principe de pensions à échoir. A partir du 1^{er} janvier 2016, les pensionnés toucheront toujours par avance leur pension mensuelle le 1^{er} jour ouvrable de chaque mois sans donner lieu à reversement en cas de décès.

Le gouvernement racle les fonds de tiroir de tous les organismes sociaux pour respecter les engagements de réduction des dépenses publiques promis à la Commission Européenne. Les cheminots, par le biais de la mensualisation des pensions, participent à cet effort national.

Concernant la tutelle, l'UNSA acte plusieurs faits : la décision du versement mensuel des

pensions est de l'entière responsabilité du gouvernement actuel. Finalement, nous retiendrons de cette affaire que la droite en avait rêvé et que la gauche a été à la besogne. L'UNSA a pu et su exprimer sa sensibilité sur ce sujet lors de nos différentes rencontres au Ministère des Affaires Sociales. L'UNSA a combattu l'idée de l'expert en charge de ce dossier, de casser le décret 2015 sur le fractionnement du versement des pensions, pour introduire, dès cette année 2015, la mensualisation des pensions. L'UNSA exprimait qu'une telle décision était un acte de tromperie par rapport au vote « positif » de l'UNSA émis lors du vote du décret fractionnement soumis au Conseil d'Administration de la CPRPSNCF le 18 décembre 2014.

Le 1^{er} janvier 2016 prochain marquera l'histoire du régime spécial de retraite de la SNCF. Le gouvernement a pris le risque de se fâcher avec les cheminots. La précipitation de l'annonce de cette évolution nous laisse perplexes. La real politique l'emporte une nouvelle fois. Qu'ils soient de droite ou de gauche, les gouvernements ne se démarquent plus lorsqu'ils sont aux affaires. L'intérêt général les gagne : il a bon dos dès lors que leur propre laine n'est pas tondue. C'est la faute à personne. C'est la faute à la crise. Tout le monde se lave les mains et ne veut endosser la responsabilité de cette décision. L'Entreprise estime elle aussi qu'elle n'est pas concernée par cette évolution. C'est sûrement pour cette raison que les administrateurs de la SNCF siégeant au Conseil d'Administration de la CPRPSNCF ont voté « pour » la mensualisation des pensions.

L'UNSA s'est posée la question suivante :

► QUELLES SONT LES RÉPERCUSSIONS DE CETTE ÉVOLUTION POUR LES CHEMINOTS ?

A partir du 1^{er} janvier 2016, l'enveloppe financière liée à une cessation de fonctions sera moindre. Auparavant, le cheminot actif qui cessait ses fonctions, par exemple le 30 septembre, touchait son traitement à la fin du mois de septembre. La CPRPSNCF lui versait, avant la règle du fractionnement des pensions, les trois mois de pensions le 1^{er} octobre. A cela s'ajoutait, à la même date, l'Allocation de Fin de Carrière (AFC)

à la charge du régime de prévoyance de la CPRPSNCF. En somme, l'enveloppe financière globale valait son pesant soit un montant non négligeable et apprécié par les nouveaux pensionnés. Cela représentait environ l'équivalent de 5 mois de traitement. Tout un chacun pouvait estimer la générosité de... l'Entreprise.

La mise en place de la mensualisation des pensions va modifier à la baisse cette appréciation. Pour une même situation, le nouveau pensionné touchera son traitement, l'AFC, et son premier mois de pension. La vision n'est plus la même : il manque dans la besace du nouveau pensionné les deux mois de pensions dorénavant économisés par le régime de retraite de la CPRPSNCF. Et même si ces deux mois, qui passent désormais à la trappe, n'étaient qu'une avance de pension, la philosophie liée à la reconnaissance de l'Entreprise vis-à-vis des personnels cessant leur fonction se trouve déformée.

Jadis, le versement trimestriel des pensions reposait sur un équilibre qui convenait à toutes les parties concernées. L'Entreprise et les cheminots y trouvaient leur compte. La CPR était adossée à l'Entreprise et formait un seul interlocuteur pour les salariés du régime spécial.

