

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



DES ORIENTATIONS DÉBATTUES ET PARTAGÉES POUR UN NOUVEAU MANDAT



SPÉCIAL CONGRÈS

Interviews du Secrétaire Général
et du Secrétaire Général Adjoint

PAGES 4-5



SPÉCIAL CONGRÈS

Les valeurs au Cœur
de notre engagement syndical

PAGE 10



47^{ÈME} CONGRÈS VITTEL

Orientations Syndicales issues
du 47^{ÈME} Congrès de Vittel

PAGES 14 À 20

EDITO

L'immobilisme serait suicidaire pour le ferroviaire !

PAGE 3

OSONS L'INNOVATION

Dépoussiérons le dialogue social !



L'UNSA-Ferroviaire entend renouveler en profondeur le dialogue social, toujours "sclérosé" à la SNCF. L'UNSA contribue sans relâche à **construire de nouveaux droits et avancées sociales, au seul bénéfice des salariés au statut et contractuels des 3 Epic (SNCF, Réseau et Mobilités) du Groupe Public Ferroviaire SNCF.**



EDITO

SOMMAIRE

▶ SPÉCIAL CONGRÈS P 4 et 5

- Interviews de Roger DILLENSEGER et Benoit VIENNE Secrétaire Général et Secrétaire Général Adjoint UNSA-Ferroviaire

▶ UNE NOUVELLE ÉQUIPE P 6 et 7

- Trombinoscope des Secrétaires Fédéraux mandature 2016/2019

▶ FONDATION SNCF INVITÉE AU 47^{ÈME} CONGRÈS DE L'UNSA-FERROVIAIRE P 8 et 9

- La Fondation SNCF s'engage pour le vivre ensemble

▶ SPÉCIAL CONGRÈS P 10

- Les valeurs au Cœur de notre engagement syndical

▶ SUPPLÉMENT P. 11 à 14

- Groupe Public Ferroviaire : Bulletin de santé un an après la réforme

▶ 47^{ÈME} CONGRÈS FÉDÉRAL DE VITTEL P 15 à 21

- Orientations syndicales

▶ DU CÔTÉ DES RETRAITÉS P 22 à 24

- Le billet du Président de l'UFR
- Au cœur des débats du Congrès de Vittel
- Actifs
Vous êtes de futurs retraités

LE mag 

Le Mag, la revue de l'UNSA Ferroviaire

56 rue du Fg Montmartre - 75009 Paris

Tél. : 01 53 21 81 80 - Fax : 01 45 26 46 65

Courriel : federation@unsa-ferroviaire.org

Site : www.unsa-ferroviaire.org

Directeur de la publication : Roger Dillenseger

Membres du Comité de rédaction :

Monique Tessier, Alain Fennerich, Marc Baucher

Courriel : dillenseger.r@unsa-ferroviaire.org

Photos : Régis Chessum, Laurent Fauviau, Nicolas Tastevin,

François Durivault, Bruno Nixi

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



L'immobilisme serait suicidaire pour le ferroviaire !

Dans un contexte à paramètres multiples, d'une réforme du ferroviaire imposée par la parution du quatrième paquet ferroviaire, du développement de la concurrence intermodale, de la réforme territoriale mais également de l'attrition des deniers publics, penser ou faire croire que la solution est de ne rien changer, est pour le moins une manière simpliste d'appréhender l'avenir du ferroviaire.

Le premier semestre 2016 a connu une période de négociations d'une intensité rarement atteinte dans notre entreprise. L'UNSA-Ferroviaire a su prendre ses responsabilités en signant notamment l'accord de branche sur l'organisation du travail et l'accord d'entreprise sur le nouvel RH00077. Ces textes de base encadrent désormais l'organisation du travail des cheminots, ils nécessiteront des textes complémentaires sur leur mise en application. Après une trêve estivale bien méritée, les travaux de l'agenda social vont se poursuivre par les négociations des accords : forfait jour, modernisation du dialogue social, GPEC, etc. ... sur tous ces dossiers, l'UNSA sera acteur et force de propositions. Il conviendra également de revoir et de stabiliser la gestion des activités sociales sur les nouveaux périmètres des trois EPIC, afin de répondre aux attentes légitimes de tous les cheminots.

Parmi les chantiers importants qui nous attendent, l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs nécessitera l'anticipation des conditions de transfert des personnels d'une entreprise à une autre. La réglementation actuelle est inadaptée, il serait dramatique de ne pas travailler ce sujet en amont de l'arrivée de la concurrence comme cela a été le cas pour le transport de marchandises.

Le congrès UNSA-Ferroviaire de VITTEL 2016 a été l'occasion d'échanges et de débats constructifs. Ces travaux ont donné lieu à des orientations qui fixent notre ligne de conduite pour le prochain mandat dans la continuité mais également avec des ambitions concrètes et volontaires pour la défense des salariés et du mode de transport ferroviaire.

Pour l'UNSA « il n'y a pas de salariés sans ferroviaire et il n'y a pas de ferroviaire sans salariés ! »

Le ferroviaire du XXI^e siècle doit certes s'appuyer sur les nouvelles technologies, pour autant les salariés du périmètre sont des acteurs incontournables et indispensables à la revitalisation du secteur. Pour l'UNSA, nous plaçons ces derniers au centre de nos ambitions.

Nous sommes aujourd'hui au milieu du gué, les jalons plantés par la loi portant réforme du ferroviaire et par les premiers accords d'entreprises et de branche sont les premières bases du nouveau pacte social des cheminots.

Notre démarche syndicale s'inscrit dans une volonté déterminée de répondre aux attentes réelles des cheminots dans un monde en constante évolution.

Il nous appartient de contribuer à la construction du ferroviaire de demain, sans nier le passé, mais également sans subir l'avenir par des positionnements dogmatiques et rétrogrades.

Dans un contexte économique et politique tendu, l'immobilisme serait stratégiquement la pire des solutions. A nous de démontrer que nous sommes en capacité, en alliant progrès technique et progrès social, à redonner son attractivité au mode de transport ferroviaire.

Bonne rentrée à tous !

Par Roger DILLENSEGER ■

Interviews de Roger DILLENSEGER et Benoit VIENNE

Secrétaire Général et Secrétaire Général Adjoint UNSA-Ferroviaire

► **UN CONGRÈS, C'EST LE TEMPS DES DISCOURS ET DES DÉBATS.** APRÈS LES JOURNÉES DE VITTEL ET L'ÉLECTION D'UNE NOUVELLE ÉQUIPE FÉDÉRALE, S'OUVRE MAINTENANT POUR NOTRE ORGANISATION UN CHANTIER DE TROIS ANNÉES, TROIS ANNÉES DE TRAVAIL INTENSE, OÙ IL FAUDRA CAPITALISER SUR NOS ACTIONS PASSÉES ET PRENDRE EN COMPTE L'ÉVOLUTION DU MONDE FERROVIAIRE. LE MAG A RENCONTRÉ ROGER DILLENSEGER, NOUVEAU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ET BENOÎT VIENNE, NOUVEAU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ADJOINT DE L'UNSA-FERROVIAIRE, POUR LEUR POSER QUELQUES QUESTIONS.

Interview de Roger DILLENSEGER

► **LE MAG : LE CONGRÈS EST MAINTENANT TERMINÉ. UN NOUVEAU MANDAT DÉBUTE. QUELLES SONT TES PERSPECTIVES ?**

Roger DILLENSEGER : La préparation du congrès de l'UNSA Ferroviaire s'est tenue dans un contexte particulier de négociations historiques pour l'entreprise SNCF et pour la nouvelle Branche Ferroviaire. Des décisions politiques et sociales impactant l'ensemble de Cheminots pour les années à venir ont été prises. Dans ce contexte de mise en œuvre de la réforme du ferroviaire, mais également de la concrétisation de la réforme territoriale, un nouveau pacte social Cheminots est en train de se construire. Notre posture de premier syndicat réformiste du GPF et de la Branche nous impose des responsabilités importantes et nous désigne comme acteur central sur les nombreux dossiers cruciaux.



► **LE MAG : UNE NOUVELLE ÉQUIPE, RENOUVELÉE EN GRANDE PARTIE, A ÉTÉ ÉLUE AU CONGRÈS. LES ENJEUX SONT NOMBREUX**

ET LES SUJETS FERROVIAIRES LE SONT TOUT AUTANT. COMMENT VOIS-TU LES PROCHAINES ANNÉES ?



RD : La courbe démographique des adhérents et militants de l'UNSA correspond sensiblement à celle des salariés de l'Entreprise. Dans le cadre d'une stratégie de continuité de notre action syndicale, le

renouvellement important des membres de l'équipe fédérale s'inscrit dans une volonté affirmée de transmission des responsabilités, du rajeunissement de nos cadres et du renforcement de la mixité. Je considère que le développement « durable » de notre syndicat passe incontestablement par une GPEC (Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences) réussie.

