

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



NON TENUE DES ENGAGEMENTS

EDITO

L'Etat n'investit pas dans le ferroviaire, enterrement de la SNCF ?

PAGE 3

UNSA Ferroviaire
DÉCLARATION UNSA FERROVIAIRE
 Haut Comité du Ferroviaire
 24 septembre 2016
 Roger DILLENGER Membre du Haut Comité Ferroviaire

M. Le Ministre, Mesdames, Messieurs,

Devant tout le processus de la loi relative à la réforme de la SNCF, l'UNSA Ferroviaire a été informé de la proposition de loi relative à la réforme de la SNCF, le 27 septembre 2016. Cette proposition de loi est le fruit d'un processus de concertation qui a débuté en 2014 et qui a abouti à la loi relative à la réforme de la SNCF, le 27 septembre 2016. Cette proposition de loi est le fruit d'un processus de concertation qui a débuté en 2014 et qui a abouti à la loi relative à la réforme de la SNCF, le 27 septembre 2016.

HAUT COMITÉ DU FERROVIAIRE
 Haut Comité Ferroviaire
 1^{ère} réunion
 PAGES 4-5



CONDITIONS DE TRAVAIL
 Forfait-Jours, vigilance et détermination
 PAGES 12-13



CONVENTION SÉCURITÉ
 Convention Sécurité des 5 et 6 juillet 2016
 « La sécurité pour tous et tous pour la Sécurité »
 PAGES 14 ET 15



Traitement de la dette ferroviaire

Injonctions contradictoires et non respect des engagements de la part du Gouvernement ...

Le Gouvernement vient de publier son rapport relatif à la trajectoire de la dette de SNCF Réseau.

Ce rapport a le mérite de préciser l'origine de cette dette qui atteint près de quarante milliards d'euros :

- la réalisation pour le compte de l'État de grands projets d'infrastructure,
- le rattrapage sur la rénovation du réseau
- une dérive des coûts de construction et d'entretien de l'infrastructure.

Cette situation a déjà entraîné le reclassement d'une partie de la dette de SNCF Réseau en dette d'État. Le rapport indique que le Gouvernement n'envisage pas de reprise de la dette, y compris de la dette d'État, en contradiction avec les règles européennes qui demandent aux États de veiller que leur secteur ferroviaire jouisse d'une structure financière saine.

L'UNSA-Ferroviaire constate que le Gouvernement a décidé de ne pas assumer ses responsabilités. Ce désengagement intervient au lendemain de l'annonce d'un programme conséquent de rénovation du réseau autoroutier. L'État « stratège » a donc clairement fait son choix : celui de la rénovation du réseau autoroutier en faveur, entre autres, des autocars "Macron" au détriment du réseau ferroviaire.

La promulgation, si elle a lieu un jour, du décret sur la « règle d'or » permettrait d'éviter à court terme une croissance exponentielle de la dette. Les dernières déclarations du Ministre Vidalies devant l'Assemblée sur le financement par SNCF Réseau de CDG Express qui se fera en dérogation de la règle d'or inquiètent encore plus sur le contenu réel du décret et sa réelle protection pour SNCF Réseau. Combien d'autres projets seront qualifiés de « tout à fait spécifique » par l'État ? La règle d'or ressemble de plus en plus à une règle d'argent ou de bronze.

La mise en place d'un contrat de performance avec l'État donnant à SNCF Réseau une vision pluriannuelle de ses capacités d'investissements financiers et humains et des sources de financement associées, est nécessaire afin de juguler la dérive constatée dans le rapport.



L'UNSA-Ferroviaire alerte sur le fait que ces mesures ne seront pas suffisantes pour faire l'économie d'une crise majeure du mode ferroviaire avec une attrition forte du réseau, à la première hausse significative des taux d'intérêt.

Le mode de production ferroviaire vient de perdre une bataille, mais il n'a pas perdu la guerre de la concurrence intermodale.

L'UNSA-Ferroviaire sera plus que jamais active et vigilante pour préserver l'avenir du Groupe Public Ferroviaire SNCF, les intérêts de tous ses salariés comme des usagers et clients du réseau ferré.

SOMMAIRE

- ▶ **HAUT COMITÉ DU FERROVIAIRE** P 4 et 5
 - Haut Comité du Ferroviaire
 - 1^{ère} réunion l'UNSA-Ferroviaire interrogative
- ▶ **ÉCONOMIE FERROVIAIRE** P 6
 - Le ferroviaire à la française
- ▶ **TRACTION** P 7 et 8
 - Certification, Licence, nouveau référentiel TT00035 et Visite d'Adaptation psychologiques
- ▶ **NOS MÉTIERS** P 9
 - Echos de l'activité maintenance et travaux
- ▶ **NOS MÉTIERS** P 10 et 11
 - Nouveauté au Fret : Les wagons connectés
- ▶ **CONDITIONS DE TRAVAIL** P 12 et 13
 - Le forfait-jours
- ▶ **CONVENTION SÉCURITÉ** P 14 et 15
 - La sécurité pour tous et tous pour la Sécurité
- ▶ **VRAIE HISTOIRE BELGE** P 16 et 17
 - Le vécu d'un voyage en Belgique
- ▶ **ACTIVITÉS SOCIALES** P 18
 - Les jolies colonies de vacances... merci l'Union Régionale, merci l'UNSA
- ▶ **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P 19 à 23
 - Le billet du Président de l'UFR
 - L'avenir : ça donne le vertige... ou des idées !
 - Toujours bon à savoir
 - Zoom : 1, 2, 3... zéro !!!
 - Fausse pub ou vraie arnaque ?