Tout a changé : chacun est tenté de regarder ses propres intérêts. L'Entreprise et les cheminots sont toujours encore soudés par le contrat de travail qui les lie. Nous écartons volontairement la CPRPSNCF qui ne fait qu'obéir aux textes réglementaires, PLFSS, décrets, arrêtés... Le souci de la CPRPSNCF est de veiller à la bonne gestion de la Caisse, et de rendre des comptes aux tutelles qui veillent aux dépenses des organismes de sécurité sociale.

Cette évolution du versement des pensions ne sera pas gravée définitivement dans le marbre. La protection sociale des cheminots se transformera sans nul doute à l'avenir. La réforme du ferroviaire n'y est pour rien. Ce serait une erreur de faire l'amalgame entre la réforme et l'évolution de la protection sociale des cheminots.

Ce serait une erreur de l'Entreprise de croire qu'elle n'est pas concernée par la mensualisation des pensions.

Par Denis DONTENVILL ■

Formation

Pourquoi un Institut de Formation Ferroviaire

► **DANS LES MÉTIERS DE LA SÉCURITÉ, L'UNSA-FERROVIAIRE REVENDIQUE TOUJOURS UNE FORMATION DE BASE AMV/TTMV SOLIDE ET UNIQUE (QUELLE QUE SOIT L'ACTIVITÉ). C'EST EN EFFET LE SEUL MOYEN DE POUVOIR GARANTIR LES PASSERELLES ENTRE LES ACTIVITÉS.**

L'UNSA-Ferroviaire donne toujours priorité au maintien des Centres de Formation au plus près des cheminots. Les éloigner a pour conséquence de fragiliser le niveau de leur implication dans la formation et réduire le bénéfice professionnel qu'ils pourraient en retirer, par une augmentation de leurs contraintes personnelles et sociales.

Quand des centres de formation ferment en France (exemple du CFCF de Marseille), d'autres ouvrent dans des pays au contexte géopolitique incertain, mais aux débouchés financiers sûrement juteux pour certains. Pour l'UNSA-Ferroviaire, sous couvert d'un partenariat commercial, cette opération ressemble à une grande braderie « low-cost » comme le font les entreprises qui délocalisent leurs centres d'appels dans ces pays au coût de la main-d'œuvre moins élevé. Pourquoi un Institut de Formation Ferroviaire à Rabat ? Rappelons les enjeux politico-stratégiques :

Dès 2012, les deux opérateurs ferroviaires, l'ONCF et la SNCF affichent une ambition partagée de :

- créer « un centre de formation visant l'excellence et l'innovation », ouvert à l'international,
- le voir constituer « un moyen de reconnaissance »,
- renforcer « l'attractivité du recrutement » dans les métiers ferroviaires, notamment pour les jeunes ingénieurs.

Enfin, ils ambitionnent de permettre « enrichissement et partage d'expérience » et d'être précurseur dans l'utilisation de « méthodes et d'outils innovants ».

Comme indiqué dans différents médias : * « les opérateurs ferroviaires marocains et

français, ONCF (Office National des Chemins de Fer : Etablissement Public Marocain) et SNCF ont créé au premier semestre 2015, une société conjointe pour la maintenance des futurs TGV du royaume. A la clé, un contrat d'entretien de 175 millions d'euros sur 15 ans. Cette filiale commune va aussi réaliser des opérations de maintenance ou de support pour les activités propres de la SNCF pour 90 millions d'euros ».

La SNCF et l'ONCF ont donc signé le 6 janvier à Rabat un accord pour créer une filiale commune pour la maintenance du futur TGV marocain. Cette société marocaine de maintenance des rames à grande vitesse sera détenue à 60 % par l'ONCF et 40 % par la SNCF. Dans ce cadre, un contrat de maintenance va lier l'ONCF et cette joint-venture (co-entreprise) pour une durée de 15 ans et un montant de 175 millions d'euros (1,9 milliard de dirhams). Autre volet important, un contrat de prestations sur 15 ans va également lier la nouvelle joint-venture et la SNCF pour un montant de 90 millions d'euros.