➤ **LE MAG : PEUX-TU NOUS DIRE QUELLE EST TA CONCEPTION D'UN SYNDICALISME MODERNE ET AUTONOME ?**

RD : Avec l'évolution importante des règles légiférant le dialogue social, la négociation

et les accords d'entreprises prennent une dimension grandissante impactant directement le quotidien des salariés. Plus que jamais, les valeurs de l'UNSA, à savoir : DIALOGUE, EFFICACITE, RESPONSABILITE, restent d'actualité. Sans fausses prétentions, je me considère comme un négociateur « volontaire ». Indépendamment de toutes orientations politiques, j'estime qu'un accord équilibré est plus favorable aux salariés qu'une opposition dogmatique systématique. La période à venir appartiendra aux syndicats qui sauront prendre et assumer leurs responsabilités.

Par Le Mag ■

Interview de Benoit VIENNE

➤ **LE MAG : QUELS ENSEIGNEMENTS TIRES-TU DU CONGRÈS DE VITTEL ?**

Benoit VIENNE - Ce congrès a été l'occasion de débattre et de confronter nos points de vue. Ces rencontres représentent un moment très important dans la vie de notre Organisation. Chacun a pu s'exprimer sur des points aussi divers que nos statuts, nos orientations syndicales ou la vision plus jeune de notre organisation. Mais ce qui m'a paru essentiel, c'est la volonté manifestée par les congressistes de nous voir travailler dans l'unité, autour de la nouvelle équipe, et dans l'intérêt de notre Fédération. Cette volonté d'unité n'est d'ailleurs pas un « scoop ». Mais un congrès est l'occasion de la réaffirmer.



➤ **LE MAG : ET MAINTENANT ? QUELS SONT TES PROJETS ?**

BV - Il ne s'agit pas de « mes » projets. Le travail ne va pas manquer, et ce sera un travail en commun avec nos nouveaux élus, mais aussi avec nos experts, nos élus dans les différentes IRP et nos représentants dans toutes nos structures. Je souhaite évidemment que nous avançons sur les sujets que je vais superviser, comme une place importante de nos jeunes militants, l'Europe ou le développement syndical. Mais il n'y a pas de petit ou de grand sujet. Les métiers, la politique des transports, notre propre organisation, notre

communication... autant de thèmes qui sont à l'ordre du jour dès maintenant et sur lesquels nous devons être constructifs et efficaces ! Nos adhérents attendent beaucoup de nous : nous nous devons de répondre à ces attentes.

➤ **LE MAG : TOUT EST IMPORTANT, MAIS PEUX-TU NOUS QUAND MÊME CITER UN SUJET QUI TE TIEN À CŒUR ?**

BV - Très difficile de choisir, mais je pourrais dire que nous devons être particulièrement attentifs aux jeunes générations ; ce sont

eux qui vont bâtir l'UNSAvenir et donner un nouveau tempo à notre militantisme ; cette génération bercée depuis des années par la crise nous demande de construire un syndicalisme nouveau, plus proche de leur génération. Les fondations de l'UNSA-Ferroviaire sont tout à fait adaptées pour contribuer à ce nouvel édifice.

Par Le Mag ■

Trombinoscope des Secrétaires Fédéraux mandature 2016/2019



Denis Dontenvill

Secrétaire Fédéral
Protection Sociale - CPRP



Philippe Dumé

Secrétaire Fédéral
Matériel



Laurent Fauvau

Secrétaire Fédéral
Communication -
Comité d'Entreprise Européen



Frédéric Fournier

Secrétaire Fédéral
EPIC SNCF - SUGE
Sûreté



Didier Mathis

Secrétaire Fédéral
Infra Maintenance et Travaux -
Ingénierie et Projet



Jean Carl Millet

Secrétaire Fédéral
Trésorier Adjoint
Communication - Encadrement



Dominique Gabillet

Secrétaire de Zone Atlantique

100 % gagnant





Roger Dillenseger

Secrétaire Général



Benoit Vienne

Secrétaire Général Adjoint



Alain Paté

Secrétaire Fédéral
Transport Mouvement - HSCT - Bâtiment



Daniel Senot

Secrétaire Fédéral
Centre de Formation Militante



Nathalie Wetzel

Secrétaire Fédérale
Commercial Gare et Trains - CCN



Chantal Guillaumie

Secrétaire Fédérale
Services Communs - Encadrement -
Formation Professionnelle - UNAGECIF



Delphine Ledieu

Secrétaire Fédérale
Développement syndical
CCN



Florent Monteilhet

Secrétaire Fédéral
Traction - CCN



Denis Menet

Secrétaire de Zone Nord-Est
Trésorier



Sophie Girard

Secrétaire de Zone Centraux



Jean Paul Fournier

Secrétaire de Zone Sud-Est

La Fondation SNCF s'engage pour le vivre ensemble

► **LE JEUDI 16 JUIN 2016, MME MARIANNE ESHET, DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE LA FONDATION SNCF, EST VENUE ÉCHANGER AVEC LES 500 CONGRESSISTES AU CENTRE DES CONGRÈS DE VITTEL. CET ÉCHANGE ÉTAIT ANIMÉ PAR DENIS DONTENVILL, MILITANT DE L'UNSA-FERROVIAIRE ET AUJOURD'HUI SECRÉTAIRE FÉDÉRAL. DENIS EST TRÈS IMPLIQUÉ DANS LA VIE DE LA FONDATION SNCF. APRÈS UNE PRÉSENTATION DE LA FONDATION SNCF, LES CONGRESSISTES ONT POSÉ DE NOMBREUSES QUESTIONS.**

Compte tenu de la qualité des discussions et de la satisfaction mutuelle pour cette initiative, nous avons décidé d'aller plus loin et de communiquer à l'ensemble de nos adhérents et lecteurs de notre MAG la possibilité de découvrir la FONDATION SNCF. Nous avons donc scindé cet article en trois parties :

- Histoire d'un engagement
- Interview de Marianne ESHET, déléguée générale de la Fondation SNCF
- 3 leviers d'efficacité : la marque de la Fondation SNCF.

Nul doute que cet article suscitera l'intérêt et pourquoi pas permettra de découvrir de nouvelles vocations.

► 3 DOMAINES D'ACTION FONDATEURS DU VIVRE ENSEMBLE

Voilà 20 ans que la Fondation SNCF soutient des initiatives qui portent haut sa valeur phare : la solidarité. Les fractures de la société l'incitent aujourd'hui à prendre le sujet sous un autre angle et à une autre échelle.

► HISTOIRE D'UN ENGAGEMENT

La solidarité, pour les cheminots n'est pas un vain mot. Au travail comme dans la vie. En 1995, l'entreprise décide de la

reconnaître et de soutenir l'engagement bénévole des cheminots dans des associations de quartier. Elle crée la Fondation Solidarité SNCF sous l'égide de la Fondation de France.

En 2001, la Fondation Solidarité SNCF devient une fondation d'entreprise et se dote d'un budget de 150 000 € par an. Le quinquennat 2006-2010 marque l'ouverture à l'ensemble du monde associatif, l'ancrage territorial avec 22 correspondants régionaux et le cap sur la prévention de l'illettrisme auprès des jeunes.

En 2009, Marianne Eshet prend les rênes de la Fondation, forte de 7 ans d'expérience aux commandes d'Admical. La Fondation Solidarité SNCF devient Fondation SNCF et son budget augmente de 2 à 3 millions € par an. La Fondation redéfinit sa mission : "aider les jeunes à se construire un avenir" et actualise ses champs d'intervention : prévention de l'illettrisme et Vivre Ensemble.

► QUESTIONS À MARIANNE ESHET, DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE LA FONDATION SNCF

Le vivre ensemble devient la grande cause de la Fondation SNCF ?

Acteur majeur de la mobilité dans les trains, les bus, les tramways, au cœur des villes et des régions, en France et dans le monde, SNCF fait se rencontrer les populations dans



toutes leurs diversités. Elle veut contribuer à les faire mieux vivre ensemble et a confié cette mission à sa Fondation.

Quelles sont les orientations du nouveau mandat 2016-2020 ?

Nous capitalisons naturellement l'expérience acquise en 20 ans. Dès 2009, la Fondation SNCF a identifié l'enjeu du partage des différences et soutenu plus de 800 projets par an. Ceux-ci ont fait émerger trois piliers du vivre ensemble qui deviennent nos trois domaines d'action : l'éducation, la culture et la solidarité. Lors du quinquennat précédent, nous avons testé avec succès le mécénat de compétences, fait nos premiers pas à l'international et expérimenté la co-construction. Nous les déployons aujourd'hui sur une plus grande échelle.

La Fondation SNCF devient Groupe. Pourquoi ?

La Fondation SNCF est à la mesure du Groupe SNCF récemment unifié. SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Logistics et Keolis rassemblent leurs ressources et leurs énergies. Le budget de la Fondation passe de 3 à 5 millions € par an, son rayon d'action s'étend à l'international et le mécénat de compétences à l'échelle du Groupe SNCF. Tout cela promet de faire bouger les lignes.

➤ 3 DOMAINES D'ACTION FONDATEURS DU VIVRE ENSEMBLE

Education pour prendre sa place dans la société

Avec plus de 1 000 projets à son actif et six partenariats nationaux tels que l'AFEV ou Lire et faire lire, la Fondation SNCF est un mécène majeur de la prévention de l'illettrisme en France. Les actions éducatives soutenues permettent de maîtriser les savoirs de base : lecture, écriture, calcul, numérique, ou de muscler la capacité de réflexion en explorant les sciences et techniques.