L'Etat n'investit pas dans le ferroviaire, enterrement de la SNCF ?

Les travaux des Assises du Ferroviaire (2011-2012) ont dressé un état des lieux du ferroviaire non contesté. La nécessité de faire évoluer la gouvernance, le cadre social du secteur et le financement semblait acquis et partagé. Dans la poursuite de ce chantier, s'est engagé un long processus de concertation aboutissant à la loi portant réforme du ferroviaire du 4 août 2014. Par ce texte, le législateur renforce le pouvoir de l'Etat « stratège » et crée le Groupe Public Ferroviaire SNCF constitué des trois EPIC à caractère solidaire et indissociable. Cette nouvelle structuration intégrée réunifiant la SNCF et RFF, et par voie de conséquence le « mobile » et le « rail », est de nature à répondre aux exigences communautaires Bruxelloises et à la potentielle libéralisation totale du transport ferroviaire préconisée par le 4^{ème} paquet ferroviaire.

Dans le calendrier imparté par la loi, avec la date butoir du 1^{er} juillet 2016, les partenaires sociaux de la branche et de l'entreprise SNCF ont négocié et validé le nouveau cadre social de l'organisation du travail. Dès le mois d'octobre, les travaux de la Commission Paritaire se poursuivront par l'accord formation, puis la classification.

Le dernier volet du triptyque, à savoir le financement, s'est clairement soldé par un désengagement de l'Etat se rétractant de son modus vivendi sur la dette du ferroviaire. Les conclusions du rapport gouvernemental d'août 2016 sur la dette font voler en éclat les promesses du gouvernement en la matière. Ce rapport ne fait que confirmer les renoncements successifs de sources de financement possibles. Ainsi : l'abandon de l'écotaxe, le financement des autoroutes, la transgression du principe de la règle d'or, sont autant de marqueurs de désintérêt d'une volonté pro-ferroviaire. Où sont les orientations de la COP21, qui plus est organisée par la France ?

Dans un contexte d'une crise économique qui se prolonge, d'une tension liée aux attentats, de la libéralisation des transports par bus longue distance, mais également le changement de comportement des voyageurs, ces décisions sont de nature à provoquer une crise du ferroviaire.

L'examen par le Haut Comité du Ferroviaire du rapport stratégique d'orientation, le 14 septembre, ne vient que conforter ces inquiétudes. Ces trente pages consacrent l'affaiblissement d'une administration maltraitée par le pouvoir politique, incapable de se dégager des injonctions successives et contradictoires pour tenir une ligne cohérente sur la durée.

Alors que la réforme reste inachevée, les institutionnels relancent déjà un nouvel état des lieux ! Les états généraux de la mobilité durable organisés par le GART et l'UTP, ou l'opération Rail 2020 lancée par Mobicite et la FNAUT seront des nouveaux points de constats que la politique de transports en France ne peut plus être négligée ni réduite à des arbitrages expéditifs et politiques de l'Élysée.

La balle était réellement dans le camp du Gouvernement actuel. On ne peut que déplorer que celui-ci botte en touche et laisse « la patate chaude » au suivant !

Tout porte à croire que nous sommes à la fin d'un cycle et que les décisions prises ces dernières semaines laisseront une trace indélébile dans l'histoire ferroviaire française.

Plus que jamais, l'UNSA-Ferroviaire revendique une réelle politique d'aménagement du territoire équilibrée et attractive.

Par Roger DILLENSEGER ■

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, Christian Pretat

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 : 0.3953-7.728

Haut Comité du Ferroviaire

1^{ère} réunion

l'UNSA-Ferroviaire interrogative

► **CRÉÉ PAR LA LOI DU 4 AOÛT 2014 PORTANT RÉFORME FERROVIAIRE, ENTRÉE EN VIGUEUR EN JANVIER 2015, LE HAUT COMITÉ « A POUR MISSION D'ÉCLAIRER LE GOUVERNEMENT ET LE PARLEMENT SUR LA SITUATION DU SYSTÈME FERROVIAIRE NATIONAL ET SES ÉVOLUTIONS ENVISAGÉES OU PRÉVISIBLES », EXPLIQUE LE DÉCRET DU 30 AVRIL 2015, QUI EN PRÉCISE LA COMPOSITION, LES MISSIONS ET LE FONCTIONNEMENT.**

IL EST COMPOSÉ D'ÉLUS, DE PROFESSIONNELS DU TRANSPORT ET D'ASSOCIATIONS DE CONSOMMATEURS. LES 37 MEMBRES DU HAUT COMITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE ONT ÉTÉ NOMMÉS PAR ARRÊTÉ DU 10 DÉCEMBRE 2015, POUR UN MANDAT DE CINQ ANS RENOUELABLE. IL PEUT ÉGALEMENT SE SAISIR DE TOUTE QUESTION RELEVANT DE SA COMPÉTENCE. IL « EST PRÉSIDIÉ PAR LE MINISTRE CHARGÉ DES TRANSPORTS, OU SON REPRÉSENTANT ».

► RÈGLEMENT INTÉRIEUR :

Le texte proposé n'a pas suscité d'observation.

► RAPPORT D'ORIENTATION STRATÉGIQUE :

En ouverture sur ce point, le Ministre rappelle la volonté de renforcement de « l'Etat stratège » du ferroviaire. Il précise les étapes de la mise en œuvre de la réforme à savoir : 1) l'intégration au sein du GPF, 2) la négociation du cadre social, 3) la clarification du rôle de l'Etat.