En clair, certaines opérations techniques ou de maintenance de la SNCF seront dans un futur proche délocalisées au Maroc. Ces prestations intégreront la réparation des pièces, l'assistance technique à distance et in situ, les prestations d'ingénierie de maintenance et de transport des pièces entre la France et Tanger. Cependant, pour faciliter cette transaction,



l'accord intègre aussi un volet formation : le personnel de la société marocaine de maintenance des rames à grande vitesse sera formé par des agents de la SNCF. Pour cela, une vingtaine d'experts SNCF sera détachée au sein de la filiale pour compléter l'équipe des formateurs locaux.

Pour rappel, les deux opérateurs travaillent en commun depuis 2009 sur le projet de réalisation de la liaison à grande vitesse entre Tanger et Casablanca, soit 200 km de ligne à grande vitesse sur le tronçon Tanger/Kenitra et un trajet total de 2h10 au lieu de 4h45.

En plus de la grande vitesse, la SNCF accompagne l'ONCF dans la modernisation de son réseau classique. Cela se traduit par l'ouverture au 1^{er} avril 2015 de cet Institut de Formation aux métiers du Ferroviaire à Rabat. Il formera des agents d'encadrement des deux sociétés.

** Les formations données à l'IFF porteront sur les domaines suivants :

- les services aux clients voyageurs et marchandises,
- l'exploitation ferroviaire (conduite des trains),

à Rabat ?

• *le domaine industriel (maintenance de l'infrastructure du matériel roulant, conduite de grands projets).*

L'Institut aura aussi pour vocation la formation des futurs exploitants de la LGV.

Dans le détail, plus de 30 000 jours de formation annuels seront dispensés dont 10 000 jours pour les agents du Groupe Public Ferroviaire.

Sur ces 10 000 jours, 5 000 jours seront créés et 5 000 jours seront transférés au Maroc.

Les formations pour la partie Transport Mouvement dispensées à l'IFF sont reprises ci-après :

- formation aux règles générales de sécurité pour les jeunes cadres (prérequis pour la formation métier qui se déroulera ensuite à l'UF Nationale de Nanterre), d'une durée de 13,5 jours.

Les informations recueillies auprès des participants aux premières sessions de formation nous indiquent qu'il s'agit en fait de trois semaines sur place, sans retour les week-ends !

- formation au management de la sécurité et contrôle de niveau 1 pour les managers d'une durée de 9 jours,

- formation aux fondamentaux du management pour les cadres, d'une durée de 4,5 jours (dispositif Dimensions Manager).

Ces formations sont nécessaires à l'exercice du métier et seront dispensées exclusivement à l'IFF. Chaque agent sera informé des particularités liées à son déplacement à

l'IFF, via une brochure spécifique expliquant tous les risques encourus et les obligations légales (passeport obligatoire, etc).

Les formations sont dispensées par des formateurs marocains (formés en France et accompagnés dans leur montée en compétences par des formateurs SNCF) ou français sélectionnés par la SNCF par rapport à leurs compétences métier.

La qualité des formations dispensées sera garantie, tant par la SNCF que par l'ONCF. Pour cela, l'IFF dispose de 50 animateurs (26 ONCF, 21 SNCF et trois externes).

Les cahiers des charges de formation et réponses pédagogiques sont élaborés et validés conjointement par la SNCF et l'ONCF. Les cahiers des charges de formation seront mis à la disposition des Correspondants Formation et des stagiaires.

► POUR L'UNSA-FERROVIAIRE :

La Direction de l'Entreprise, sous l'égide de sa tutelle politique, a validé la création de l'IFF au Maroc.

Même si le nombre de journées de formation qui y sont dispensées est faible selon la Direction, il n'en demeure pas moins que le Centre de Formation de Marseille a fermé ses portes, alors qu'il était possible de lui garantir un niveau d'activité suffisant pour le pérenniser. Il s'agit clairement d'une délocalisation du savoir-faire et de l'expertise ferroviaire. L'Entreprise n'a d'ailleurs pas

caché que les formations seront ensuite démultipliées auprès des autres opérateurs ferroviaires présents en Afrique, au Moyen Orient et au Maghreb.

