

**SUPPLÉMENT**  
Réforme ferroviaire :  
Où est passé l'État stratège ? Pages 11 à 14

AVRIL 2016

N° 787

MENSUEL :

PRIX : 1€50

# LEmag

LA REVUE DE L'UNSA FERROVIAIRE



## LA MOBILISATION EN MARCHÉ

EDITO

**Avec l'UNSA-Ferroviaire...  
Ne rien lâcher**

PAGE 3



CLIMAT SOCIAL GPF SNCF

DCI nationale UNSA,  
Décret-Socle V2

PAGES 4 et 5



NOS MÉTIERS

Dirigeant de Proximité :  
« un Surhomme » ?

PAGES 6 et 7



CPR MARSEILLE

Rassemblement du 1<sup>er</sup> mars :  
les affiliés et la Caisse piaffent...

PAGES 8 et 9

DERNIÈRE MINUTE!

# INTÉRESSEMENT Et Plan Épargne Groupe L'UNSA vous informe :



1

La SNCF vient de communiquer officiellement les montants des sommes versées aux salariés au titre de l'intéressement 2016, négocié et validé par l'UNSA. Cet intéressement financier sera versé à la fin du premier semestre, quel que soit le grade, le collègue et le niveau de rémunération de l'agent.

- 401 € pour les agents rattachés à l'ÉPIC Mobilités toute l'année,
- 449 € pour les agents rattachés à l'ÉPIC Réseau toute l'année (ex-RFF),
- 425 € pour les agents ayant travaillé 6 mois à Mobilités, et 6 mois à Réseau,
- et 198 € + prime 200 € négociée et obtenue par l'UNSA conformément à l'esprit de la loi portant réforme du ferroviaire, pour les agents ayant travaillé 6 mois à Mobilités, et actuellement rattachés à l'ÉPIC de tête SNCF.

Ces montants résultent, pour partie, du bilan financier consolidé publié par la SNCF pour l'exercice 2015 ; les critères globaux de calculs négociés étant en effet d'ordres "économiques", "industriels" et "sociaux".

2

Mi-avril 2016, chaque salarié éligible à l'intéressement va recevoir un courrier indiquant le montant individuel perçu. Ce courrier contiendra également un bulletin d'option à compléter. **Sous 15 jours**, réponse devra être donnée concernant le choix individuel : perception sur fiche de paye au mois de mai, ou placement sur le Plan d'Épargne Groupe SNCF avec défiscalisation des sommes versées. Sans réponse, placement par défaut sur le PEG. (Une combinaison des 2 options est possible)



3

**Épargne salariale :** La SNCF a instauré un Plan d'Épargne Entreprise dès 1989. Actuellement chaque salarié SNCF, après 3 mois de présence, peut adhérer et souscrire sur 2 fonds : Épargne « Saphir » ou « Horizon solidaire ». Les sommes sont bloquées 4 ans et demi avec de nombreux cas de déblocages anticipés. (Mariage, PACS, construction de maison,...). L'UNSA a négocié et validé en 2015 un Plan d'Épargne Groupe, tout en faisant évoluer l'abondement\* maxi de 250 à 300 €. Il s'est substitué au PEE en janvier 2016, renforçant la cohésion sociale des 3 ÉPIC. L'organisme collecteur et de gestion pour le PEG SNCF est Natixis.

\* Contribution SNCF maxi pour un versement de 1500 €. (Jusqu'à 500 € : 30 %, de 501 € à 1000 € : 20 %, de 1001 € à 1500 € : 10 %)



NATIXIS  
INTERÉPARGNE

Pôles RH, note RH PEE sur Intranet  
Natixis Interépargne Service 8060 14029 Caen Cedex 9  
[www.interepargne.natixis.com](http://www.interepargne.natixis.com)

Paris, le 31 mars 2016



Négociations payantes !



## SOMMAIRE

➤ CLIMAT SOCIAL GPF SNCF P 4 et 5

- DCI nationale UNSA aux seuls sujets ferroviaires
- Décret-Socle V2 : toujours très loin du compte !

➤ NOS MÉTIERS P 6 et 7

- Dirigeant de proximité : un « Surhomme » ?

➤ CPR MARSEILLE P 8 et 9

- Rassemblement CRP du 1<sup>er</sup> mars 2016 : les affiliés et la Caisse piaffent... .

➤ DANS LES FILIALES P 10

- État d'urgence chez Facilit' Rail !!!

➤ SUPPLÉMENT P. 11 à 14

- Réforme ferroviaire : Où est passé l'État stratège ?

➤ DU CÔTÉ DES RETRAITÉS P 15 à 23

- Le billet du Président de l'UFR
- Hommage à Paul Roche
- La « silver économie »
- Du beau monde et du Beaujolais à Sud de l'Île-de-France
- AG des Secteurs de Paris Saint-Lazare et Tours
- Du côté de l'UNSA-Retraité
- DPR, Pass Carmillon... .
- CPRP'Connection... .

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](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)

Site : [www.unsa-ferroviaire.org](http://www.unsa-ferroviaire.org)

Directeur de la publication : Marc Baucher

Membres du Comité de rédaction :

Monique Tessier, Alain Fennerich, Marc Baucher

Courriel : [baucher.m@unsa-ferroviaire.org](mailto:baucher.m@unsa-ferroviaire.org)

Photos : Régis Chessum, François Durivault,

Monique Tessier, Alain Fennerich

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



## Avec l'UNSA-Ferroviaire... Ne rien lâcher

La période que nous vivons est dense, aussi bien dans notre entreprise que nationalement.

Actualité oblige, une fois n'est pas coutume, je vais débiter mon éditto par un sujet national qui fait couler beaucoup d'encre : le projet de loi El Khomri. Les prises de position radicales ou non, les mobilisations successives, parfois les surenchères, démontrent bien que ce sujet est sensible.

Il y a deux méthodes pour aborder un projet de cette ampleur : l'approche politique et/ou l'approche syndicale. L'une et l'autre sont souvent liées, mais mon propos ne s'arrêtera pas en chemin car ce serait limiter l'analyse sous un angle binaire. La réalité est plus complexe.

Ce texte apporte des améliorations dans certains domaines mais sur le fond reste très dangereux, par exemple sur les questions du référendum et des heures supplémentaires. Il y a des sujets qui fâchent et qui ne sont ni acceptables ni négociables.

Sans vouloir entrer dans une analyse de ce projet, la problématique qui se pose est simple : retrait complet ou amendements de fond ?

Il serait hasardeux d'y apporter une réponse tranchée. Les deux positions se justifient.

L'UNSA a de vraies contre-propositions demandant le retrait pur et simple de plusieurs propositions reprises dans le projet, par exemple le référendum. Ce qui n'est pas le cas de l'organisation syndicale qui a défendu ce projet gouvernemental avec zèle.

La démarche de l'UNSA est tout autre que celle de l'accompagnement et du soutien inconditionnel de certains à ce projet de loi, au-delà des apparences et de certaines gesticulations de circonstance. Une seule voie pour l'UNSA : responsabilité, pragmatisme et indépendance vis-à-vis des politiques.

### Et surtout... ne rien lâcher.

Je reviens sur les sujets internes aussi nombreux que potentiellement conflictuels.

Modernisation du Dialogue Social avec un projet d'accord en discussions, salaires et pouvoir d'achat, emplois, conditions de travail,... et bien évidemment le gros dossier du moment : l'organisation du travail avec le Décret socle, les négociations de la Convention Collective Nationale et celles des accords d'Entreprise.

Un sacré package avec des enjeux majeurs...

On pourrait aussi y ajouter les négociations sur un accord Intéressement sur le périmètre de l'EPIC SNCF (appelé aussi EPIC de tête). A ce propos, les cheminots, les salariés des EPIC Mobilités et Réseau verront cette année les premiers effets de la mise en œuvre de accords Intéressement signés l'année dernière notamment par l'UNSA-Ferroviaire et refusés par la CGT et SUD-Rail, à savoir le versement d'une somme qui ne sera pas négligeable. Les cheminots, salariés de l'EPIC SNCF percevront également une somme, grâce à l'UNSA-Ferroviaire qui avait lancé une pétition nationale au nom de l'égalité sociale des cheminots et salariés du Groupe Public Ferroviaire SNCF.

L'UNSA-Ferroviaire obtient des résultats par une approche pragmatique et déterminée.

Les organisations syndicales ont un rôle majeur pour aborder avec responsabilité tous les sujets évoqués.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, la ligne est claire : Ne rien lâcher.**

Par Marc BAUCHER ■

# DCI nationale UNSA aux seuls sujets ferroviaires !

## DCI nationale UNSA aux seuls sujets ferroviaires !



Le 9 mars 2016, les salariés du Groupe Public Ferroviaire SNCF se sont massivement mobilisés concernant les sujets "Décret-socle, effectifs, et salaires". Avec près de 40 % de grévistes, ce mouvement est symptomatique du fort niveau d'inquiétude ressentie par l'ensemble des agents concernant ces thèmes à très fort enjeu pour l'avenir du ferroviaire. La nécessité de réponses et d'avancées concrètes est désormais d'actualité.

### Une interfédérale sans position commune !

Une interfédérale regroupant l'ensemble des Organisations Syndicales représentatives s'est tenue en début de semaine afin de définir les suites à donner. L'UNSA-Ferroviaire déplore l'absence de position commune quant aux thèmes évoqués. En effet, l'UNSA-Ferroviaire n'a mandat qu'aux seuls intérêts des salariés de la SNCF et de la branche ; toutes autres problématiques n'ayant pour effet que de dévoyer, voire stopper la dynamique engagée !

### L'UNSA dépose une DCI aux seuls sujets ferroviaires !

L'UNSA, en responsabilité, dépose donc une Demande de Concertation Immédiate pour les thèmes suivants :

- Ouverture immédiate de négociations sur le régime de travail au sein du GPF, permettant ainsi d'appréhender le sujet sur les trois niveaux (Décret, Convention collective nationale, Accord GPF) ; ces négociations devant faire l'objet d'un accord de méthode préalable.
- Pouvoir d'achat : ouverture immédiate de négociations salariales. Ce point devra également faire l'objet d'un accord de méthode.
- Au titre de l'intégration sociale des salariés dans le GPF, et conformément à la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, l'UNSA demande une équité de traitement pour tous les salariés du GPF. A cet effet, l'UNSA revendique l'ouverture de négociations d'un Accord Intéressement à l'EPIC SNCF.
- Concernant l'emploi : plusieurs métiers sont actuellement en forte tension par manque d'effectifs, notamment au niveau de la Traction, mais également dans les fonctions DPX et RH. Cette situation est de nature à dégrader le haut niveau de qualité du ferroviaire attendu par les usagers.

Paris, le 16 mars 2016



Pour un Nouveau Cap Social SNCF et ferroviaire !

UNSA-Ferroviaire, 84 rue du Faubourg Montmartre 75002 PARIS Tél. 01 43 21 81 80  
www.unsa-ferroviaire.org Association@unsaferroviaire.org



SNCF  
Monsieur Jean-Marc AMBROSI  
Directeur Général Délégué  
Cohésion et Ressources Humaines  
2, Place aux Étoiles  
CS 70001  
93633 - LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX

Paris, le 15 mars 2016

Monsieur le Directeur,

Dans le double contexte de la mise en œuvre de la réforme du ferroviaire et d'un budget 2016 du GPF contraint, la fédération UNSA-Ferroviaire vous interpelle sur les conséquences impactant directement les salariés du GPF et de la Branche.

