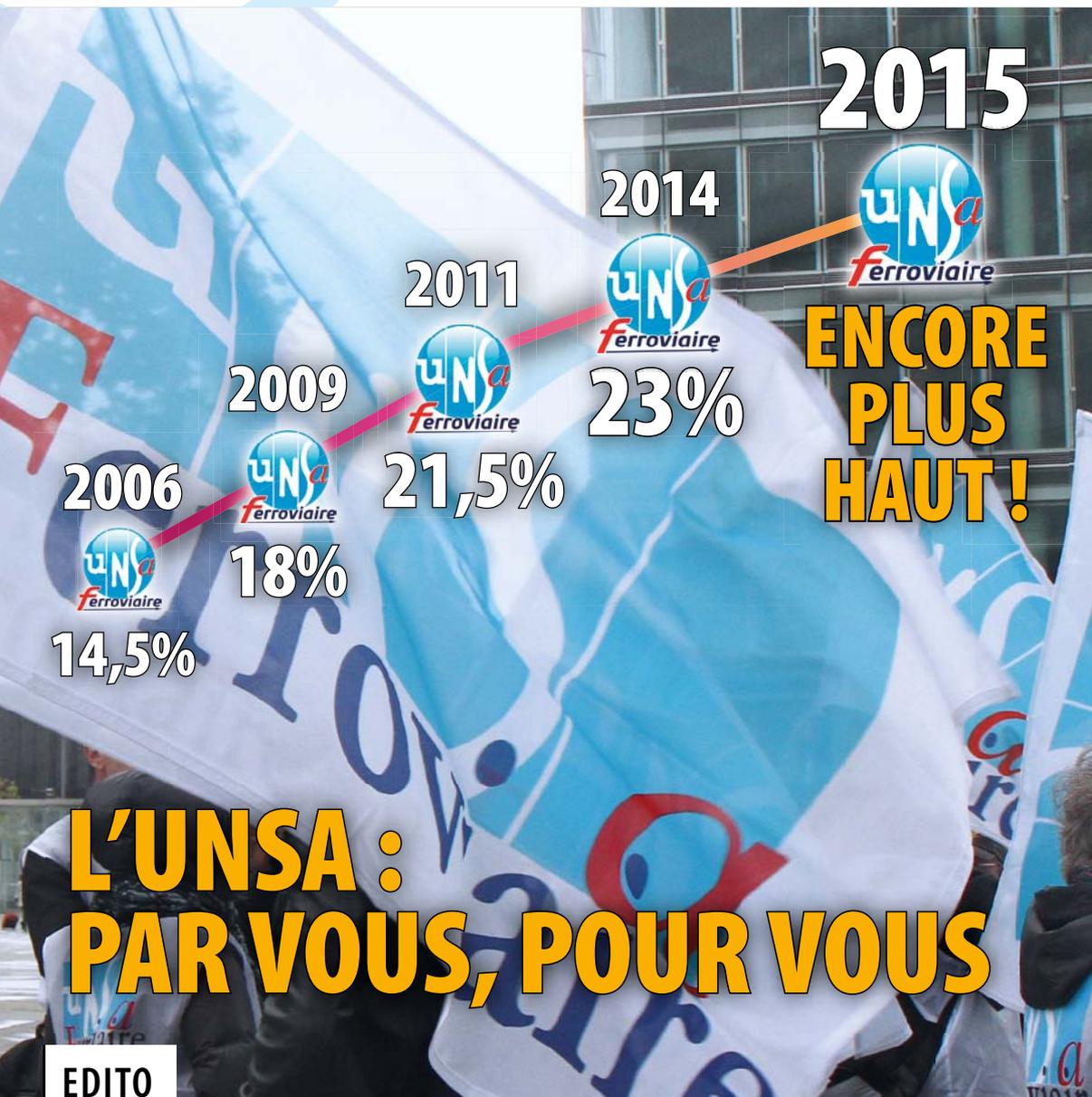


LEmag

LA REVUE DE L'UNSA FERROVIAIRE



**L'UNSA :
PAR VOUS, POUR VOUS**

EDITO

L'UNSA-Ferroviaire tournée vers l'avenir

PAGE 3



SPECIAL ELECTIONS

La formation professionnelle,
un levier essentiel

PAGE 9



SPECIAL ELECTIONS

Quelles évolutions pour les métiers
du Commercial en gare ?

PAGES 23 et 24



SPECIAL ELECTIONS

Le transport mouvement
au cœur de la réforme

PAGES 29 et 30

Avec votre assurance vie GMF, prenez votre avenir financier en main.



Avec le contrat multisupports Multéo de GMF, vous pouvez doser la sécurité et opter pour la performance des marchés financiers. C'est vous qui déterminez les règles du jeu.



Le Revenu

MULTÉO
Catégorie contrats multisupports actif
(2 à 15 pds)

Rendez-vous sur www.gmf.fr
ou appelez le

N° Vert 0 800 88 11 62

APPEL GRATUIT DEPUIS UN POSTE FIXE

GMF VIE - Société anonyme au capital de 186 966 736 € entièrement versé - Entreprise régie par le Code des assurances - 315 814 806 R.C.S. Pontoise
Siège social : 1, rue Raoul Dautry - CS 40003 - 95122 Ermont Cedex - Tél. 0 970 809 809 (numéro non surtaxé). Internet : www.gmf.fr



ASSURÉMENT *humain*

SOMMAIRE

SPÉCIAL ÉLECTIONS

- Point d'étape sur la réforme ferroviaire P. 4 et 5
- Europe : Une opportunité pour nos établissements frontaliers P. 6
- Le Développement Syndical : la substantifique moelle de notre Organisation Syndicale P. 7
- Pouvoir d'achat, l'UNSA force de propositions P. 8
- La formation professionnelle, un levier essentiel P. 9
- Pour l'UNSA-Ferroviaire, le logement est un besoin essentiel P. 10
- L'UNSA-Ferroviaire : l'Organisation Syndicale incontournable à l'Action Sociale P. 11
- Les jeunes, un véritable atout pour notre avenir P. 12
- L'UNSA-Ferroviaire au cœur des revendications des salariés des métiers transverses P. 13
- L'agent SUGE incontournable au sein du GPF P. 14 et 15
- SNCF Réseau, une stratégie bien rodée à M&T et I&P P. 16
- Les métiers de la Traction, dans une Direction Métiers plus forte P. 17
- La sûreté : agissons ensemble P. 18 et 19
- Réveil douloureux au Matériel P. 20
- L'UNSA-Ferroviaire au cœur de la protection sociale des cheminots P. 21
- Métiers des Trains : sous haute surveillance ! P. 22 et 23
- Quelles évolutions pour les métiers du commercial en gare ? P. 24 et 25
- Protection sociale complémentaire des personnels contractuels P. 26
- La piqure de rappel des médicaux P. 27
- Le Transport Mouvement au cœur de la réforme P. 29 et 30
- Stop au déclin du Fret Ferroviaire ! P. 31

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

EDITO



L'UNSA-Ferroviaire tournée vers l'avenir

Après bien des péripéties les élections professionnelles et celles des Conseils d'Administration et Conseil de Surveillance se tiendront bien le 19 novembre prochain.

Véritable parcours du combattant, cette échéance va permettre aux cheminots et aux salariés du Groupe Public Ferroviaire (GPF) SNCF d'élire leurs représentants.

Une ombre (parmi d'autres) au tableau : le vote électronique qui ne peut se faire par la volonté de certains.

L'UNSA-Ferroviaire avait négocié pour obtenir des CE de proximité sur l'ensemble du GPF comme à SNCF Mobilités. A SNCF Réseau aussi, nous aurions pu avoir des CE au plus proche des salariés. Mais ce projet d'accord a été dénoncé par deux organisations syndicales. Une d'elles essaie depuis de rattraper ses erreurs par des recours juridiques...il est bien temps !

**Ces regrettables situations posent aujourd'hui deux questions essentielles :
Quel type de syndicalisme voulons-nous ?**

Quels représentants souhaitons-nous pouvoir élire le jeudi 19 novembre 2015 ?

Syndicat encore jeune dans le paysage syndical, l'UNSA-Ferroviaire aborde les différents sujets avec conviction, pragmatisme et sans préjugé.

Autres atouts, son autonomie et son indépendance inscrites dans ses valeurs portées avec fierté par ses adhérents et ses militants. C'est ce qui fait sa force aujourd'hui dans un environnement syndical avec des confédérations empêtrées dans leurs contradictions, leur proximité de partis politiques ou de gouvernements.

Le syndicalisme doit évoluer pour sortir de ses archaïsmes et de ses démagogies.

Les salariés attendent autre chose que des postures de circonstances ou motivées par des intérêts organisationnels.

L'expertise professionnelle, un des axes prioritaires de l'UNSA-Ferroviaire.

Ce Magazine aborde les sujets importants et l'ensemble des métiers avec professionnalisme et une approche critique et constructive. C'est le reflet de notre action au quotidien.

L'UNSA-Ferroviaire : une organisation syndicale qui avance et se développe.

L'UNSA-Ferroviaire s'inscrit dans une démarche moderne et volontariste. Les résultats des élections professionnelles démontrent bien que notre audience est en constante progression. Que ce soit à SNCF ou bien dans les entreprises de la nouvelle branche ferroviaire, l'UNSA-Ferroviaire devient à chaque élection la première ou la deuxième organisation syndicale. Les salariés nous apportent leur confiance en constatant que l'UNSA est différente et répond à leurs attentes.

Pour une organisation syndicale tournée vers l'avenir avec les cheminots et les salariés du Groupe Public Ferroviaire, VOTONS et faisons voter UNSA-Ferroviaire.

Par Marc BAUCHER ■

Réforme

Point d'étape sur la réforme du ferroviaire !

➤ **LA LOI PORTANT RÉFORME DU FERROVIAIRE, ADOPTÉE LE 4 AOÛT 2014, ENGAGE TOUT UN PROCESSUS DE RÉORGANISATION ET D'ADAPTATION DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES ET ACCORDS D'ENTREPRISE EN VIGUEUR.**

Ce processus s'inscrit dans un calendrier soutenu et chargé. La consultation du CCE du 10 mars 2015 a validé l'entame de la mise en œuvre de la loi. Face aux incertitudes liées notamment au financement du système ferroviaire et aux multiples négociations à venir, l'UNSA s'est abstenue lors de la consultation.

Il est à notre sens irresponsable de donner un blanc-seing à l'Entreprise face aux enjeux qui se présentent à nous. Pour autant l'UNSA s'inscrit résolument dans les négociations du futur pacte social des cheminots. Les organisations contestataires, par leur vote « contre » la réforme, ont néanmoins validé le processus de consultation et par là même, donné le top départ à la mise en œuvre de la réforme. L'objectif pour l'UNSA étant clairement d'inscrire le mode ferroviaire dans un avenir orienté vers le développement indépendamment des directives européennes qui amenuisent le monopole de la SNCF.

Pour l'UNSA, cette démarche vise à valoriser le travail des cheminots et à promouvoir le ferroviaire, contrairement à certains partenaires sociaux qui, par médias interposés, font le choix délibéré de casser l'image de la SNCF et par conséquent le travail des cheminots.

Même s'il est important de s'appuyer sur des références du passé qui restent les fondements de nos actions syndicales, les principes de réalité ne peuvent nous



échapper. Les directives européennes fixant les conditions d'ouverture à la concurrence prennent effet, les conditions économiques des autorités organisatrices des transports sont une réalité, les évolutions digitales s'imposent. Ceux qui aujourd'hui appuient leurs revendications sur des éléments des années 1945/1950 (voir éditorial du journal des cheminots CCE) s'inscrivent résolument dans une vision rétrograde.

La réforme du système ferroviaire qui entre concrètement en application depuis le 1^{er} juillet 2015 nécessite une adaptation des textes SNCF au Groupe Public Ferroviaire. Ce chantier inédit de négociations mobilise l'intégralité des équipes de la Fédération UNSA-Ferroviaire en s'appuyant sur les UR/UAD. Ainsi depuis plus d'un an, une dizaine de groupes techniques travaillent sur l'ensemble des dossiers impactés. Ce travail d'analyse et d'expertise nous permet d'être force de proposition dans la négociation des accords en cours et à venir.

Ces travaux s'inscrivent dans le contexte particulier de la proximité d'élections professionnelles. Les organisations syndicales contestataires font feu de tout bois pour freiner toute évolution et ainsi affirmer leur opposition à la réforme.

➤ **LES NÉGOCIATIONS EN COURS**
Harmonisation des accords d'entreprise au sein du GPF

La mise en œuvre de la réforme du système ferroviaire conduit à recenser puis harmoniser les normes en vigueur régissant le cadre social des salariés au sein du GPF, contenues dans les textes issus de ex-SNCF et dans ceux de ex-RFF.

L'UNSA s'implique fortement dans ce travail de négociation tous azimuts avec la Direction, sur la base de l'**accord de modernisation** signé avec le Secrétaire d'Etat le 13 juin 2014.

Cinq principes fondamentaux sont défendus et mis en avant :

- la garantie de la **primauté et de l'intégrité du Statut** au sein des trois EPIC du GPF ;
- le **refus du moins disant social** ;
- la contractualisation (privilégier des accords collectifs à une décision unilatérale) avec un vrai **pouvoir de gouvernance** pour les signataires ;
- le **refus d'un groupe fermé** (tous les salariés d'une même catégorie – statutaires ou contractuels – doivent avoir un même cadre social pour les trois EPIC du GPF) ;
- **prise en compte des apports des accords en vigueur à SNCF Réseau ex-RFF et tension à l'ensemble des salariés du GPF.**

Aujourd'hui cinq accords dits de « substitution » ont été signés ou sont mis à la signature :

- **Mixité / égalité professionnelle** : signé par l'UNSA,
- **Compte Epargne Temps** : mis à la signature. Sera signé par l'UNSA car plus favorable que l'accord historique à SNCF, même si moins favorable qu'accord à ex-RFF. Nouveauté : monétisation possible de jours déposés sur le compte courant,
- **Travailleurs handicapés** : mis à la signature. Sera signé par l'UNSA car pas moins favorable que celui existant à SNCF et plus favorable que l'accord à ex-RFF,
- **Aide au logement** : mis à la signature. Sera signé par l'UNSA car plus favorable que l'accord précédent à SNCF et bénéficie aux salariés ex-RFF du GPF,
- **Protection sociale complémentaire pour les personnels contractuels** : mis à la signature. Sera signé par l'UNSA car plus favorable que l'accord précédent à SNCF mais sur certains points moins favorable que l'accord existant à ex-RFF.

Intéressement : en juin 2015, l'UNSA a négocié et signé un accord d'intéressement, triennal, à SNCF Réseau et à SNCF Mobilités. Nous demandons (pétition en cours) **que les agents transférés à l'Epic SNCF puissent bénéficier du même niveau de prime d'intéressement qu'à Réseau ou à Mobilités.**

Il reste de nombreux accords à négocier, certains avant le 30 juin 2016 (organisation du travail, actuel RH 0077) et d'autres avant le 31 décembre 2016.