L'UNSA-Ferroviaire a obtenu que l'intégralité des frais liés aux déplacements imposés aux stagiaires soit prise en charge par l'Entreprise. Pour les agents n'ayant pas de passeport (obligatoire au Maroc), la Direction assumera aussi le coût total des frais de confection et des photos.

En outre, les agents exprimant une phobie de l'avion devront produire un certificat médical faisant état de l'empêchement à se rendre à Rabat. Quant aux conséquences possibles sur leur déroulement de carrière en cas de refus, la Direction est restée muette...

Pour conclure, l'UNSA-Ferroviaire ne veut en aucun cas décourager ou inciter les cheminots à refuser ce voyage. Notre volonté s'ancre sur le fait de réserver l'accès à l'IFF aux seuls agents volontaires, et la garantie qu'il n'y ait pas de sanctions pour ceux qui ne souhaiteraient pas s'y rendre.

** reprise en italique 1^{ère} partie de l'article de presse : « usinenouvelle.com du 09 janvier 2015 »,*

*** reprise en italique 2^{ème} partie de l'article de presse : « médias24.com du 05 mars 2015 ».*

Par Christian PRETAT ■



1945 Commémoration du 8 mai 1945

➤ **ROGER DILLESEGER, FANNY ARAV ET PASCALE LEMERCIER-COLLOT ONT PARTICIPÉ LE 5 MAI AU NOM DE L'UNSA-FERROVIAIRE, DE SNCF RÉSEAU ET DU SYNDICAT DE PARIS-EST, À LA COMMÉMORATION DE LA VICTOIRE DU 8 MAI 1945, EN PRÉSENCE DE JACQUES RAPOPORT, PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ DU DIRECTOIRE SNCF ; ILS ÉTAIENT ACCOMPAGNÉS D'UNE QUINZAINE DE PERMANENTS DE LA FÉDÉRATION ET DU SYNDICAT RÉGIONAL.**

Le 8 mai 2015 marque le 70^{ème} anniversaire de la victoire des Alliés sur l'Allemagne nazie et la fin de la seconde guerre mondiale en Europe. C'est en fait la veille, en pleine nuit, que l'armée allemande a signé sa reddition à Reims.

En commémorant cette date de mai 1945, chacun doit se souvenir des milliers de victimes civiles et militaires que ce conflit de plus de 5 ans a engendrées et de l'implication du chemin de fer par l'Allemagne nazie. Les chiffres sont là pour témoigner : à l'été 1940, le rail a convoyé un million et demi de prisonniers vers le Reich. Durant l'occupation, il a acheminé dans des wagons 86 000 déportés vers les camps de concentration et 76 000 juifs vers les camps d'extermination. Les cheminots ont payé un lourd tribut. 38 000 d'entre eux ont été fait prisonniers en juin 1940, 3 000 dont 50 agents juifs ont été déportés, 11 000 ont été employés comme travailleurs.

Jacques Rapoport a rappelé l'engagement très fort des cheminots dans la Résistance, leur contribution dans la réussite du débarquement et dans la libération du pays entre 1944 et 1945 ainsi que dans la reconstruction. Il a aussi souligné que durant la période noire 1939-1945, 2 500 agents de la SNCF avaient perdu la vie, victimes des forces d'occupation et de Vichy. Au total, la seconde guerre mondiale a vu périr 8 500 cheminots tant dans les combats que dans l'exercice de leurs fonctions ou sous les bombes. C'est pourquoi il est du devoir de chacun d'être présent chaque année aux commémorations du 8 mai, d'honorer ces morts et leurs sacrifices pour la liberté de la France.

Autant de vies perdues que les générations futures ne doivent pas oublier. C'est bien la mission de cette commémoration qui se veut également porteuse d'un message de paix et de fraternité.