La parution de la version stabilisée du décret socle, le 10 mars 2016, implique l'ouverture des négociations sur l'organisation du travail au niveau de la Branche et des Entreprises.

Ainsi conformément à l'article 4-2 du RH0826, l'UNSA-Ferroviaire vous dépose une Demande de Concertation Immédiate sur les points suivants :

– L'ouverture immédiate de négociations sur le régime de travail au sein du GPF, permettant ainsi d'appréhender le sujet sur les trois niveaux (Décret, CCN, Accord GPF).

Ces négociations devant faire l'objet d'un accord de méthode préalable.

– Pouvoir d'achat : nous demandons l'ouverture immédiate de négociations salariales. Ce point devra également faire l'objet d'un accord de méthode.

– Au titre de l'intégration sociale des salariés dans le GPF et conformément à la loi du 4 août 2014, nous demandons une équité de traitement de tous les salariés GPF. A cet effet, nous revendiquons l'ouverture de négociations d'un Accord Intéressement à l'EPIC SNCF.

– Concernant l'emploi : plusieurs métiers sont actuellement en forte tension par manque d'effectifs, notamment au niveau de la Traction, mais également dans les fonctions DPX et RH. Cette situation est de nature à dégrader le haut niveau ferroviaire attendu.

Dans l'attente d'être reçus, veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos salutations respectueuses.

Roger DILLESEGER  
Secrétaire Général Adjoint



Force de propositions !

# Décret Socle

## Décret-Socle V2

### Toujours très loin du compte !

➤ **RELEVÉ DE CONCLUSIONS DE LA DCI DÉPOSÉE PAR L'UNSA-FERROVIAIRE (DATE DE LA RÉUNION : 18 MARS 2016)**

#### ➤ POSITION DE L'UNSA-FERROVIAIRE

La mise en œuvre de la loi portant réforme du ferroviaire impose la négociation d'une réglementation commune à l'ensemble des entreprises du secteur. L'avant-projet du décret socle, désormais « stabilisé » et la définition d'un mandat patronal des entreprises de la branche permettent d'ouvrir des négociations au niveau de la Commission Mixte Paritaire. La future réglementation du travail reposera sur l'addition des trois niveaux : Décret, CCN et Accord d'entreprise. Afin de permettre une appréciation globale, l'UNSA revendique l'ouverture de négociations sur l'organisation du travail dans le GPF dans les meilleurs délais. L'exercice 2015 des négociations salariales s'est soldé par un échec. Zéro augmentation générale de salaire !

A l'instar de la fonction publique, les cheminots doivent préserver leur pouvoir d'achat en particulier dans une période de tension liée à la mise en œuvre de la réforme du ferroviaire. L'UNSA demande l'ouverture de négociations salariales dans les plus brefs délais.

La création du Groupe Public Ferroviaire répartit les salariés dans trois EPIC différents. Dans un esprit d'équité de traitement des salariés du GPF, impulsé par la loi guidée par la volonté de créer un groupe : « solidaire et indissociable », l'UNSA demande une équité de traitement sur les accords en vigueur dans le GPF.

A ce titre nous demandons l'ouverture de négociations :

- d'une mesure compensatrice pour les personnels non concernés par les accords SNCF MOBILITES et SNCF RESEAU,
- d'un accord Intéressement pour l'EPIC SNCF.

Le manque d'effectifs se traduit par des difficultés de production perceptible, notamment à la traction, mais également dans les autres services. Le recours à l'intérim et la sous-traitance tendent à augmenter.

Cette situation est moins perceptible dans les services administratifs, en particulier au niveau RH, mais est tout aussi tendue dans cette période de mutation forte de l'Entreprise.

#### ➤ POSITION DE LA DIRECTION

La Direction confirme qu'elle engagera les négociations sur le régime de travail après la réunion de l'UTP du 17 mars. Elle invitera le jeudi 24 mars les OS représentatives à une table ronde qui aura notamment pour objet d'arrêter une méthode et un calendrier de travail. Cette table ronde sera suivie d'un cycle de bilatérales dès la première semaine d'avril. La Direction confirme que tous les rendez-vous de l'agenda social seront tenus. Les négociations salariales sont prévues dans le courant du deuxième trimestre 2016. La négociation d'un accord Intéressement pour l'EPIC SNCF est programmée dans l'agenda social. La table ronde se tiendra le 24 mars prochain.

La Direction rappelle que le niveau d'emploi relève de la responsabilité de chaque EPIC et qu'il est établi en fonction de la production à assurer et des capacités budgétaires.

**Décret-Socle V2**  
**Toujours très loin du compte !**

Paris, le 14 mars 2016

L'UNSA-Ferroviaire vient de remettre au ministre de la version 2 du décret-socle, dit "stabilisé". Une première lecture montre quelques évolutions à la marge. Ces évolutions ne répondent cependant toujours pas aux vœux des entreprises sociales et de nombreux salariés et de renforcement de la sécurité des circulations, au sein de la SNCF et des Entreprises Ferroviaires.

**Les revendications de l'UNSA plus que jamais d'actualité !**

- Mettre fin au dumping social sauvage entre Entreprises Ferroviaires du secteur !
- Harmoniser un haut niveau social pour l'ensemble des salariés de la branche !
- Acter et pérenniser le renforcement de la sécurité des circulations !

Au sein d'un mouvement élargi (SNCF et Entreprises Ferroviaires) ayant rassemblé plus de 40% de grévistes, le Ministère de tutelle reste sourd quant à la nécessité impérieuse de hauts niveaux applicables à l'ensemble des Entreprises Ferroviaires. Le Transport et le Ferroviaire en particulier, ne peuvent souffrir de règles de travail en matière sociale, au seul argument du coût salarial, sans élargir des fondamentaux sécuritaires.

**RH00077 Salariale/Roulant comme taux de référence !**

L'UNSA poursuit son travail et lobbying auprès des cercles concernés, afin que ces textes réglementaires actuels régis par le RH00077 soient pris en référence pour les prochaines négociations et roulements.

L'UNSA revendique dans ce sens, d'adopter un décret de rattachage permettant de sécuriser et consolider la construction future.

Les négociations sur le Contrat Collectif entre syndicat et UTP (SNCF et Entreprises Ferroviaires) représentent également l'organisation du temps de travail.

L'UNSA-Ferroviaire, seconde force syndicale de la branche, attend pour haut et fort la voie des salariés concernant la défense de l'organisation et des conditions de travail.

**Agenda**

2016

Février

Mars/Avril

Juillet

Retrouvez toutes nos analyses et propositions en ligne

**Pour un Nouveau Climat Social SNCF et Ferroviaire !**

UNSA-Ferroviaire - 88 Paris-Ferrolong Nord-Ouest - 75007 PARIS - Tel. 01 42 21 81 81  
www.unsa-ferroviaire.org - unsa@unsa-ferroviaire.org

Il appartient, en revanche, à la Direction Cohésion et Ressources Humaines Ferroviaires d'impulser une politique de GPEC et, dans ce cadre, d'être particulièrement attentive à certains métiers. La négociation inscrite dans l'agenda social sera engagée dès le mois d'avril.

**Décision de l'UNSA-Ferroviaire : les problématiques restent intactes. Il est impératif de construire l'unité syndicale en refusant les amalgames avec le projet de loi El Khomri. Les actions à venir sont en discussion.**

Par Roger DILLENSEGER

# Proximité

## Dirigeant de Proximité : « un Surhomme » ?

➤ **DEPUIS LA CRÉATION DU MONDE, LES HOMMES ONT TOUJOURS EU BESOIN DE S'APPUYER SUR UN CHEF POUR COMMANDER LA TRIBU. CE BESOIN NÉCESSAIRE S'EST RETROUVÉ DURANT TOUTE L'HISTOIRE AVEC DES CHEFS DE GUERRE DONT LE BUT ÉTAIT LA CONQUÊTE DE NOUVEAUX TERRITOIRES.**

Aujourd'hui, le chef de l'Etat incarne l'autorité dans le pays. Dans les entreprises, la fonction est assurée par le PDG. Pour la SNCF, il y a quelques années, celui qui commandait les équipes était le Chef de Gare. Maintenant, avec les évolutions sociétales, pour désigner l'autorité, les responsables managers sont nommés DPx : « Dirigeant de Proximité ».

### ➤ **DPX : QUEL EST SON RÔLE ?**

Dans un premier temps, ces agents DPx sont chargés de décliner les projets industriels de l'Entreprise. Mais avec la séparation en 3 EPIC, cette tâche devient encore plus complexe. Ils doivent aussi assurer leur rôle de dirigeant d'équipe avec le management de la sécurité, mais plus le temps passe, et plus les tâches s'accroissent !

Celles-ci deviennent de plus en plus chronophages avec toutes les réunions, le travail administratif, la gestion des plannings et les tableaux de suivis des agents, etc.

Aujourd'hui, la Direction fait reposer une véritable chape de plomb sur l'encadrement en lui confiant de plus en plus de missions à assurer. Au quotidien, c'est toujours :

- Plus de tâches de reporting à **réaliser**,
- Plus de management de sécurité à **assurer**,
- Plus d'agents dans son équipe à **gérer**,
- Plus de territoires géographiques à **sillonner**,
- Plus d'astreintes à **effectuer**,
- Plus de remplacements dans les postes d'aiguillage à **exécuter**.



### ➤ **MANAGER : VICTIME DES RISQUES PSYCHO-SOCIAUX (RPS)**

A travers les différentes réorganisations successives dans l'Entreprise, les agents ont perdu leurs repères et les managers se retrouvent pris à ce moment-là entre le marteau et l'enclume. Il n'est donc pas rare de rencontrer la souffrance chez le DPx dans sa fonction. Ces causes de stress s'analysent selon les points suivants.

La première est inhérente à l'exercice même des fonctions de commandement et d'autorité. Le manager est la première personne sur laquelle on fait peser le poids de ses insatisfactions, une sorte de « bouc émissaire » prédestiné.

Tout agent a des attentes vis-à-vis de son manager, sa présence rassure, mais il incarne aussi la responsabilité des difficultés et des craintes, une image du pouvoir dont on ne peut jamais totalement se persuader qu'il sera bienveillant et favorable.

Cette situation n'est pas facile pour les managers, surtout lorsque ceux-ci n'ont pas forcément l'expérience de l'autorité. Ce n'est pas la petite formation RH donnée par l'Entreprise qui va beaucoup les aider. De plus, les DPx subissent aussi la pression de leurs propres managers qui sont souvent lointains dans des organisations où la distance géographique, mais aussi culturelle, entre les n+1 et celui des n+2 tend à s'accroître. La troisième cause tient à l'évolution des

formes d'exercice de la mission managériale, son statut ou sa définition de fonction. Dans l'exercice de leurs missions, les managers doivent être personnellement et émotionnellement engagés. Une posture contractuelle dans le cadre de négociations d'objectifs ou de respect de procédures n'est plus suffisante. Clairement, les DPx doivent s'impliquer de façon personnelle, au détriment de leur vie familiale.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'Entreprise porte une responsabilité dans le mal être de l'encadrement. Elle ne peut pas se dédouaner par le simple fait d'avoir fait une étude sur la charge de travail des DPx sur l'EIC d'Aquitaine Poitou Charentes. Il ne suffit pas de faire des constats, il faut des actes et agir vite pour diminuer cette charge, ce qui contribuerait en même temps à diminuer les Risques Psycho-Sociaux.**

### ➤ **RÉACTIONS DE L'ENTREPRISE**

Mais l'accident d'Eckwersheim est malheureusement arrivé le samedi 14 novembre 2015. Nous ne reviendrons pas sur le déroulé, mais plutôt sur les conclusions.