Les prochains chantiers vont concerner **l'épargne salariale** (PEE / PERCO), le **dialogue social** et le **droit syndical**, les règles de base du **contrat de droit commun** (actuel RH0254), **l'emploi et la GPEC**,

l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle.

La convention collective ferroviaire

Le secteur ferroviaire avait la particularité d'être le monopole de la SNCF. Depuis 2004 pour le Fret, 2010 pour le voyageur international, les directives européennes 91-440 permettent aux entreprises ferroviaires d'opérer sur le Réseau Ferré National (RFN). La perspective de l'adoption du quatrième paquet ferroviaire, généralisera l'ouverture totale à la concurrence du transport ferroviaire dans les années 2020/2023. Dès lors, la réglementation, notamment celle liée à l'organisation du travail (RH 077) applicable exclusivement aux cheminots de la SNCF doit faire l'objet d'une réécriture applicable à l'ensemble des entreprises du secteur. Aujourd'hui pas moins de trente entreprises ferroviaires sont aptes à circuler sur le RFN. L'exemple du transport de marchandises doit nous servir de référence. En une décennie, Fret SNCF a perdu 10 000 emplois, dus principalement à la perte des marchés au bénéfice d'Euro Cargo Rail, Europorte, VFLI, travaillant avec des conditions d'emploi plus souples. Pour l'UNSA-Ferroviaire, nous sommes convaincus que la concurrence ne sera pas source d'amélioration de l'offre, pour autant, si concurrence il y a, celle-ci doit être la concurrence entre entreprises et non entre les salariés des entreprises ! Comme dans les autres secteurs d'activité professionnelle, la branche ferroviaire va faire l'objet d'une négociation d'une convention collective définissant les bases sociales de la branche.

Le schéma structurant le cadre social s'appuiera sur trois niveaux permettant ainsi de répondre :

- aux contraintes de sécurité de l'activité,
- à la limitation du dumping social,
- aux spécificités de chaque entreprise.

(Voir également supplément MAG n° 782 : « les enjeux de la convention collective »)

Les travaux de la commission paritaire ont déjà fait l'objet d'une validation d'un accord de méthode et du champ d'application. Les travaux se poursuivent avec les chapitres relatifs aux dispositions générales et aux contrats.

La gestion des activités sociales

La gestion des activités sociales issues du transfert de 1982 repose sur les bases du rapport PIROT (1986) et l'accord de gestion entre les organisations syndicales et la Direction.

La création du GPF impose une renégociation de cet accord afin de l'adapter aux nouveaux périmètres des Comités d'Établissement des trois nouveaux EPIC. La loi impose un délai de six mois pour aboutir à un accord. Ce délai s'achève au 31/12/2015, à défaut le sujet sera traité arbitrairement par décret du Ministère des Transports.

Les enjeux de ce dossier sont majeurs, en effet, les conditions de gestion de colonies de vacances, maisons familiales, restaurants d'entreprise, bibliothèques, sociétés d'agents, ...etc, seront redéfinies pour le GPF.

Pour l'UNSA il est primordial que cette négociation et la validation de cet accord s'inscrivent dans la nouvelle représentation syndicale issue du scrutin du 19 novembre 2015 et non sur une négociation précipitée basée sur les anciens résultats.

Afin de mieux répondre aux attentes des cheminots, l'UNSA effectue actuellement un sondage national sur les activités sociales.

Lien enquête ASC UNSA :

<http://www.unsa-ferroviaire.org/>

Pour l'UNSA il est essentiel que l'intégralité du budget (100 millions d'euros) des dotations sociales retourne vers les cheminots et les ayants-droit.

Par Roger DILLENSEGER, Jean-Luc SAFFROY,
Etienne PICHER ■



L'Europe une opportunité pour nos établissements frontaliers

► **L'EUROPE CONNAIT AUJOURD'HUI UNE CRISE DE FONCTIONNEMENT DEVANT L'ARRIVÉE MASSIVE DES RÉFUGIÉS ET DÉMONTRE AINSI LA LIMITE DE FONCTIONNEMENT COMMUNAUTAIRE.**

La libéralisation des chemins de fer européens, lancée par la Commission européenne au début des années 1990, s'est accélérée avec les divers paquets ferroviaires des années 2000.

Pour l'UNSA-Ferroviaire l'objectif européen est clair : redynamiser le ferroviaire en Europe en particulier le fret et le transport des personnes.

Pourtant le quatrième paquet ferroviaire présenté en janvier 2013 est de tout autre nature. L'objectif en est l'ouverture à la concurrence du transport intérieur de passagers et la garantie d'indépendance effective du gestionnaire d'infrastructure.

Sur ces deux points, les ambitions de la Commission se sont néanmoins heurtées à de fortes réticences, rendant nécessaires des concessions. C'est pour cela que notre travail au sein de l'European Transport Workers' Federation (ETF) est crucial et porte l'ensemble des revendications des syndicats de tous les pays européens.

La Commission européenne a dû trouver une alternative : favoriser une approche technique complémentaire de l'approche politique. Il reste beaucoup à faire en terme d'interconnexion et d'interopérabilité, éléments fondamentaux afin de réaliser un espace ferroviaire européen unique.



Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'ouverture à la concurrence se fera, certainement prioritairement, par les frontières. La dimension européenne nous oblige à prendre de la hauteur en ayant une réflexion stratégique globalisante. Nous demandons inlassablement, lors de nos rencontres dans les régions frontalières, (telles que Sud-Aquitaine, Languedoc-Roussillon, PACA, Nord-Pas-de-Calais, Alsace) une véritable dynamique d'investissements humain et technique qui doit être déployée sur nos établissements frontaliers comme Hendaye, Cerbere, Nice, Tourcoing, Strasbourg et bien d'autres.

L'UNSA-Ferroviaire est plus que jamais favorable à une politique européenne ferroviaire de haut niveau, mais restera combative, face à une Europe qui voudrait s'asseoir sur les valeurs sociales portées par notre organisation, dans la branche ferroviaire.

Par Benoit VIENNE ■



Le développement syndical : la substantifique moelle de notre Organisation

► LE DÉVELOPPEMENT EST DEVENU L'ENJEU NUMÉRO 1 DE TOUTE ORGANISATION, QU'ELLE SOIT POLITIQUE OU SYNDICALE.

Il est plus que nécessaire, dans un pays où seulement 8 % des salariés sont syndiqués, de développer un syndicalisme autonome au plus proche des salariés.

L'UNSA est l'organisation qui, depuis quelques années, prend de l'ampleur, au sein de la SNCF et aussi dans les entreprises du Service Public et Privées.

Cette progression permanente au sein du GPF SNCF (23,1 % aux dernières élections), ainsi que dans les Filiales et Entreprises Ferroviaires du Groupe (Systra, Delcourt Rail, ETMF, ECR...) est non seulement due au travail quotidien sur le terrain de nos militants et adhérents, mais aussi à nos prises de position fortes dans l'intérêt de tous les salariés lors de la gestion de la Réforme du Ferroviaire.

L'investissement humain de toutes nos structures est le levier essentiel pour que notre dynamique de croissance aille toujours de l'avant.

Savoir être fédéré pour fédérer doit devenir notre leitmotiv quotidien afin d'atteindre notre objectif : devenir la 1^{ère} force syndicale réformatrice et progressiste au sein du GPF et au-delà.

Entre les élections professionnelles de Novembre 2015 dans le GPF et l'échéance de 2017 sur le calcul et l'enjeu de notre représentativité dans la Branche, il est désormais essentiel de rassembler toutes nos forces. Actuellement, l'UNSA est la 2^{ème} Organisation syndicale dans la Branche. Le développement syndical se doit d'être sur tous les fronts :

- Sur le terrain en priorité, jouer la carte de la proximité envers les salariés ; ne plus hésiter à aller dans les « bastions » des autres OS et montrer que nous sommes à l'écoute, responsables, fiers de nos décisions, au titre d'une expertise hors-pair et reconnue (Romilly en est le parfait exemple),

- Dans les Groupes de Travail, par métiers et transverses, de plus en plus performants, grâce à la progression de participants et à de vraies forces de proposition pour notre développement,
- Avec la création au sein de la Fédération d'un pôle « entreprises ferroviaires et filiales » afin de se développer encore plus dans ces entités,
- Avec une Communication adaptée aux nouvelles technologies, (nouveau site internet, tracts et logos nouvelle génération, nouveau slogan...), abordant tous les sujets sans démagogie,
- Avec la présence de l'UNSA-Ferroviaire qui pèse de plus en plus dans les Instances Européennes (European Transport Workers' Federation et CCE Europe), qui sait faire entendre les préoccupations des salariés du Rail dans un Parlement devenu incontournable pour toutes les Nations Européennes.

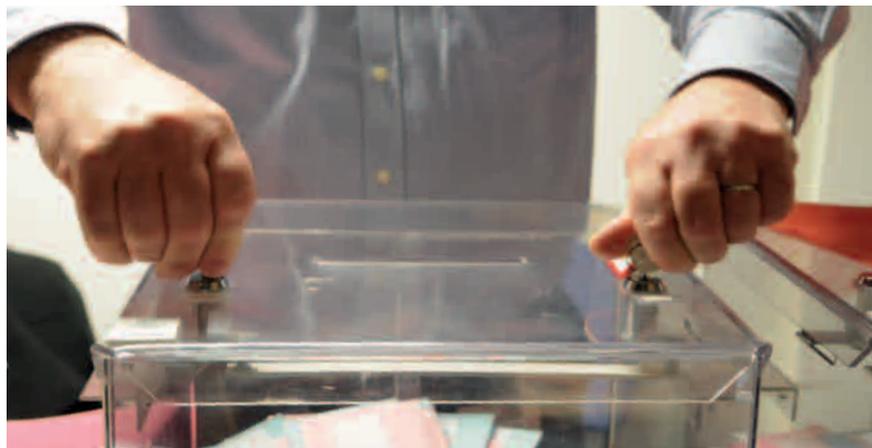
Dans un monde où tout est ordonné pour diviser les gens, dans un monde où certaines Organisations Syndicales préfèrent pratiquer la politique de la « terre brûlée » au détriment du bien être des salariés, l'UNSA doit être le moteur du « renouvellement syndical ».

Ce discours unitaire, ces valeurs partagées que nous portons en nous de la part de TOUS au service de TOUS sont incontournables et doivent être affichés haut et fort à tous les niveaux.

C'est ce qui fait et continuera de faire NOTRE différence.

UNSA, par Vous, pour Vous !!

Par Delphine LEDIEU ■



Propositions

Pouvoir d'achat, l'UNSA force de propositions

➤ **A L'HEURE DES BILANS, IL EST ESSENTIEL DE REVENIR SUR L'ACTION DE L'UNSA POUR 2014 ET 2015, LE POUVOIR D'ACHAT ÉTANT AU CENTRE DE TOUTES LES ATTENTIONS.**

Le 7 juillet 2014, l'UNSA est à l'origine de la Table Ronde sur les Salaires. Propositions obtenues :

Une augmentation générale des salaires de 0,5 % au 1^{er} juillet 2014.

Augmentation non négligeable dans un contexte où les agents de la fonction publique, les travailleurs du secteur privé subissent un blocage des salaires.

– **Une majoration uniforme de la gratification de vacances de 50 Euros qui atteint 300 Euros, avec versement du différentiel sur la paie de juillet 2014.**

Cette majoration présente l'avantage de compter pour la retraite.

– **La convergence des allocations forfaitaires de déplacement des agents d'exécution et de maîtrise (groupe II) vers celles des agents cadres (groupe I) dès le 1^{er} octobre 2014.**

Cette revendication UNSA met fin à une différence incohérente de traitement entre collègues.

– **L'extension des allocations familiales supplémentaires aux personnels contractuels des Annexes B et C à compter du 1^{er} octobre 2014.**

Cette mesure répond à une ancienne revendication des agents contractuels.

– **L'accès à la position de rémunération supérieure dès le prochain exercice de notation soit :**

La position 19 pour les agents du niveau 2 de la qualification D

La position 13 pour les agents du niveau 2 de la qualification TA

– **En parallèle, l'ouverture dans le cadre de l'agenda social d'un chantier de**

réflexion sur les aménagements de la grille salariale permettant une meilleure fluidité dans le déroulement de carrière de l'ensemble des personnels des trois collèges, y compris les agents de conduite.

L'UNSA a initié cette démarche comme elle a su le faire avec celle de la convergence des codes prime.

– **La reconduction du dispositif de GIPAC (garantie individuelle du pouvoir d'achat des cheminots) pour la période 2011-2014.**

– **A compter de l'exercice 2015, un doublement du dispositif de reconnaissance des agents d'exécution et de maîtrise : « La prime ». Le budget moyen par agent est ainsi porté à 400 Euros (au lieu de 200), dont 200 Euros au titre de la part collective et 200 Euros au titre de la part individuelle.**

Cette initiative UNSA permet de valoriser l'engagement au quotidien de nos collègues « non cadres ».

L'ensemble des mesures a fait l'objet d'une adaptation pour leur application aux personnels contractuels des Annexes A1, A3, B et C du RH 0254. A l'exception de la mesure « Allocation Familiale Supplémentaire » qui ne concerne que les contractuels des Annexes B et C.

La signature par l'UNSA permet en complément de l'application de l'ensemble des mesures de l'Accord, la mise en œuvre d'un comité de suivi des signataires.

Les avancées obtenues par l'Accord apportent la preuve que le choix de la négociation constitue bien l'avenir du dialogue social dans l'Entreprise.

Cette année 2015, par un courrier au DRH, l'UNSA a demandé l'ouverture de négociations salariales. Cette réunion s'est tenue le 29 juin 2015.

En début de séance, la Direction expose ses éléments techniques impactant les mesures de la négociation 2015 :

L'effet report de l'augmentation générale des salaires 2014 est de 0,23 %. Le doublement du budget du dispositif de reconnaissance

des non-cadres, la prime, représentent une évolution de 0,33 % de la masse salariale, soit une évolution globale sur 2015 de 0,56 %.

L'UNSA a défendu les revendications suivantes pendant la Table Ronde :

- Une augmentation générale des salaires significative,
- Des mesures complémentaires pour le maintien du pouvoir d'achat,
- L'application de l'ensemble des mesures aux salariés contractuels, quel que soit leur EPIC d'appartenance,
- Des mesures en faveur des bas salaires,
- L'attribution du dividende versé en 2015 soit 100 € à tous les salariés du GPF, et sa pérennisation en l'incluant à la gratification de vacances,
- Une réflexion globale sur la grille salariale,
- L'extension aux samedis de l'indemnité des dimanches et fêtes.
- Un comité de surveillance de l'Accord avec une clause de « revoyure ». Nous avons ainsi rappelé notre ferme opposition à l'intégration du (GVT) Glissement Vieillesse Technicité, (l'effet des notations) dans les comparatifs des mesures salariales avec l'inflation.