Par Régis CHESSUM ■



LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR



Eric TOURNEBOEUF

Retraités solidaires

solidaires

► **NOS CAMARADES ACTIFS VIVENT UNE PÉRIODE COMPLIQUÉE
AVEC L'ENTRÉE EN PHASE ACTIVE DE LA RÉFORME DU FERROVIAIRE.**

La mise en œuvre de la Loi du 4 août 2014 passe par la promulgation de très nombreux décrets. Face au risque de dislocation du système ferroviaire français, tout l'équilibre fragile de cette réforme repose sur la rédaction de ces décrets et sur leur déclinaison dans le nouveau Pôle Public Ferroviaire.

Deux menaces principales se profilent. D'un côté, nous savons l'appétence de l'Administration française à devancer les désirs libéraux de Bruxelles en allant au-delà des exigences légales et réglementaires dans la rédaction de leurs propres directives. Et de l'autre, dans l'Entreprise SNCF, nous avons l'expérience de la capacité de certains de nos dirigeants à l'introduction des pires cavaliers dans les dossiers.

Il est en effet tentant de faire croire que telle ou telle mesure est imposée par la Réforme alors même que les sujets sont indépendants. Cet effet d'aubaine, est d'autant plus facile à utiliser qu'une organisation syndicale importante accrédite volontiers ce discours dans une vision électoraliste de court terme très éloignée de l'intérêt des cheminots.

Dans ces temps troublés, les retraités et tout particulièrement les militants de notre UFR sont au côté des actifs pour les accompagner dans leurs actions. A l'UNSA, la solidarité intergénérationnelle a du sens et prend toute sa valeur dans les périodes de crise.

Nous encourageons nos camarades à rester combattifs. Nous savons trop combien il est important de ne jamais renier ses convictions et d'avoir la fierté du devoir accompli.

Alors courage, vous pouvez compter sur nous !

AG de la Section UFR Nord

26 mars 2015

► **« NOUS SOMMES HEUREUX DE VOUS ACCUEILLIR, VOTRE PRÉSENCE PROUVE VOTRE ATTACHEMENT À NOTRE SYNDICALISME ET À LA CONVIVIALITÉ DE CETTE RÉUNION ».** C'EST PAR CES MOTS QUE DAMIEN LAVOISIER DÉBUTE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE POUR REMERCIER LES 43 PRÉSENTS, DONT LES REPRÉSENTANTS DES SECTIONS AMIES, AINSI QUE CELLES ET CEUX QUI ONT PRIS LE TEMPS DE S'EXCUSER DE NE POUVOIR PARTICIPER ; UNE MINUTE DE SILENCE EST OBSERVÉE EN MÉMOIRE DE NOS SIX CAMARADES DISPARUS DEPUIS NOTRE DERNIÈRE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Dans son rapport d'activité, Damien constate des effectifs à la hausse, plus 20, dus à l'effet baby-boom, dont bon nombre sur Lille sont en prélèvement automatique en 2015.

Le Bureau a assisté à toutes les réunions statutaires prévues en se partageant les tâches en fonction de nos disponibilités, en application de nos engagements de fonctionner avec un bureau réduit à 4. Cela nous a permis de terminer l'exercice 2014 avec un léger excédent. En ce qui concerne les AG décentralisées, les dates ont été fixées en accord avec les responsables de secteurs. Amiens le 20 novembre, Paris Nord le 19 novembre et Lille le 25 novembre. Certains d'entre vous ont pu assister à nos différentes manifestations, qu'ils en soient remerciés. Malheureusement celle du 12 mars n'empêchera pas le passage en force de la mensualisation de nos retraites en janvier prochain.

Daniel Dessaint, trésorier, présente le rapport financier avec une situation arrêtée à ce jour, qui fait apparaître un bilan positif. Les comptes ont été vérifiés par la commission de contrôle le 19 mars et n'ont fait l'objet d'aucune remarque particulière, aucune anomalie constatée sur les pièces comptables et justificatifs présentés.