Dans les médias, Guillaume Pépy a évoqué les rapports d'expertise des 3 accidents survenus en 3 ans (Eckwersheim venant après Brétigny en 2013, et Denguin en 2014). Il indique que tous les rapports tendent vers la même conclusion : « L'Entreprise ne manque pas de règles de sécurité, mais de rigueur pour les appliquer ».

Un cadre a reconnu lui-même les problèmes d'organisation dans l'Entreprise.

Cet aveu témoigne donc que le mal est réel et profond. Pour « remettre de la rigueur à tous les étages », explique M. Rapoport, plusieurs pistes sont envisagées.

Dans un courrier daté du 12 février 2016 à destination de tous les Directeurs d'Établissement de SNCF Réseau, il détaille leur feuille de route.

Chaque Directeur d'Établissement a pour objectif en 2016 de garantir que l'encadrement opérationnel de son établissement, comme lui-même, consacre bien la moitié de son temps à encadrer ses collaborateurs. Il s'agit d'un engagement fort que chaque responsable hiérarchique (DPx, DUO, et DET) devra respecter d'ici la fin de l'année 2016 ! Des audits seront même réalisés dans les établissements au 4<sup>ème</sup> trimestre de 2016 pour apprécier la situation.

Chaque DET dispose donc dès à présent de tout pouvoir à cet effet, pour décider des autres tâches à supprimer, simplifier, différer, mutualiser, transférer...

Au niveau des Systèmes Informatiques, l'Entreprise s'engage à ce qu'il n'y ait pas de nouvelle application mise en œuvre sans avoir vérifié a priori la plus-value pour et par les encadrants. De plus, ils seront dotés d'outils de mobilité avec connexion

haut débit avant la fin de l'année 2017. Enfin, M. Jacques Rapoport souligne dans sa lettre que l'encadrement est la clé de voûte des activités et des résultats. Il faut donc lui apporter un soutien sans faille et tous les moyens indispensables à sa mission !

### ➤ ANALYSE SYNDICALE

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, le triste constat, que l'on fait, est que l'Entreprise attend toujours d'être confrontée à des accidents graves pour réfléchir sur les mesures à prendre. Pourtant, cela fait déjà des années que notre Organisation Syndicale tire la sonnette d'alarme, dans beaucoup d'instances nationales (CPC, CFHSCT, CE...) ou régionales (DP, CHSCT...), sur les conditions de travail des Dirigeants de Proximité qui se dégradent de plus en plus !**

**Au niveau des agents DPx, il est reconnu que ceux-ci sont accaparés par diverses tâches (reporting, gestion des plannings, etc...) qui limitent leur temps passé sur le terrain, et donc au management de la Sécurité.**

**L'UNSA-Ferroviaire espère que les DPx vont être réellement déchargés de certaines missions, afin qu'ils puissent consacrer davantage de temps à accompagner les équipes dans leurs tournées de sécurité et vérifier la qualité du travail.**

### ➤ CONCLUSION

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'Entreprise ne peut pas se contenter de faire de l'affichage par de belles paroles en réunion ou de beaux écrits que l'on range au fond d'un tiroir, une fois que la tempête médiatique est passée. L'encadrement est tellement sollicité à tous les niveaux que des mesures concrètes doivent être prises rapidement. Si rien n'est fait, le stress, le burn-out, les risques psycho-sociaux vont s'aggraver avec les conséquences graves que chacun connaît. L'UNSA-Ferroviaire, toujours force de propositions, revendique :**

- de mettre un assistant à tous les DPx,
- de redonner aux équipes des tailles plus humaines, ce qui permettrait de mieux prendre en compte les problèmes de stress et de souffrance, tant des agents que des managers,
- de remettre des postes transverses pour soulager les DPx dans leurs tâches quotidiennes.

Par Christian PRÉTAT ■

FÉDÉRATION UNSA-FERROVIAIRE

# Partageons les mêmes Valeurs

Ensemble, continuons de semer des idées et de récolter de grands projets en plaçant l'humain au cœur des performances industrielles et économiques.

[www.unsa-ferroviaire.org](http://www.unsa-ferroviaire.org)

# Rassemblement CPR du 1<sup>er</sup> mars 2016

## Les affiliés et la Caisse piaffent...

➤ **A L'APPEL  
DE 3 ORGANISATIONS  
SYNDICALES DE CHEMINOTS  
(UNSA-FERROVIAIRE - CGT  
- SUD-RAIL) ET LA FGRCF  
(FÉDÉRATION GÉNÉRALE  
DES RETRAITÉS DU CHEMIN  
DE FER DE FRANCE),  
LES AFFILIÉS ACTIFS  
ET RETRAITÉS DU RÉGIME  
SPÉCIAL DE PROTECTION  
SOCIALE DES PERSONNELS  
À STATUT SNCF  
ONT MANIFESTÉ LEUR  
MÉCONTENTEMENT  
PAR UN RASSEMBLEMENT  
DEVANT LE SIÈGE DE  
LA CPR À MARSEILLE  
LE 1<sup>er</sup> MARS 2016.**



Régime de Prévoyance et des impacts des réformes concernant le Régime de Retraite. Les couleurs de l'UNSA étaient bien visibles parmi les 3 000 participants, pour la plus grande satisfaction des acteurs locaux qui avaient besoin de démontrer que la première organisation syndicale représentative à la Caisse, l'UNSA, était en capacité de faire entendre sa voix et de mobiliser ses adhérents et sympathisants. Au cœur du mécontentement des affiliés retraités étaient fléchées les conséquences de la mensualisation des pensions décrétée en avril 2015 pour une mise en place effective au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Cette décision, prise par les pouvoirs publics, a été combattue par les mêmes organisations syndicales durant le 1<sup>er</sup> trimestre de l'année dernière. Mais l'argument de la mesure économique (soit 14,5 millions d'€) de cette mise en place écartait du champ de vision des responsables du Ministère, mais aussi de la Direction de la Caisse, toutes les conséquences en termes de changement du rythme du versement des pensions.

“ *Ils étaient venus des quatre coins de la France pour exprimer leur ras-le-bol concernant les changements de la protection sociale du régime spécial de l'Entreprise.* ”

L'UNSA estime que le passage du paiement trimestriel historique des pensions vers la mensualisation n'a pas été vertueux. Elle a démontré que la communication n'a pas été appréhendée à sa juste nécessité. Et pourtant, les administrateurs UNSA avaient alerté à plusieurs reprises, tout au long de l'année 2015, les principaux acteurs de cette évolution, la Direction de la Caisse, les représentants des Ministères siégeant au Conseil d'Administration, pour construire une information et une communication pertinente.

Et ce qui était susceptible d'arriver, arriva ! Les pensionnés n'ont pas compris les changements et se sont rués massivement sur tous les canaux de communication à leur disposition, téléphone, courrier, internet, Antennes, pour obtenir des renseignements. Les appels téléphoniques vers la Caisse dépassaient le chiffre de 7 500 le 4 janvier. Face à cette situation dégradée, du jamais vu à la Caisse, la Direction de la CPR a dû revoir son organisation du travail en renforçant les équipes en charge de répondre aux affiliés. La première semaine de janvier fut très crispée pour les bénéficiaires pensionnés, mais aussi pour les personnels de la Caisse. Et cette situation perturbée s'enlisa la seconde semaine de janvier suite à une coupure involontaire d'un câble de communication sur un chantier à proximité de la Caisse qui priva cette dernière de tout moyen de transmission.

La décision unilatérale de la Direction de la Caisse de dématérialiser trop rapidement les décomptes papier de la pension a ajouté à l'incompréhension des pensionnés. L'évolution du système d'information (SI) a également apporté des tracas aux pensionnés et aux salariés de la Caisse. En somme, l'addition de plusieurs décisions, le dysfonctionnement du SI, la panne de réseau de communication, ont eu raison de la patience et de l'indulgence des affiliés. A l'occasion de ce rassemblement, il était aussi utile de rappeler notre opposition commune au détricotage de notre Régime de Prévoyance amorcé par la Loi de Financement de la Sécurité Sociale 2016. La mise en place de la Protection Universelle Maladie (PUMA) au 1<sup>er</sup> janvier 2016 aura de lourdes conséquences sur le poids de notre régime de prévoyance. Un certain nombre d'ayants droit risquent de « sortir » définitivement du régime, diminuant de fait le volume des affiliés.



L'architecture financière du Régime de Prévoyance subit également une radicale modification en 2016 du fait de la décision des pouvoirs publics de bouleverser les règles de reversement de la CSG et de mettre fin au versement de la Compensation Bilatérale Maladie. L'équilibre du régime de prévoyance sera dorénavant préservé par une contribution financière assurée par la CNAMTS (Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés). Elle est estimée à 904 millions d'euros pour 2016. Un certain présentateur du JT de 13h de TF1 ne se privera sûrement pas de se venger des cheminots, aux salaires de bases de 2400 € brut, aux 60 congés...

Enfin, pour épouser le souci des pouvoirs publics d'axer les moyens sur la prévention, les bénéficiaires de notre régime ont voulu faire comprendre leur attachement aux Antennes de la Caisse. Elles risquent en effet, si l'on n'y prend pas garde, de subir des évolutions qui pourraient se traduire par des fermetures.

La liberté était donnée aux bénéficiaires de notre régime spécial d'exprimer leur mécontentement, leurs inquiétudes, parfois leurs colères et de prouver aussi l'attachement au régime spécial et à toutes les composantes de celui-ci. Le malin législateur a voulu par la création en 2007 de la Caisse autonome séparer définitivement le lien des cheminots vers leur Caisse de Prévoyance et de Retraite.

Même un divorce à l'amiable d'un vieux couple qui a vécu une vie commune d'une centaine d'années ne s'efface pas d'un coup de crayon et de décision d'un quelconque cabinet ministériel. Des liens demeureront encore longtemps. Les affiliés ont su le prouver par leur présence massive au rassemblement du 1<sup>er</sup> mars 2016.



La Direction de la Caisse a consenti à recevoir en audience une délégation des organisations syndicales présentes lors de ce rassemblement. Les échanges ont permis de faire part des situations dégradées sur le terrain et de demander d'anticiper les prochaines évolutions de la réforme des retraites de 2010 qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Pour synthétiser l'audience, l'UNSA peut écrire que la Direction de la Caisse a écarté les difficultés de gestion rencontrées en janvier et fait entendre qu'elle n'était pas à l'origine réglementaire voulu par le législateur.

Pour l'UNSA, cela se résume ainsi : **non rien de rien, non je ne regrette rien !**

Par Denis DONTENVILL ■

# Etat d'URGENCE chez Facilit'Rail !!!

➤ **DÉBUT MARS 2016, LA SOCIÉTÉ EUROSTAR ANNONCE AUX SALARIÉS DE CHEZ FACILIT'RAIL (SOUS-TRAITANT DE NEWREST) AVEC SON FLEGME BIEN CONNU, QU'À COMPTER DU 3 OCTOBRE 2016, LES AVITAILLEMENTS DES RAMES PARIS-LONDRES SE FERONT AU DÉPART DE LA CAPITALE ANGLAISE !**

**Bilan de cette mesure dramatique :** 130 emplois supprimés en gare de Paris-Nord et un Plan Social pour l'Emploi proposé dont les salariés attendent toujours les contours !