L'analyse de l'UNSA a été partagée par plusieurs intervenants, Mirelle FAUGERE (personnalité qualifiée) a clairement analysé ce texte comme un rapport d'orientation dépourvu de stratégie. Le défaut de la maîtrise des moyens ne permettant pas d'évaluer les perspectives d'avenir. M. ST GEOURS (EPIC SNCF) confirme la

nécessité d'avoir une vision à long terme et souligne les efforts importants à fournir pour la remise à niveau du réseau.

M. FARANDOU (Pt UTP) estime qu'il convient de s'inscrire dans une vision de mobilité globale. Il souligne que la sûreté est également une priorité, les transports étant par nature des cibles potentielles. Les premières expérimentations d'ouverture à la concurrence TER pourraient être mises en œuvre dès 2019, il convient de s'y préparer.

En termes de méthode, le Ministre propose aux intervenants de transmettre les contributions pour le 30 septembre, elles seront annexées au RSO et transmises au Parlement.

► CALENDRIER :

Rapport sur la dette nous parviendra sous 48 h.
Contrats Etat / SNCF : avant le 31 décembre 2016.

Par Roger DILLESEGER ■

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce rapport d'orientation correspond à un assemblage de bonnes intentions légitimes auxquelles on ne pourrait que souscrire, mais à date : aucun moyen, aucun objectif, aucune méthode d'arbitrage entre Etat/Région/Métropoles, aucune trajectoire financière ...

A ce stade, l'UNSA-Ferroviaire considère ne pas disposer des éléments permettant de donner un avis sur le rapport stratégique d'orientation.

DÉCLARATION UNSA FERROVIAIRE

Haut Comité du Ferroviaire

24 septembre 2016

Roger DILLESEGER Membre du Haut Comité Ferroviaire

M. Le Ministre, Mesdames, Messieurs,

Durant tout le processus lié à la mise en œuvre de la loi portant réforme du ferroviaire, l'UNSA-Ferroviaire s'est inscrite dans une volonté positive visant à construire le ferroviaire du 21^{ème} siècle. La loi du 4 août 2014 marque, selon nous, le début d'un nouveau cycle pour ce mode de transport en France. Nous considérons que le ferroviaire n'est pas un mode de transport obsolète mais qu'il répond aux besoins de la nation et présente toutes les garanties en matière de sécurité, de service, d'efficacité, de qualité et surtout de préservation de l'environnement. Dans cet esprit, l'UNSA à toute légitimité pour peser sur les choix politiques et stratégiques en la matière.

Notre action syndicale porte principalement sur les salariés de la branche, nous considérons que les salariés sont les acteurs incontournables de l'indispensable revitalisation du secteur. Nous les plaçons au cœur de nos réflexions. Nous partageons les cinq priorités fixées par l'Etat, toutefois avec quelques remarques sur chaque item.

Priorité à la sécurité ferroviaire

Le renforcement de la sécurité ferroviaire et l'amélioration de la qualité de production dépendent largement de la modernisation du Réseau Ferré National.

La capacité de l'Etat à désendetter SNCF Réseau et à financer le rajeunissement de l'Infrastructure sera primordiale.

L'UNSA-Ferroviaire rappelle les engagements obtenus lors de la signature des accords de modernisation en juin 2014, engagements confirmés en juin 2016:

- Nous attendons la sortie du décret sur la « règle d'or » pour éviter le surendettement SNCF Réseau au travers des nouveaux projets d'investissement.
- Nous attendons la signature du contrat de performance à 10 ans entre l'Etat et SNCF Réseau.
- Nous attendons un modèle tarifaire stable des péages, nécessaire pour SNCF Réseau, pour SNCF Mobilités et pour toutes les entreprises ferroviaires.
- Nous attendons de l'Etat le paiement effectif à SNCF Réseau de la subvention aux péages Fret et l'abandon de la tentative de la reprise d'une partie de la subvention aux péages TER, par le biais d'un redressement fiscal.

Aménagement du territoire

Compte tenu des fortes disparités entre les lignes TER, l'expérimentation de la concurrence risque de reproduire le scénario du Fret où la concurrence s'est focalisée sur les trains entiers et a provoqué la quasi-disparition du wagon isolé.

Une mise en concurrence sur les lignes TER qui apportent le plus de recettes, laissant à SNCF Mobilités la totalité des lignes les moins fréquentées, provoquerait rapidement l'abandon du mode ferroviaire sur les lignes capillaires (12.000 Km de lignes aujourd'hui). Les Régions devront y être attentives.

Concernant SNCF Mobilités, il faut trouver un équilibre entre l'exigence de compétitivité vis à vis de la concurrence (modale et intermodale) et la mission d'aménagement du territoire.

Qualité de service

Pour une activité de service, l'aspect qualité est, selon nous, déterminant pour développer le transport ferroviaire. Cette vision prend plusieurs dimensions :

- La qualité des sillons,
- Le confort du matériel roulant,
- L'accessibilité aux offres,
- L'accessibilité des installations,
- Les prix,
- Etc...

L'ensemble de ces éléments, non exhaustifs, est nécessaire pour attirer les usagers vers ce mode de transport, en particulier dans un contexte de concurrence multimodale qui se développe rapidement.

Pour l'UNSA il est essentiel que ce sujet soit appréhendé sous un regard de « mobilité globale ».

Endettement

Une décision politique a imposé sur la LGV Sud Europe Atlantique, un niveau

de dessertes incompatible avec l'atteinte de l'équilibre économique. Un tiers des dessertes TGV en France sont déficitaires. Elles sont aujourd'hui assumées par SNCF Mobilités, dans une péréquation interne entre dessertes rentables et dessertes non rentables, dans une logique de service public d'aménagement de territoire non conventionné et non compensé. Cet équilibre fragile sera remis en cause par l'ouverture à la concurrence.