Devant l'impossibilité de trouver un accord en Table Ronde, la Direction a annoncé l'application des mesures suivantes :

- La reconduction du dispositif de garantie individuelle de pouvoir d'achat des cheminots (GIPAC),
- L'application de l'ensemble des mesures aux salariés contractuels,
- **A la demande de l'UNSA**, La transformation du dividende salarial, à hauteur de 100€ bruts, versé en 2015, en un élément de rémunération pérenne et liquidable, sous la forme d'une majoration de la gratification de vacances, pour un effet en 2016.

Nous nous félicitons que l'Entreprise ait reconnu le bien fondé de nos trois revendications, (GIPAC, contractuels, dividende salarial) malgré le cadre contraint utilisé pour bloquer les Augmentations Générales des Salaires.

Formation

La formation professionnelle, un levier essentiel

► **LE 5 MAI 2014, ÉTAIT PROMULGUÉE LA LOI N° 2014-288 RELATIVE À LA FORMATION PROFESSIONNELLE, À L'EMPLOI ET À LA DÉMOCRATIE SOCIALE. ELLE PORTE CINQ AMBITIONS MAJEURES :**

- La refondation de la formation professionnelle avec substitution d'un Compte Personnel de Formation (CPF) au Droit Individuel à la Formation (DIF) dont le moins que l'on puisse dire est qu'il a fait tout feu ! Le CPF suivra chaque individu tout au long de sa carrière,
- La réforme de l'apprentissage avec un objectif de formation plus efficace de 500 000 apprentis par an et une révision des règles de gestion et d'affectation de la taxe d'apprentissage,
- Une nouvelle gouvernance qui permet aux Régions de devenir le lieu de pilotage central de la formation professionnelle,
- Une réforme du financement avec la création d'une contribution unique de 1 % sur la masse salariale pour les entreprises de plus de 10 salariés,
- Une légitimité durable de notre démocratie sociale en assurant une meilleure représentativité des organisations patronales et la transparence du financement des organisations représentatives.

Le Groupe Public Ferroviaire, comme toutes les entreprises, est impacté par cette nouvelle législation et le moins que l'on puisse dire est que le silence qui entoure les réflexions et travaux autour de sa mise en œuvre est assourdissant !

Ceci renforce donc la volonté de l'UNSA-Ferroviaire de s'impliquer très fortement dans la négociation du nouvel Accord



Formation et de faire barrage à une logique « low cost » de la formation professionnelle. En effet, en 2014, SNCF investissait 6,74 % de sa masse salariale dans la formation continue. Il est donc hors de question que le GPF se contente de verser 1 % de sa masse salariale !

Le plan formation de l'Entreprise devra donc mettre en évidence l'investissement conséquent qu'il réalise annuellement en faveur de ses personnels les moins qualifiés, pour une promotion interne de qualité et qualifiante et dans la perspective d'un renforcement des compétences des opérateurs et encadrants travaillant dans les métiers en lien avec la Sécurité des Circulations et la Sûreté des personnes.

Il est également indispensable de conforter, voire de développer le professionnalisme des managers amenés à conduire les Entrepreneurs Professionnels de leurs collaborateurs, afin de permettre à ces derniers de bénéficier de tous les droits qui sont les leurs, en matière de formation professionnelle continue, pour renforcer leur qualité de vie au travail.

Ce sujet est éminemment connecté à l'allègement de la charge de travail des managers, instruit depuis plus de trente

ans par l'Entreprise, sans cesse « remis sur le métier » mais jamais résolu car on ne peut pas, à la fois, prôner un retour à plus de proximité avec des équipes de plus en plus dispersées géographiquement et utiliser ces agents de maîtrise comme variables d'ajustement de la production, en cas d'absences de leurs collaborateurs !

La formation professionnelle doit constituer un levier essentiel au service du manager pour créer du lien avec chacun de ses collaborateurs et l'accompagner tout au long d'une carrière parfois traversée de réorganisations, suppressions de postes, et donc de reconversions, développer leurs compétences et leur qualité de vie au travail, faire de l'allongement de la vie au travail un outil au service de la transmission de compétences et de l'insertion des jeunes dans le monde du travail.

Pour toutes ces raisons, l'UNSA-Ferroviaire se bat quotidiennement à vos côtés afin de garantir le mieux disant social et lutter contre les inégalités et toutes les formes de discriminations.

Par Chantal GUILLAUMIE ■

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le Logement est un besoin essentiel

➤ **AVOIR UN TOIT EST UNE NÉCESSITÉ FONDAMENTALE DE TOUT UN CHACUN ET LE PARCOURS LOGEMENT S'INSCRIT DANS UNE LONGUE ADAPTATION QUI PASSE PAR PLUSIEURS PHASES TOUT AU LONG DE NOTRE VIE.**

On se doit de l'adapter à nos besoins qui évoluent, depuis notre plus jeune âge jusqu'à notre fin de vie. Entre ces deux repères, la vie n'est pas un long fleuve tranquille et à toutes les étapes, il faut trouver à se loger : étudiant, jeune salarié, en couple puis en famille, au gré de notre parcours professionnel et au-delà.

Les choix d'hébergement ne manquent pas. La location peut être temporaire ou définitive et l'acquisition d'un patrimoine pourra être la solution durable pour un temps donné.

Au même titre que les compagnies minières et bien avant la création de la SNCF en 1938, les compagnies ferroviaires avaient bien compris la nécessité de mettre en œuvre une politique de construction de logements pour leur personnel. De part les sujétions particulières à l'exploitation des réseaux, la nécessité se faisait sentir d'accroître le patrimoine locatif des compagnies pour loger un grand nombre d'agents et favoriser ainsi leur intégration aux Chemins de Fer. Toutes ces initiatives ont donné en héritage un patrimoine conséquent à la SNCF.

ICF-Habitat est un acteur connu et reconnu dans le monde du logement. De nombreux cheminots ont trouvé un hébergement durable ou provisoire dans le parc des 100 000 logements des filiales HLM ou du parc privé d'ICF-Novedis.

De plus, les pouvoirs publics, à défaut de construire massivement des logements, surveillent les gestionnaires des logements à loyer modéré et introduisent de nouveaux outils, tel le surloyer dans le parc HLM pour faire respirer un parc logement qui s'étouffe. Aux possibilités de parcours résidentiel, la solution du logement temporaire est offerte aux jeunes cheminots, aux agents

en mobilité par l'association PARME.

Cette dernière est entrée depuis plusieurs années dans une phase dynamique de renouvellement de son parc. L'UNSA-Ferroviaire est fortement impliquée dans la gestion de PARME.

Le regard porté par l'UNSA-Ferroviaire sur l'évolution du parc logements se veut constructif. Nos efforts portent sur la communication des possibilités de logement pour attirer l'attention des cheminots sur les innombrables solutions proposées par l'Entreprise. Les cheminots doivent être acteurs de leur parcours résidentiel. Rester statique dans un parcours logement et se complaire d'une situation d'hébergement provisoire, non satisfaisante peut s'avérer préjudiciable. Les temps changent et l'Entreprise s'éloigne de la gestion de bon père de famille liée à sa politique logement pour une gestion à prédominance économique. Il faut en être conscient pour éviter de subir de mauvaises surprises lors de la retraite : la politique de gestion des filiales ICF et Novedis n'a pas pour objectif de garder les retraités dans son parc de logement.

L'UNSA-Ferroviaire s'est également fortement impliquée dans les négociations de l'Accord relatif à l'amélioration de la politique d'aide aux logements des cheminots qui est reconduite depuis le 1^{er} juillet 2015 pour deux ans. Les aides proposées par cet accord sont précieuses et l'UNSA a apporté toute sa contribution pour une élaboration la plus favorable possible pour tous les agents.

N'oublions pas que le logement reste le premier poste de dépense d'un ménage auquel il faut ajouter les charges locatives qui peuvent faire exploser le coût d'un habitat.



Par ces temps de crise qui se prolongent, toutes les initiatives méritent d'être expérimentées. Ainsi, afin de permettre à un agent de trouver une solution, même temporaire mais néanmoins urgente dans les zones très tendues telles l'Île de France ou la région Méditerranée, la proposition de l'UNSA, d'une expérimentation de colocation entre agents a été retenue. Dans ce cadre, tout est à inventer et les imaginations actuelles dépassent les formules connues des auberges espagnoles.

L'UNSA-Ferroviaire est attachée au souci du lien social nécessaire entre les cheminots et l'Entreprise. Les jeunes cheminots recrutés à Paris, en IDF, dans de nombreuses villes de provinces à fortes tensions immobilières, ont besoin d'un accompagnement social de l'Entreprise mais aussi d'aides financières pour donner du sens à leur implication professionnelle.

Le logement est et restera toujours le sujet fondamental d'un parcours professionnellement et socialement réussi. L'UNSA-Ferroviaire l'inclut en tant que priorité et fil conducteur dans son action quotidienne.

Par Denis DONTENVILL ■

L'UNSA-Ferroviaire : l'Organisation Syndicale incontournable à l'Action Sociale

➤ **L'UNSA EST PARTICULIÈREMENT ATTACHÉE À UNE ACTION SOCIALE INTÉGRÉE, EMBLÉMATIQUE D'UNE ENTREPRISE AU PASSÉ SOCIAL RICHE QUI RESTE D'ACTUALITÉ, VOIRE PRÉCURSEUR, EN MATIÈRE D'EXCELLENCE SOCIALE.**

La reprise en main des prestations familiales par la CAF a eu pour conséquence la baisse du financement du fonds d'Action Sociale ramené à 1,1 % de la masse salariale, mais rien n'est réglé sur les contours que prendra l'Action Sociale dans le futur au bénéfice des familles. La loi de création du GPF du 4 août 2014 conforte la place de l'Action Sociale au sein du Groupe Ferroviaire et lui garantit une vraie légitimité. Les travailleurs sociaux ont une connaissance approfondie de l'Entreprise et de ses métiers. Ils sont pertinents à intervenir auprès des agents : ils connaissent les contraintes supportées par les salariés du ferroviaire. Ils peuvent contribuer à la prise en compte des facteurs humains, ce qui est primordial dans une entreprise en pleine mutation.

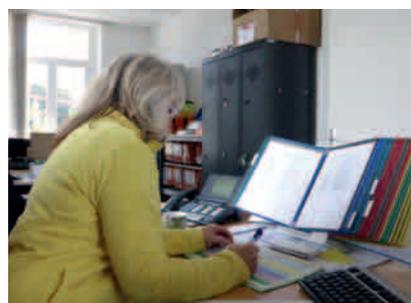
Cette Action Sociale, L'UNSA la veut ambitieuse et ouverte à tous, quel que soit leur statut. Nous demandons pour l'Action Sociale de demain une politique de développement en direction de l'ensemble des salariés de la SNCF. Le renforcement de sa place et de son rôle dans le GPF est indispensable : accompagnement des accords d'entreprise (handicap, mixité, qualité de vie au travail...), renforcement des partenariats avec les différentes instances de l'Entreprise : établissements, service médical, EIM (Espace Initiative Mobilité), CHSCT, mission handicap etc.

➤ LA CoFAAS

Les représentants des bénéficiaires UNSA siégeant à la CoFASS (Commission du Fonds d'Action Sanitaire et Social), s'impliquent

fortement pour maintenir une Action Sociale de haut niveau. **Les textes fondamentaux viennent d'être réécrits, fin 2014. Ces documents essentiels, nous UNSA-Ferroviaire, avons été la seule Organisation à les demander.** L'accompagnement de la parentalité est un axe d'intervention que nous défendons tout particulièrement. Certes l'indemnité de garde des jeunes enfants a été renforcée, particulièrement pour les agents ayant des horaires atypiques. Mais il faut aller plus loin : maintenir une action importante tant en prestations qu'en accompagnement auprès des familles, développer les centres d'orientation scolaire et professionnelle reconnus pour la qualité de leur intervention auprès des jeunes, maintenir nos structures d'accueil pour enfants. Nous demandons que l'excédent budgétaire (report à nouveau) de plus de 26 millions d'euros fin 2014 soit utilisé dans le développement de nouvelles prestations et de nouvelles aides. Au cours des mois derniers, l'UNSA-Ferroviaire a fait de nombreuses propositions en ce sens pour que les besoins émergents des cheminots, notamment les jeunes, puissent être pris en considération : aides à domicile, aides aux modes de garde, accueil des jeunes embauchés, etc.

Une nouvelle offre de service est à l'étude, concernant « l'aide aux aidants ». Cette démarche a largement été portée par l'UNSA qui n'a eu de cesse d'intervenir sur la politique en faveur des pensionnés. Le sujet est complexe car il s'agit de trouver pour notre service social sa place au sein de l'ensemble des acteurs qui œuvrent dans le champ de l'accompagnement de la perte



d'autonomie. Nous demandons également le renforcement et la diversification des séjours temporaires ouverts aux pensionnés dans le cadre du maintien à domicile.

➤ LES PROFESSIONNELS DE L'ACTION SOCIALE

L'UNSA-Ferroviaire alerte sur les risques psychosociaux grandissants chez les travailleurs sociaux depuis la mise en place de la nouvelle organisation. Confusions des périmètres métiers, des rôles de chacun, manque de reconnaissance, mutualisations et multiplications des déplacements : le train de la QVT (Qualité de Vie au Travail) est passé à côté des services de l'Action Sociale. L'UNSA revendique également la revalorisation des métiers avec un vrai plan de carrière pour tous les professionnels du social.

L'Entreprise annonce sa volonté de maintenir un haut degré d'intégration sociale. En garantissant le maintien et le développement d'une Action Sociale de qualité, diversifiée et dynamique, la Direction du GPF peut donner un signe fort de son engagement. Une preuve de sa bonne foi serait de mettre en place un service social pour les 5000 agents installés à Saint Denis... et sur ce sujet la Direction se fait tirer l'oreille. Pour l'UNSA-Ferroviaire l'Action Sociale est un service non négociable dû aux salariés.

Par Christine VASSEUR ■

Avenir

Les jeunes : un véritable atout pour notre avenir !

➤ LA SNCF CONNAIT UN RAJEUNISSEMENT DE SA POPULATION DEPUIS QUELQUES ANNÉES DÉJÀ.

Ce renouvellement d'agents qui se situent dans la tranche d'âge 20-35 ans nous force à nous adapter de plus en plus à leur façon de voir le monde, à appréhender l'avenir, à mieux connaître leurs besoins et leurs attentes...

Il en est de même dans notre organisation syndicale.

Il est important de savoir s'adapter aux modes de fonctionnement de ces « Jeunes » tout en gardant nos valeurs, notre vision du syndicalisme et notre façon de transmettre les messages importants.

C'est essentiel car cette jeunesse est notre avenir, elle est la relève.

Qui sont ces jeunes ? Que veulent-ils ? Qu'attendent-ils de notre organisation syndicale ?

Comment les amener à se syndiquer et être actifs à l'UNSA-Ferroviaire ?

Que pouvons-nous leur apporter ?

Comment peuvent-ils nous faire progresser ?