Alors qu'en Décembre 2015, Eurostar met en service ses nouvelles rames, investit dans des nouveaux chariots d'avitaillement adaptés aux E320 flamboyants neufs, que le marché international est attribué à Newrest par la SNCF, actionnaire Eurostar à 55 %, la société ferroviaire annonce, au nom de critères économiques tintés de dumping social, que les salariés français Facilit'Rail ne sont plus aptes à avitailler correctement les TGV et que ce service ira chez ses compatriotes ; payés 30 % moins chers que le prestataire français !

Malgré « l'annonce de perspectives encourageantes pour l'été 2016 grâce à la nouvelle gamme de trains et à des tarifs compétitifs » (Nicolas PETROVIC, Directeur Général Eurostar, Le Boursier.com du 15/03/2016), il est décidé de laisser 130 employés sur le carreau !

Après des années à subir des appels d'offres continus, des changements de contrats à répétition, les salariés de Facilit'Rail, filiale de Newrest Wagon-Lits, passent à la trappe au bénéfice de l'appel de Londres ?!

Eurostar, via ce procédé inélégant, brise le partenariat Londres, Bruxelles, Paris instauré depuis 1994 en matière de répartition des charges de restauration parmi ces 3 pays. Où est passé la classe britannique légendaire ? Quid du partage équitable de cette activité ?

La SNCF, dont Eurostar est une de ses filiales, doit être l'arbitre de cette décision injuste et demander un rééquilibrage de la charge de travail. Il faut que notre entreprise prenne position et soit ferme sur l'importance de garder des emplois en France.

Newrest qui s'est vu attribuer le marché du service à terre sur les Eurostar et les Thalys en gare de Paris-Nord en Décembre dernier via sa filiale Facilit'Rail ne peut, non plus, rester indifférente au sort de ces 130 salariés sacrifiés sur l'autel d'un marché économique de plus en plus dur.

Comment peut-on, dans un climat social tendu et un taux de chômage qui reste important en France, laisser encore la part belle à du dumping social et des marges conséquentes sur le dos des salariés français ?

Comment peut-on laisser une société, de droit anglais certes, faire de l'argent (278 millions d'euros C.A. en Décembre 2015) grâce aux Paris-Londres pour beaucoup, rayé d'un seul trait 130 emplois en France ?

Quant au Plan Social pour l'Emploi, dont rien n'est encore déterminé, que va-t-on faire de ces 130 personnes qui représentent 50 % des salariés de cette entité ?

Comment être serein quand on sait que beaucoup d'entre eux auront du mal à se reclasser ? (moyenne d'âge élevée et personnel peu qualifié)

Combien seront repris chez Newrest, leur employeur ? A la SNCF par des reclassements ?

Quel sera le montant des primes de départs volontaires ?

Rien n'est encore fait, l'avenir de ces 130 emplois est encore bien incertain et flou...

Grâce à une intersyndicale forte au sein de Facilit'Rail, les salariés restent soudés entre

eux, manifestent, interpellent les pouvoirs de la SNCF et politiques sur cette décision brutale et injuste.

Ils espèrent un changement de cap des anglais en maintenant la pression et attendent des mesures concrètes de la part de la SNCF quant à la sauvegarde de leurs emplois.

Un CE extraordinaire aura lieu le 16 Mars 2016 avec des propositions substantielles, on ne peut que l'espérer...

L'UNSA-Ferroviaire, via la Fédération et l'UR de Paris Nord, est à leurs côtés dans cette lutte pour sauver leurs emplois. Un communiqué de presse a été envoyé à l'AFP pour interpellier les pouvoirs publics afin de trouver une solution durable à cette décision.

Par Delphine LEDIEU  
Bénédict SINI, DS Unsa-Ferroviaire Facilit'Rail



Supplément au MAG n° 787

SUPPLÉMENT  
AU MAG N° 787

MENSUEL : PRIX : 1€50

AVRIL 2016

# LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



## EDITO

Ceux qui prétendaient que la réforme ferroviaire avait découpé la SNCF en trois morceaux viennent de recevoir un démenti cinglant. Bon, à douze milliards d'euros, ça fait cher le démenti !

C'est bien la réunification du rail et de la roue qui, en obligeant SNCF Réseau et SNCF Mobilités à s'entendre sur les mêmes prévisions d'évolution des péages, a provoqué le recadrage comptable extrêmement brutal que nous venons de vivre. Les comptes 2015 du Groupe Public Ferroviaire placent l'État face à ses responsabilités. Un État pas du tout stratège et complètement tétanisé, avec un Ministre du Budget debout sur les freins et un secrétaire d'État aux Transports qui se demande comment il va bien pouvoir faire pour repousser le tas de sable jusqu'aux échéances électorales de 2017.

L'ARAFER en revanche utilise plein pot les pouvoirs que lui a donné la loi du 4 août 2014. À coups d'avis conformes, elle fait baisser les redevances des gares et les péages d'infrastructure. Pour le moment, elle pèse davantage que l'État sur la trajectoire économique et la capacité de répondre aux besoins de transport du Groupe Public Ferroviaire SNCF. Et ce n'est pas vraiment une bonne nouvelle pour les cheminots...

Par Les administrateurs  
UNSA-Ferroviaire ■



 **RÉFORME FERROVIAIRE :  
Où est passé l'Etat stratège ?**

# Conseil d'administration SNCF Réseau

► **2015 EST UNE ANNÉE DE TRANSITION AVEC LA RÉFORME DU FERROVIAIRE, LA CRÉATION DE SNCF RÉSEAU ET LE TRANSFERT D'ACTIFS DE SNCF MOBILITÉS À SNCF RÉSEAU AU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2015.**

Les comptes 2015 sont pro-forma avec une consolidation pour 6 mois sur l'ancien périmètre de RFF et pour 6 mois sur SNCF Réseau (ex-RFF, SNCF Infrastructure, Ingénierie et DCF).

Les résultats 2015 sont conformes au budget mais ces résultats sont fragiles car ils reposent sur un ensemble de paramètres économiques et financiers dont SNCF Réseau ne maîtrise ni la stabilité ni la pérennité : subventions, compensation des péages fret, reversement de dividendes, règlement de créances. SNCF Réseau ne contrôle pas le cœur même de son activité commerciale : la tarification et la nature des redevances d'infrastructure. En outre la question de l'équilibre économique du système n'est pas résolue. Nous attendons toujours un contrat de performance dans lequel un « État stratège » saurait équilibrer ses positions, arbitrer entre acteurs économiques et plus encore entre court terme et long terme. Compte tenu des investissements sur le réseau, et des frais financiers toujours plus importants malgré des taux d'intérêt bas, on note une dégradation du résultat net (-200 millions d'euros).

Le principe stratégique de priorité au réseau existant a été respecté, ainsi que les engagements budgétaires : le programme de maintenance a été tenu et le programme de régénération a été réalisé à 100 % dans le cadre du budget. C'est toutefois insuffisant pour stopper le vieillissement du réseau.

Les ressources, tant financières qu'humaines et technologiques, sont affectées en priorité sur le réseau structurant. Le renouvellement des lignes UIC 7 à 9 ne se fera que sous la responsabilité des Régions.

Le test de valeur de l'infrastructure a englobé les nouvelles LGV (prolongement de la LGV Est, Sud Europe Atlantique, Bretagne Pays de Loire et Contournement de Montpellier).

Ce test a conduit à déprécier pour 9,6 milliards d'euros les actifs de SNCF Réseau qui passent de 43 milliards d'euros à 33 milliards d'euros.

Cette dépréciation est faite en application de règles comptables en prenant en compte les perspectives d'évolution du réseau et des



péages, avec une stabilisation en 2030. S'il fallait reconstruire demain l'ensemble du réseau actuel, il faudrait investir entre 500 et 1000 milliards d'euros.

La dépréciation d'actifs montre l'incapacité de SNCF Réseau, au regard des péages actuels, de régénérer une partie de son réseau, notamment les groupes UIC 7 à 9. Sauf, à trouver d'autres sources de financement il y a un risque avéré de fermeture de ces lignes.

Cette dépréciation historique de 9,6 milliards d'euros (soit 25 % des actifs de SNCF Réseau) pose la question de la trajectoire des péages en cohérence avec SNCF Mobilités pour couvrir les coûts complets de l'infrastructure et l'application de la règle d'or inscrite dans la loi portant réforme du ferroviaire pour les travaux d'investissement.

L'absence du contrat de performance à 10 ans avec l'État, toujours en cours de discussion, est un véritable handicap en termes de stratégie industrielle à long terme. Cependant, les hypothèses reprises pour élaborer les comptes par SNCF Réseau sont validées par le gouvernement qui l'a

confirmé devant le Conseil d'Administration. L'État a confirmé le maintien des subventions pour les péages TER, TET et Fret. Il s'engage aussi à conforter les actifs de SNCF Réseau. Les administrateurs UNSA-Ferroviaire relèvent toutefois la différence qu'il y a entre « confirmation des hypothèses » et « engagement de l'État ».

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le point le plus inquiétant reste l'endettement qui n'est pas maîtrisé, car les pertes vont se poursuivre de façon récurrente pour les exercices à venir. Sans traitement du déséquilibre financier, SNCF Réseau risque de se retrouver devant un « mur de dette » pouvant conduire à des choix dramatiques pour l'avenir du réseau ferroviaire.

L'espoir réside dans la régénération du réseau, l'amélioration de sa performance se traduira, on l'espère, par une augmentation du trafic et donc du montant des péages. Dans l'immédiat, la seule stratégie qui vaille est la sanctuarisation de la maintenance pour garantir la sécurité ferroviaire et produire des sillons fiables pour les clients de SNCF Réseau.

# Conseil d'administration SNCF Mobilités

L'analyse des comptes 2015 de SNCF Mobilités est complexe en raison des nombreuses évolutions qui rendent les comparaisons avec 2014 très hasardeuses :

- Mise en œuvre de la réforme ferroviaire.
- Prise de contrôle d'Eurostar par SNCF Mobilités.
- Création de l'entreprise ferroviaire THI Factory (Thalys).
- Acquisition d'OHL (entreprise de messagerie aux USA) et d'ATE (entreprise d'autocars en Australie).

Les résultats sont « plombés » par les dépréciations d'actifs des gares (-450 millions d'euros) et du TGV (-2,23 milliards d'euros) : SNCF Mobilités affiche un déficit de 2,18 milliards d'euros.

La dépréciation d'actifs des gares est une conséquence de l'interventionnisme de l'ARAFER, qui oblige Gares & Connexions à baisser ses redevances.

La dépréciation d'actifs TGV (la troisième en cinq ans) montre que le modèle économique est de plus en plus fragile. Malgré le léger redressement de sa marge opérationnelle, au prix d'un plan de performances drastique, l'activité ne rapporte pas assez pour financer le nécessaire renouvellement de sa flotte.

En effet, l'activité TGV est pressée de toutes parts :

- par un niveau très élevé des péages d'infrastructure,
- par la concurrence de plus en plus agressive du low cost aérien, de l'autocar, du covoiturage qui l'oblige à étendre sa politique de petits prix,
- par deux impôts pour financer les trains d'équilibre du territoire,
- par les dessertes non rentables assurées dans un souci louable de service public non conventionné et non compensé, qui contribue à l'aménagement du territoire.