Concernant les trains d'équilibre du territoire, l'UNSA-Ferroviaire a fait une proposition de financement : Le prélèvement d'un centime de TICPE par litre de gazole sur les véhicules légers représente une recette supplémentaire d'environ 350 M€. Son affectation à l'autorité organisatrice TET permettrait de financer une nouvelle convention sans recourir au Compte d'Affectation Spéciale alimenté par la TREF et la CST.

Le prélèvement et l'affectation à l'AO TET d'un centime supplémentaire permettrait de lui transférer le financement des investissements en matériel roulant aujourd'hui assurés par l'AFITF et le renouvellement du parc de matériel roulant d'ici 2025 sur les lignes dites « structurantes » pour un montant d'investissement de 1,5 milliard d'euros, annoncé par l'Etat mais toujours pas financé.

Nous réitérons ici cette proposition parfaitement cohérente avec la stratégie « bas carbone » de l'Etat et porteuse de développement du Transport Ferroviaire et de l'Industrie Ferroviaire.

Compétitivité et cadre social

Fort logiquement l'UNSA porte un regard plus pointu sur les aspects sociaux de ce rapport d'orientation. Le lien entre : « cadre social » et « productivité » est marquant. Le rôle des partenaires sociaux est rappelé dans le texte. Durant le processus de concertation précédant l'adoption de la loi portant réforme du ferroviaire nous avons fortement milité pour le maintien de la hiérarchie des normes. Même si nous considérons que dans l'entreprise historique le débat a partiellement été tronqué, l'UNSA-Ferroviaire a pris ses responsabilités dans les négociations et dans la signature des accords qui ont permis la mise en œuvre du nouveau cadre social dans les entreprises et la branche.

Ce débat devra se poursuivre notamment sur la question complexe du transfert des personnels en cas de perte de marché, les déconvenues enregistrées lors de l'ouverture à la concurrence du transport de marchandises ferroviaire nous font dire qu'il convient d'anticiper ce sujet plutôt que de le subir.

En premières conclusions nous considérons que ce rapport traduit une orientation « européenne » prononcée.

Cet assemblage de bonnes intentions reste dépourvu d'une colonne vertébrale fixant le « pourquoi et le comment » incontournable à une élaboration d'un plan stratégique.

Ce rapport ne fixe notamment aucune attente du client final, usager ou transporteur. Quelles attentes ? quels marchés ? quelles contributions ?

A ce stade l'UNSA-Ferroviaire souligne les manquements de ce rapport d'orientation à savoir :

- quasiment rien sur les équations économiques du système, notamment pour l'infra (consistance du réseau),
 - rien sur les gares et leur positionnement,
 - pas d'indicateur de « performance » du ferroviaire, ni d'objectifs chiffrés.
- Ainsi on ne sait pas ce que l'état veut comme mode ferroviaire dans 10 ans ...

Nous restons également en attente :

- du décret d'application de la « règle d'or ». Il est rappelé plusieurs fois dans le rapport qu'« il sera publié prochainement ». Valls avait dit en juin devant l'Assemblée Nationale une publication pour fin août,
- du rapport de gestion de la dette historique.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, à défaut des éléments précités, il nous est à ce stade impossible de nous prononcer objectivement sur ce rapport.

Le ferroviaire à la française :

vache à lait des gouvernements ou acteur ambitieux de la mobilité européenne durable ?

► **LES GOUVERNEMENTS SUCCESSIFS, LORS DE LEURS MANDATURES, ONT IMPOSÉ À LA SNCF DES CHOIX COMPLIQUÉS FINANCIÈREMENT ; CES GABEGIES ONT TOUJOURS ÉTÉ LOURDES DE CONSÉQUENCES HUMAINES ET FINANCIÈRES POUR LE CONTRIBUABLE ET LES CHEMINOTS. QUANT À L'ASPECT ENVIRONNEMENTAL ET DURABLE, IL EST BIEN SOUVENT OUBLIÉ.**

Les cheminots sont souvent décrits comme des nantis, mais lorsque nous nous retournons, nos effectifs ne font que diminuer et des secteurs complets d'emplois disparaissent. Les jeunes boudent les emplois proposés, qu'ils trouvent souvent trop contraignants à leurs yeux. Plus grave, pour garantir le chiffre d'affaires de certains constructeurs, une politique d'investissement imposée par la tutelle sur du matériel neuf nous oblige à « poubelliser » des rames plutôt qu'à les rénover. Toujours dans la même idée, pour contenter certains politiques, des gares sont construites dans des déserts de populations. Des lignes neuves sont réalisées et sont déjà connues comme un fiasco économique. Pourquoi ? La réponse est peut-être la pression de grands groupes du BTP désireux de s'assurer des marges substantielles ?

Nous constatons aussi que nos voies capillaires sont abandonnées, le tout TGV a conduit à délaisser certains sillons maintenant trop dégradés pour être remis en service ! Des investissements sur le réseau ont été reportés et des modernisations repoussées, provoquant irrémédiablement une dégradation de l'exploitation.

Notre réseau de distribution, nos outils de commercialisation et d'information, notre service aux clients, notre sécurité de fonctionnement, des biens et des personnes, ne sont plus à démontrer et pourtant les

effectifs diminuent, les petites gares historiques ferment et ne sont plus desservies malgré notre capacité à les maintenir, ce qui entraîne irrémédiablement l'utilisation des voitures ! Surprenant ! Car à l'opposé d'une politique durable et responsable dans le pays organisateur de la Cop 21.