Les 20-35 ans de nos jours évoluent dans un monde difficile, tant au niveau économique que social ; ils connaissent la difficulté de faire des études et lorsqu'ils entrent sur le marché du travail, le parcours du combattant commence pour nombre d'entre eux. Ils se forment dans un monde violent où la loi du plus fort, du plus aisé, du plus « débrouillard » fait foi.

Ils grandissent dans un monde de plus en plus virtuel où la communication est synonyme de réseaux sociaux, de blogs et d'internet... Ils sont connectés en quasi permanence.

Notre organisation syndicale a compris depuis quelques années que ces jeunes sont incontournables à notre évolution et à notre développement syndical.

Le Groupe de Travail Jeunes a été créé pour



leur donner la parole et leur permettre de mener à bien des projets.

Une vraie dynamique s'est instaurée au sein de ce groupe, avec de plus en plus de participants, aboutissant à de bons résultats. Des réalisations concrètes telles que le Cahier Revendicatif Jeunes, un nouveau logo, un nouveau Livret d'Accueil réalisé en coopération avec le GN DS, un kit « Jeunes », des adhésions en progression dans tous les métiers. Des articles dans le MAG.

Le GT Jeunes est bien vivant, regorge d'échanges autour d'expériences personnelles et chacun des participants peut présenter ce qui est fait sur le terrain avec de beaux succès. Le groupe met en commun ses méthodes de travail, ses « petits trucs ». Ce qui contribue à faire adhérer d'autres jeunes !

Le GT Jeunes est un lieu où la jeunesse d'aujourd'hui quand elle s'attache à une cause (le développement de l'UNSA-Ferroviaire en l'occurrence), quand elle se sent écoutée et entendue, est capable de vraiment faire bouger les choses !

La jeunesse est créative, sait capter l'attention, aboutit à des adhésions et des votes. C'est une vraie force de proposition qui regorge d'idées pour faire avancer notre Organisation Syndicale.



Cette jeunesse est avide de connaissances, exigeante et capable de demander des comptes si quelque chose ne fonctionne pas.

Nous les croyons détachés de tout, mais dès que nous réussissons à capter leur attention, à leur donner un but ou une mission, ils sont capables de donner le meilleur d'eux-mêmes avec de belles victoires !

En conclusion, ces jeunes sont un véritable atout pour notre développement en tant qu'organisation syndicale. Même s'ils n'ont pas forcément nos méthodes de travail, notre façon de penser, ils sont rigoureux à leur manière, compétents pour faire aboutir des projets et débordants de ressources !

La jeunesse est Notre Avenir, laissons la s'exprimer, participer, agir !

L'UNSA-Ferroviaire n'en sera que vainqueur !

Par Delphine LEDIEU et Béatrice CHANSARD ■

Revendications

L'UNSA-Ferroviaire au cœur des revendications des salariés des métiers transverses

➤ **DANS LE CADRE DE LA RÉFORME DU FERROVIAIRE IMPLIQUANT LA CRÉATION DES TROIS EPIC, IL REVIENT À L'EPIC SNCF DE FIXER LES GRANDES POLITIQUES RESSOURCES HUMAINES, DE GARANTIR L'APPLICATION DES TEXTES ET DES ACCORDS POUR L'ENSEMBLE DES EPIC, À CHARGE DES DRH DE CES TROIS EPIC DE GÉRER LES RESSOURCES HUMAINES SUR LEURS PÉRIMÈTRES RESPECTIFS.**

La structuration de l'EPIC SNCF en Centres de Compétences (expertises mutualisées au service des trois EPIC), en Centres de Services Partagés (production mutualisée pour l'ensemble du GPF telles les agences Paie et Famille, les centres de production comptable) doit fonctionner selon des modèles de gestion différents : redevances versées par les EPIC Réseau et Mobilités pour la gestion assurée par les Centres de Compétences et paiement des prestations facturées à chacun des EPIC pour la gestion assurée par les Centres de Services Partagés.

Depuis le 1^{er} juillet 2015, le **rattachement de plus de 2000 agents**, hors SUGE, **des entités régionales à l'EPIC SNCF** (les agences Paie et Famille, les Espace Initiative Mobilité (les EIM), les Agences Environnement de Travail, les Centres Mutualisés d'Assistance aux utilisateurs (CMAU), AUSIRHIS, les Centres de Comptabilité Fournisseurs, les Directions Territoriales Immobilières, les Pôles Assurances Dommages, les Campus RH) va modifier leurs différents repères historiques tels que leurs interlocuteurs (COFO, GU (Gestion d'Utilisation), DRH, conseillers carrière, etc), leurs délégués du Personnel, délégués de commission de notation, CHSCT.

Ils rejoignent ainsi les agents qui étaient déjà sur des périmètres nationaux comme le Médical, l'Action Sociale, la CPRP, les

différentes entités de la DRH Fonctions Supports, les Financiers, les Achats, les Systèmes d'Information, les Juristes, etc.

Ainsi, **l'EPIC SNCF** regroupe près de **12 000 agents** dont environ **5 600 en Ile-de-France** et **6 400 en province** ; sur ces 12 000 agents, 5 000 sont issus du périmètre CE Transverses mais **7 000 viennent des 23 CE régionaux actuels.**

Cette nouvelle structure va impacter les instances (DP - CE - CHSCT), pour lesquelles il est urgent de repenser un autre mode de fonctionnement afin que les nouveaux élus puissent exercer leurs fonctions dans un territoire à l'échelle nationale.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'éloignement géographique doit être compensé par une lisibilité des périmètres de chaque instance ; les dysfonctionnements des instances actuelles telles les DP médico-sociaux et CPC SC (Services Communs) ne répondent absolument pas aux revendications, questions, problématiques métiers.

De plus, dans les trois années 2016-2018, un volume important de départs en retraite va générer une multitude de postes vacants et de pertes de compétences.

La GPEC (Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences) souvent mentionnée par l'Entreprise mais peu, voire jamais mise en application, doit faire l'objet d'un accord

au sein du GPF afin qu'une politique RH digne de ce nom soit appliquée pour tous les salariés.

Les contraintes budgétaires, les velléités de rentabilité chères à certains de nos dirigeants, les multiples plans de performance concoctés depuis des années ont été les seules raisons invoquées pour que de nombreux postes transverses soient supprimés lors du départ de leur titulaire. Le recours à l'intérim, à des CDD, à des alternants pour effectuer certaines tâches pérennes de ces postes supprimés, est devenu monnaie courante, sans oublier le transfert de charges de travail sur d'autres postes.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, les conséquences de ces politiques d'emploi menées depuis plusieurs années ont un effet néfaste sur la santé des salariés : les risques psychosociaux n'ont jamais été aussi prégnants, les conflits internes au quotidien peuvent devenir dévastateurs.

L'UNSA-Ferroviaire revendique une vraie reconnaissance des salariés des métiers transverses, un parcours professionnel avec des perspectives d'évolution concrètes, une prise en compte urgente des risques psychosociaux, du stress et du mal-être des agents de plus en plus confrontés à la politique de rentabilité à court terme.

L'UNSA-Ferroviaire a toujours été partisane de la négociation, de la promotion de toutes les propositions innovantes et bénéfiques pour les agents, ainsi que de la pérennisation des métiers transverses.

Les revendications de L'UNSA-Ferroviaire sont REALISTES parce que REALISABLES.

Par Michèle CARTEREAU et Jean-Luc SAFFROY ■

Incontournable

L'agent Suge incontournable au sein du GPF

➤ **LA SÛRETÉ FERROVIAIRE EST UN SERVICE QUI N'A CESSÉ D'ÉVOLUER CES DERNIÈRES ANNÉES. APRÈS DEUX RÉORGANISATIONS SUCCESSIVES POUR ARRIVER À LA GESTION DZS (DIRECTION ZONALE SÛRETÉ) CALQUÉES SUR LES ZONES DE DÉFENSE, LA RÉFORME DU FERROVIAIRE A ÉGALEMENT EU UN IMPACT SUR CE SERVICE.**



Ce service qui compte environ 3 000 agents, se trouve aujourd'hui affecté dans « l'EPIC de tête », EPIC qui regroupe l'ensemble des fonctions supports.

L'UNSA-Ferroviaire a milité pour que la réforme du ferroviaire permette à la sûreté ferroviaire de confirmer sa place d'acteur incontournable, non seulement à la SNCF, mais aussi dans le groupe et dans les autres entreprises de la branche ferroviaire.

Cette place au sein du Groupe Public Ferroviaire répond à l'une de nos exigences.

Mais le combat n'est pas terminé, et l'UNSA-Ferroviaire se bat pour que la sûreté ferroviaire soit reconnue comme un élément incontournable, et non pas optionnel comme certains le souhaiteraient.

Les activités, toujours en quête de productivité, ne manquent pas d'idées ingénieuses et originales pour arriver à leur fin. Elles aimeraient que les agents Suge soient multitâches. Pour l'UNSA-Ferroviaire, la prérogative de l'agent Suge est la protection des biens et des personnes, et rien ne doit venir perturber cette mission.

L'UNSA-Ferroviaire reste vigilante sur ces questions d'évolution de métier, et s'oppose à tous les projets ubuesques.

Durant ces deux dernières années, l'Entreprise a voulu professionnaliser la Suge, surtout aux yeux du monde extérieur, oubliant parfois que ces personnels sont des cheminots comme les autres.

L'UNSA-Ferroviaire est intervenue régulièrement pour rappeler cet état de fait.

Par exemple, la mise en place du code de déontologie fut une bonne chose pour l'Etat, les médias, les associations... et l'UNSA-Ferroviaire en est consciente. Mais en interne, ce code a été détourné et utilisé comme une épée de Damoclès, servant de prétexte pour sanctionner durement certains agents. L'UNSA-Ferroviaire a dû dénoncer plusieurs fois au plus haut niveau de l'Entreprise l'utilisation détournée du code de déontologie.

Le bilan des luttes montre que l'UNSA-Ferroviaire a obtenu quelques avancées :

- Grâce à de longues négociations (qui ne sont pas terminées) sur le poste de

Commande National Sûreté, des postes supplémentaires ont été obtenus,

- La présentation des cas de désarmement d'agent en CH (Comité d'Hygiène) est en expérimentation sur cinq régions,
- L'attribution de primes de langue aux agents Suge,
- Les accords salariaux qui ont permis aux agents d'améliorer leur pouvoir d'achat.

Mais le combat continue, il reste beaucoup à faire :

- Concernant la souffrance au travail, l'UNSA-Ferroviaire exige que ce sujet soit la priorité de la Direction.

La réorganisation de la Surveillance Générale ne s'est pas faite sans laisser de côté de nombreux agents. Suppressions de postes, réaffectations des missions, pressions à l'objectif font partie des nombreux points augmentant le stress et la tension nerveuse. Le mal-être et la souffrance au travail, c'est aussi la peur d'être désarmé. Le métier sensible d'agent armé mérite plus d'attention, que ce qui lui est accordé aujourd'hui.

L'UNSA-Ferroviaire exige que la Direction mette en place des stratégies psychoso-

ciales. Les rythmes et les conditions de travail doivent être améliorés.

- Concernant les primes de port d'arme, l'UNSA-Ferroviaire revendique leur intégration dans le traitement et leur prise en compte dans le calcul de la retraite.
- La reconnaissance de l'agent Suge passe également par le déroulement de carrière. L'UNSA-Ferroviaire revendique un accroissement des possibilités de notations afin d'obtenir un salaire à la hauteur des exigences et des contraintes spécifiques du métier de la Suge. La revendication est plus que légitime au vu de la disponibilité inébranlable des agents de la Suge.
- L'UNSA-Ferroviaire revendique une prime exceptionnelle liée aux grands évène-

ments (fête de la musique, jour de l'an, manifestations sportives internationales sur le sol français).

- Une augmentation conséquente de l'indemnisation du travail de nuit ainsi que de celle du samedi, dimanche et fête.
- L'UNSA-Ferroviaire exige la reconnaissance de la pénibilité pour l'ensemble des personnels de la sûreté ferroviaire.
- L'attribution de l'indemnité de continuité de service à tous les DPX.

Cette liste est loin d'être exhaustive. Les nombreux sujets portés par l'UNSA-Ferroviaire sont repris dans les orientations syndicales 2015-2017 disponibles auprès de vos militants UNSA.

L'UNSA-Ferroviaire s'investit quotidiennement dans les revendications des agents de la Suge. Elle reste vigilante concernant l'ensemble de leurs préoccupations. Chaque agent doit pouvoir exercer son métier dans les meilleures conditions quel que soit son collège.

Par le dialogue et l'action, l'UNSA-Ferroviaire est présente au côté de tous les agents.

Par Ben Omar MILOUDI, Serge DELPORTE,
Nathalie WETZEL ■



Stratégie SNCF Réseau, une stratégie déjà bien rodée à M&T et I&P !

➤ **AVEC L'ARRIVÉE DE L'ÉQUIPE DIRIGEANTE À LA TÊTE DE SNCF RÉSEAU AU 1^{ER} JANVIER 2015, UNE NOUVELLE VISION STRATÉGIQUE NOUS EST PROPOSÉE AVEC, COMME ÉVOQUÉ DANS LES BUREAUX FEUTRÉS DE ST-DENIS, DES CHANGEMENTS NOTOIRES DANS LA FAÇON DE « PRODUIRE ». NOS DIRIGEANTS NOUS PARLENT À PRÉSENT « D'INDUSTRIALISATION DES MÉTHODES DE PRODUCTION » AYANT POUR OBJECTIF POUR NOS 4 MÉTIERS, « L'EXCELLENCE FERROVIAIRE ».**

On sent bien là le cataclysme idéologique, la charnière historique qui met fin au monstre hybride à deux têtes (SNCF et RFF) créé en 1997. Soit ! Mais au-delà des mots et des ambitions affichées, dans les faits, les habitudes ne changent pas. Alors voyons ces habitudes. Avec toutes les réorganisations en cours liées au mariage RFF avec nos agents de l'Infra V, DCF (Direction Circulation Ferroviaire) et I&P (Ingénierie & Projet) au 1^{er} juillet 2015, l'Entreprise n'a toujours pas clarifié le rôle des Directions Territoriales SNCF Réseau et celui des nouvelles Directions Maintenance & Travaux Atlantique, Sud-Est et Nord-Est. Ce flou n'est pas nouveau puisqu'il a déjà permis aux Directions (ex Transport) de ne pas réaliser une uniformisation du fonctionnement des établissements avec un cadrage équitable de ceux-ci.

Malgré ce constat et après plusieurs audiences entre l'UNSA-Ferroviaire et la Direction de

l'Infra, le cadrage budgétaire national va être réparti entre ces Directions, charge à eux de les redistribuer aux établissements. Et là, place à la débrouille, sans règle du jeu ! Comme l'enveloppe budgétaire est inférieure aux besoins, certains DET (Directeurs d'Établissement) acceptent une baisse imposée quand d'autres font valoir, avec vigueur (pour faire « politiquement correct ») leurs impératifs de production et sont entendus. La politique de chacun pour soi ! Malgré le flou dénoncé ci-dessus, la Direction continue à supprimer des établissements, soit en fusionnant les Infrapôles avec les Infralogs quand c'est possible comme en Alsace et en Normandie, soit en tentant de fusionner toutes les Infralogs comme sur le Sud-Est. Les sources d'économies budgétaires ne s'arrêtent pas là. La réduction du taux d'encadrement de la production, avec des perspectives de carrières de plus en plus

compromises et l'externalisation des tâches « à faible valeur ajoutée » figurent dans le cortège des économies visées.