Les activités de service public TER, et Transilien ne sont pas touchées par les dépréciations, car les actifs (rames et ateliers) sont principalement financés par les autorités organisatrices.

Le conseil d'administration de SNCF Mobilités a adopté un plan stratégique pour

la période 2016-2025 dans la situation surréaliste d'absence de contrat avec l'Etat. Le plan stratégique comporte deux plans de performance avec un impact très fort sur l'emploi à l'EPIC SNCF Mobilités. Ces plans qui sont connus depuis septembre 2015 et en pratique déjà en application dans l'EPIC, n'ont jamais été présentés aux instances de représentation du personnel compétentes. C'est un manque de respect envers les salariés.

La politique de développement à l'international avec Geodis, Keolis, Eurostar et Thalys ne doit pas être condamnée par principe, car elle permet au Groupe SNCF de mieux résister à la crise en France et d'être plus robuste face à la concurrence dans tous les modes de transport. Les filiales tirent le chiffre d'affaires vers le haut, mais elles doivent améliorer leur rentabilité. Keolis en particulier, est en difficulté sur son contrat de service public ferroviaire à Boston.



# Conseil de Surveillance SNCF

► **LE CONSEIL DE SURVEILLANCE A EXAMINÉ LES COMPTES DE L'EPIC SNCF ET LES COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE.**

Les administrateurs UNSA-Ferroviaire déplorent le défaut de contrat de performance avec l'État. Bien qu'il y ait sincérité des comptes, des incertitudes lourdes demeurent. Nous avons des interrogations sur la confirmation des hypothèses à long terme et la capacité de l'État à honorer ses engagements.

Dans les trois EPIC, le nouveau système d'information RH a connu des difficultés d'intégration. Des problèmes non résolus, en particulier dans la gestion de la paye, génèrent des dysfonctionnements et des lenteurs préjudiciables à la bonne qualité des informations comptables.



## C'EST QUOI UNE DÉPRÉCIATION D'ACTIFS ?

SNCF utilise pour sa comptabilité les normes internationales d'information financière (IFRS). Ces normes imposent de valoriser les actifs et passifs « à la juste valeur » et non en fonction de la valeur d'acquisition diminuée des amortissements, comme dans la comptabilité classique. En résumé, on calcule la valeur des actifs en fonction de ce qu'ils vont rapporter à l'entreprise. Ces calculs s'appuient sur les hypothèses de croissance du plan stratégique. Ils utilisent des indices macroéconomiques (inflation, évolution du Produit Intérieur Brut...), et des indices liés à l'activité (évolution des coûts de l'énergie, du montant des péages...).

Si la « juste valeur » calculée est en baisse, la différence est comptabilisée en pertes.

Dans les comptes 2015, le Groupe Public Ferroviaire comptabilise 12 milliards d'euros de perte en raison des dépréciations (9,6 milliards d'euros pour SNCF Réseau et 2,7 milliards d'euros) pour SNCF Mobilités. Heureusement, cette perte liée à la dépréciation des actifs ne provoque pas « un trou dans la caisse » qu'il faudrait combler pour éviter la faillite. Elle n'est pas pour autant sans conséquence. Pour SNCF Réseau, elle signifie que les péages et la dotation de l'État ne permettent pas de régénérer toutes les lignes.

Si cette situation perdure, des lignes secondaires seront fermées ou bien il faudra que les Régions financent des plans rails.

SNCF Mobilités n'a plus les moyens de renouveler sa flotte TGV. Il n'y a pas de danger pour l'activité à court terme, mais l'exemple des trains de nuit, dont l'arrêt vient d'être décidé, montre la nature du risque...

Cette situation n'est pas irréversible : si la rentabilité d'une activité s'améliore, elle rend de la valeur aux actifs. Par exemple, si l'État décidait de suivre les propositions de l'UNSA-Ferroviaire en finançant la convention TET par un rattrapage de deux centimes du prix du gazole, il pourrait supprimer les deux impôts qui pèsent sur le TGV et la valeur du parc augmenterait de 1,7 milliard d'euros.

# Cap sur la Ligne Bleue des Vosges



Eric TOURNEBOEUF

Mi-juin, l'UNSA-Ferroviaire tiendra son congrès à VitteL. Ce rendez-vous, qui a lieu tous les trois ans, revêt cette année un enjeu particulier. Après tout le travail accompli en amont de la loi du 4 août 2014, l'heure est à sa mise en œuvre. Le paysage ferroviaire français est profondément bouleversé. Ce grand saut dans l'inconnu interroge nos pratiques syndicales et met à l'épreuve notre organisation.

Dans ces moments difficiles, qui peut affirmer n'être pas saisi par le doute ? La meilleure façon de le dépasser consiste à se fixer un objectif au-delà de l'horizon du quotidien. C'est le rôle majeur d'un congrès. La cible désignée, parlons de la méthode pour l'atteindre. Réfléchir sereinement et faire les bons choix reposent en partie sur la confiance en soi et sur la faculté à se poser les bonnes questions.

A l'UFR, nous avons coutume de rappeler les leçons de notre longue histoire. Nous fêterons nos cent ans dans deux congrès. Nous avons donc un riche bagage. Les périodes troublées, les attaques contre le ferroviaire et les cheminots, la montée des populismes et des nationalismes, la fédération a tout connu. Je vous propose donc de réfléchir à quelques propos tenus par le président DERACHE lors du congrès de 1929. En effet, comme aujourd'hui, la fédération, à la veille de son dixième anniversaire, s'interroge, par la voix de son Président, sur son action, sur ses valeurs et sur sa conception du syndicalisme.

Je retiens d'abord, spécificité de notre syndicat, l'articulation de nos revendications avec la situation du ferroviaire et la primauté de l'intérêt général, et notamment du Service Public, sur les intérêts particuliers. Je cite DERACHE dans son introduction: *« la Fédération n'a jamais manqué de s'élever d'un vol, toujours plus sûr et plus hardi, au-dessus du terrain des revendications proprement dites, pour examiner de haut les liens de celles-ci avec les problèmes ferroviaires d'ensemble et, comme un navire qui, chaque jour, fait « le point », pour vérifier si la méthode suivie et les actions engagées étaient bien en accord avec l'intérêt souverain de la Nation dont, quelle que soit leur importance, les intérêts particuliers, isolés ou collectifs, doivent toujours demeurer les vassaux. »*

Relevons ensuite la manière dont DERACHE trace l'horizon de notre action et affirme notre indépendance à une époque où l'indépendance syndicale ne coule pas de source quelques années seulement après la troisième internationale. *« Nous sommes bien convaincus que, de plus en plus, ce sont les grands intérêts économiques qui dominent le monde et que les transports, notamment, sont un des rouages les plus importants de leur mécanisme général. Notre propre sort, notre propre vie, sont étroitement liés à ces intérêts. Nous devons faire du syndicalisme, non seulement un levier revendicatif, mais un organe destiné à influencer sur l'évolution générale, en un mot un instrument constructif. En conséquence, nous devons définir avec quel esprit nous envisagerons cette mission nouvelle... Les opinions philosophiques ou confessionnelles, qui n'ont rien à voir dans cette affaire, les opinions politiques doivent lui rester étrangères. Ni contempteurs, ni courtisans, nous refusons d'être inféodés à aucun parti. Nous voulons rester indépendants et aider nous-mêmes à forger notre avenir. »*

Je veux terminer mon propos du jour en relevant combien est ancienne notre vision de la nécessaire intégration du système ferroviaire. Saluons la pertinence des réflexions, sept ans avant la création de la SNCF. Aujourd'hui, à l'heure où, bêgalement de l'histoire, la mode est à l'éclatement et à la privatisation, convenons combien la défense, en 1929, de l'intégration du système et du statut du cheminot conservent une incroyable modernité. *« Dans l'ordre des préoccupations d'ensemble, nous avons essayé de définir une politique d'unification générale de tous les réseaux français, unification qui préoccupe de plus en plus les milieux parlementaires et qui entraînerait une normalisation graduelle des matériels et des méthodes d'exploitation... Nous nous efforçons, dans l'ordre de nos préoccupations personnelles, non seulement d'obtenir une application du STATUT, uniforme dans tous les réseaux, mais, par une critique constante, d'amener à envisager une révision de ce statut pour en combler ou redresser les nombreuses lacunes ou imperfections. Cet espoir n'est pas un mythe... Nous considérons que le personnel ferroviaire doit former un ensemble continu de la base au faite, ensemble homogène, qui ne peut enfermer aucun antagonisme, aucun esprit de caste, de parti, d'origine ou d'école. Nous prétendons qu'il peut y avoir, dans les échelles inférieures ou moyennes, des valeurs inconnues qui doivent pouvoir s'élever sans entraves s'ils ont les qualités requises. »*

La place me manque pour continuer cette mise en parallèle de l'intervention de DERACHE\* avec la réflexion qui doit nous guider pour préparer notre congrès de VITTEl. Aussi, permettez-moi de finir sur un espoir, celui que nous soyons capables d'être dignes d'un tel héritage. Soyons fiers de nos valeurs, soyons sûrs de nos capacités et mettons-nous au service des générations actuelles et futures de cheminots au sens large.

Bon courage Camarades

\*Intégralité de l'intervention de M. Derache sur : <http://www.unsa-ferroviaire.org/notre-federation/les-retraites.html>

# Hommage à Paul ROCHE,

## le jeudi 10 mars 2016

Ma chère Régine, chers Amis,  
chers Camarades, Mesdames, Messieurs,

Nous sommes rassemblés ce matin autour de la dépouille de l'un de nos plus grands syndicalistes à la SNCF de ces cinquante dernières années. En effet Paul a été l'instigateur d'un syndicalisme de progrès aux côtés de notre ami Jacques Mallet. Ce duo de militants forts différents a créé l'osmose nécessaire à la construction de L'Union nationale des syndicats autonomes. L'intelligence collective de ces deux hommes a transformé un syndicat de Maîtrises et Cadres du public en un grand syndicat ouvert à tous les salariés du public et du privé et aux femmes et aux hommes de bonne volonté.

Pour parler de Paul, il faut revoir son bureau dont il était si fier l'anarcho-syndicaliste et ses passions pour Che-Guevara, Léo Ferret, Brassens, Arthur Rimbaud et les autres...

Paul avait de la tendresse pour ceux qui sortaient de l'ordinaire, les révolutionnaires

qui comme lui avaient la défense du peuple chevillée au corps. Tous ces amis fidèles se souviennent avec émotion de sa tirade sur son origine politique passionnée : « moi descendant de Robespierre, Saint Just et Benoît Frachon ». Paul c'était un écrivain qui maniait la langue française avec brio, c'était un orateur capable de soulever les foules toujours dans le respect des uns et des autres. Paul c'était un humaniste soucieux d'améliorer l'Homme et la société mais aussi rendre le travail supportable dans un climat social apaisé. Il a défendu l'Entreprise et les conditions de travail en rendant possible le dialogue social avec les autres organisations syndicales mais aussi avec les présidents de la SNCF en particulier Loïc Le Floch-Prigent et Louis Gallois. Paul respectait ses interlocuteurs : politiques, syndicaux et patronaux.

Paul c'était aussi un bon vivant, aimant partager, faire plaisir, refaire le monde entre amis jusqu'à point d'heure parfois mais c'était avec lui naturel, c'était le bonheur au travail.