L'Europe impose des fonctionnements permettant le déploiement de la concurrence dans notre pays ; ceci n'est pas pour nous rassurer sur notre avenir ! Mais l'Europe impose aussi une réelle politique de la mobilité urbaine durable. Derrière ce mot « durable » se cache une véritable volonté de diminuer l'impact environnemental du transport des personnes et des marchandises. Tout en restant dans une logique d'« économie », il est donc incompréhensible que les gouvernements successifs n'aient pas fortement impulsé cette volonté noble et évidente, indispensable pour les générations futures, de faire du transport ferroviaire la locomotive de l'industrie « économique ».

L'UNSA-Ferroviaire est consciente des problématiques régionale, nationale et européenne. La responsabilité de cette situation ne vient pas que de nos dirigeants. C'est un fait ! Mais notre rôle de syndicaliste responsable est de dénoncer, proposer, construire afin de remettre l'humain au centre des préoccupations. L'accord QVT, dénoncé par certains, aurait été une première pierre à ce bel édifice, tout cela dans un système



ferroviaire équitable, équilibré, rémunérateur et durable.

Notre volonté est donc d'expliquer aux différents responsables que des solutions existent : elles sont simples, créatrices d'emplois durables et renforceront l'image de notre entreprise en mal de reconnaissance malgré la qualité de nos services et le savoir-faire des cheminots ! Voici trois propositions simples : le démantèlement des rames sur une logique d'économie circulaire ; mais aussi la pose de panneaux solaires sur les kilomètres de toitures et de friches ; et pour finir, l'aménagement de toitures végétalisées pour tempérer nos bâtiments.

L'entreprise ferroviaire historique dispose des compétences, des surfaces et de l'ingénierie ; elle est capable d'innover dans les domaines tels que les économies d'énergie, la production d'électricité et d'eau chaude sur nos terrains et surfaces bâties et nos emprises ferroviaires ; alors pourquoi un tel immobilisme ?

Par Benoit VIENNE ■

Licence

Certification, Licence, nouveau référentiel TT00035 et Visite d'Aptitude psychologiques

➤ **LA CERTIFICATION DES CONDUCTEURS DE TRAIN CIRCULANT SUR LE SYSTÈME FERROVIAIRE EUROPÉEN FAIT L'OBJET D'UN MODÈLE COMMUNAUTAIRE DÉCRIT DANS LA DIRECTIVE 2007/59 CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL EN DATE DU 23 OCTOBRE 2007.**

CETTE DIRECTIVE EST, BIEN ENTENDU, TRANSPOSÉE EN DROIT FRANÇAIS, ET A SERVI LORS DE LA RÉDACTION DE LA NOUVELLE VERSION DU RÉFÉRENTIEL INTERNE APPELÉE TT00035.

Cette nouvelle « TT00035 », applicable depuis le 1^{er} septembre 2016, reprend les dispositions rectificatives de l'arrêté du 6 août 2010 et les remarques de l'EPSF exprimées dans le cadre du certificat de sécurité de SNCF Mobilités. Pour l'occasion une nouvelle présentation du document est utilisée (sous forme de fiches), avec les items **finalités, processus et texte de référence**.

Le Pôle Traction de l'UNSA-Ferroviaire salue cette nouvelle configuration, plus claire, plus lisible, avec surtout la référence des textes réglementaires. Malheureusement, nous n'avons cessé de déplorer la position fermée de la Direction, notamment de la Traction, face à des sujets irritants et récurrents (anticipations des Visites d'Aptitudes, lissage sur le dos des agents, visites « jumelées », examen psychologique en cours de carrière).

Une Direction cependant confiante, au mois de mars 2016, heureuse de nous annoncer que le consentement et la signature de l'agent attestant être dans de « bonnes conditions physiques et mentales » pour pratiquer les tests psychologiques, avaient été supprimés.

Ce qui pour le Pôle Traction de l'UNSA-Ferroviaire allait dans le bon sens.

Pour bien comprendre notre article, voici quelques éléments de contexte :

➤ CONCERNANT LA LICENCE

Au 1^{er} juin 2018, tout agent circulant sur le RFN, et plus largement en Europe, devra être titulaire d'une licence au regard du décret du 29 juin 2010. La certification du conducteur comprend d'une part **la licence** et d'autre part **l'attestation complémentaire**.

C'est ainsi que les nouveaux conducteurs, depuis le 1^{er} juin 2013, doivent être titulaires d'une licence :

Pour la délivrance d'une première licence, l'aptitude psychologique n'a pas à être renouvelée, si celle-ci peut être justifiée par une attestation d'aptitude conforme à l'arrêté d'aptitude du 30 juillet 2003. Autrement dit, tous les conducteurs habilités avant cette date, environ 8500 agents, devront repasser une visite psychotechnique avant le

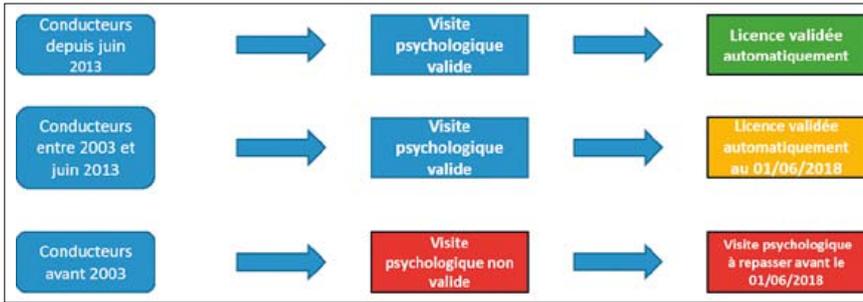


1^{er} juin 2018 dans le but de l'attribution de leur première licence. Ce qui aura pour conséquence des anticipations de Visites d'Aptitudes pouvant aller jusqu'à 2 ans dixit la Direction (sic).