La stratégie est voulue par l'Entreprise. Il arrive que les mots changent de sens avec le temps. Par exemple, une navette était un outil de tissage et aujourd'hui, c'est un moyen de transport. Le terme « cheminot » a-t-il changé de sens à notre insu ? Derrière la machine « industrielle », il y a des compétences, un management expérimenté et efficace, des femmes et des hommes soucieux de la sécurité, rigoureux, exigeants mais toujours solidaires. C'est notre histoire et vous pouvez puiser dans toutes les méthodes que vous voulez, vous aurez toujours à faire au « bon sens cheminot ».

Le paradigme que l'on veut nous imposer (maintenance prédictive, mass transit, big data...) avec un passage par l'Asset-Management, **ne serre toujours pas les boulons sur le terrain à la place des agents.** L'UNSA-Ferroviaire va redoubler de vigilance et tout faire pour remettre nos agents au cœur de SNCF Réseau.

La fusion des deux entités mettra du temps avant que tous les stigmates du passé disparaissent. L'UNSA-Ferroviaire et les cheminots gardent à l'esprit le temps où Hubert du Mesnil (de 2007 à 2012) présidait RFF, son ambition fut de se passer des cheminots de l'Infra. Le choix politique de fusionner les deux entités mettra fin à ce fossoyeur de cheminots ! Pour autant, les nouveaux dirigeants de SNCF Réseau ne sont pas des enfants de cœur. Ils ont aussi l'ambition de sous-traiter 30 % du chiffre d'affaires.

L'UNSA-Ferroviaire prône sans relâche un dialogue social constructif et défend sans concession, l'ensemble des cheminots et plus particulièrement, le professionnalisme et la compétence des agents de SNCF Réseau.



Les métiers de la Traction, dans une Direction Métiers plus forte

➤ **DEPUIS DE NOMBREUX MOIS, LE PÔLE TRACTION DE L'UNSA-FERROVIAIRE TRAVAILLE ACTIVEMENT À CONSTRUIRE LE DIALOGUE SOCIAL À LA TRACTION, DANS LE BUT D'ABOUTIR À DES ACCORDS ET DES COMPROMIS ATTENDUS PAR DE NOMBREUX AGENTS TRAVAILLANT POUR LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE.**



Mais force est de constater qu'au fil des mois, la disparition du **Domaine Traction** au profit d'une **Direction Métiers de la Traction**, maintenant rattachée directement à la Direction Transilien, sous la tutelle directe des Activités (SNCF Voyages, Transilien et SNCF Proximités), la modifie peu à peu en une véritable « coquille vide ».

Cette situation ne lui laisse plus aucun levier d'autonomie, notamment la perte de la partie gestion finance. Pour preuve l'effectif de cette Direction fond comme neige au soleil au fil du temps, 162 agents y sont rattachés à fin 2014. Aujourd'hui, il est compliqué de connaître le nombre exact d'agents qui dépendent directement des activités.

Bien heureusement, il n'y a pas eu de fermeture de service, mais un transfert des agents vers d'autres entités ou Activités. À terme, cette disparition du Domaine ne risque-t-elle pas de contraindre à la spécialisation des métiers, particuliè-

rement des Agents de Conduite et des Gestionnaires de Moyens ? Nous pouvons aussi légitimement nous inquiéter sur l'évolution des parcours professionnels dans les années à venir, avec une présence aussi importante des Activités ?

Le pôle Traction de l'UNSA-Ferroviaire réclame une Direction des Métiers de la Traction forte, avec des taux de réussites bien meilleurs. Car depuis de nombreuses années ceux-ci sont très bas. Nous échangeons avec la Direction sur ces sujets, nous proposons également des pistes de réflexion... Néanmoins nous déplorons constamment que les recrutements se réalisent principalement dans des filières techniques et à grande majorité masculines. Nous réclamons que la Direction de la Traction effectue ses recrutements, notamment chez les Agents de Conduite, puis chez les Cadres Transport Traction en utilisant un plus grand spectre de compétences et qu'elle ose véritablement se féminiser. Le regard féminin dans nos

métiers est une valeur ajoutée, il ne doit plus être le grand absent.

Une Direction forte qui proposera une politique plus ambitieuse et mieux maîtrisée pour éviter l'engorgement des Centres de Formation Professionnel Traction par les stagiaires. Une Direction forte qui gardera un vrai rôle de prescription, mais non de soumission, qui devra assurer une base technique forte, qui devra admettre la culture du compromis et qui organisera une transformation voulue de son dialogue social. Néanmoins elle pourra puiser dans sa réserve de compétences, mais encore faut-il qu'elle le souhaite vraiment.

C'est ainsi que, par des propositions claires et atteignables, l'UNSA-Ferroviaire imposera la négociation.

Par Florent MONTEILHET ■

Sûreté La sûreté : agissons ensemble

➤ **LA SÛRETÉ S'INSCRIT DANS UN CONTEXTE SOCIÉTAL QUI N'ÉPARGNE PAS NOS STRUCTURES, LES VOYAGEURS ET LE PERSONNEL. LA DÉLINQUANCE PÉNÈTRE DANS NOS GARES, DANS NOS TRAINS, DANS NOS EMPRISES. CET ÉTAT DE FAIT, QUI N'ÉCHAPPE À PERSONNE DOIT CONDUIRE L'ENTREPRISE À PRENDRE AU SÉRIEUX CETTE SITUATION. D'APRÈS L'ARTICLE L.4121.1 DU CODE DU TRAVAIL : L'EMPLOYEUR A L'OBLIGATION D'ASSURER LA SÉCURITÉ ET DE PROTÉGER LA SANTÉ PHYSIQUE ET MENTALE DE SES EMPLOYÉS.**

La politique d'entreprise menée depuis plusieurs années, contribue à favoriser cette situation. Les fermetures de guichets, de gares, le figeage des postes, les retards ou la suppression de certains trains, le matériel parfois mal entretenu, les constantes réorganisations, restructurations visant à réduire les effectifs, tout cela engendre bien entendu des effets collatéraux qui créent la dégradation du service public, le mécontentement des usagers, des situations de conflits et engendre un sentiment d'insécurité, voire pire.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, des actions doivent être conduites sur trois niveaux pour faire face à cette situation impliquant :

- La Direction des métiers et les activités,
- L'Entreprise et la Direction de la sûreté,
- L'Etat.

➤ LA DIRECTION DES MÉTIERS ET LES ACTIVITÉS

Le sens du réalisme doit l'emporter et chacun doit rester au plus près de la réalité quotidienne. Chaque organisation du travail doit prendre en compte le paramètre « sûreté ». Pour l'UNSA-Ferroviaire, la mise en place des EAS (Equipement Agent Seul) ou la suppression de l'agent B n'est pas de nature à conforter un climat de sûreté. Cela conduit à une déshumanisation des trains et crée un climat d'insécurité.

L'UNSA-Ferroviaire exige que les avis émis par les CHSCT soient entendus, que le listage des zones et trains dits « sensibles » soit pris en compte et que par conséquent les moyens humains soient mis en adéquation pour garantir aux personnels un travail en toute sécurité. De même, les outils doivent être adaptés pour que chaque agent concerné soit en capacité de garantir sa propre sûreté.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, c'est le rôle des Directions métiers de veiller à ce que le personnel bénéficie d'un maximum de garantie sûreté.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce n'est pas aux activités d'imposer leurs choix plutôt axés sur le service et le facteur économique qui ne sont pas toujours compatibles avec la sûreté, mais bien aux Directions métiers de rester maîtres de leur ligne métier.

➤ L'ENTREPRISE ET LA DIRECTION DE LA SÛRETÉ

L'Entreprise doit veiller à la cohérence des projets mis en place dans les différents métiers. Il y a une interaction entre les métiers, et chaque modification impacte obligatoirement les autres maillons de la chaîne. La politique « Sûreté » doit être cohérente.

En charge de développer une politique sûreté au sein de l'Entreprise, la Direction de la Sûreté doit apporter son appui et son expertise aux Directions métiers. Elle ne doit pas être réduite au rôle de simple « cabinet conseil » mais doit être « donneur d'ordre ».

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la Direction de la Sûreté doit veiller à une harmonisation des mesures sûreté préconisées.

Cette direction doit prendre en compte les cartographies des trains et zones sensibles réalisées par les CHSCT locaux pour injecter les moyens utiles à la prévention.

La base CEZAR doit être optimisée et ouverte à la connaissance des lignes métiers pour une meilleure réactivité.

Tous les incidents doivent y apparaître : insultes, outrages, agressions, etc.

La Direction de la Sûreté doit sensibiliser l'ensemble des personnels sur le sujet et



en expliquer l'intérêt. Le traitement des données doit être amélioré, et des mesures doivent en découler rapidement.

Les acteurs opérationnels sur le terrain doivent être renforcés. Certes, les effectifs de l'Unité National Intervention Rapide (UNIR) ont été revus à la hausse, une entité sur Lyon a été créée, mais il faut également renforcer les équipes locales. Les équipes Suge doivent pouvoir intervenir en garantissant leur propre sûreté, c'est pourquoi la constitution d'une équipe Suge ne doit pas être inférieure à trois agents.

Des accueils filtrages composés de plusieurs acteurs sûreté Escalé - Trains - Suge doivent être développés et systématisés au départ des trains répertoriés sensibles, sans pour autant négliger l'équipement d'au moins 2 ASCT (Agent de Sécurité et de Contrôle Train) sur ces trains.

Il s'agit bien entendu d'une des pistes visant à garantir la sécurité du personnel de bord. Pour l'UNSA-Ferroviaire, il n'existe pas de remède miracle. Un ensemble de différentes mesures doit permettre de mieux appréhender la problématique.

En conséquence, des augmentations d'effectifs sont inévitables. Il ne s'agit pas là d'un luxe, mais d'une réelle nécessité.

Les formations sûreté du corpus ASCT doivent être étendues aux agents des gares pour leur permettre d'exercer leur métier dans de bonnes conditions.

➤ L'ETAT ET LES AUTORITÉS ORGANISATRICES

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la coopération entre l'Entreprise et les services de l'Etat doit continuer. Cela permet une meilleure réactivité en matière de Sûreté.

De nombreux sujets ont avancé (comme la communication de certaines données personnelles aux fins de la fiabilisation des PV autorisée par le Ministre de l'Intérieur, la démarche de sensibilisation lancée auprès des tribunaux existe pour lutter davantage contre les multi-récidivistes en matière de fraude ou encore la formalisation des conventions des gares d'appui entre la SNCF et les forces de l'ordre) mais il reste encore beaucoup de points à améliorer. Le nombre de gares dites « d'appui » (permettant la prise en charge de contrevenants par les forces de l'ordre) doit être revu à la hausse dans les zones répertoriées « sensibles ».



Les Autorités Organisatrices doivent prendre leur part de responsabilité et intégrer véritablement, lors des renouvellements de conventions d'exploitation, le paramètre « sûreté » en partenariat avec les lignes métiers. L'UNSA-Ferroviaire constate que les ambitions ne sont pas à la hauteur. Les effectifs sont en permanence réduits pour des raisons économiques sans prise en compte du facteur « sûreté ». Cette politique n'est pas acceptable pour le personnel de l'Entreprise et pour les usagers.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ces mesures doivent avoir pour objectif de changer les mentalités et amener un respect du personnel de la SNCF.

Le self-service du voyage en train qui entraîne inévitablement fraude et incivilité doit cesser.

L'UNSA-Ferroviaire exige le retour à un service humanisé en direction des voyageurs afin de répondre à leurs attentes et endiguer le phénomène de non-droit qui s'établit à bord des

trains et dans les enceintes de l'Entreprise.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le Comité National Sûreté et sa déclinaison dans les régions, regroupant la Direction de la Sûreté, le Directeur de la Suge, les différents Directions métiers, les représentants des activités et les partenaires sociaux, doivent perdurer dans le Groupe Public Ferroviaire.

L'UNSA-Ferroviaire s'investit quotidiennement dans les revendications des agents. Toutes les revendications en matière de sûreté sont reprises dans les orientations syndicales sûreté, disponibles auprès de vos représentants UNSA.

Par Ben Omar MILOUDI, Nathalie WETZEL et Mohamed BENBEKTI ■

Matériel

Réveil douloureux au Matériel

➤ **LE DOMAINE MATÉRIEL SUBIT, DEPUIS MAINTENANT DEUX ANS, D'IMPORTANTS CHANGEMENTS LIÉS À UN MANQUE D'ANTICIPATION, D'ORGANISATION, MAIS SURTOUT UN VÉRITABLE BOULEVERSEMENT COMMERCIAL ALORS QUE TOUT EXISTE !**

L'UNSA-Ferroviaire ne cesse de réclamer lors des instances, de nouvelles orientations plus ambitieuses et surtout garantées d'un avenir plus serein.

Osons une véritable dynamique commerciale pouvant nous amener à conquérir des marchés nationaux sur les activités TER, Voyages, Fret et autres. Osons réaliser la maintenance des nouveaux entrants. Osons, nous positionner hors GPF, sur le métro, le tram ...

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il ne faut pas se contenter des marchés franco-français, mais pousser notre démarchage sur le continent européen, et pourquoi pas mondial ! Pour l'UNSA-Ferroviaire, le Domaine Matériel doit redevenir acteur et non spectateur



de sa politique commerciale, seule réponse devant les attaques des constructeurs et de l'arrivée de la concurrence. Osons une recherche forte de nouveaux concepts de rames renouvelées comme par exemple : des TGV renouvelés pour réaliser les TET (Trains d'Équilibre du Territoire) etc... et associations des nouveaux modes de contrats plus rassurants pour nos clients.

Inventons un mode de maintenance mieux adapté, plus écologique, moins coûteux, source de fierté du travail accompli, de bien-être au travail, tout en utilisant des outillages adaptés et des modes de managements plus humains alliant proximité et connaissances techniques.

L'UNSA-Ferroviaire porte dans ses revendications un passage obligé par des postes formateurs ainsi qu'une formation débouchant sur une connaissance technique du produit train et de ces impératifs liés à la sécurité des circulations. Le tout basé sur une ingénierie à la pointe de l'innovation et de la recherche.

Cette ingénierie trop souvent laissée pour compte, n'est pas aujourd'hui dans une situation facile. Locataire des technocentres industriels, souvent gonflée par des intérimaires, l'ingénierie du Matériel devient, au fil du temps, la cinquième roue du carrosse alors qu'elle devrait en être le cocher. Les technologies évoluent très rapidement et c'est grâce à une ingénierie de pointe

et à la pointe que nous donnerons de nouvelles perspectives de satisfaction à nos clients sans oublier de faire connaître notre savoir-faire.