Culture pour éveiller les sens et l'esprit

La Fondation SNCF soutient des initiatives qui ouvrent en grand l'accès à la culture, à la pratique d'une discipline et à la création de spectacle, à ceux qui en sont éloignés. 1 250 enfants de quartiers défavorisés ont découvert la pratique d'un instrument et la grande musique grâce au projet Démos. Les Master Classes du Théâtre de la Colline propulsent les apprentis comédiens issus de la diversité.

Solidarité pour mieux vivre avec les autres

Âge, genre, religion ou handicap, les différences font peur et le sens de l'intérêt général se perd. La Fondation SNCF soutient des initiatives qui font faire ensemble, pratiquer la citoyenneté et retrouver le sentiment d'appartenance à la Nation. 281 projets de mixité portés par près de 700 associations ont été soutenus en 4 ans. Habitat et Humanisme promeut l'habitat intergénérationnel au cœur des villes. Le Forum des images réunit des jeunes de toutes origines dans des ateliers de décodage de films engagés.

➤ 3 LEVIERS D'EFFICACITÉ : LA MARQUE DE LA FONDATION SNCF

Capitalisant sur son expérience, la Fondation SNCF consolide et diversifie ses modes d'action. L'ancrage territorial est incontournable. La Fondation SNCF s'appuie sur un réseau de 22 correspondants régionaux qui pilotent les appels à projets et identifient les initiatives pertinentes. Second levier, la co-construction. La Fondation SNCF soutient en priorité des projets impliquant plusieurs associations. Le dernier levier est l'engagement des salariés. La Fondation SNCF encourage les salariés à s'engager sur leur temps personnel avec les Coups de Cœur Solidaires et sur leur temps de travail grâce au mécénat de compétences, un dispositif original qui lui a valu le Trophée Mieux Vivre en Entreprise en 2014.

Par Marc BAUCHER et Denis DONTENVILL ■



MÉCÉNAT DE COMPÉTENCES, UN AUTRE VISAGE DE SNCF

Le mécénat de compétences consiste à réaliser sur son temps de travail une mission dans une association partenaire de la Fondation : apporter ses compétences métiers ou accompagner un jeune dans ses études, sa recherche d'emploi ou son projet d'entreprise. Pour l'association, c'est un apport gratuit en ressources humaines, et la palette des compétences SNCF est vaste : 150 métiers ! Pour le salarié, c'est l'occasion de donner une autre valeur à son savoir-faire, et la formule est souple : ce renfort peut être ponctuel ou durer jusqu'à 10 jours par an. Plus de 1 400 parrains et marraines SNCF se sont engagés en 3 ans et 130 associations ont été conquises par cette source précieuse d'expertise et d'énergie.

Étendu à l'échelle du Groupe SNCF, ce dispositif ouvre de nouvelles perspectives. Devenu un projet d'entreprise, il révélera au public un autre visage de SNCF, celui d'une entreprise encore plus humaine et engagée.

Engagement Les valeurs au Cœur de notre engagement syndical

➤ **APRÈS NOTRE CONGRÈS DE VITTEL DE JUIN 2016 ET EN CES PÉRIODES TROUBLÉES, EN FRANCE ET DANS LE MONDE, NOUS NOUS POSONS TOUS DES QUESTIONS SUR LE SENS DES VALEURS ET DES CONCEPTS TROP SOUVENT IGNORÉS ET GALVAUDÉS.**

Notre organisation syndicale s'est construite autour de valeurs humanistes.

Notre charte adoptée lors du Congrès de Brive en 1992, actualisée au Conseil National du 25 avril 2002, a gardé tout son sens et sa portée.

Son contenu rappelle, en autres, notre attachement aux principes de l'indépendance, totale ou réelle, vis-à-vis, d'une part des partis politiques, du gouvernement, du patronat et du monde économique, d'autre part, de toute doctrine politique, confessionnelle ou philosophique.

Par ailleurs, et toujours dans notre charte, nous nous tenons au choix d'une société empreinte de justice et de liberté garantissant l'épanouissement de l'homme. Notre syndicalisme doit être celui de la tolérance, du rejet de toute forme de discrimination (racisme, antisémitisme, xénophobie), du respect de ces différences et du pluralisme des idées. Il s'attache à développer des valeurs humanistes.

Cet engagement permet aujourd'hui d'avoir des bases solides dans ce monde qui nous entoure.

Car le syndicalisme ne doit pas être coupé de la société et surtout ne pas s'enfermer dans des visions purement catégorielles.

Nous ne pouvons pas être étrangers aux débats qui secouent notre société. Ils nous interrogent en tant que citoyen.

Le syndicalisme que nous défendons ouvre aussi à la curiosité et à l'esprit critique face aux événements. S'inscrire en permanence

dans le débat contradictoire doit être notre quotidien. Ne pas répondre aux sirènes de la facilité permet d'aborder les différents sujets, internes et externes à l'entreprise, sans a priori et en faisant fi des discours à l'emporte-pièce et populistes.

Le danger en cette période est réel.

Je ne prendrais qu'un exemple d'une actualité certaine : la laïcité.

La laïcité est soumise à toutes les interprétations, les unes plus énormes que les autres, par ignorance ou manipulation politique, religieuse ou philosophique. La laïcité est devenue pour certains l'alibi pour véhiculer et ancrer des idéologies nauséabondes.

Retrouver les vraies valeurs de la République et la conception initiale de la laïcité doit être une priorité.

En ce sens notre syndicalisme a une utilité première. Se baser sur nos valeurs, les faire partager, débattre, convaincre sur des faits et non des propos sans fondement, permettra de développer notre humanisme.

Nous avons les outils pour le faire : la formation, la lecture, les échanges socio-culturels,...

Mais faut-il encore s'en donner les moyens.

« Celui qui ne sait pas d'où il vient ne peut savoir où il va car il ne sait pas où il est. En ce sens le passé est la rampe de lancement vers l'avenir »

Cette citation qui a évolué et fait l'objet de rédactions différentes, résume à elle seule le fond de la problématique.



Comment peut-on avoir un avis éclairé sans fondement historique ? Cette évidence s'applique à chacun de nous, citoyen, adhérent, militant, de toutes les organisations.

Pour en revenir au syndicalisme, il ne peut être dissocié d'une culture historique et sociale pour bien comprendre les grands enjeux sociétaux.

Sans ces valeurs, sans cette culture, l'être humain se retrouve sans repère. Il n'est pas en capacité d'appréhender les sujets avec recul. Il se retrouve seul. L'intérêt et les ambitions personnelles prévalent alors sur le collectif.

A l'UNSA-Ferroviaire, nous nous interrogeons et nous débattons avec la ferme volonté de combattre tous les extrémismes, toutes les formes d'obscurantismes, en toute indépendance et autonomie.

« Celui qui ne sait pas d'où il vient ne peut savoir où il va car il ne sait pas où il est. En ce sens le passé est la rampe de lancement vers l'avenir »

Par Marc Baucher ■

Supplément au MAG n° 791

SUPPLÉMENT
AU MAG N° 791
MENSUEL : PRIX : 1€50
SEPTEMBRE 2016

LE mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



EDITO

Le Groupe Public Ferroviaire SNCF sort du 1^{er} semestre 2016 renforcé par un nouveau contrat social, mais affaibli économiquement par les attentats, les intempéries et les grèves.

L'UNSA-Ferroviaire a pris ses responsabilités dans la négociation et dans la signature des accords, car nous sommes persuadés que compétitivité économique et conditions sociales de haut niveau sont deux éléments indispensables à la performance du service public ferroviaire. L'actualité tragique des derniers mois met aussi en lumière l'importance des deux fondamentaux qui sont au cœur de nos préoccupations : la sécurité ferroviaire et la sûreté des clients et des salariés.

Par Thierry MARTY ■

Groupe Public Ferroviaire : Bulletin de santé un an après la réforme

L'UNSA a obtenu des acquis essentiels pour l'avenir du ferroviaire et pour les salariés du ferroviaire

Après avoir signé le 13 juin 2014, avec le Secrétaire d'Etat aux Transports des « Accords de modernisation » qui ont permis de sauvegarder l'intégration économique et sociale de la SNCF, l'UNSA-Ferroviaire s'est engagée dans un long processus visant à créer les conditions d'un cadre social harmonisé pour tous les salariés de la Branche. Ce cadre social repose sur trois niveaux : « décret socle », « Convention Collective Nationale » et « accords d'entreprises ». Dès le début l'UNSA-Ferroviaire a demandé une négociation simultanée des trois textes, pour se positionner sur une vision d'ensemble du nouveau pacte social.

Notre organisation syndicale a tenu ses engagements en négociant dans le volet organisation du travail de la convention collective, des avancées sociales importantes pour les salariés des entreprises ferroviaires et à la SNCF, un accord d'Entreprise de haut niveau qui acte le maintien du RH00077 et une meilleure prise en compte du travail de nuit.



Dans un contexte difficile, l'UNSA-Ferroviaire a pris ses responsabilités : en signant le chapitre temps et organisation du travail de la Convention Collective du ferroviaire et l'accord d'entreprise SNCF, elle diminue le risque de dumping social et améliore

l'équilibre vie professionnelle / vie privée des salariés.