Paul a été l'artisan de cette belle unité syndicale. Paul permets moi à cet instant de te dire merci aux noms des camarades de tout l'hexagone ( Bernard, Bruno, Jean-Jacques) et même de ceux de la Fédération européenne des transports qui ont partagé tes convictions. « Tous ensemble » nous saluons ton travail et ton immense amour pour la liberté, l'égalité et la fraternité.

Par Jacques DURON  
Ancien SGA de l'UNSA Cheminots ■

## La « Silver économie »

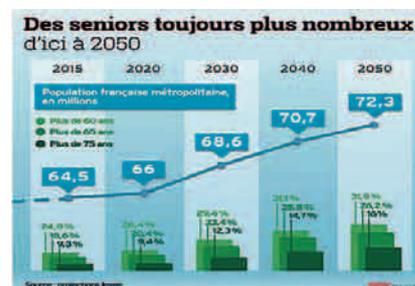
► LA « SILVER ÉCONOMIE » DÉSIGNE L'ENSEMBLE DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES LIÉES AUX PERSONNES ÂGÉES.

En 2005 : 1 français sur 5 était âgé de plus de 60 ans. En 2035, ce sera 1 sur 3. Et le vieillissement de la population ne doit pas être perçu comme une charge, mais comme une réelle opportunité porteuse de croissance et d'emplois en France.

Pour les entreprises, elle contribue à hauteur de 14 % de la consommation et à 10 % des emplois non délocalisables. La croissance de cette filière est de 0,25 par an quand tous les autres secteurs sont en recul. Soit 350.000 créations nettes d'emplois d'ici 2020, essentiellement dans le domaine de l'aide à la personne. L'ensemble des acteurs producteurs de

biens et qui répondent aux besoins et aux usages des séniors et de leur entourage représente une filière globale regroupant de nombreux secteurs d'activités tels que la santé, l'habitat, la communication, les transports, la sécurité, les services, la distribution, les loisirs, etc. La Silver Économie aux Etats-Unis connaît déjà un taux de croissance de 15 % par an. Alors sachons saisir en France cette opportunité !

Selon l'économiste et conseiller Frédéric Serrière, il existe deux visions économiques du sujet. La vision « marché du grand âge », celle des services à la personne, de la santé liée au grand âge, et puis la vision « marché



des séniors », les plus de 60 ans. En 2013, Le premier pèse 57 Md€ de chiffre d'affaires (CA) par an, le second représente 90 Md€ de CA annuel.

Sources : KLESIA et INSEE

Par Rémy-Charles DOSSIN ■

# Ile de France

## Du beau monde et du Beaujolais à Sud de l'Ile de France

➤ **LE 1<sup>er</sup> MARDI QUI SUIT  
LE 3<sup>ème</sup> JEUDI DE NOVEMBRE  
EST ENTRÉ DANS L'HISTOIRE.  
A SUD ILE DE FRANCE, LE  
BILAN DE NOS ACTIVITÉS DE  
RETRAITÉS CHEMINOTS EST  
LIÉ AU BEAUJOLAIS NOUVEAU.**

Donc le mardi 24 novembre, jour de l'AG du syndicat Sud de l'Ile de France, nous étions tous réunis pour adopter les bilans et reconduire le bureau. Michel Moro est président, Roland Cotillard le vice-président, Alain Roussel le secrétaire et André Provensal le trésorier. Michel Chaminade, Chantal Provensal et Monique Chaminade sont membres du bureau.

A Sud Ile de France, nos invités sont nos amis. La fédération est représentée par le Secrétaire Général Adjoint : Roger Dillenseger. Il a rappelé les très bons résultats de l'UNSA-Ferroviaire aux dernières élections SNCF. Cette progression est due au travail des élus, des militants et des responsables de l'UNSA-Ferroviaire au plus près des cheminots qui favorisent le compromis sans la compromission. Roger dit que **si la concurrence entre les entreprises peut être acceptable, l'UNSA-Ferroviaire refuse la concurrence entre les salariés de ces entreprises.** Entre autres, il nous a informés que l'accord de gestion des activités sociale sera renégocié. De même est programmée la réorganisation du travail (futur ex RH077). Pour préparer le prochain Congrès de l'UNSA-Ferroviaire à Vittel, Michel Moro a rappelé que Sud Ile de France, bien que souhaitant le retour sur le terrain ou la mise à la retraite des copains fédéraux et experts qui dépassent l'âge pivot, apportera son entier soutien à la direction fédérale sortante.

Roland Cotillard, l'ami de 30 ans, secrétaire général de l'Union Régionale de Paris Rive Gauche, est satisfait des élections. Sur le périmètre de PRG, l'UNSA-Ferroviaire progresse en voix et en sièges dans les 3 collèges des différentes instances représentatives du personnel. Au CER, elle conserve 3 sièges : 1 à l'exécution, 1 à la maîtrise et le siège des cadres. Roland retrouvera son siège de représentant de l'UNSA au Comité Central d'Entreprise. Joël Recart, secrétaire général de l'UFR, nous



faisait l'amitié particulière d'être avec nous. A ses côtés, on remarquait la présence de Marc André Gantner, président de la section Sud-Ouest. MAG nous a remis un chèque de quelques centaines d'euros représentant la ristourne de la section Sud-Ouest sur les adhésions de 2013. Il était encadré par Daniel Brisset (le boss du syndicat de Bordeaux) et par Pierre Boutot (le timonier du syndicat de Toulouse). Pierre Moreau représentait le syndicat de Limoges. Le secteur de Tours avait délégué M. Debray.

Jérôme Gleme représentait l'UNSA-Transport. Il a fait le point sur le développement de l'UNSA au sein des entreprises du transport. Il a souligné que, à chaque élection, les voix de notre organisation syndicale étaient en constante augmentation. Jérôme est un inlassable militant qui crée des sections syndicales partout où quelques choses roulent, volent ou naviguent. A Choisy le Roi, Jérôme est l'organisateur du stand de l'UNSA-Transport aux fêtes de la ville et aux fêtes de la Solidarité. Avec ces actions de présence, l'UNSA est visible et lisible. La Ville et le Conseil Départemental du Val de Marne nous aident financièrement dans notre développement. Eric Tourneboeuf, président de l'UFR, est revenu sur l'accident du TGV essais en Alsace. Il a rappelé que la multiplication des intervenants dans le domaine de la sécurité com-

plique la fiabilité, l'efficacité et les économies. D'après lui, l'entreprise a ouvert le robinet au démantèlement de la sécurité ferroviaire.

L'Accord National Interprofessionnel est en place. Il précarise l'emploi en donnant la priorité aux CDD, précise Michel Moro. Les mutuelles obligatoires découlent de ce mauvais accord. A terme, c'est la mort de la solidarité intergénérationnelle et donc des mutuelles, dixit Eric. Hier, on commençait à cotiser à une mutuelle à 30 ans pour en profiter beaucoup plus tard. Les cotisations étaient mesurées. Demain, on cotisera au départ de l'entreprise (retraite, chômage,...) à quel prix ? Pour quelle couverture ? Et la mutuelle de l'entreprise, pour qui ? Quelle couverture ? Les dépassements, les suppléments chambres seules... Quid ?

L'heure de l'apéro ayant sonné, après les remerciements d'usage, le kit du militant à l'UNSA-Ferroviaire (agenda, porte clé, stylo, lingette à lunettes et bonbons à nos couleurs) a été remis tous les participants. Le moment était venu de nous retrouver au Restaurant de la Marine pour jouir de la vue sur la Seine en déjeunant, et déguster le Beaujolais Nouveau. Avec modération, bien sûr !

En 2016, notre AG aura lieu le 1<sup>er</sup> mardi qui suit le 3<sup>ème</sup> jeudi de novembre. Soit le 22 novembre !

Par Michel MORO ■

# AG du Secteur Retraités de Paris Saint-Lazare

➤ **CETTE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE S'EST DÉROULÉE LE 23 FÉVRIER 2016 DANS LA SALLE DE CONFÉRENCE DE L'UNION RÉGIONALE UNSA DE PARIS SAINT-LAZARE, EN PRÉSENCE D'UNE VINGTAINE DE PARTICIPANTS.**

Le Président du secteur, Bernard Coric, ouvre la séance à 10h00. Il souhaite la bienvenue aux participants et leur fait part de ceux qui se sont excusés. Il présente ensuite les invités, à savoir : Eric Tourneboeuf, Président de l'UFR, Michel Rivoal, Président de la section Ouest, les Présidents des autres secteurs de la section Ouest et le représentant de l'UR des Actifs de PSL.

Après avoir présenté et voté à l'unanimité les rapports d'activité et financier, il est procédé ensuite à l'élection du nouveau bureau de secteur qui est reconduit avec un nouveau membre et élu à l'unanimité dans la composition suivante :  
– Président : Bernard Coric.

– Trésorier : Pierre Cornu.  
– Secrétaire : Hervé Lenoir.

Le Président du secteur passe ensuite la parole aux différents intervenants qui évoquent et dialoguent avec la salle sur les sujets d'actualité concernant les mutuelles, les problèmes avec la CPR, la vie de l'Entreprise avec la parution du décret-socle, les dernières élections professionnelles et la commission retraités du CER de PSL entre autres.

Les prochains rendez-vous sont rappelés à l'assemblée, à savoir :

- Le 01/03/2016 : manifestation à Marseille devant la CPR.
- Le 24/03/2016 : Assemblée générale de la section Ouest.



Courant octobre 2016 : réunion annuelle d'information avec le secteur de Paris-Montparnasse.

La séance est levée à 12h45 et les discussions se poursuivront autour du verre de l'amitié suivi d'un repas à la brasserie ABC sur le boulevard de Clichy.

Par Bernard CORIC ■

# AG du Secteur UFR de Tours

➤ **CE MARDI 15 MARS 2016, LES ADHÉRENTS DU SECTEUR DE TOURS ONT ÉTÉ INVITÉS À PARTICIPER À LEUR ASSEMBLÉE GÉNÉRALE QUI S'EST TENUE DANS LES LOCAUX DU RESTAURANT « LE SKIPPY » À PROXIMITÉ DE LA GARE DE SAINT-PIERRE DES CORPS.**

41 adhérents ont répondu « présent ». Gilbert Romane, président de séance, a accueilli Éric Tourneboeuf, Président de l'UFR, mais aussi les représentants des Syndicats UFR de Bordeaux, Toulouse et Paris-Sud-Ile-de-France.

Après les habituels points statutaires de l'Ordre du Jour, un long débat s'est engagé.

Les sujets aussi divers que la CPRP sous tous ses aspects, la préparation du Congrès de Vittel, la place de l'UNSA-Ferroviaire dans le

Système Ferroviaire ou encore la situation du Groupe Public Ferroviaire SNCF ont été abordés.

L'Assemblée Générale s'est achevée par un moment convivial réunissant les adhérents accompagnés pour certains par leurs conjoints.

Souhaitons à Jean-Luc Beurrier la bienvenue suite à son élection au sein du bureau dans le cadre du renouvellement statutaire d'une partie de celui-ci.



De gauche à droite : Yvette Carriou, Trésorière - Gilbert Romane, Président de Séance - Éric Tourneboeuf, Président de l'UFR - Marc-André Gantner, Président de la Section Sud-Ouest.

Merci encore à toutes et à tous pour la qualité de votre participation à cette Assemblée Générale.