En un seul coup d'œil, tous les Agents De Conduite ne seront pas logés à la même enseigne. (Schéma validation de la licence page suivante).

➤ CONCERNANT LES VISITES « JUMELÉES »

La Direction a donc décidé, pour des raisons de budget et de manque d'effectif abyssal, aussi bien coté Agent De Conduite que de la partie Médicale, d'associer les Visites d'Aptitudes physiques et psychologiques le même jour, d'où l'anticipation de ces Visites d'Aptitudes.



Pour tenter de nous rassurer, la Direction nous informe qu'il s'agit d'un « test psychotechnique allégé ». Or au regard de l'arrêté du 6 juin 2006, cette visite médicale psychologique sera conforme à ce que prévoit le décret du 6 août 2010.

➤ SEULS 3 THÈMES SERONT ANALYSÉS

- la Mémoire,
- la Coordination,
- la Réaction.

L'UNSA-Ferroviaire a démontré à la Direction qu'il n'y a pas de test allégé, mais bel et bien qu'un seul test psychotechnique de 45 min. Seul l'entretien qui s'en suit n'a

normalement pas la même durée. Mais il y a fort à parier que la durée totale de cet examen psychologique sera de 1 heure 30 environ.

➤ L'UNSA-FERROVIAIRE REFUSE EN L'ÉTAT

- une deuxième visite d'aptitude psychologique des Agents en cours de carrière.
- une anticipation des Visites d'Aptitudes allant jusqu'à 2 ans, sachant qu'une durée d'habilitation est légalement non compressible.
- que la Visite d'Aptitude psychologique soit réalisée le même jour que la Visite d'Aptitude physique.

L'important, et il est bon de le savoir, c'est que cet examen psychologique n'est absolument pas exigé par l'Union Européenne, ce n'est qu'une exigence Franco-française (par notre Ministère de tutelle). Pour exemple l'Allemagne et l'Angleterre n'en ont pas. C'est un problème purement français a confirmé le Directeur de la cellule TMS (Troubles Musculo-Squelettiques).

Au fil des discussions avec la Direction des métiers de la Traction, notre délégation a exhorté l'Entreprise à réaliser des recherches dans ses archives basées au Mans. Elles pourraient aboutir à une équivalence (avec l'arrêté d'aptitude du 30 juillet 2003) des examens psychotechniques pour tous les agents les ayant passés avant cette date. Néanmoins, pour l'UNSA-Ferroviaire, l'Entreprise invente une nouvelle « usine à gaz » pour une décision nullement imposée par l'Europe.

En attendant, le Directeur des métiers de la Traction a tranché, les 8500 agents concernés repasseront une Visite d'Aptitude psychologique à compter du 1^{er} juillet 2016.

Par Florent MONTEILHET / Olivier BROSSE ■

The image shows six forms for the 'Attestation complémentaire pour conducteur de train' (Additional certificate for train driver). The forms are arranged in a 2x3 grid. The top row contains forms 1, 2, and 3, and the bottom row contains forms 4, 5, and 6. Each form has a title and specific sections for data entry.

- Form 1 (Top Left):** '1. DONNÉES DE L'EMPLOYEUR/ENTITE CONTRACTANTE'. Fields include 'Dénomination légale', 'Entreprise ferroviaire' (checkbox), 'Gestionnaire de l'infrastructure' (checkbox), 'Lieu de travail', 'Adresse postale', and 'Ville - Pays'.
- Form 2 (Top Middle):** '2. DONNÉES DU TITULAIRE'. Fields include 'Lieu de naissance', 'Date de naissance' (DD-MM-YY), 'Nationalité', 'Adresse postale', 'Ville', and 'Pays'. There is a 'Signature' line at the bottom.
- Form 3 (Top Right):** 'ATTESTATION COMPLÉMENTAIRE' with the SNCF logo and 'Modèle européen'. It includes a 'Numéro de Licence' field, a section for 'ATTESTATION COMPLÉMENTAIRE' (indicating infrastructure), and fields for 'Nom(x)', 'Prénom(s)', 'Numéro de référence donné par l'employeur', 'Date de délivrance', and 'Date d'expiration'.
- Form 4 (Bottom Left):** '4. INFORMATIONS ADDITIONNELLES'. Fields include 'Habilité à la TES G', 'habilité avant le 01/06/2013', and 'Habilité C0'.
- Form 5 (Bottom Middle):** '5. COMPÉTENCES LINGUISTIQUES'. Section for 'Connaissances linguistiques pour les infrastructures pour lesquelles l'attestation est valide' with a table for 'Date', 'Langue', and 'Notes'.
- Form 6 (Bottom Right):** '6. RESTRICTIONS'. A section for listing restrictions.
- Form 7 (Bottom Middle):** '7. MATÉRIEL ROULANT QUE LE CONDUCTEUR EST HABILITÉ À CONDUIRE'. A table with columns for 'Date', 'Description', and 'Notes'.
- Form 8 (Bottom Right):** '8. INFRASTRUCTURES SUR LESQUELLES LE CONDUCTEUR EST HABILITÉ À CONDUIRE'. A table with columns for 'Date', 'Description', and 'Notes'.