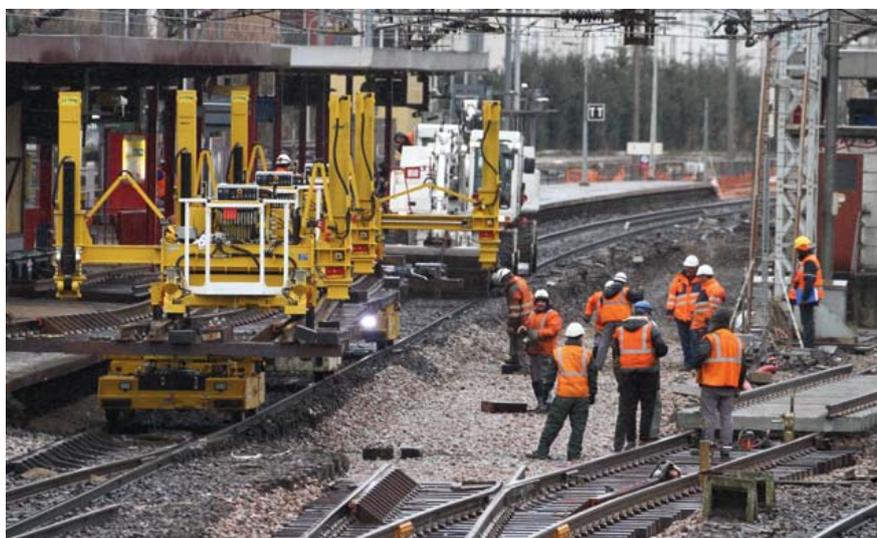
Ces accords n'ont pas fait l'objet d'une dénonciation majoritaire, ce qui montre leur bon niveau et permet leur mise en œuvre.

La situation économique du Groupe Public Ferroviaire est fragile

L'état de santé le plus préoccupant est celui de SNCF Réseau. Les résultats du premier semestre subissent l'impact des intempéries (-50 M€ dont -30 M€ en IDF) et des mouvements sociaux (-69 M€). Le résultat semestriel est en recul par rapport à 2015

mais en ligne par rapport au budget 2016. La hausse de l'endettement se poursuit et atteint 40,8 milliards d'euros. Les comptes semestriels sont marqués par les incertitudes concernant les financements de l'État :

- Nous sommes dans l'attente de la sortie du décret sur la « règle d'or » pour éviter le surendettement de SNCF Réseau au travers des nouveaux projets d'investissements.
- Nous sommes dans l'attente de la signature du contrat de performance à 10 ans entre Etat et SNCF Réseau prévu avant la fin de l'année 2016 en application de la loi portant réforme du ferroviaire.
- Le modèle tarifaire des péages pour le SA 2018 est encore en cours d'arbitrage et soumis à avis conforme de l'ARAFER.
- Un contrôle fiscal est en cours avec une notification de redressement qui conteste la qualification de subvention en complément de prix de la Redevance d'Accès TER au Réseau Ferré National. Si ce redressement était maintenu l'impact sur le test de valeur et la dépréciation des actifs de SNCF Réseau serait majeur.



Les administrateurs salariés parrainés par l'UNSA-Ferroviaire ont voté contre cet arrêté des comptes semestriels 2016

lors du CA SNCF Réseau du mercredi 27 juillet 2016. Ce vote ne conteste pas la sincérité des comptes. C'est un signe fort de méfiance lancé à l'État actionnaire, car de trop nombreuses modalités de financement ne pas encore arrêtées.

En l'absence du contrat de performance, il est impossible de vérifier le respect de la trajectoire financière de SNCF Réseau, indispensable pour maîtriser la spirale de l'endettement du système ferroviaire. L'augmentation des pertes augure mal de la capacité à traiter les difficultés structurelles de SNCF Réseau et rétablir les équilibres financiers. Dans l'immédiat SNCF Réseau n'a d'autre choix que de poursuivre une politique industrielle axée sur la sanctuarisation de la maintenance ainsi que la régénération du Réseau Ferré National.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, un réseau de qualité et en sécurité est la seule garantie pour assurer l'avenir du système ferroviaire et de SNCF Réseau en particulier.

SNCF Mobilités aussi est en difficulté économique. Les attentats qui ont secoué la France et l'Europe ont un impact important sur la fréquentation des trains. Ils génèrent des surcoûts pour tenter de sécuriser les gares et les accès aux trains. Les liaisons internationales assurées par Eurostar et Thalys sont les plus touchées. Les grèves n'ont rien arrangé. Le 26 mai, les négociations à l'UTP étaient terminées. Le 31 mai, tout ce qu'il était possible d'obtenir sur l'accord d'entreprise était acquis.

L'UNSA-Ferroviaire a pris ses responsabilités en appelant à la reprise du travail et en signant les accords.

Les organisations syndicales qui ont organisé la poursuite du mouvement social pendant deux semaines, sans perspective de sortie, devraient s'interroger sur les conséquences de cet acharnement pour l'emploi et les salaires des cheminots.

Dans les comptes du premier semestre, les grèves pèsent pour -241 M€ dans la baisse du chiffre d'affaires de SNCF Mobilités et pour -154 M€ dans la dégradation de la marge opérationnelle.

Les dirigeants de SNCF Mobilités s'efforcent de rattraper les mauvais résultats en serrant un peu plus la vis des « plans de performance ». La négociation salariale a débouché sur une nouvelle « année blanche » sans augmentation générale. Un plan de crise a été mis en place. Outre des décalages d'investissements, il prévoit un impact sur les effectifs de -500 emplois en moyenne annuelle.



Si la vraie-fausse démission de Guillaume Pépy semble aujourd'hui oubliée, l'état de santé chancelant du Groupe Public Ferroviaire peut aussi être analysé à l'aune

de la vague de départs de dirigeants en 2016 : Sophie Boissard en janvier, Barbara Dalibard en avril, Jacques Rapoport en mai, Yves Tyrode en juin...

La réforme du ferroviaire est loin d'être terminée. Il y aura sans doute encore des accès de fièvre

Le travail sur la convention collective de la branche ferroviaire continue et les négociations paritaires se poursuivent. Les nouveaux sujets concernent entre autres, la formation, la prévoyance, la Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences. A la SNCF, des négociations sont en cours sur le forfait jours pour l'encadrement et sur les conditions d'intégration au Statut pour les anciens salariés de RFF.

Un rapport de l'ARAFER publié début juillet, remet en cause la place de Gares & Connexions au sein de SNCF Mobilités. Ce document est une recommandation. La mise en œuvre d'une des organisations alternatives proposées (le rattachement à l'EPIC de tête SNCF, la création d'un EPIC au sein du groupe public ferroviaire, le transfert à SNCF Réseau, la création d'une filiale de SNCF Réseau, une société anonyme à capitaux publics) n'est pas obligatoire. Quel que soit le choix de l'État, l'UNSA-Ferroviaire veillera à préserver l'emploi et les intérêts des salariés concernés.

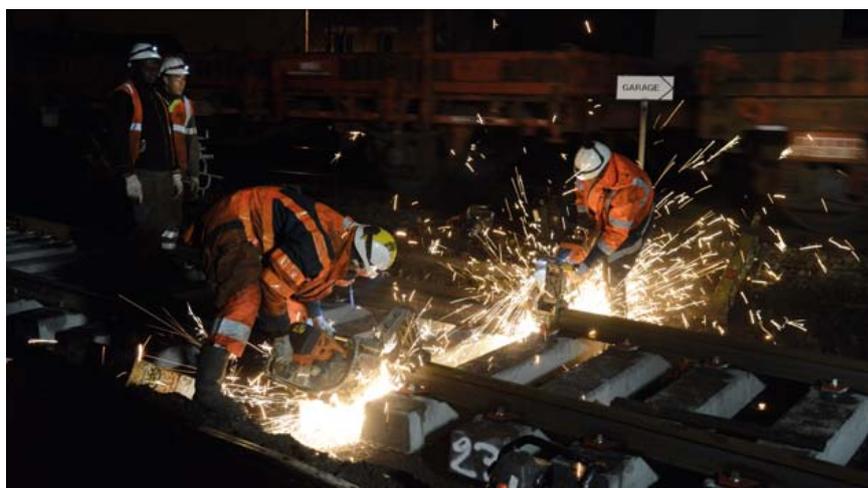
Le regroupement des Régions entraîne le renouvellement de la totalité des conventions régionales en 2016 et 2017. Les Régions sont sous contraintes et cherchent à reporter sur SNCF Mobilités les conséquences négatives de l'environnement économique : gel des dotations des Autorités Organisatrices, digitalisation des services SNCF, concurrence avec le covoiturage et l'autocar interurbain libéralisé.

Dans ce contexte tendu, il est probable que quelques régions souhaitent, dès les prochaines conventions, mettre la SNCF en concurrence par le biais « d'expérimentations ». Auvergne-Rhône-Alpes a franchi le pas, en refusant de s'inscrire dans le plan

de remotorisation des AGC proposé par TER et en réclamant l'organisation d'un appel d'offres.