Innovons, avec l'utilisation des nouvelles technologies pour l'aide à la maintenance, des formations mieux adaptées aux besoins des agents, la consommation d'énergie, la fiabilité, notre mode de gestion des PRM (Pièces Réparables Matériel) et des approvisionnements.

Innovons surtout dans nos services, dans la transformation et la rénovation. Pour l'UNSA-Ferroviaire, des bords technologiques doivent être franchis, de nouveaux aménagements doivent être proposés, plus simples à nettoyer, plus design, plus économiques en coût de matières.

Dans un secteur, à ce jour, peu exploité, le démantèlement et l'économie circulaire doivent devenir pour le domaine Matériel une véritable ambition industrielle. Innovons : pourquoi pas, la prise en charge des rames à démanteler à la récupération des pièces susceptibles d'être réutilisées par nos engins sur d'autres réseaux ?

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le Matériel est un secteur porteur, créateur d'emplois, riche d'expériences humaines, il fait partie de l'ADN du Groupe Public Ferroviaire.

Protection

L'UNSA-Ferroviaire au cœur de la protection sociale des cheminots

➤ **ORGANISME DE SÉCURITÉ SOCIALE À PART ENTIÈRE, AUTONOME DEPUIS 2008, LA CAISSE DE PRÉVOYANCE ET DE RETRAITE DU PERSONNEL DE LA SNCF (CPRPSNCF) EST PLACÉE SOUS LA TUTELLE CONJOINTE DES MINISTRES CHARGÉS DU BUDGET ET DE LA SÉCURITÉ SOCIALE.**

Elle assure la gestion du régime spécial dont relèvent les agents et anciens agents du cadre permanent, ainsi que leurs ayants-droit. Comme toute caisse de Sécurité Sociale, l'État et la CPRPSNCF ont signé une Convention d'Objectif de Gestion (COG), véritable feuille de route qui fixe, pour 4 ans, des objectifs de gestion sur :

- La mise en œuvre des politiques publiques en matière de santé et de retraite,
- La performance du régime spécial : améliorer sa gestion interne au bénéfice des assurés et se prémunir contre la fraude,
- La responsabilité sociétale d'entreprise : gestion des ressources humaines, gestion du parc immobilier, etc.

La CPRPSNCF assure une démarche d'adaptation permanente aux évolutions législatives. La réforme des retraites de 2014 a impacté notre régime : allongement progressif de la durée d'assurance, hausse des cotisations d'assurance vieillesse, harmonisation des règles de cumul emploi-retraite, etc.

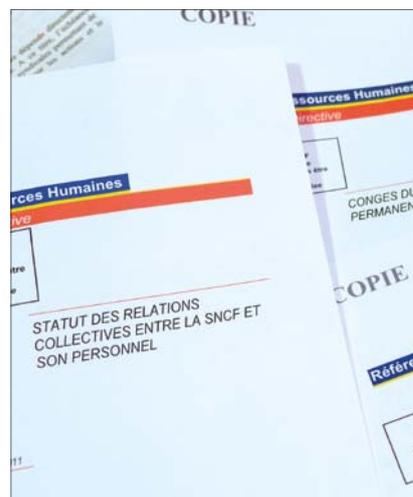
Il en est de même en matière de santé : évolution des taux de remboursement, application des choix de prévention en matière de santé publique, etc.

Depuis l'autonomie de la Caisse, la tutelle - l'État - a un poids considérable dans la vie et l'évolution de notre régime. Le contexte actuel de l'alignement vers le régime général se fait de plus en plus prégnant. **L'UNSA-Ferroviaire refuse un alignement aveugle vers le régime général.** Si notre régime a des particularités, elles s'inscrivent, non seulement dans l'histoire, mais également dans le contrat

social qui lie le salarié avec l'employeur GPF et nous refusons tout « moins disant social ». Notre travail au quotidien dans les diverses instances de la Caisse a pour objectif de garder les grands équilibres et préserver des garanties de haut niveau, quitte à en construire de nouvelles.

La marge d'autonomie reste indéniable dans notre régime, grâce aux fonds de prestations spécifiques non pérennes. Cette particularité gérée par le Conseil d'Administration, permet de financer des prestations, complémentaires aux prestations légales. Depuis les évolutions législatives de 2013, ce fonds ne peut plus être alimenté et les réserves s'épuisent, raison qui justifie, en partie, la disparition du forfait optique de 100 € au 1^{er} septembre 2015. L'UNSA-Ferroviaire est très active au sein de la Commission de Prévoyance de notre caisse pour redonner un avenir à ce fonds et aux prestations qui pourraient être mises en place, dans le cadre imposé par l'autorité de tutelle. L'UNSA-Ferroviaire a le souci de préserver l'originalité de notre régime particulier, conserver une attitude responsable en matière de dérive des coûts, développer une politique de prévention santé adaptée aux besoins de la population cheminote, en garantissant l'accès aux soins pour tous.

Enfin, il est utile de rappeler que les salariés de la Caisse sont en grande majorité des cheminots, agents du cadre permanent ; particularité que nous souhaitons préserver pour la richesse que représente cette communauté d'intérêts entre les cheminots et les personnels de la Caisse. La qualité de la gestion de notre caisse, le professionnalisme de ses agents sont un



gage de performance. La CPRPSNCF est une référence dans le club très fermé des caisses des régimes particuliers. Néanmoins, depuis l'autonomie de la Caisse, on note un accroissement de recrutement de personnels sous statut UCANSS (Union des Caisses Nationale de Sécurité Sociale) parfois au détriment d'agents du cadre permanent.

Par la voix de ses administrateurs, représentant les cheminots et siégeant dans les différentes instances, l'UNSA-Ferroviaire est fortement impliquée au Conseil d'Administration de la Caisse. L'UNSA-Ferroviaire est aussi l'organisation syndicale la plus représentative auprès des personnels de la Caisse.

Face aux politiques de santé publique, aux objectifs de gestion imposés et aux décisions des organismes de tutelle applicables par toute caisse de sécurité sociale, l'UNSA-Ferroviaire et ses administrateurs ont un objectif majeur : une protection sociale de haut niveau pour tous les cheminots.

Par Denis DONTENVILL, Christine VASSEUR
et Michèle CARTEREAU ■

Surveillance

Métiers des trains : sous haute surveillance !

► **DEPUIS QUELQUES ANNÉES, LA POLITIQUE DANS LES ÉTABLISSEMENTS COMMERCIAUX TRAINS (ECT) A ÉVOLUÉ. LA DIRECTION DES TRAINS A PERDU PEU À PEU UN GRAND NOMBRE DE SES PRÉROGATIVES EN FAVEUR DES DIFFÉRENTES ACTIVITÉS : VOYAGES, TRANSILIEN, TER ET TET (TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE).**

L'UNSA-Ferroviaire, toujours opposée à cette « main mise » des activités, demande que ces dernières soient systématiquement présentes lors des discussions qui ont lieu avec la DDT (Direction Déléguée des Trains) sur les mises en place de projets ou d'expérimentations qui impacteraient directement les conditions de travail des personnels des ECT. Les activités, qui partagent le même objectif de réduction des coûts, infligent à la filière Commerciale Voyageurs de nombreuses évolutions et réorganisations, et les ECT ne sont pas épargnés.

Sous prétexte d'améliorer le service rendu aux clients, les activités en profitent pour instaurer de la productivité, de la polyvalence et de la poly-compétence.

Voyages, qui regroupe l'ensemble des Trains à Grande Vitesse (TGV), déjà impacté par la concurrence internationale depuis 2012, a choisi de se diversifier pour faire face à l'ouverture à la concurrence du marché voyageurs intérieur, à l'horizon 2022. Après

les IDTGV, les IDbus, elle a mis en place le TGV Low cost : Ouigo.

Les organisations de travail des personnels des ECT ont été bouleversées. Par exemple les chefs de bord font, sur ce produit, des journées simples dédiées à l'Accueil Embarquement. À bord de Ouigo, il n'y a plus aucune mission de contrôle. Ce produit actuellement en circulation sur l'axe Sud Est, est amené à se déployer partout en France.

Transilien, y compris la convention avec le STIF (Autorité Organisatrice de Transilien) est en cours de renégociation. La volonté politique du STIF est d'avoir du personnel visible par la clientèle mais sans investissement supplémentaire. La solution proposée par la Direction est la polyvalence et la poly-compétence. Dernière idée en date, l'assermentation des agents sédentaires pour réaliser des opérations de contrôle au sol. La frontière entre les groupes de contrôle Ile-de-France et les agents sédentaires disparaît peu à peu au profit des iniquités

de traitement. L'UNSA-Ferroviaire pense qu'à terme, la Direction mettra en place un métier unique.

TER regroupe les Trains Régionaux et dépend des conventions signées avec les AO (Autorité Organisatrice). Ces dernières exigent des conventions à coût constant ou réduit mais avec d'avantage de services, plus de dessertes et plus de cadencements, etc. TER s'adapte en « lançant » son schéma de la relation client. Pour les métiers des trains cela coïncide avec la mise en place de l'Équipement Agent Seul.

Nous n'aborderons pas ici la politique TET, victime de la guerre entre l'Etat et les Régions dont la conséquence est la suppression drastique des trains et donc des effectifs. Même si les stratégies et les prétextes sont différents, le résultat est le même : suppression du personnel notamment dans les ECT et mise en place de polyvalence et poly-compétence.



Pourtant, le chef de bord est au cœur du parcours client. Aujourd'hui, il est souvent le seul représentant de l'Entreprise rencontré par le client lors de son voyage.

Le supprimer ou le détourner de ses missions premières est une erreur. Pour l'UNSA-Ferroviaire, le professionnalisme d'un agent de bord est un atout indispensable face à l'arrivée de la concurrence.

Ces politiques d'entreprise par activités impactent inévitablement l'organisation des ECT et des métiers des Trains. Cette politique d'éclatement de la ligne métiers est une erreur. Pour l'UNSA-Ferroviaire, il faut plutôt la consolider, de l'ASCT (Agent Sécurité Commercial Train) au DET (Directeur d'Établissement Train). De même, ce découpage par activité entraîne une tension en terme de production et l'objectif de décentralisation des CPST (Commande du Personnel Sécurité Train) ne fera que renforcer cet effet.

Le parcours professionnel, l'avenir du métier, le devenir des CPST, etc, sont des questions légitimes que se posent les personnels des ECT.

L'UNSA-Ferroviaire refuse les parcours par activité, tels que certains dirigeants le souhaiteraient, et exige un parcours professionnel unique, clairement défini, choisi et non subi par l'agent au sein des trois Epic.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'encadrement a un rôle à jouer dans le bon fonctionnement d'un ECT qu'il soit RET (Responsable Equipe Train), DET ou autre. Mais aujourd'hui, ce fonctionnement est également impacté par les politiques des activités.

La formation et la connaissance des métiers du commercial sont indispensables pour exercer ces métiers mais aujourd'hui, celles-ci deviennent de plus en plus aléatoires.

Ces dernières années, les RET ont vu une augmentation considérable des tâches administratives qui ne leur laisse plus le temps d'exercer leur cœur de métier : l'accompagnement et le suivi de leurs agents. L'augmentation du nombre d'agents par équipe ne leur facilite pas la tâche.

L'UNSA-Ferroviaire exige que la taille des équipes soit revue à la baisse, et composée de 15 agents maximum. L'UNSA-Ferroviaire demande également une réduction des tâches de bureau qui contraignent le DPX à abandonner le terrain.

La création des Centres Opérationnels de Supervision et du permanent ASCT risquent de rompre l'équilibre des ECT en détachant les CPST des établissements.



En effet pour l'UNSA-Ferroviaire, ce projet vise d'une part à éclater les CPST par activité, à l'instar de ce qui a été mis en place pour Ouigo, et d'autre part à les décentraliser alors qu'elles ont un rôle primordial au sein des établissements.

L'UNSA-Ferroviaire revendique le maintien des CPST dans leur intégralité au sein des ECT. La décentralisation mettrait en péril le fonctionnement même de l'établissement. L'UNSA-Ferroviaire demande le maintien des compétences roulement en CPST qui permet une meilleure prise en compte des particularités de chaque établissement lors de la conception des roulements.

C'est également dans ce contexte de mutation d'entreprise avec la mise en place du Groupe Public Ferroviaire, qu'ont débuté les discussions sur la Convention Collective Nationale du Ferroviaire. L'UNSA-Ferroviaire milite pour que les agents de trains obtiennent l'attribution du statut de personnel roulant dans son intégralité. Cela serait une juste reconnaissance du métier dans la branche ferroviaire.

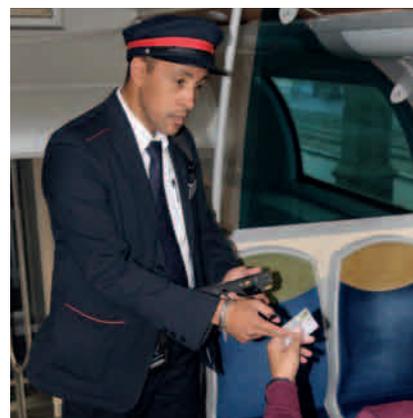
De même, l'UNSA-Ferroviaire milite, en participant activement aux négociations, pour que la future Convention Collective Nationale soit au moins équivalente au RH0077.

La Direction demande toujours plus aux personnels des ECT mais sans contrepartie. La tension est omniprésente dans les établissements, ne serait-ce que par le manque chronique d'effectif qui dégrade les relations entre CPST, Agents et DPX.

L'UNSA-Ferroviaire demande une réelle prise en compte de la particularité des métiers en ECT et une mise à niveau des effectifs requis.

Les agents attendent une véritable reconnaissance de l'Entreprise.

L'UNSA-Ferroviaire exige de l'Entreprise la



revalorisation de la prime de travail et un réel déroulement de carrière pour l'ensemble des personnels des ECT.

- Pour les ASCT une reconnaissance réelle du métier de roulant,
- Pour les RET une requalification des postes à F,
- Pour les CPST la création d'un véritable parcours professionnel.

L'UNSA-Ferroviaire exige une réelle prise en compte de la particularité des métiers en ECT.

Par le dialogue et l'action dans les différentes instances représentatives, aussi bien en Région (Délégué du Personnel, Commission Hygiène, Sécurité et Conditions de Travail, Notations, Demande de Concertation Immédiate, etc.) qu'au nationale (Commission Fonctionnelle Hygiène, Sécurité et Conditions de Travail, Commission Spécialisée Réseau, Commission Professionnelle Centrale...) **l'UNSA-Ferroviaire et ses représentants défendent avec pugnacité et efficacité les intérêts des agents de la filière trains.**

Par Nathalie WETZEL et Mohamed BENBEKHTI ■

Quelles évolutions pour les métiers du Comme

LA CRÉATION DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE MARQUE UN NOUVEAU DÉPART DANS LE MONDE FERROVIAIRE.