Par Marc-André GANTNER ■

**L'assemblée générale 2016 des retraités UNSA-Ferroviaire de la région PACA**

se tiendra le jeudi 19 mai au restaurant le Tiger'House du golf de Miramas. RDV à partir de 9h30 en gare de Miramas.  
Contact, renseignements, UNSA-Ferroviaire PACA 04.95.04.18.43.

# UNSA Retraités

## Du côté de l'UNSA-Retraité

### Le niveau de vie des retraités

En 2013, selon le rapport du COR (\*), le niveau de vie des retraités est estimé à 2 049 € par mois et par Unité de Consommation (UC) ; s'il est légèrement inférieur à celui de la population active (2 062 €/mois), il est supérieur au niveau de vie moyen de la population (1 946 €/mois) et très largement supérieur à celui de la tranche 18-24 ans (1 671 €/mois).

#### Dispersion des niveaux de vie des retraités en 2013

- Pour les 10 % de retraités les plus pauvres, le revenu est de 1 050 € par UC contre 890 € pour les 10 % les plus pauvres de l'ensemble de la population.
- Pour les 10 % de retraités les plus riches, le revenu est de 3 250 € par UC contre 3 150 € pour les 10 % les plus riches ;
- Pour le revenu médian, on constate un revenu de 1 720 € pour les retraités contre 1 790 € pour les actifs et 1 670 € pour l'ensemble de la population.

#### Taux de pauvreté en 2013

- Le seuil de pauvreté (60 % du revenu médian) est défini en 2013 à 1 000 €.
- Le taux de personnes sous le seuil de pauvreté est estimé à 7,9 % des retraités contre 14 % pour l'ensemble de la population.

- La population la plus affectée par la pauvreté se situe parmi les familles monoparentales et les enfants (20 % des moins de 18 ans sous le seuil de pauvreté).

#### Niveau de vie à la retraite selon la situation conjugale et matrimoniale

Les femmes retraitées sont plus nombreuses à vivre seules que les hommes retraités. Leur niveau de vie s'en ressent pour deux raisons : les retraitées isolées ont un niveau de vie moindre que les retraités en couple, leur niveau de pension est plus faible que celui des hommes. Les femmes à la retraite vivant seules sont 3 716 000 (période 2008-2013) et 15,5 % d'entre-elles sont sous le seuil de pauvreté. Les hommes à la retraite vivant seul sont 1 366 000 (période 2008-2013) et 13 % d'entre eux sont sous le seuil de pauvreté.

#### Le niveau de vie des retraités par zones géographiques

Les retraités les plus aisés se concentrent dans la grande région parisienne, sur les zones littorales à l'exception de la Bretagne et de la Manche. Les plus pauvres sont surtout présents dans le Massif Central, en Bretagne, dans le Nord-est.

Les retraités les plus favorisés sont installés dans les grandes agglomérations ou dans les communes périurbaines les ceinturant. Les plus pauvres vivent de façon dominante dans des zones rurales éloignées des grands centres.

Source : rapport du COR du 16 décembre 2015.

(\* ) COR : Conseil d'Orientation des Retraités.

Par Jean-Marc SCHAEFFER ■

#### CE QU'EN PENSE L'UNSA RETRAITÉS :

La dispersion des niveaux de vie est réelle chez les retraités, mais moindre que dans le reste de la population. L'analyse montre que le retraité pauvre « type », est une retraitée, vivant seule dans une zone rurale éloignée des grandes agglomérations. On constate que le taux de pauvreté est moindre chez les retraités que dans l'ensemble de la population. S'il y a un effort prioritaire à fournir, c'est bien vers ces retraités pauvres que le rapport du COR permet de mieux le situer socialement et géographiquement.

## La loi d'adaptation de la société au vieillissement enfin promulguée

Cette loi, promulguée en décembre 2015, est importante car elle aborde de nombreux aspects de l'adaptation de la société au vieillissement.

La presse n'a retenu que les deux mesures phares :

- la revalorisation et l'amélioration de l'APA (Allocation Personnalisée d'Autonomie) à domicile. Cette mesure prévoit une augmentation du nombre d'heures d'aide à domicile et une baisse du reste à charge ;
- la reconnaissance du statut de « proche aidant » (ou aidant familial), qui instaure

de nouveaux droits (droit au répit, congé de proche aidant...).

Mais cette loi contient de nombreuses autres mesures : adaptation des logements, développement de l'habitat intermédiaire,

refondation des services d'aide à domicile, amélioration de la formation, des salaires, coordination des actions de prévention dans chaque département, etc.

Par Jean- Paul TRIPOGNEY ■

#### CE QU'EN PENSE L'UNSA RETRAITÉS :

Cette loi répond à nos attentes, mais les financements nouveaux ne correspondent pas aux ambitions affichées. Ces financements se résument à l'affectation de la CASA (Contribution Additionnelle de Solidarité pour l'Autonomie), contribution versée par les retraités imposables. 700 millions, c'est très nettement insuffisant.

CES DEUX TEXTES SONT DES EXTRAITS DE LA LETTRE DE L'UNSA-RETRAITÉS N°42 (MARS-AVRIL 2016)

# Vous ne recevez plus de DPR ?

## ➤ VOUS NE RECEVEZ PLUS DE DPR (\*) ALORS QUE VOUS ÊTES PENSIONNÉ. POURQUOI ?

Parce qu'il faut avoir effectué 25 années minimum de service et reçu l'Honorariat ou la Médaille d'or SNCF des chemins de fer, voire la Légion d'Honneur. (RH 00246, Art 4.1.1).

### ➤ CE QUE PRÉCISE LE TEXTE RH00043, ARTICLE 11 :

« L'honorariat est une distinction. Il peut être conféré aux agents qui remplissent au moment de leur départ à la retraite ou de leur mise à la retraite les conditions suivantes :

- être titulaire d'un grade placé au moins à la qualification F,
- avoir au moins 25 années d'ancienneté dans l'entreprise,
- avoir accompli un excellent service au cours de sa carrière SNCF, la réalité de la qualité du service devant être appréciée systématiquement avant attribution.

Il est donc conféré aux agents qui remplissent les conditions d'âge et d'ancienneté requises pour avoir droit à une pension de retraite au sens de l'article 1<sup>er</sup> du Règlement du régime spécial de retraite du personnel de la SNCF.

L'honorariat est prononcé, lors de la cessation des fonctions, par le Directeur attaché à la Direction Générale, chargé du Réseau (ou par le Directeur Général Adjoint pour les agents des organismes de la Direction Générale) sur proposition du Directeur de l'organisme concerné pour le personnel des directions fret, des directions régionales et nationales. »



### ➤ LA MÉDAILLE D'OR, C'EST COMBIEN D'ANNÉES ?

« Sous réserve que sa tenue et la qualité de ses services le justifient (voir l'article 4.5), la médaille d'argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité de service ou non, comptant au moins vingt-cinq années de services, tels qu'ils sont définis à l'article 4.3 ci-après.

Dans les mêmes conditions, la médaille de vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins trente-cinq années de services et déjà titulaire de la médaille d'argent, la médaille d'or à tout agent comptant au moins trente-huit années de services et déjà titulaire de la médaille de vermeil.

Ces durées sont réduites de cinq années pour les agents qui justifient de quinze années de

service passées à la conduite des machines et autres engins moteurs (au sens de l'article 1 chapitre I du RH 0828) quel que soit le grade occupé au moment de la présentation de la proposition de médaille.

Les services accomplis aux chemins de fer peuvent être discontinus, les périodes d'interruption étant dans ce cas neutralisées. » (RH 00060, Art 4.2)

**Vous remplissez ces conditions :** votre Pass Carmillon est crédité annuellement de 8 DPR.

**Vous ne remplissez pas ces conditions :** le nombre de DPR enregistré sur votre Pass Carmillon lors de votre départ en retraite est débité à chaque trajet dans un train à réservation. Une fois à zéro, vous devrez régler la réservation prévue par trajet en fonction de la classe (1<sup>ère</sup> ou 2<sup>ème</sup>) et de la période « normale » ou « de pointe » de circulation du train.

Pour voyager dans un train non soumis à réservation, il vous suffit d'être porteur de votre Pass Carmillon.

(\*) Dispense de Paiement de Réservation

Par Alain FENNERKCH ■

## La lettre nationale de l'UNSA Retraités « UNSA Retraités Infos » paraît plusieurs fois par an.

Nous en publions régulièrement quelques extraits. Vous pouvez consulter cette lettre (et les textes complets) sur le site Internet de l'UNSA (<http://www.unsa.org/>, rubrique « Nos publications ») ou auprès de vos correspondants UNSA.

**Au sommaire du dernier numéro :** La FERPA : le syndicalisme Retraités en Europe, Engagement à l'Unsa Retraités : témoignages, Loi d'adaptation de la société au vieillissement : augmentation de l'APA, Le pouvoir d'achat des retraités : situation en 2013, Conseil National du 10 mars, Paroles de militants, Syndiquer des retraités isolés : le SNURI...

# Plus de Pass Carmillon, que faire ?

➤ **LE PASS CARMILLON, C'EST LA « CARTE D'IDENTITÉ » DE TOUT CHEMINOT. ET COMME TOUT DOCUMENT OFFICIEL, IL EST TRÈS PERTURBANT DE LE PERDRE, DE SE LE FAIRE VOLER, OU TOUT SIMPLEMENT QU'IL REFUSE DE FONCTIONNER. QUE FAIRE DANS CE CAS ?**

**Il faut aussitôt aviser l'Agence Famille Retraités : c'est elle qui va gérer votre problème.**

En cas de vol ou de perte, une opposition sera émise sur votre Pass et vous devrez envoyer une attestation sur l'honneur, accompagnée des pièces justificatives. Si votre Pass est défectueux, vous devez demander le renouvellement. Votre Agence Famille pourra alors étudier votre dossier et vous confectionner un nouveau Pass.

## ➤ COMMENT JOINDRE L'AGENCE FAMILLE RETRAITÉS ?

• **Par téléphone** : 0809 400 110 (numéro vert).

Votre numéro d'immatriculation SNCF est nécessaire pour l'orientation de votre appel. Horaires d'ouverture : du lundi au jeudi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h00, et le vendredi matin de 9h00 à 12h00.

Ce numéro de téléphone est essentiel si vous ne disposez pas d'une connexion Internet, voire d'une imprimante disponible.

• **Par Internet** : Votre numéro de CP et votre mot de passe sont nécessaires pour vous connecter sur le service aux retraités <https://services-aux-retraites.sncf.com> - Onglet « Pass Carmillon » puis dans la zone grisée cliquez sur : « En cas de perte ou vol de votre Pass Carmillon ».

Selon le cas qui vous concerne : perte

ou vol, Pass défectueux, un imprimé est téléchargeable ; il doit être complété et retourné à l'Agence Famille.

• **Par courrier** : Centre de Numérisation de l'Agence Famille, 41, rue Jules Barni, CS 10411, 80041 Amiens cedex 1  
Pensez à noter votre numéro d'immatriculation SNCF sur toutes vos correspondances.

Précaution : prendre attachement du numéro du Pass Carmillon (au dos dans le cadre blanc).