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence des transports régionaux, mais elle s'y prépare en examinant le fonctionnement dans les transports de proximité européens et en

organisant, dans le cadre de la négociation de la convention collective du ferroviaire, la portabilité des droits des salariés.



SÉCURITÉ FERROVIAIRE : IL FAUT PROGRESSER DANS LA DURÉE

La SNCF a organisé une convention sécurité qui a eu lieu les 5 et 6 juillet à Reims. Tous les participants ont noté un haut niveau d'engagement des dirigeants du Groupe Public Ferroviaire et des dirigeants d'établissement pour un système de management de la sécurité qui permette un saut de performance, en s'appuyant sur l'analyse des risques et la prise en compte des facteurs organisationnels et humains.

L'UNSA-Ferroviaire a apprécié que la sécurité du travail soit placée au même niveau d'exigence que la sécurité ferroviaire.

Les résultats sécurité du mois de juin indiquent une tendance favorable au premier semestre, du nombre d'Événements Sécurité Remarquables (-20 % par rapport à 2015).

Toutefois, des Directeurs d'établissement ne cachent pas les difficultés qu'ils éprouvent à tenir l'engagement de libérer 50 % du temps des DPX pour du management sur le terrain.



47^{ÈME} CONGRÈS FÉDÉRAL DE VITTEL

ORIENTATIONS SYNDICALES

Il n'y a pas de salariés du Ferroviaire sans ferroviaire. Notre Organisation Syndicale a toujours conduit en parallèle ses réflexions sur le système ferroviaire et sur les conditions sociales. Deux thèmes concernent notre vision du Ferroviaire et le corps social homogène.

Les deux autres thèmes concernent d'une part, notre syndicalisme, notre organisation et notre développement, et d'autre part, le syndicalisme de service et notre approche sur les Activités Sociales des CE. Chacun de ces derniers thèmes a été abordé sous la forme de deux ateliers.

Le travail du Congrès est de définir les orientations qui doivent clarifier les objectifs à moyen ou long terme. Ensuite, c'est le rôle du Bureau Fédéral, sur proposition du Secrétariat Fédéral, d'arrêter les actions pour les atteindre.

La parole est aux militants...

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE

Ligne syndicale

Thème n°1

Le Ferroviaire, mode de transport du XXI^{ème} siècle

Thème n°2

Défendre l'indispensable corps social homogène du Ferroviaire

NOTRE SYNDICALISME

Thème n°3 :

L'UNSA-Ferroviaire : le syndicalisme de référence

- Notre organisation
- Notre développement syndical

Thème n°4 :

Le syndicalisme de service et les AS

- Le syndicalisme de service
- La gestion des Activités Sociales des CE

Préambule

La réforme du Ferroviaire engagée en application de la loi du 4 août 2014 marque le début d'un cycle pour le Ferroviaire français. Les évolutions engagées sont d'une ampleur comparable à celles de 1936 : nouvelle organisation compatible avec l'ouverture du marché, révision des relations avec l'État, les collectivités territoriales et refonte totale du pacte social de l'ensemble de la Branche Ferroviaire incluant les cheminots de la SNCF.

« L'UNSA-FERROVIAIRE EST COMME LE MODE FERRÉ LUI-MÊME À UN TOURNANT DE SON HISTOIRE »

Le Ferroviaire n'est pas un mode de transport obsolète. Il répond aux besoins de la Nation en présentant toutes les garanties en matière de sécurité, de service, d'efficacité, de qualité, de coût et surtout de préservation de l'environnement. Pour accompagner le retour à la croissance, en respectant les

engagements environnementaux, il faut rompre avec la stratégie de déclin du Ferroviaire sous toutes ses formes.

Forte d'un siècle d'expérience, l'UNSA-Ferroviaire possède la légitimité et l'expertise nécessaires pour peser sur les choix politiques et les stratégies industrielles à ce moment si délicat de l'histoire ferroviaire française.

« LES SALARIÉS DU FERROVIAIRE SONT LES ACTEURS INCONTOURNABLES DE L'INDISPENSABLE REVITALISATION DU SECTEUR. NOUS LES PLAÇONS AU CŒUR DE NOS RÉFLEXIONS »

Pour défendre plus efficacement encore les salariés du Ferroviaire, nous avons une triple ambition :

- Devenir le premier syndicat de la Branche Ferroviaire,
- Encourager la revitalisation des transports ferroviaires,
- Maintenir l'équilibre entre les conditions de travail et la qualité de vie.

Pour y parvenir, nous nous appuyons sur une identité forte, basée sur notre pratique syndicale, fruit d'une longue expérience, qui articule nos revendications avec la situation du Ferroviaire et donne la primauté à l'intérêt général et au service public.

Notre engagement dans les travaux de la réforme ferroviaire nous donne une obligation de résultat qui dimensionne notre niveau d'exigence dans la mise en œuvre de la loi du 4 août 2014.

Thème n°1 : Le Ferroviaire, mode de transport du XXI^{ÈME} siècle

Louis ARMAND, grand résistant et dirigeant historique de la SNCF écrivait : « *S'il parvient à survivre au XX^{ÈME} siècle, le chemin de fer sera le mode de transport du XXI^{ÈME} siècle.* »

Cette citation garde toute sa pertinence. Au lendemain de la COP 21, conférence de Paris de 2015 sur le climat, il faut se mettre en capacité de remettre le Ferroviaire au cœur des politiques publiques de transports à l'horizon 2020. Il faut en finir avec la politique actuelle en faveur du tout routier, en Voyageurs comme en Fret.

Le Ferroviaire ayant une place importante au sein de l'économie, il est soumis à des risques et opportunités liés à l'évolution de la Société : demande accrue de mobilités, agilité de plus en plus grande du

consommateur, polarisation de la demande entre le « low-cost » et le haut de gamme, concurrence des modes de transports, « digitalisation », métropolisation du territoire, financements contraints, demande de transparence.

« LA DETTE FERROVIAIRE N'EST PAS CELLE DES CHEMINOTS MAIS CELLE DE L'ÉTAT »

La loi du 4 août 2014 portant réforme du Ferroviaire traite certaines difficultés structurelles comme la réunification du gestionnaire de l'Infrastructure. Elle a contribué à une rédaction moins défavorable du 4^{ÈME} paquet ferroviaire repoussant la mise en concurrence obligatoire du transport de voyageurs ou la séparation stricte entre

gestionnaire de l'Infrastructure et Entreprise Ferroviaire. D'autres handicaps ont été escamotés, notamment le traitement de la dette du gestionnaire de l'Infrastructure.

Partout dans le monde, le mode Ferroviaire est caractérisé par un recours massif au financement public. En France, l'État a choisi d'affecter cet endettement à SNCF Réseau. Si rien n'est fait, ce mur de dette atteindra 60 milliards d'Euros à l'horizon 2020 et pourrait avoir des conséquences dramatiques pour le réseau ferroviaire.

L'État doit assumer ses responsabilités et ses choix et cesser de recourir à la confiscation des capacités contributives des transporteurs ferroviaires. Il doit mettre en place un dispositif de finan-



cement pérenne du renouvellement et de la modernisation du réseau existant sans mettre en péril l'équilibre social du secteur.

« LE RÉSEAU FERROVIAIRE EST UN BIEN PUBLIC ESSENTIEL »

Le réseau ferroviaire classique souffre de plus de 30 ans de sous investissements car les pouvoirs publics (État et Collectivités Locales) et la SNCF ont privilégié la construction de lignes à grande vitesse. Le vieillissement du réseau atteint un niveau qui met en risques la sécurité des circulations, notamment en Île-de-France, en raison de la densité de circulations et dégrade ainsi la qualité attendue pour les circulations ferroviaires voyageurs et marchandises.

La règle d'or prévue dans la loi portant réforme du Ferroviaire doit être strictement respectée par l'État et les collectivités concernées pour tout investissement dans une nouvelle ligne. Le niveau d'investissement qui a accompagné la construction de quatre LGV doit être préservé et consacré à la régénération du réseau existant.

La construction simultanée de quatre LGV a démontré l'illusion du partage des risques et de la plus grande efficacité économique et technologique liée aux PPP que dénonçait l'UNSA-Ferroviaire dès 2009.

Des choix d'investissement sur le réseau sont nécessaires. Ils doivent inclure une réflexion globale sur la définition d'un service public indispensable à l'aménagement du territoire.

Le niveau des péages doit respecter un équilibre entre une logique de couverture de coût complet qui est confiscatoire et une logique de péage faible comme le souhaite l'ARAFER (ce qui favorise artificiellement la concurrence intermodale).

Le niveau retenu doit tenir compte des capacités contributives des diverses activités. En défendant une politique de volume, nous tirons le meilleur parti de l'infrastructure qui est un système à rendement croissant.

« POUR LE FRET, LA POLITIQUE DU TOUT EN CAMION EST IRRESPONSABLE »

Il n'y aura pas de revitalisation du Ferroviaire sans développement du Fret. Il convient donc de réhabiliter le Fret comme activité majeure de SNCF Mobilités en rétablissant les fondamentaux de la production : Sécurité, Régularité et Fiabilité

Le développement du marché unique européen s'est appuyé sur la réduction des coûts du transport routier longue distance en laissant émerger une forme de dumping social. Le Ferroviaire est, au même titre que les salariés français de la route, une victime collatérale de cette politique. Sa libéralisation n'a pas endigué son déclin tout en provoquant des dégâts sociaux considérables.