L'arrivée du quatrième paquet ferroviaire qui autorise la concurrence du marché intérieur voyageurs, est prévue à l'horizon 2020. Il constituera un nouveau bouleversement pour l'ensemble des cheminots.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le personnel qualifié et reconnu par les clients est une force face à l'arrivée de la concurrence. Le maillage national du réseau de distribution est également un atout. Mais la stratégie de l'Entreprise est bien différente.

La loi Macron qui privilégie la concurrence par le bus, accélère le rythme des évolutions. La Direction, face à une concurrence à bas coût, cherche absolument à réduire ses dépenses, et la productivité sur les effectifs continue d'être l'élément majeur de la stratégie d'entreprise, quelle que soit l'activité.

SNCF Voyages développe la vente par internet. D'ailleurs, l'achat des titres de transport pour le produit « low cost » Ouigo ne peut se réaliser que par ce canal. L'activité réduit le nombre de ses boutiques, concentre sa vente physique sur les grandes gares,



réduit le nombre d'agents d'Escale, ou leur trouve d'autres missions qui incombent à d'autres métiers.

Transilien ne manque pas d'idées création des Equipes Mobiles de Lignes, mise en place du Responsable Opérationnel, assermentation des agents sédentaires gares, etc. L'arrivée du pass unique (volonté du STIF) et le renouvellement de la conven-

tion en fin d'année, accélèrent le rythme des réorganisations et l'évolution des métiers.

TER, activité soumise au conventionnement, se cache derrière la volonté et les exigences de l'Autorité Organisatrice Mobilité (AOM) pour supprimer du personnel. Comme l'UNSA-Ferroviaire le dit souvent, Transilien est le « laboratoire national expérimental » pour le transport régional. L'activité s'inspire du modèle et expérimentations de Transilien. Malheureusement, les Autorités Organisatrices ont de moins en moins de ressources et demandent à la SNCF des conventions à coûts constants, voire à coûts réduits, avec plus de services, des cadencements, des dessertes, etc. L'activité répond par son « schéma de la relation client » ou « comment déplacer des pions au fur-et-à mesure des besoins », qui n'est qu'un « copier-coller » des organisations Transilien, mais qui n'est pas forcément adaptable aux circulations régionales.

L'Entreprise cherche donc, par tous les moyens, à faire de la productivité et ce sont souvent les personnels sédentaires



rcial en gare ?

de la relation client qui sont les premières victimes.

- Les activités demandent aux personnels de plus en plus de polyvalence et de « poly compétence », quelle que soit l'activité ou le métier (agent Transilien, vendeur, agent d'Escale, relation client à distance, etc.)
- Les activités souhaitent établir un parcours professionnel par activité. La question est loin d'être réglée. Nous sommes pourtant dans un groupe public « solidaire et indivisible »!

Pour les vendeurs, l'avenir est également incertain. La volonté de maintenir une distribution des titres sur l'ensemble du territoire est commune. Mais cette volonté affichée sera-t-elle en adéquation avec la volonté européenne ?

De même pour l'UNSA-Ferroviaire : si on regarde ce qui se passe sur Transilien, comment SNCF Voyages peut-elle convaincre les AOM de garder une distribution nationale sur leur territoire ? Ces questions tout à fait légitimes sont posées.

Ces évolutions, l'ensemble des personnels peut les appréhender, et cela entraîne une

perte des repères chez les cheminots du Commercial Voyageurs. Cette situation engendre stress et mal-être au travail chez tout le personnel, quel que soit son collègue.

Dans ce contexte très dur, l'UNSA-Ferroviaire mobilise toute son énergie pour représenter et défendre l'intérêt des salariés dans toutes les instances, auprès de toutes les Directions.

Sur tous les dossiers de la Vente, de l'Escale, des Trains, du Service Clientèle, des BCC (Bureau Comptable Commercial) et des caisses, de la formation, etc, l'UNSA-Ferroviaire est présente et joue son rôle d'Organisation Syndicale responsable.

Notre implication sur le nouveau concept de point de vente Voyages, sur le document référentiel VO0907, sur les primes de langues, les EML (Equipe Mobile de Ligne), les GSN (Guichet Service Navigo), etc, est sans faille. La Direction sait qu'elle a en face d'elle une Organisation Syndicale revendicative et combative qui maîtrise ses sujets, et dont le positionnement ne repose pas sur des dogmes mais sur l'analyse des dossiers et des retours terrain.



Toutes nos équipes travaillent sur les dossiers de l'activité Voyageurs, avec la volonté farouche de garder toutes ces entités et tous ces agents au sein du Groupe Public Ferroviaire.

L'UNSA-Ferroviaire, premier syndicat réformiste, est force de proposition pour une meilleure prise en compte des demandes du personnel concernant la rémunération, le déroulement de carrière et la reconnaissance des compétences. En lien avec nos militants dans les établissements, nous avons à cœur chaque jour de représenter les agents, de défendre leurs droits, de les protéger, de revendiquer de nouvelles avancées, d'améliorer les conditions de travail, etc.

L'UNSA-Ferroviaire milite activement pour une meilleure valorisation de la filière Commerciale Voyageurs.

Par le dialogue et l'action, l'UNSA-Ferroviaire vous représente et construit un syndicalisme novateur, constructif et respectueux des choix des salariés.

Par Nathalie WETZEL et David THETIER ■



Personnels

Protection sociale complémentaire des personnels contractuels

➤ **VERS L'AMÉLIORATION PERMANENTE DES GARANTIES À TRAVERS UNE GESTION RESPONSABLE DU RÉGIME.**

La loi du 14 juin 2013 a généralisé à toutes les entreprises l'obligation de mettre en place un système de protection sociale complémentaire OBLIGATOIRE et COLLECTIF au profit des salariés, et ceci avant le 1^{er} janvier 2016. Qui dit obligatoire et collectif, dit que le salarié n'a pas le choix d'adhérer ou non : c'est une obligation (quelques dérogations existent toutefois).

Par cette loi, l'employeur, en contrepartie d'avantages financiers fiscaux et sociaux, prend en charge une partie des cotisations de ses salariés (pour la SNCF, cette prise en charge s'élève à 60 % des cotisations). L'avantage pour les salariés, est de bénéficier d'un niveau de garantie correct, ce qui n'est pas toujours le cas pour les contrats individuels. Les contrats collectifs sont très encadrés par la loi. Celle-ci garantit de nouveaux droits à tous les salariés, tout en veillant à limiter l'inflation de certains actes médicaux et juguler ainsi la dérive des coûts de santé pour la Sécurité Sociale.

Les « paniers de soins responsables », c'est quoi ?

Les paniers de soins responsables ont été créés pour accompagner la mise en place du parcours de soins coordonnés (c'est-à-dire, passage par son médecin traitant avant de consulter un spécialiste).

En résumé, si le patient respecte le parcours de soins, il est pris en **charge intégrale** (régime Sécurité Sociale + mutuelle) sur la base des tarifs officiels. De même, ces contrats permettent une prise en charge de certains dépassements d'honoraires très encadrés, ainsi qu'un remboursement complémentaire sur les autres frais médicaux : forfait journalier hospitalier remboursé intégralement, appareillage divers y compris optique, etc.

Depuis 2005, la SNCF a mis en place une protection sociale complémentaire des contractuels, récemment complétée d'un volet « Frais de santé ». Les conditions de cette mise en place et le choix d'un nouvel organisme (HUMANIS) chargé de la gestion du régime ont fait l'objet de trois accords collectifs fin 2013 (Maintien de salaire / Prévoyance lourde / Frais de santé).

La mise en place du GPF a contraint l'Entreprise à renégocier ces accords au printemps 2015 pour les élargir aux salariés issus de RFF, tout en intégrant les nouvelles dispositions légales intervenues entretemps, relatives aux contrats dits « responsables ». En effet, sur le sujet de la protection sociale, les contraintes légales sont extrêmement fortes et les enjeux financiers lourds : il s'agit de garantir aux salariés un haut niveau de couverture sociale, pour la santé et la prévoyance, comprenant Maladie de courte et longue durée, Invalidité, Décès et Frais de santé. Le régime, dont la gestion a été confiée à HUMANIS, doit être financièrement **sécurité et pérenne**.

L'UNSA-Ferroviaire, « co-acteur » en responsabilité participant activement à la commission de surveillance, a eu le souci de faire des propositions constructives au GPF. Nos objectifs étaient **d'améliorer les garanties existantes, voire d'en apporter de nouvelles, et de limiter le coût des cotisations**, tout en veillant aux équilibres financiers du régime, trop récent pour supporter des risques financiers non maîtrisés en terme de couverture santé et prévoyance.

A l'occasion, l'UNSA-Ferroviaire a rappelé son attachement aux valeurs de **solidarité** et de **pragmatisme responsable**. Elle s'est résolument engagée sur ce sujet au profit des contractuels, comme elle l'est tout



autant pour les agents relevant du CP (Cadre Permanent) à travers son implication au Conseil d'Administration de la CPRPSNCF, avec le souci constant de **l'équité de traitement des salariés, quelles que soient leur origine ou la nature de leur contrat (Cadre Permanent, Contractuels, Agents mis à disposition, Fonctionnaires détachés, etc.)**

A court terme, d'autres évolutions sont attendues dans le champ de la protection sociale, à commencer par l'extension des principes de la protection sociale complémentaire aux agents du CP. Si certains appellent de leurs vœux une telle évolution, présentée comme inéluctable, l'UNSA-Ferroviaire reste prudente car elle sait que l'octroi d'un nouveau droit en période économiquement tendue risque fort de se faire au détriment d'autres droits, comme par exemple la médecine de soins, et est susceptible d'entraîner une baisse du niveau du régime de base spécifique. Il y a, en effet, un risque non négligeable de déstabiliser l'ensemble du régime spécial régi par le chapitre 12 du Statut.

L'UNSA-Ferroviaire n'est fermée à aucune évolution mais restera particulièrement vigilante sur les conséquences des décisions envisagées sur l'ensemble de la protection sociale (base et complémentaire), dans le respect des valeurs qui sont les siennes.

Par Christine VASSEUR et Jean-Luc SAFFROY ■

Rappel

La piqure de rappel des médicaux

➤ **LE SERVICE MÉDICAL SNCF ET SES PROFESSIONNELS DE SANTÉ, DONT PERSONNE NE DOUTE AUJOURD'HUI DE L'EFFICACITÉ, CONSTITUENT UN MAILLON ESSENTIEL D'UNE ENTREPRISE PERFORMANTE.**

➤ LE PERSONNEL

Les compétences du personnel se développent d'année en année du fait des évolutions constantes de la médecine. Des missions de plus en plus nombreuses favorisent la mise en place de référents via leur expérience métiers. Une nouvelle législation (réforme de la médecine de travail de 2012) renforce l'obligation du personnel à se former (Formation santé au Travail à l'embauche depuis 2012).

Mais parallèlement, pour les infirmier(e)s et technicien(e)s, le déroulement de carrière stagne et se situe essentiellement sur la qualification E. Il existe très peu de postes qualifiés F pour le reste du personnel.

Comble du blocage de l'ascenseur social, les postes de qualifications G et H sont de plus en plus souvent confiés à du personnel d'autres filières, voire carrément à des filières extérieures à la SNCF !

Devant cet état de fait, l'UNSA-Ferroviaire porte devant l'Entreprise des revendications claires :

- Réévaluation du niveau d'embauche des personnels paramédicaux et prise en compte de l'ancienneté acquise dans et hors Entreprise,
- Extension de l'accès à la qualification F au personnel qui valide un diplôme au cours de sa carrière,
- Mise en place d'une communication concernant l'accès à la qualification E pour encourager les secrétaires médicales à évoluer dans leur carrière,
- Requalification des postes de Responsable Equipe Paramédicale (REP) à la qualification G à la suite d'une Validation des Acquis de l'Expérience (VAE) ou d'une formation à l'école des cadres.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'Entreprise doit reconnaître et permettre un réel dérou-

lement de carrière pour nos infirmier(e)s, technicien(e)s et secrétaires médicales, à l'instar des autres filières de la SNCF, au risque de voir de nombreux professionnels médicaux compétents quitter le GPF.

➤ LES EFFECTIFS

Des changements majeurs impactent notre réseau médical. Par choix économique, l'Entreprise fait de plus en plus appel à des intérimaires.

Pour pallier à des problèmes d'effectifs, la Direction s'organise en région et ferme des cabinets médicaux de proximité ponctuellement voir définitivement au rythme annuel de quatre à cinq.

Face à cette gestion de l'emploi à très court terme, l'UNSA revendique :

- **Le maintien des effectifs par le remplacement de tous les départs,**
- **La mise en œuvre d'une véritable Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences (GPEC) des personnels paramédicaux.**

➤ FORMATION

La formation professionnelle spécifique aux métiers de la santé se fait en continu. Elle est tributaire d'un budget et du choix politique que fait l'Entreprise quant à son attribution.

Aujourd'hui, l'Entreprise priorise les formations liées à l'ESTI (Entretiens Santé Travail Infirmiers) et celles liées à l'accréditation pour le personnel des laboratoires. Mais les modalités de mise en pratique à l'issue de la formation validée ne sont pas cohérentes avec la réalité du terrain. Quant aux formations pour les médecins de soins, elles sont presque inexistantes par rapport à celles dont bénéficient les médecins du travail.



L'UNSA-Ferroviaire revendique donc :

- **Une organisation et des moyens bien définis ainsi qu'un temps de travail alloué à l'activité et à l'action en poste de travail à l'issue de ces formations spécifiques,**
- **Des formations communes aux médecins de travail, de soins et d'aptitude et l'accès aux formations proposées aux cadres supérieurs par l'université SNCF.**

➤ DEMAIN

Le personnel médical a rejoint l'EPIC SNCF (EPIC de tête) au 1^{er} juillet 2015.

L'UNSA-Ferroviaire est aujourd'hui 1^{ère} Organisation Syndicale sur cet EPIC et encourage vivement tous les professionnels de santé y compris les médecins vacataires à voter UNSA pour construire, dialoguer et être efficace. Plus nous serons nombreux, plus nous serons reconnus, entendus et pourrons défendre les intérêts des médicaux, paramédicaux et administratifs de nos filières.

L'UNSA-Ferroviaire veut le maintien d'un réseau de soins d'excellence, accessible et gratuit pour tous.

Par Claude-Béatrice BALLESTE ■

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

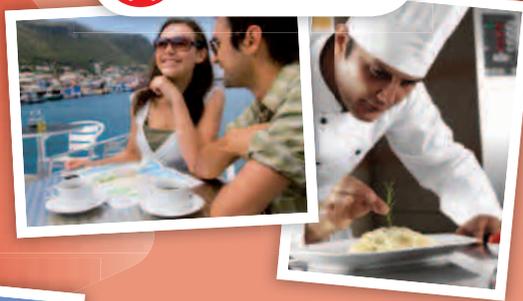
 **SÉJOURS & TRANSPORTS**



 **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

Réforme

Le Transport Mouvement au cœur de la réforme

➤ **CETTE ANNÉE 2015 REVÊT UN CARACTÈRE « CHARNIÈRE » POUR LE MONDE FERROVIAIRE FRANÇAIS ET NOTAMMENT POUR NOTRE ENTREPRISE SNCF. LA CRÉATION DES TROIS EPIC INDISSOCIABLES ET SOLIDAIRES AU SEIN D'UN GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE (GPF) A PRIS SON ENVOL.**

Cependant, l'organisation que SNCF met en place doit à notre sens, respecter et assurer l'intégration de la Sécurité. Pour l'UNSA-Ferroviaire, ceci est garant d'une bonne gestion de la sécurité ainsi que de son management.