Par Monique TESSIER ■

# Linky débarque

➤ **LE 1<sup>er</sup> DÉCEMBRE, ERDF A COMMENCÉ À REMPLACER LES COMPTEURS ÉLECTRIQUES CLASSIQUES PAR UN NOUVEAU COMPTEUR « INTELLIGENT », BAPTISÉ LINKY.**

En effet, la loi du 17 août 2015, relative à la « transition énergétique pour la croissance verte », prévoit la généralisation des compteurs communicants pour l'électricité. Il est prévu que ce compteur intègre trente-cinq millions de foyers français à l'horizon 2021. Installation gratuite, mais obligatoire. L'opération va durer jusqu'en 2021. Le coût total doit s'élever à 5 milliards d'euros ; cette somme devrait être financée en principe par les économies d'exploitation et la réduction des fraudes générées par Linky. Une fois connecté, ce « compteur » ne sera plus relevé « physiquement » mais à distance et vous pourrez contrôler votre consommation via un portail Internet dédié. Vous n'êtes pas abonné à ERDF ? Vous n'êtes

pas « à l'abri » pour autant, car GRDF, avec « Gazpar », compte également équiper ses 11 millions de clients à partir de 2016.

Nous espérons, comme dans d'autres cas, que le « portail utilisateur » promis s'ouvrira aisément... et nous nous demandons à quelles informations auront droit ceux qui n'ont pas Internet. Plus globalement, et sans être forcément hostile aux techniques modernes, comme pour tout système « conçu pour faciliter la vie de nos clients » selon ERDF, il convient d'être prudent. Tout progrès annoncé par un fournisseur peut avoir des « revers de la médaille » moins favorables aux consommateurs : respect de la vie privée, propositions de nouvelles



offres ciblées, difficultés à suivre sa consommation, suppression d'emplois, etc.

[www.erdf/linky-le-compteur-communicant-derdf](http://www.erdf/linky-le-compteur-communicant-derdf)  
<http://www.grdf.fr/dossiers/gazpar-le-compteur-communicant>

Par Monique TESSIER ■

# CPRP de la SNCF : CPRP'Connection... Demandez le programme...

➤ **NOUS AVONS ÉTÉ REÇUS  
LE 1<sup>er</sup> MARS À MARSEILLE  
PAR LA DIRECTION DE  
LA CPRP...  
JUSQUE-LÀ TOUT VA BIEN.**

L'UFR était représentée dans la Délégation UNSA-Ferroviaire par votre humble serviteur...

Jusque-là tout va encore bien...

Je suis personnellement intervenu dans le débat pour demander un moratoire sur la dématérialisation des décomptes en attendant une meilleure fiabilisation de l'interface CPRP/Utilisateurs...

Jusque-là tout allait encore bien...

Avons-nous été entendus ?

Euhhhhhh...

Ce que nous avons bien compris, c'est que la Direction de la CPRP a été très gentille avec nous en nous recevant. Elle n'a fait que remarquer qu'en tant qu'Organisme de Sécurité Sociale, elle n'avait rien à voir avec les Organisations Syndicales de la SNCF... rien à voir, circulez !

Une seule information qui ne coûte pas cher, car non vérifiable quant à son efficacité : le logiciel va être amélioré pour faciliter la création des nouveaux comptes personnels...

Un vrai sketch à la « Le Luron / Mabire »... C'est ma question... C'est ma réponse !!! Il faut noter que le Directeur-Adjoint, le vrai Directeur ne s'étant pas abaissé à daigner nous recevoir, nous a affirmé, sans sourire, que la situation s'améliorait... qu'il y avait de moins en moins de soucis...

Peut-être est-ce parce qu'il n'y a pas d'attachement statistique pour ceux qui n'ont pas trouvé de solution à leur désarroi... Pas vu pas pris ! Là encore c'est ma question... Je tairai leur réponse pour ne pas trop en rajouter.

Une fois de plus, affirmerai-je que nous avons un profond respect du personnel de la CPRP qui vit une situation inacceptable. Notre venue à Marseille ce 1<sup>er</sup> mars, notre rencontre avant l'audience avec ce personnel très attaché au service qu'il tente de rendre, parfois sans résultat à la



hauteur de leur volonté ou désir, nous a permis de déceler un certain nombre de pratiques dérivantes que la Direction met en place pour justifier un « résultat » et une « efficacité » opérationnels d'un meilleur niveau que la CARSAT ou CNAV aux yeux de Marisol Touraine, leur Ministre de Tutelle.

Un exemple nous a été soufflé par le personnel que nous avons rencontré : La mise en place d'un « Back Office » discriminatoire pour amoindrir les conséquences du dysfonctionnement de l'interface CPRP/affilié qu'en termes cheminots on pourrait décrire par une mise de côté des réclamations gênantes sur une voie de garage, pour ne pas les traiter, de façon à ce que les réclamants s'essoufflent.

*Réponse du Directeur-Adjoint de la CPRP :* Non, nous n'avons pas de telles directives... **C'est sa réponse... ce n'est pas notre credo !**

En d'autres termes, ceux qui ne peuvent pas se connecter ou bien qui rencontrent des difficultés pour consulter ou télécharger leurs décomptes ou données personnelles, vous n'êtes pas au bout de votre peine... quant au vulgum pecus informatique résistant... vous pouvez dormir tranquilles, ils ne viendront pas vous chercher pour répondre à vos attentes en matière d'informations diverses.

**Mais**, je vous suggère une solution temporaire. Vous pouvez vous rendre dans les



antennes CPRP. Ce sera bon pour leur statistique de travail et évitera ainsi, peut-être, de les fermer pour activité en baisse ou insuffisante !

Le mois dernier, nous avons mis en place une cellule de veille quant aux difficultés de fonctionnement du site de la CPRP. À ce jour, j'ai eu plusieurs remontées. Une a trouvé solution. Les autres sont en cours de traitement. Un suivi sera effectué et envoyé à ceux qui nous ont sollicités.

Donc, continuez à ne pas hésiter à nous faire remonter vos soucis à l'adresse suivante :

UNSA-Ferroviaire – U. R. CENTRE  
11, rue Blaise PASCAL  
37000 TOURS  
Ou à l'adresse courriel suivante :  
[retraites.sud-ouest@unsa-ferroviaire.org](mailto:retraites.sud-ouest@unsa-ferroviaire.org)

... à suivre !!!

Par Marc-André GANTNER ■

# EN BREF . . .



## OPPOSETEL, C'EST POUR LE 1<sup>er</sup> JUIN

Finis Pacitel, le 1<sup>er</sup> juin prochain bonjour Opposetel. Faire enregistrer, en ligne ou par courrier, votre numéro de téléphone signifiera que vous refusez d'être contacté dans un but commercial. Valable 3 ans (mais résiliable à tout moment), cette inscription sera confirmée via l'émission d'un récépissé. Notez que l'entrée effective sur la liste aura lieu au plus tard 30 jours après la création du document. Chaque entreprise s'adonnant au démarchage téléphonique, y compris celles situées à l'étranger, aura pour obligation de consulter régulièrement la liste tenue à jour par Opposetel et de respecter le souhait émis par chacun des inscrits. La DGCCRF s'assurera de son respect par les professionnels, l'amende pourra monter jusqu'à 75 000 €.

Source : Secrétariat d'État au Commerce, à l'Artisanat, à la Consommation et à l'Économie sociale et solidaire

## ATTENTION OÙ VOUS VAPOTEZ !

Il est désormais interdit de « vapoter » dans certains lieux publics.

L'article 28 de la loi du 26 janvier 2016 de modernisation du système de santé interdit en effet l'usage de la cigarette électronique :

- dans les moyens de transport collectif fermés (train, bus, métro...);
- dans les établissements scolaires et les établissements destinés à l'accueil, à la formation et à l'hébergement des mineurs ;
- dans les lieux de travail fermés et couverts à usage collectif.

À NOTER : UNE DISPOSITION DE CETTE MÊME LOI INTERDIT À TOUS LES OCCUPANTS D'UN VÉHICULE DE FUMER EN PRÉSENCE D'UN ENFANT DE MOINS DE 18 ANS.

<https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A10371>

**HUMOUR :** PAPEROTER EST TOUJOURS AUTORISÉ... ET DANS TOUS LES LIEUX PUBLICS !



## PONT DE L'ASCENSION 2016. PAPYS ET MAMIES SOLLICITÉS ?

Pont de l'Ascension 2016 : cette année les élèves bénéficient d'un pont de 4 jours. Le jeudi de l'Ascension est férié ; le vendredi et le samedi ne seront pas travaillés. Dans toutes les écoles, collèges et lycées des zones A, B et C, les élèves sont donc en congés le mercredi 4 mai 2016 à la fin des cours. Les cours reprennent le lundi 9 mai 2016.

## APRÈS LE DÉCODEUR TNT, L'ADAPTATEUR TÉLÉPHONIQUE NUMÉRIQUE...

La fin du téléphone fixe raccordé à une prise murale sera la prochaine mutation vers le tout numérique... en 2021. Pas d'inquiétude si vous possédez une Box, mais actuellement près de 13 millions de particuliers ne sont pas raccordés à internet. Il faudra donc, à l'image du décodeur TNT pour la télévision numérique, brancher un adaptateur numérique sur votre actuelle prise... ou passer à l'internet !

## COMMENT ORGANISER SON PROPRE « VIDE-MAISON » ?

Vous décidez de vous installer à l'autre bout du monde ou vous héritez d'une maison dont vous ne savez que faire du mobilier ? Organisez un Vide-Maison, mais respectez quelques formalités.

Si la manifestation n'a pas lieu sur le domaine public, la déclaration préalable de vente au déballage est à adresser au maire dans les 15 jours au moins avant la date prévue pour le début de la vente (article R. 310-8 du Code de commerce).

Si la manifestation a lieu sur le domaine public, au moins 3 mois avant le début de celle-ci adressez une déclaration préalable de vente au déballage par Lettre Recommandée avec demande d'Avis de Réception ou remise contre récépissé au maire de la commune, en même temps que la demande d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public (article R. 310-8 du Code de commerce).

Les ventes sont tolérées à condition qu'il n'y ait pas de publicité professionnelle et que vous n'en fassiez pas votre métier. Privilégiez donc le réseau des amis ou les annonces chez les commerçants du quartier.

Source : <http://www.videmaison.fr>

*Dicton d'avril :  
On n'a pas hiverné tant  
qu'avril n'est pas passé*



Ensemble partageons l'énergie mutualiste



## VOTRE CONFIANCE NOUS HONORE, NOTRE HISTOIRE NOUS ENGAGE.

Fondée en 1883, avec le soutien de Victor Hugo qui en devient le Président d'honneur, MGC est la mutuelle n°1 des cheminots.

Partenaire et mutuelle des associations cheminotes, MGC est aussi un acteur majeur de prévention SNCF. En étroite collaboration avec les 200 salariés de la mutuelle, plus de 600 bénévoles répartis en 130 sections locales répondent aux attentes des cheminots.

**91% des adhérents recommandent MGC**

(enquête par INIT en novembre 2015, menée auprès de 800 adhérents de la mutuelle MGC)



Le Groupe MGC comprend une mutuelle (Mutuelle MGC, soumise au Livre II du Code de la Mutualité, certifiée ISO 9001 : 2008) leader auprès des agents SNCF depuis plus de 130 ans, un centre de gestion mutualiste partagé (CGMP, union soumise aux dispositions du Livre I du Code de la Mutualité, certifié ISO 9001 : 2008), un fonds de dotations (Fonds MGC, régi par la loi n°2008-776 du 4 août 2008) et un centre dentaire mutualiste (CDM Paris 13, mutuelle régie par le Livre III du Code de la Mutualité).