Echos de l'activité maintenance et travaux

➤ **PRÉSENTATION DU RAPPORT SUR LA SOUS-TRAITANCE : LA DIRECTION INDIQUE QUE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE, LA SURVEILLANCE DES INSTALLATIONS, ET LA FONCTION RPTX SONT PRÉVUES À RESTER INTERNALISÉES. LA DIRECTION ESTIME QUE LE VOLUME MAXIMAL DE MAINTENANCE EXTERNALISÉE DEVRAIT SE SITUER À ENVIRON 30 % DU BUDGET GLOBAL DE MAINTENANCE.**

Après l'annonce des circulations, d'autres missions de sécurité sont amenées à s'ouvrir en externalisation comme la conduite et l'accompagnement des TTX, le perçage, les agents lorry, les prestataires S9, la dépose et repose des IS.

Certes les interventions d'entreprises extérieures ont toujours existé, mais ce qui est nouveau depuis 2012, c'est l'emploi de sous-traitants pour la maintenance qui jusqu'alors était assurée exclusivement par le personnel SNCF. Les cheminots se sentent dépossédés progressivement de leur travail, ce qui démotive et nuit à la performance globale.

Le danger est bien évidemment de laisser partir notre savoir-faire de maintenance au privé.

Par ailleurs vouloir faire monter en compétence les partenaires est aussi une vision dangereuse juridiquement. Les entreprises extérieures sont payées pour faire un travail avec l'argent public, et il n'est pas normal déontologiquement que des agents de SNCF Réseau soient obligés de les aider et de les former. Cette pratique pourrait même être qualifiée de douteuse par certains services de contrôle financier et juridique.

Ainsi par exemple, la prestation d'annonce avec utilisation d'autoprowa par une entreprise extérieure nécessite aujourd'hui l'accompagnement par des cheminots expérimentés, alors que l'entreprise extérieure est payée pour faire la prestation. A noter aussi que ce partenariat amène une grosse ambiguïté sur la responsabilité de chacun en cas d'accident et met mal à l'aise le personnel.

L'UNSA-Ferroviaire est opposé à l'externalisation des missions de sécurité et a été le déclencheur, en réunion, d'un groupe de travail à venir sur ce sujet.



Le constat fait par J. RAPOPORT à son arrivée à SNCF Réseau a été le mauvais état du réseau, et pour cause, RFF et l'état ont fermé les yeux pendant des années en réduisant les crédits donnés à la SNCF Infra. Et à partir de 2015, le président de SNCF Réseau, face au constat alarmant, n'a pas vu d'autre solution que d'augmenter la sous-traitance, décision orchestrée de façon incohérente par l'état qui demande de rénover le réseau vieillissant mais de ne surtout pas augmenter les effectifs des entreprises publiques.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la solution serait bien d'embaucher massivement du personnel SNCF Réseau. La charge de travail restera énorme pendant au moins 10 ans en province et 50 ans en IDF, et les départs en retraite massifs attendus dans les années à venir régularaient bien naturellement la masse salariale à l'horizon 2025. Nous pensons que la Direction devrait davantage se soucier de donner de la visibilité à son personnel, plutôt que de donner de la visibilité aux entreprises extérieures quant à leur futur plan de charge. Les vraies conditions de la performance seraient d'écouter les cheminots plutôt que de toujours faire contre eux. Pour toutes ces raisons, la délégation UNSA-

Ferroviaire a voté contre le rapport de sous-traitance.

➤ **ALLÈGEMENT DE LA CHARGE DE TRAVAIL DES DPX**

Concernant l'allègement de la charge de travail des DPX, les DET ont tout pouvoir pour décider des tâches à supprimer ou simplifier. Ce sont bien des réorganisations de tâches qui s'opèrent actuellement dans les établissements, sans aucune information aux IRP.

De plus, nous avons attiré l'attention sur la dangerosité de certaines mesures prises, puisque certaines sont non conformes aux textes réglementaires. Beaucoup de mesures consistent aussi à reporter les tâches sur les pôles déjà très chargés. **Pour une vraie efficacité, pour éviter de déplacer le problème sur d'autres personnes, pour un plein respect de la réglementation, l'UNSA-Ferroviaire a demandé le recrutement de Techniciens Opérationnels ou d'adjoints DPX supplémentaires, et non du bricolage sans moyen, comme c'est le cas actuellement.**

Par Didier MATHIS ■

Connectés

Nouveauté au Fret : Les wagons connectés !

➤ **APRÈS L'HOMME CONNECTÉ AU TOUT NUMÉRIQUE, VOICI VENU LE TEMPS DES WAGONS CONNECTÉS !** L'ACTIVITÉ FRET, ÉTANT NOVATRICE DANS BEAUCOUP DE DOMAINES DEPUIS QUELQUES ANNÉES, MAIS SURTOUT DANS L'ART DE FAIRE DISPARAÎTRE LES AGENTS D'UN COUP DE BAGUETTE MAGIQUE, NOUS A CONCOCTÉ SON DERNIER PLAT À LA MODE : « LES WAGONS CONNECTÉS. »



➤ GENÈSE ET ENJEUX DU PROJET

Aujourd'hui, les wagons sont « sans énergie et muets ».

Demain, des wagons seront équipés de capteurs communicants (frein, charge, température, pression, GPS...) et de box capables de communiquer en réseau et de transmettre les données issues des capteurs vers des tablettes ou le smartphone d'un agent.

L'enjeu de l'Activité Fret est :

- de disposer d'informations à bas coût sur le matériel Fret,
- d'augmenter le niveau de sécurité,
- de simplifier la production et l'exploitation pour l'ensemble des parties prenantes (détenteurs des wagons, entreprise exploitante, clients Fret).