Que ce soit sous l'angle de l'environnement, de la saturation et de la dégradation du réseau routier ou du point de vue des coûts indirects sur la santé et la qualité de vie des Français, la politique du « tout en camion » est irresponsable.

La revitalisation du Fret Ferroviaire est incontournable pour changer de stratégie. Ceci passe par la prise en compte par la Nation des besoins des territoires et des entreprises industrielles, ainsi que du gain socio-économique qu'apporte le Fret Ferroviaire. De même, les politiques portuaires doivent mieux s'articuler avec le mode ferroviaire.

Ce chantier est considérable si l'on en juge par le bilan de l'échec de la mise en place de la taxe carbone. Un grand débat doit être mené sur l'identification des grands flux français et européens de marchandises (Corridor) répondant aux attentes des chargeurs et sur l'adaptation du réseau pour les capter (gabarit, autoroute ferroviaire, installation de service, sillon, ...).

En s'appuyant sur le levier de l'opinion publique, il faut contraindre l'État à rééquilibrer la concurrence entre le routier et le Ferroviaire, soit en augmentant le coût du routier par la fiscalité, soit en améliorant la compétitivité du Fret Ferroviaire en devenant un acteur majeur pour l'entretien et le développement du réseau ferroviaire.

Au-delà du Fret Ferroviaire marchand, il convient de favoriser l'émergence d'un « service public du Fret » apportant des réponses aux problèmes de saturation et de congestion du réseau routier.

« POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS, LA CONCURRENCE N'EST PAS UNE SOLUTION, C'EST UN PROBLÈME »

Le 4^{ème} paquet ferroviaire confirme, au niveau européen, la volonté de construire un marché unique du Ferroviaire. La pression pour imposer l'ouverture à la concurrence de l'ensemble du transport voyageur reste élevée. Pour autant, à l'horizon 2020, il n'y a pas encore d'obligation légale.

“ *Le vieillissement du réseau atteint un niveau qui met en risques la sécurité des circulations, notamment en Île-de-France, en raison de la densité de circulations et dégrade ainsi la qualité attendue* ”

Invariablement, l'UNSA-Ferroviaire affirme que la concurrence n'est pas une solution mais un problème. La seule régulation par le marché est incompatible avec les spécificités du Ferroviaire : dépendance à la commande publique, lourdeur des investissements infrastructures, instabilité des politiques publiques, amortissements longs des investissements en matériel, desserte homogène et non discriminatoire du territoire.

« LE FINANCEMENT DU TER DOIT FAIRE L'OBJET DE RESSOURCES AFFECTÉES »

Le TER est un atout pour le développement régional. Il assure la continuité du lien social sur le territoire. Les Régions doivent retrouver des marges de manœuvre grâce à des ressources affectées et stables.

Les Régions sont sous contraintes : évolution négative de l'environnement économique (gel des dotations des Autorités Organisatrices, digitalisation des services SNCF, concurrence avec le covoiturage et ouverture du marché routier).

Elles reportent sur SNCF Mobilités ces contraintes économiques. C'est d'abord l'emploi et les conditions sociales des salariés qui sont visés. Il n'y a pas de service public sans agents, la présence humaine dans les trains et dans les gares est indissociable de la sûreté et de la qualité de service.

Le développement du TER passe par une amélioration de l'accessibilité aux gares : création de pôles multimodaux et de parkings.

Aussi, la politique doit être harmonisée entre les différentes échelles (par la création d'une AO unique à l'instar du STIF) pour éviter

des concurrences entre AO et permettre le meilleur service au public.

L'UNSA-Ferroviaire doit renforcer son influence auprès des décideurs et des relais d'opinion (médias, associations), notamment pour mieux répondre aux attentes des usagers.

Le regroupement des Régions entraîne le renouvellement de la totalité des conventions régionales en 2016 et 2017. Par notre présence et notre travail dans les CESER et **notre lobbying auprès des politiques**, nous pèserons sur les négociations dans une perspective de sauvegarde de l'emploi, des conditions de travail et de la qualité des services offerts aux usagers.

Pour parer à l'ouverture probable à la concurrence et affiner ses analyses, l'UNSA-Ferroviaire renforcera son benchmark dans les transports de proximité européens.

« EN IDF, LE DÉPLOIEMENT DU GRAND PARIS EXPRESS NE DOIT PAS TARIR LES INVESTISSEMENTS MASSIFS NÉCESSAIRES À LA REMISE À NIVEAU ET L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU EXISTANT »

Le projet du Grand Paris Express va permettre une nouvelle densification et une meilleure répartition de la population en petite et moyenne couronne. En revanche, la fracture avec la grande et très grande couronne peut augmenter. Le maillage et des connexions multiples avec les transports collectifs, et notamment le réseau des RER, peuvent redonner à l'Île-de-France une certaine cohésion sociale et économique.

L'état actuel du réseau Transilien, en termes d'infrastructure comme de matériel roulant, ne permet pas de répondre aux besoins des populations. Faute de qualité et de disponibilité, les franciliens recourent majoritairement aux transports routiers

“ *Le déploiement du Grand Paris Express ne doit pas tarir les investissements massifs nécessaires à la remise à niveau et l'amélioration du réseau existant.* ”

individuels malgré la congestion du trafic et la pollution engendrée.

Compte tenu de l'impact économique des transports dans le bassin Parisien, il est indispensable de sanctuariser les ressources financières et humaines dans le réseau pour avoir une qualité de service acceptable. **Cela permettra à la métropole parisienne d'être compétitive** à l'échelle européenne. Les transports franciliens sont financés principalement par le versement transport.

Le déploiement du Grand Paris Express ne doit pas tarir les investissements massifs nécessaires à la remise à niveau et l'amélioration du réseau existant. L'État doit assumer ses responsabilités et ses choix.

« LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE ONT BESOIN D'UNE VRAIE GOUVERNANCE »

Le conventionnement avec l'État, mis en place en 2010, n'est qu'un camouflage pour rendre euro-compatible l'obligation maintenue pour SNCF de financer le déficit des TET.

La qualité du service est primordiale pour rendre attractive l'offre TET. La France a besoin d'un réseau maillé de trains rapides, cadencés, confortables et à prix abordables. L'État doit déléguer à des syndicats inter-régionaux de transport (véritables AO) la contractualisation de l'offre nécessaire.

Les besoins de financement (environ 500 M€/an) à l'horizon 2020 ne peuvent plus être prélevés sur le Ferroviaire. Nous proposons d'utiliser, pour les TET, le levier de la fiscalité des carburants.

« LE TGV DOIT RESTER UN TRANSPORT ACCESSIBLE AU PLUS GRAND NOMBRE »

La notion de « service public » pour le transport de voyageurs longue distance doit demeurer une notion structurante de l'offre. On doit prioriser les besoins des populations aux choix uniquement axés sur la logique économique.

Notre vision du TGV repose sur un service accessible, desservant largement les territoires. Le modèle économique du TGV doit favoriser un transport de volume à prix accessibles.

Le TGV ne peut plus financer tous les déficits structurels du mode ferroviaire (infrastructure, TET ou constructeurs de matériel).

Le montant des péages doit être stabilisé sur un niveau permettant de conserver une offre attractive, autorisant ainsi sa croissance.

Dans un éventuel processus d'ouverture à la concurrence, l'UNSA-Ferroviaire analysera les modalités proposées, notamment sous l'angle du maintien de la desserte fine du territoire et des conséquences sociales.

« LA GARE, LIEU DE VIE AU CŒUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE »

La gare développe une double fonction : c'est un élément indispensable dans le parcours des voyageurs en termes d'accessibilité, de service, de proximité, mais aussi, elle s'ouvre de plus en plus vers la Cité avec le développement de l'inter-modalité et des commerces de proximité.

La place des « gares » est plus que jamais dans le secteur ferroviaire et plus particulièrement dans le Groupe Public Ferroviaire SNCF.

L'UNSA-Ferroviaire défend des gares vivantes sur l'ensemble du territoire. En zone diffuse, en coopération avec les collectivités locales, les gares doivent évoluer en gares de service pour maintenir la présence humaine et gagner en attractivité.

« LES CHEMINOTS DOIVENT SE FAIRE ENTENDRE PAR LES PARTIES PRENANTES »

Le pouvoir d'influence et de décision est de plus en plus fragmenté :

- L'ARAFER renforce son influence dans la stratégie du secteur Ferroviaire et routier voyageur avec des pouvoirs de veto,
- La Commission Européenne, qui outre le volet politique, définit les notions d'harmonisation techniques entre les états (matériel, infra, billettique) et d'interopérabilité,
- Les AOT jouent à la fois le rôle de financeurs et de décideurs, et voient leur pouvoir renforcé (loi Notre, 4^{ème} paquet ferroviaire),
- Les Associations d'usagers sont un relais d'opinion auprès des pouvoirs publics et des médias,
- Les financeurs (État, Régions, Entreprises, ...) peuvent influencer voire arbitrer les orientations et fonctionnalités des projets,
- La filière industrielle ferroviaire pousse ses intérêts.