Forte de ce constat, l'UNSA-Ferroviaire défend la gestion et le management de la sécurité dans un système intégré.

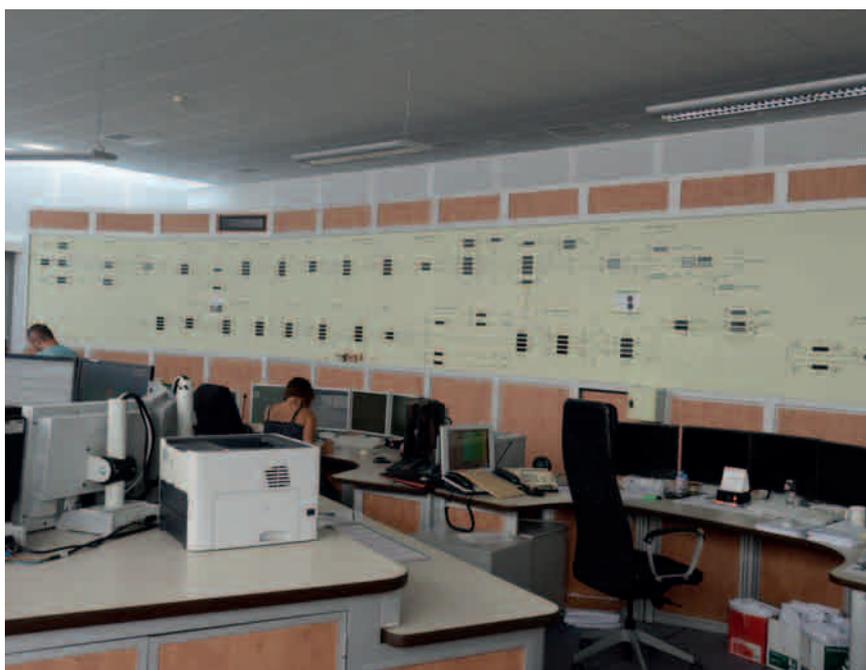
La gestion au quotidien des opérations de Sécurité, auparavant, était consolidée par de très nombreuses boucles de rattrapage, boucles qui « coûtaient », mais pourtant si peu face à l'efficacité qu'elles n'avaient plus à démontrer.

L'UNSA-Ferroviaire déplore et condamne le fait que seul le modèle financier prévaut aujourd'hui.

Nous tirons donc le signal d'alarme quant à la gestion majoritairement économique de la sécurité et de la formation dédiée.

SNCF semble être tombée sous le charme de ces sirènes financières qui poussent vers l'efficacité à court terme, sans penser à l'avenir et à la pertinence de l'ensemble.

L'UNSA-Ferroviaire propose d'autres solutions, d'autres façons d'avancer pour



que les impératifs liés à la Sécurité soient pertinents et efficaces, avec la volonté non seulement d'assurer la sécurité des agents de l'Entreprise, mais aussi celle de nos clients.

En outre, dans le domaine de la filière Transport Mouvement, l'UNSA-Ferroviaire mène une politique syndicale d'analyse et de propositions sur des sujets majeurs mettant en exergue les dossiers principaux suivants :

➤ L'EMPLOI

Concernant les récentes annonces sur l'emploi, les embauches estimées à 1100 emplois pour Réseau sont une bonne chose, mais :

- elles ne se feront que principalement sur l'IDF (Ile-de France),
- sont-elles suffisantes au regard de la rénovation de tout le réseau ?
- sont-elles spécifiquement réservées à l'Infra MT ?

Pour l'UNSA-Ferroviaire il y a une vive inquiétude sur ces sujets qui viennent

télescopier une réforme que nous devons mener à bien.

➤ RPS (RISQUES PSYCHOSOCIAUX)

Pour l'UNSA-Ferroviaire le constat s'impose : le nombre d'agents de tous collèges qui souffrent au travail s'accroît. Management, conditions de travail, reconnaissance du travail, travail décalé, etc.

Tout concourt à plonger nos personnels dans le désarroi.

La « désimbrication » des Activités désoriente gravement nos collègues.

Les risques ne sont pas négligeables, les agents sont au cœur du système ferroviaire de demain.

➤ VISITE MEDICALE D'APTITUDE

L'UNSA-Ferroviaire avait abordé, précédemment, les problèmes d'inaptitudes, au travers du prisme des RPS. En effet, certains



agents sont informés de leur inaptitude sans accompagnement humain.

De nouveau, **l'UNSA-Ferroviaire alerte** : certains agents se retrouvent classés inaptes temporaires, sur des critères divers et variés. Nous exigeons, à cet effet, une harmonisation par le haut des mesures et critères sur l'ensemble du périmètre national, quel que soit l'établissement d'appartenance.

► FILIÈRE TMV

La filière Transport Mouvement, dite « filière 27 », est présente dans l'ensemble des activités, de par sa transversalité.

Chacune des activités tend à s'approprier la gestion et la formation incombant à un domaine transverse.

Cette orientation comporte le risque d'une dilution des tâches de sécurité dans un ensemble commun commercial, voire de services.

Dans un tel environnement, certains agents voient leur carrière oubliée de manière volontaire ou non, en raison du manque de corrélation des directives de la DCF (Direction des Circulations Ferroviaires) avec celles des métiers d'accueil (formation selon l'activité par exemple).

► COMMISSIONS PROFESSIONNELLES OU CFHSCT

Après analyse, l'UNSA-Ferroviaire alerte sur la charge de travail des DPx avec nombre important de journées de service assurées par l'Encadrement.

Concernant l'étendue géographique ainsi que la constitution des équipes dans les UO (Unités Opérationnelles), peut-on encore parler de Dirigeant de « Proximité » ? Nous en doutons.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la souffrance est un risque qui ne peut être ignorée.

► ENQUÊTE INTERNE « VOIE LIBRE, MODERNISONS NOTRE SÉCURITÉ »

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la restitution est sans appel sur les points forts qui méritent réflexion malgré un satisfecit général présenté dans les résultats.

Le niveau actuel de sécurité repose sur l'investissement de tous les acteurs. L'UNSA-Ferroviaire regrette que l'Entreprise n'ait plus de vision systémique de la sécurité, comment parvenir désormais à rassembler ce qui a été démantelé depuis des années ?

Le sujet est grave et suffisamment préoccupant pour que la Direction de l'Entreprise mette en œuvre de réelles solutions adap-

tées aux acteurs et aux actions du terrain. Il est grand temps de revenir à l'excellence au niveau de la sécurité des circulations et du ferroviaire en général.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, certes la sécurité a un coût, mais la sécurité ne se brade pas.

En parallèle de ces thèmes, l'UNSA-Ferroviaire au sein de son Groupe National TMV intervient, revendique et obtient dans chacune des instances (DP, CHSCT, CE, CFHSCT, Commissions Professionnelles) des améliorations des conditions de travail, d'hygiène et de sécurité, de la réglementation, des conditions sociales des acteurs de la sécurité.

L'UNSA-Ferroviaire revendique :

- une véritable formation transverse des agents de la filière TMV,
- l'arrêt des fermetures des CFCF (Centre de Formation des Circulations Ferroviaires),
- la fin du pilotage de la filière par activité,
- le respect des règles statutaires (carrières, notations, passerelles),
- une réelle prise en compte de la charge de travail des DPx,
- la fin de la sous-traitance des opérations de sécurité,
- l'amélioration des conditions d'accompagnements (humains et financiers suite à la visite médicale d'aptitude (VMAS).

Stop au déclin du Fret ferroviaire !

➤ **À L'ANALYSE DU BILAN ÉCONOMIQUE DU FRET FERROVIAIRE, FORCE EST DE CONSTATER QUE CETTE ACTIVITÉ RESTE STRUCTURELLEMENT DÉFICITAIRE, MALGRÉ LES EFFORTS CONSIDÉRABLES CONSENTIS PAR LES CHEMINOTS.**



La forte baisse de la production industrielle, domaine de pertinence du transport ferroviaire, l'ouverture mal appréhendée à la concurrence et la crise économique, ont particulièrement handicapé Fret SNCF. De multiples plans ont vu le jour pour tenter d'enrayer les déficits structurels. Mais les restructurations ont-elles été pertinentes ? Pas sûr car les nombreux « plans FRET », parfois contradictoires, n'ont pas freiné le déclin et l'endettement de l'Activité, devenus alarmants. De plus, il sera très difficile de redynamiser Fret SNCF dans un contexte économique difficile.

L'UNSA-Ferroviaire désapprouve la recherche de l'équilibre qui ne repose que sur le seul levier de la maîtrise des charges par la réduction de l'emploi et l'abandon de pans entiers de l'outil de production. L'effet seuil est déjà atteint, une nouvelle baisse des effectifs n'est pas sans risque sur la qualité de la production et la sécurité.

Les cheminots de Fret SNCF se sont beaucoup impliqués mais aujourd'hui, beaucoup ne croient plus en l'avenir, découragés après tant d'efforts presque vains. Ce contexte de désespérance induit des risques sur la santé des salariés. Les charges de travail augmentent, l'emploi précaire se développe au sein des EIM (Espace Initiative Mobilité), etc. Sans un effectif stable et sans installations de production adaptées, aucune marge n'existe pour absorber le trafic issu d'une éventuelle reprise économique.

Fret SNCF évolue dans un contexte concurrentiel mais ne se bat pas à armes égales

avec ses concurrents intra-modaux, et encore moins face à ses concurrents routiers. Les causes de cette situation sont, elles aussi, bien connues. L'absence de politique volontariste dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises n'a pas créé un environnement favorable au fer et ce, malgré le « Grenelle de l'Environnement » souhaité et voté par nos « politiques ». L'iniquité sociale constitue aussi une des causes du déclin de Fret SNCF.

Dans le cadre de la réforme du système ferroviaire, l'UNSA-Ferroviaire se bat pour un cadre social harmonisé de haut niveau. La référence doit être celui en place à la SNCF car le statut et la réglementation sont issus de l'expérience acquise en un siècle d'exploitation ferroviaire. Des évolutions sont possibles mais balayer ces principes à coup de directives européennes équivaldrait à remettre en cause la sécurité du système ferroviaire.

A défaut, les pratiques anticoncurrentielles défavoriseront les transports ferroviaires et dégraderont le niveau social des salariés du transport en général.

La SNCF a abandonné son secteur « Fret » : les priorités économiques se sont portées sur la grande vitesse, laissant Fret SNCF sans capacité financière pendant 30 ans. Résultat : aucun investissement réalisé dans le réseau, les outils ou l'innovation technique. L'Etat, complice, a abandonné toute aide globale avec la fin contreproductive de l'Ecotaxe. Il a favorisé le développement des autoroutes et les mesures dérogatoires pour la route.

A ce jour, l'entretien du réseau ferroviaire,

notamment secondaire est crucial pour la survie du fret ferroviaire. Le transfert des financements vers les acteurs régionaux (Régions, CCI (Chambre de Commerce et de l'Industrie), Chargeurs) est de plus en plus fréquent. Basée sur les volontés locales, cette solution est moins satisfaisante qu'un financement global. Elle permet le maintien de nombreux trafics locaux mais peut créer un risque de déséquilibre dans l'aménagement du territoire.

Transférer le financement vers les régions actuelles ou futures, interroge sur la thématique du dialogue social. Fret SNCF est pourtant partie intégrante de SNCF Mobilités. La déclinaison au sein des Instances Représentatives de Fret SNCF n'est donc pas satisfaisante. L'UNSA-Ferroviaire demande une véritable information de ses élus Fret SNCF. Museler l'information économique obligatoire au Comité d'Etablissement et la transférer au niveau des CHSCT n'est pas acceptable car contraire au Code du Travail. Depuis 2009, Fret SNCF a supprimé plus de 7000 emplois sans en informer sérieusement ses élus CE !

En militant pour un cadre social harmonisé de haut niveau et un dialogue social renoué, l'UNSA-Ferroviaire défend l'emploi, les conditions de travail des agents et Fret SNCF en général.

Par Alain PATÉ ■

La réalité sur la Réforme du ferroviaire !



Ce que l'UNSA a préservé :

- le Statut pour tous les cheminots du Cadre Permanent du Groupe Public Ferroviaire y compris 28 jours de congés annuels, (art.L.2101-2 de la loi)
- la pérennisation de l'embauche au statut pour l'avenir, (art.L.2101-2 de la loi)
- le caractère indissociable et solidaire des 3 EPIC, (Accord de modernisation du 13 juin 2014 signé par l'UNSA, art.L.2101-1 de la loi)
- l'intégration sociale du GPF avec la création d'un Comité Central du GPF, (art.L.2101-5-I de la loi)
- la négociation des accords d'entreprise pour l'ensemble des salariés du GPF, (art.L.2106-6 de la loi)
- la mobilité professionnelle entre les trois EPIC, (art.L.2101-2 de la loi)
- l'anticipation du quatrième paquet ferroviaire et le maintien dans le GPF des facilités essentielles (attribution et tarification sillons, SUGE, (art.L.2251-1-1 de la loi), Direction de la Circulation Ferroviaire, Gares & Connexions).

Ce que l'UNSA a amélioré :

- deux accords intéressement, (l'UNSA valide les accords)
- les facilités de circulation pour tous les agents du GPF, (amendement UNSA)
- la possibilité d'intégration des agents RFF au Statut, (art. 32.5 de la loi)
- un accord Logement, un accord Mixité Egalité professionnelle, un accord pour l'emploi des Travailleurs Handicapés pour tous les agents du GPF, (l'UNSA valide les accords)
- l'assouplissement des conditions d'utilisation et la monétisation du compte épargne temps, (l'UNSA valide l'accord)
- la protection sociale complémentaire des contractuels, (l'UNSA valide les accords)
- la présence des salariés dans le Haut Comité du Ferroviaire, (amendement UNSA-décret n° 2015-499 du 30 avril 2015)

La négociation paie plus que le conflit :

Face aux enjeux qui se présentent à nous, notamment :

- la négociation de l'accord de gestion des activités sociales,
- la négociation de l'organisation du travail,
- les autres accords de substitution RFF/SNCF (Plan d'Epargne d'Entreprise, Emploi-GPEC, Mobilité, Equilibre vie professionnelle / vie personnelle...),

vous avez le choix :

faire confiance aux contre-tout,

ou

choisir l'UNSA,

*premier syndicat réformiste de la SNCF et de la branche
au bénéfice de tous les salariés !*

**le 19 novembre
votez UNSA !**

Le syndicalisme en positif