Gaston Chaton, secrétaire adjoint et administratif, conclue son rapport sur des effectifs qui évoluent mais où il y a toujours des différences entre le fichier « gare » et le fichier papier que nous maintenons. Gaston exprime notre mécontentement quant aux difficultés « de travailler » correctement depuis 1 an dans des locaux inondés et sans ordinateur de bureau... Ces difficultés ont déjà été évoquées au Bureau Fédéral et seront de nouveau évoquées à Marc Baucher par le Président de l'UFR.

L'élection du Bureau : les membres du Bureau ont souhaité être reconduits dans leurs fonctions : SG/ Damien Lavoisier, SGA Secrétaire/



Gaston Chaton, Trésorier Secrétaire Adjoint/ Daniel Dessaint et Trésorier Adjoint Norbert Duviviers.

Les 3 rapports et l'élection du Bureau sont votés à l'unanimité.

Eric Tourneboeuf, Secrétaire Général de l'UFR, explique point par point le passage du paiement trimestriel à échoir au paiement mensuel au 1^{er} janvier 2016, pour l'instant à échoir mais avec l'objectif du gouvernement de devenir à terme échu. Il précise que c'est aussi l'affaire des actifs d'aujourd'hui. Même s'ils ne se sentent pas concernés, la culture et les aspirations des jeunes cheminots ne sont plus celles de notre époque. Eric précise que l'intersyndicale, hors CFDT, a interpellé la ministre des affaires sociales car certains points doivent encore être éclaircis et négociés, comme la prime de départ et l'allocation décès.

Jean Marc Schaeffer, élu en février dernier à la tête de l'union des retraités UNSA INTERPRO, nous dresse le tableau du travail à accomplir pour fédérer les retraités des différentes composantes. Il rappelle que nos retraites sont indexées sur l'indice des prix et plus sur les salaires. Cette disposition a montré ses limites et ne contribue pas à la relance du pouvoir d'achat des retraités.

Marc Baucher, Secrétaire Général, nous dévoile la nouvelle appellation de l'UNSA-Cheminots, depuis Mardi 24, votée à 98,38 % au congrès extraordinaire : UNSA-Ferroviaire. Le nouveau logo est présenté plus moderne et conquérant. Marc revient sur la réforme du ferroviaire, les divergences syndicales, les positions jusqu'au-boutistes des uns, voire le refus de négocier des autres. L'UNSA a été la seule OS à se positionner clairement avec un mandat du bureau fédéral et à proposer des amendements. Les propositions de décrets sont examinées avec attention. L'UNSA-Ferroviaire se met en ordre de bataille pour les élections qui se tiendront dans les 3 EPIC en novembre prochain. Dans la dynamique qui est la nôtre à l'occasion des élections professionnelles dans les autres Entreprises Ferroviaires, gageons que les résultats seront à la hauteur de nos espérances.

La réunion s'est terminée autour du pot de l'amitié avant un frugal repas pris au restaurant Le Baron.

Rendez-vous est pris pour l'an prochain, dans la joie et la bonne humeur.

Par Damien LAVOISIER ■

AG de la Section UFR Est : une renaissance... appréciée !

➤ **ENVIRON UNE DÉCENNIE QU'IL N'Y AVAIT PLUS D'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE À LA SECTION EST. ALAIN FENNERICH, PRÉSIDENT DE SECTION DEPUIS FIN 2007, CONSIDÉRerait CELA COMME UNE ANOMALIE.**

Une quarantaine d'adhérents ont apprécié cette renaissance, prouvant par là même ce constat, en étant présents en nombre ce 31 mars.

Après les avoir remerciés de s'être, pour certains, levés très tôt, y compris les invités, Alain fait un rapide historique sur les événements successifs qui l'ont amené à la responsabilité de la Section.

Le rapport moral note une certaine stabilité dans les effectifs depuis 2007 : autour de 750 adhérents ; depuis cette date, plus d'une centaine d'adhérents sont malheureusement disparus ; le Président demande quelques instants de recueils à leur intention.

Les budgets 2014 et prévisionnel 2015, présentés par Daniel Vaireaux, le trésorier, ont provoqué quelques questions ; quinze ans d'exercice de Daniel à cette fonction ont permis d'apporter immédiatement les précisions nécessaires.