L'UNSA-Ferroviaire entend contribuer à améliorer leur compréhension du système et mettre en perspective l'importance des aspects économiques et sociaux dans les décisions qui sont prises.

Thème 2 : Défendre l'indispensable corps social homogène du Ferroviaire

« L'UNSA-FERROVIAIRE DOIT FAIRE DE LA CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DU FERROVIAIRE LE MEILLEUR OUTIL CONTRE LA CONCURRENCE PAR LE DUMPING SOCIAL »

Sur la base de ses 90 années d'expertise, l'UNSA-Ferroviaire est convaincue que le système de production intégré reste le mode d'organisation le plus performant. Les choix politiques, notamment ceux de Bruxelles, ne vont pas dans ce sens. Dans tous les cas, nous affirmons que pour fonctionner correctement le système ferroviaire doit s'appuyer sur « un corps social homogène » (CSH).

L'architecture du droit social évolue : code du travail, décret socle, CCN, et accords d'Entreprise. L'UNSA-Ferroviaire, **attachée à la politique contractuelle**, doit faire de la Convention Collective Nationale du Ferroviaire le meilleur outil contre la concurrence par le dumping social.

En cas d'ouverture à la concurrence du « Voyageurs », ce que nous combattons, il faudra organiser la portabilité des droits des salariés et permettre le transfert des person-

nels sur la base du volontariat. La logique de carrière reste le meilleur moyen de maintenir les compétences et de fidéliser les salariés, notamment au travers de l'ascenseur social. Dans cette optique, le statut des cheminots constitue un modèle.

Les travaux sur la classification des emplois dans la convention collective, doivent conduire à une harmonisation par le haut de la grille salariale, pour faciliter la portabilité des droits.

Les compétences peuvent évoluer pour que les emplois répondent mieux aux besoins des usagers et aux opportunités de développement du Ferroviaire.

Le choc de la digitalisation est de nature à remettre en question l'avenir des métiers « Voyageurs » qui doivent être sauvegardés.

Maintenir un corps social homogène passe par la consolidation de marqueurs d'appartenance au corps social homogène :

- **La Caisse de Prévoyance et de Retraite** doit devenir la caisse de l'ensemble des salariés de la Branche Ferroviaire.
- Défendre le réseau existant des antennes locales de prévoyance et de retraite, afin de conserver la proximité et les liens humains,

- Consolider le service médical et l'ouvrir à la Branche,
- Conforter et maintenir l'action sociale, quel que soit le statut des salariés.

Les facilités de circulation doivent couvrir l'ensemble des salariés et des Entreprises Ferroviaires.

- Conserver les facilités de circulation liées au contrat de travail,
- **Élargir les droits à tous les salariés du Ferroviaire, actifs, retraités et ayants-droit : création d'une carte d'identité des agents actifs et retraités** et des ayants droits du Ferroviaire donnant accès à tous les moyens de transport pilotés par les Entreprises Ferroviaires.

• **La politique du logement** doit être en phase avec les besoins de mobilité des personnels.

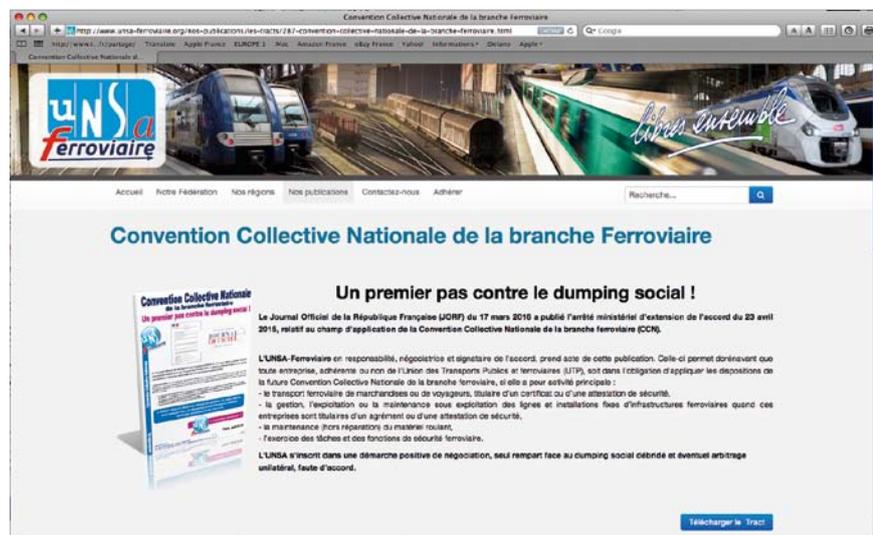
- Revendiquer des mesures de financement pour le logement des jeunes (au delà des mesures existantes) et l'accompagnement de la mobilité choisie.

• **La politique salariale** doit être un élément d'attractivité et de fidélisation.

- Dans la Négociation Annuelle Obligatoire, privilégier les mesures générales sur les mesures spécifiques.

• **La politique de formation professionnelle** doit être ambitieuse et performante pour anticiper et accompagner la montée en technicité des métiers et l'évolution professionnelle des salariés tout au long de leur vie professionnelle, de l'embauche au départ en retraite.

- L'évolution professionnelle doit être favorisée par la mise en œuvre du Conseil en Évolution Professionnelle (CEP), la promotion et l'abondement du Compte Personnel Formation (CPF), l'organisation d'examens et concours professionnels, la Validation des Acquis de l'Expérience (VAE) et la mise en place d'un dispositif de reconnaissance au sein des entreprises des diplômés acquis en cours de carrière.



Thème 3 : L'UNSA-Ferroviaire, le syndicalisme de référence

« NI COURTISANS, NI DÉMAGOGUES » ET « RECHERCHER TOUT CE QUI UNIT ET BANNIR TOUT CE QUI DIVISE »

Ces deux slogans historiques de notre fédération gardent tout leur sens dans la période de transition qui nous attend. Nos valeurs, nos analyses, notre pratique syndicale, sont de plus en plus reconnues. L'UNSA-Ferroviaire devient, élections après élections, le syndicalisme de référence du mode ferroviaire.

L'UNSA-Ferroviaire pratique un syndicalisme d'adhérents. Le développement syndical est la base de notre évolution.

Pour être encore plus efficace au service des salariés du Ferroviaire, l'UNSA-Ferroviaire a l'ambition de devenir la première Organisation Syndicale de la Branche.

« NOTRE ORGANISATION DOIT FAVORISER LA PROXIMITÉ AVEC NOS ADHÉRENTS »

La structure locale doit rester l'interface entre l'adhérent et la Fédération.

La Fédération met en place un Groupe de travail pour organiser l'évolution des structures fédérales : Syndicats, Unions, Fédération pour apporter le service syndical aux adhérents, quel que soit leur EPIC ou leur entreprise. L'évolution des structures fédérales doit être cohérente avec l'évolution du Groupe Public ferroviaire et de la Branche. La complexification des organisations et la multiplication des acteurs justifient l'existence d'un niveau intermédiaire de l'organisation que peut être la zone.

“*Nos actions reposent sur l'idée que l'intérêt collectif et la solidarité prévalent in fine sur l'individualisme et l'opportunisme.*”

La ligne « Métiers » est organisée et animée au niveau national.

Les travaux sur l'évolution du Règlement Intérieur consécutifs à la modification des Statuts sont le point de départ de cette démarche.

La remise à plat de la répartition des moyens temps est incontournable.

La formation syndicale est au cœur de la construction de parcours syndicaux permettant à chacun de pouvoir accéder aux plus hautes responsabilités fédérales. Un Secrétaire Fédéral prend en charge la formation syndicale.

La composition de nos instances doit mieux refléter la diversité de nos adhérents. Prendre en compte la mixité dans l'attribution des responsabilités syndicales et des mandats à l'UNSA-Ferroviaire est indispensable pour préparer les élections professionnelles.

« POUR DEVENIR LA PREMIÈRE OS DE LA BRANCHE, NOUS DEVONS PROFESSIONNALISER NOTRE DÉVELOPPEMENT SYNDICAL »

Les militants qui nous rejoignent et portent nos couleurs doivent être encore mieux formés, soutenus, écoutés et accompagnés tout au long de leur activité militante de terrain.

Le développement syndical s'appuie sur le déploiement d'un réseau maillé de délégués syndicaux en Établissement, aptes à garantir la présence sur le terrain, la légitimité, l'identification et l'efficacité de notre Organisation Syndicale, auprès des opérateurs locaux.

Les moyens destinés au développement syndical permettent aux Délégués Syndicaux de mener à bien leur mission et de faire adhérer les salariés de leur secteur.

La formation des Délégués Syndicaux doit être systématique, gratuite, régulière et autant que possible délocalisée.

La Communication doit être adaptée et ciblée pour faciliter l'information. Elle doit

utiliser tous les supports papier, numérique et réseaux sociaux.

« ÉLARGIR NOTRE AUDIENCE AUPRÈS DU 1^{ER} COLLÈGE, DES CONTRACTUELS ET DES SALARIÉS DES ENTREPRISES FERROVIAIRES »

Notre projet syndical concerne l'ensemble des salariés du Ferroviaire. Nos actions reposent sur l'idée que l'intérêt collectif et la solidarité prévalent in fine sur l'individualisme et l'opportunisme. L'accompagnement des militants est l'affaire de nos structures à tous niveaux. Un Secrétaire Fédéral coordonne et soutient le développement dans toutes les entreprises du Ferroviaire.

Dans le cadre de la négociation de la convention collective, l'obtention de droit syndical dans toutes les entreprises de la Branche Ferroviaire est une priorité de l'UNSA-Ferroviaire.

L'Île-de-France regroupe un tiers des salariés du Groupe Public Ferroviaire et la moitié des salariés de moins de 35 ans. C'est un enjeu majeur de développement syndical chez les jeunes et au 1^{er} collège. Une structure de coordination en charge de l'IDF sera mise en place.

Nous faisons le constat d'une faiblesse de l'engagement chez les jeunes, d'un manque d'adhésion des agents d'exécution et des contractuels.

Pour remédier à cette situation et leur donner toute la place qu'ils méritent dans l'UNSA-Ferroviaire, un Secrétaire Fédéral prendra en charge les jeunes adhérents. La création d'un GN Jeunes sera proposée au Bureau Fédéral.

Un expert exécution, contractuel ou issu d'une filiale, sera le référent pour ces salariés.

Une communication ciblée sera déployée pour toucher et convaincre les jeunes.

Thème 4 : le syndicalisme de service et les Activités Sociales Culturelles et Sportives

« LE SYNDICALISME DE SERVICE CONSTITUE UN OUTIL D'AIDE À NOTRE DÉVELOPPEMENT SYNDICAL ET À LA FIDÉLISATION DES ADHÉRENTS »

Le nombre de voix recueillies lors des consultations électorales est largement supérieur au nombre de nos adhérents. L'adhésion aux idées et aux valeurs ainsi exprimées ne suffit pas toujours pour franchir le pas vers la syndicalisation. Au delà de l'indispensable contact humain et des fondamentaux de l'action syndicale, les services offerts en complément d'une adhésion concourent à la fidélisation de nos adhérents.

Élargis aux sympathisants, ils constituent un atout pour notre développement syndical.

Le syndicalisme de service n'est pas du business, ce n'est pas un produit de consommation et il n'y a pas obligation de résultat. Les bénéficiaires sont des salariés, pas des clients.

Les services ne se substituent pas à ceux des Entreprises ni à ceux des Comités d'Entreprises.

Dans un souci d'efficacité, l'éventail de services doit être médiatisé pour le porter à la connaissance des salariés.

Chaque fois que c'est possible, il faut identifier des partenariats permettant un lien entre le salarié et le prestataire, sans l'intermédiaire du syndicat.

Sous la responsabilité du GN Développement Syndical, un Groupe de travail réalisera un état des lieux et un retour d'expérience des initiatives locales. Il définira pour chaque service retenu, le bon niveau de gestion et l'organisation dédiée à mettre en place avec des militants qualifiés. Encadrés par une charte éthique, les services proposés par notre syndicat resteront en adéquation avec nos valeurs et ne

constitueront pas une charge trop importante pour les structures de proximité.

« L'UNSA-FERROVIAIRE, PARVENUE AUX RESPONSABILITÉS, MET LES SALARIÉS ET LEUR FAMILLE AU CENTRE DES ACTIVITÉS SOCIALES ET CULTURELLES DES CE »

En phase avec notre ambition de devenir première OS dans la Branche, la responsabilité de gestion des ASC est de plus en plus souvent dévolue à l'UNSA-Ferroviaire.

Les enquêtes menées par nos équipes CE montrent un grand décalage entre les attentes des salariés et les propositions communément mises en place aujourd'hui dans les CE gérés par d'autres OS. Lorsqu'elle est en responsabilité **ou par ses élus UNSA**, l'UNSA-Ferroviaire met les salariés au centre des Activités Sociales et Culturelles et veille à la transparence d'accès.

• Transformer la restauration

– L'UNSA demande le retour vers l'Entreprise de la gestion des restaurants d'entreprise.

– **En attendant**, le CE devra mettre à l'étude :

- Le transfert de la gestion à un prestataire,
- La transformation en restaurant inter-entreprises ou la recherche d'accords avec d'autres CE ou RIE,
- En derniers recours, la fermeture et l'attribution de titres restaurant.

– Nous sommes favorables à l'attribution des chèques restaurant aux cheminots qui n'ont pas accès à la restauration d'entreprise.

• Regrouper les forces des CE UNSA pour offrir des prestations plus attractives

– Faire des CE UNSA une vitrine de notre savoir-faire et montrer qu'il est possible



de gérer des Activités Sociales autrement.

- Travailler sur un socle de prestations communes pour les Activités Sociales Culturelles et Sportives.
- Négocier et obtenir de meilleurs prix, y compris pour les activités de proximité.
- Redistribuer et donner du pouvoir d'achat (ex : chèques vacances).

• Rationaliser les installations sociales transférées

– Etudier la transition des bibliothèques vers des solutions alternatives (partenariats avec les collectivités, médiathèques, ...)

– **Optimiser l'utilisation du patrimoine. Restituer les installations inutilisées ou vendre celles détenues en propre.**

• Mettre en place une structure fédérale d'appui aux élus des CE UNSA

- Apporter soutien, conseil et appui méthodologique aux élus CE.
- Réaliser les bilans et retours d'expérience pour progresser lors des prochaines élections.

• **Renforcer le rôle et les missions du GN ASC pour définir une stratégie concertée UNSA, au service de tous les CE.**

LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR



Eric TOURNEBOEUF ■

La vie est belle

➤ **DANS LES HYPERMARCHÉS LE RAYON JARDINAGE A LAISSÉ PLACE À CELUI DES FOURNITURES SCOLAIRES. LE TÉLÉPHONE PORTABLE RELATIVEMENT SILENCIEUX DEPUIS PLUSIEURS SEMAINES COMMENCE À VIBRER. D'ABORD IL Y EU UN TEXTO, PUIS CE FUT UN MAIL : « PEUX-TU FAIRE TON ÉDITO POUR LA SEMAINE PROCHAINE ? »**

Là, il n'y a aucun doute possible, c'est la rentrée. Fini le farniente en chaise longue à l'ombre du pommier sur la pelouse, ou ce qu'il en reste après trois semaines sans pluie. L'heure est au retour sur les chaînes d'info, à la reprise de la lecture des journaux ou le plus souvent des revues de presse. Difficile de se remettre dans le bain d'une actualité toujours aussi peu souriante.

J'hésite à vous remémorer le carnage de Nice le jour de notre Fête Nationale. La folie des hommes lorsqu'ils succombent au fanatisme est sans limite. Il nous faut apprendre à vivre avec ce risque permanent sans pour autant céder à la psychose. La force de notre culture doit nous permettre d'éviter de succomber aux sirènes du populisme qui conduisent souvent au totalitarisme.

Comme Alain Souchon qui dans son album : « Ecoutez d'où ma peine vient », chante le décalage entre nos espoirs et la réalité. Mais au-delà de tout, la vie continue et croyez-moi, avec l'âge, on mesure mieux à quelle point la vie est belle.

Regardons donc devant nous et traçons la route qui est la nôtre. Pour nous, militants, adhérents ou simples sympathisants, c'est défendre nos valeurs. Vous trouverez dans ce magazine les échos de notre congrès fédéral de Vittel. L'UFR y a tenu sa place et a contribué aux débats.

Nous serons aux côtés de la nouvelle équipe fédérale qui, sous la conduite de Roger Dillenseger, a la lourde tâche de mener notre syndicat. A l'UNSA-Ferroviaire notre engagement est grand, comme notre volonté de toujours rechercher le meilleur pour nos mandants. Notre attachement au chemin de fer, à qui nous avons tant donné, est souvent malmené par des choix politiques ou des stratégies d'entreprise qui nous laissent plus que perplexes. En étant syndiqués, nous groupons nos forces et solidairement nous montrons notre volonté de rester acteur de notre avenir.

Dans la tempête, la solidité de l'équipage compte autant que celle du bateau, alors restons unis et relevons le défi.

Débats

Au cœur des débats du Congrès de Vittel

➤ **TOUT AU LONG DE LA PRÉPARATION DU CONGRÈS DE VITTEL (STATUTS, ORIENTATIONS SYNDICALES...), LES RETRAITÉS ONT ÉTÉ AU CŒUR DES DÉBATS QUI ONT PERMIS DE DÉFINIR DE NOUVELLES ORIENTATIONS.**

L'UNSA-Ferroviaire, s'appuyant sur ses valeurs et son histoire, a franchi un nouveau cap. La nouvelle architecture de l'Entreprise dans un monde concurrentiel imposait une réflexion sur l'évolution de notre organisation tant structurelle que syndicale.

Les retraités de l'UNSA-Ferroviaire, regroupés au sein de l'Union Fédérale des Retraités, forts de l'histoire de notre organisation syndicale et de leur expertise, ont contribué aux travaux de notre Congrès.

Evoluer sans renier nos valeurs relevait bien d'un beau et grand défi.

C'est chose faite.

Ensemble, actifs et retraités, continuons à développer notre grande organisation syndicale : l'UNSA-Ferroviaire.



Par Marc BAUCHER