Le chevauchement de date avec le Congrès UNSA inter Pro à Montpellier du 31 mars au 2 avril nous prive de la présence du Président de l'UFR, mais aussi du Secrétaire Général, du Secrétaire Général Adjoint, et de bon nombre de Secrétaires Fédéraux. Philippe Claudel, nouvellement élu Secrétaire UNSA-Retraité, et Alain se répartissent donc les sujets d'informations quant à la Loi portant Réforme du Ferroviaire, l'actualité syndicale et celle des retraités.

Sur le premier point, seules quelques explications rapides pouvaient être données puisque seulement trois décrets sont parus au Journal Officiel. La journée du 10 mars où la CGT avait appelé ses militants à la grève,



alors que la délégation était au complet pour le déroulement du CCE, a été plus commentée par l'assistance.

L'actualité syndicale UNSA-Cheminots était plus consistante avec le congrès extraordinaire qui a validé l'évolution d'UNSA-Cheminots en UNSA-Ferroviaire, accompagné d'un nouveau logo que les participants de la salle ont pu emporter dans leur dossier ; les perspectives de bons résultats à l'issue des élections professionnelles de novembre prochain dans les trois EPIC, de tête, Réseau et Mobilités, compte tenu de la communication politique de la première organisation syndicale, qui dépose des amendements à l'Assemblée Nationale lors des discussions de la loi, et par ailleurs affiche son opposition aux textes législatifs. L'actualité retraités a été divisée en deux événements : l'élection d'un cheminot, Jean-Marc Schaeffer au poste de Secrétaire Général de l'UNSA-Retraité, lors du Congrès du 2 février, avec Philippe Claudel membre du bureau ; le second point touche plus particulièrement au cœur, disons même au portefeuille, des adhérents : la fin de la trimestrialisation. Cette décision gouvernementale a été largement commentée

voire affublée de « noms d'oiseaux » par l'assistance.

Profitant de la présence de Martial Souverain, membre de la délégation UNSA-Cheminots reçue le 6 janvier au Ministère des Affaires Sociales, la salle a vite compris les velléités du Ministère pour rapprocher notre régime spécial du régime général. Philippe Claudel a résumé, sans difficulté, ce qu'il restait à défendre désormais : la mensualité à échoir.

Alain remercie à ce sujet tous les présents au rassemblement du 12 mars dernier Place de l'Europe à Paris, venus manifester contre le projet de mensualisation au 1^{er} janvier 2016. Après deux heures trente de discussions ininterrompues, un pétillant apéritif attendait les participants avant de se diriger vers le restaurant Le Baron pour continuer les discussions en toute convivialité. La satisfaction de tous est de bon augure pour reconduire cette assemblée en faisant « tourner » géographiquement, pour les prochaines années, ces sympathiques moments.

Par Alain FENNERICH ■

UN CONSEIL NATIONAL STUDIEUX



L'UNSA-Ferroviaire s'est réunie en Conseil National le mardi 19 mai 2015 et pour la dernière fois au Théâtre Traversière à Paris, l'Entreprise ayant un autre projet pour ce site.

Après le mot de bienvenue, Marc Baucher, Secrétaire Général, a proposé aux participants de voter pour la création du GN Gares et Connexions sachant que ce sujet a été développé lors du BF d'avril. La création de ce GN a été votée à l'unanimité et est donc inscrite dans le Règlement Intérieur. Dans le cadre de la mise en place du Groupe Public Ferroviaire, les élections professionnelles devraient avoir lieu en novembre 2015. Marc Baucher a proposé aux représentants de voter à main levée les candidats présentés pour les trois listes CS SNCF – CA SNCF Mobilités – CA SNCF Réseau.

Le Conseil National a validé le bilan actif et le compte de résultat 2014 présentés par Gilles Moisan, trésorier.

Roger Dillenseger, Secrétaire Général Adjoint, a fait le point sur la Réforme du Ferroviaire. Il s'en est suivi un débat sur l'impact pour les Instances Représentatives du Personnel et les conséquences pour les UR/UAD.