➤ OBJECTIFS DU PROJET

La Direction Fret souhaite tirer des bénéfices de ce nouveau système sur plusieurs points :

- sécurité des circulations : automatisation de l'essai de frein, surveillance de l'état du frein, fiabilisation de la composition du train, assistance à la RAT (Reconnaissance à l'Aptitude au Transport),

- plus grande robustesse des plans de transports : diminution des temps d'essais de frein,
- sur les conditions de travail, le fait d'avoir des wagons connectés diminue le temps de l'opération de vérification du bon fonctionnement des freins à 15 minutes contre 45 minutes pour 40 wagons. Aujourd'hui, l'agent n'a donc plus besoin de taper sur les semelles de freins. Les conditions de travail et de sécurité du personnel sont donc améliorées,
- le projet permet un processus unique pour réaliser deux opérations : l'essai de frein et l'assistance à la composition des trains. Les allers retours et les interventions de l'opérateur sont optimisés et cela libère du temps pour des tâches plus valorisantes,
- en termes de compétitivité, le wagon connecté transmet des informations de gestion utiles au client (localisation, température des marchandises, etc...) et il peut permettre d'avoir d'autres fonctions grâce aux modules complémentaires.

L'Activité Fret espère que cette simplification des process de production et son optimisation lui permettront de gagner en efficacité pour devenir plus compétitive face à la route.

➤ DESCRIPTION TECHNIQUE

Le brevet a été déposé par SNCF Logistique Mobilités.

Cette solution technique se compose d'un capteur qui mesure l'efficacité du frein.

Le boîtier de communication centralisé permet d'assurer la communication avec le capteur, la tablette de l'agent Fret et l'interopérabilité des wagons.

Le capteur d'identification comporte les informations relatives aux caractéristiques du wagon. L'application sur la tablette ou sur le smartphone de l'opérateur permet la traduction des données remontées des informations du boîtier. De plus, les commandes de l'agent sont aussi transférées vers le système.

SITES PILOTES

Les deux sites pilotes retenus pour ce projet sont :

- pour DFCA : la liaison Pont-à-Mousson/ Dieulouard,

Cela concerne le transport de minerai amalgamé,

- pour DFCE : la liaison Calais / Le Boulou. Cela concerne le transport de semi-re-

morques sur le principe de l'autoroute ferroviaire.

Après installation sur les wagons, les premiers tests débiteront en septembre 2016.

Cette évolution intéressante et nécessaire suscite toutefois beaucoup de questions. Dans sa deuxième déclaration en réunion CPC (Commission Professionnelle Centrale), la Délégation **UNSA-Ferroviaire** pose diverses interrogations sur ce thème :

- combien ce système va coûter au client ?
- combien ce système va coûter à Fret SNCF ?
- combien ce système va-t-il supprimer de cheminots ?

D'autres questions avaient été posées en séance sur la maintenance de ces nouveaux systèmes, car pour faire un parallèle avec les postes d'aiguillage informatisés, l'obsolescence n'est pas la même et le risque de perdre les informations (ou même les wagons) existe. De plus, sous le prétexte d'alléger les tâches des opérateurs, **l'UNSA-Ferroviaire** alerte la Direction car nul doute que le Fret va faire de la productivité en termes d'emplois.

En réponse à nos remarques, le Président de la CPC Fret indique que si le système ne fonctionne pas, on reviendra en mode dégradé en faisant les essais de frein comme cela se pratique actuellement. Cependant, les conséquences ne sont pas les mêmes lorsqu'un poste d'aiguillage informatisé tombe en panne avec une absence totale de circulations pendant plusieurs heures. Le coût du système est de l'ordre de 600 000 € pour DFCA.

Concernant l'obsolescence, l'Entreprise table sur une exploitation entre 3 à 5 ans (6 ans maximum) du système. Elle précise que « le coût sera la priorité ». Cependant, dans l'hypothèse d'une fiabilité avérée, la Direction n'exclut pas de faire de la productivité...

“ **L'Activité Fret espère que cette simplification des process de production et son optimisation lui permettront de gagner en efficacité pour devenir plus compétitive face à la route.** ”

Pour terminer sur le sujet, l'essai de frein par le boîtier ne remplace par la RAT (Reconnaissance à l'Aptitude au Transport) qui est une opération importante à réaliser par l'agent.

► ANALYSE SYNDICALE DE CE PROJET

L'Entreprise a déjà effectué plusieurs présentations de ce nouveau système dans plusieurs réunions nationales (CE FRET du 26 mai 2016, CPC FRET du 28 juin 2016). Comme toujours, elle « est sur un petit nuage » et ne voit que les aspects positifs de ce projet. Pour l'**UNSA-Ferroviaire**, notre position est plus réservée, non pas sur la nécessité de moderniser l'outil de production, mais sur la mise en œuvre et les méthodes appliquées. Loin de faire de l'opposition systématique ou de rester figée dans des positions dogmatiques, notre Organisation Syndicale est consciente qu'une modernisation des méthodes de travail s'avère nécessaire. L'Entreprise nous vante effectivement le côté positif pour les conditions de travail de l'agent : il est dispensé de faire l'essai de frein. Cependant à chaque introduction de nouvelles technologies, il y a toujours une période de « rodage » nécessaire pour faire les différents calages, afin que le système fonctionne de manière optimale.

L'Entreprise a déjà défini un planning rigoureux pour la mise en place de ce projet de wagons connectés. Après la « phase test », beaucoup de questions restent en suspens :

- formation des agents et des encadrants,
- gestion des habilitations,

- suivi des agents, notamment ceux en intervention ponctuelle,
- évolution de l'outil,
- gestion en situation dégradée.

De plus, comment sera gérée la situation si l'Activité Fret supprime des emplois dans certains chantiers et que le système subit une défaillance aléatoire ?

CONCLUSION

Concernant ce projet, l'**UNSA-Ferroviaire** souligne les problématiques liées à ces nouvelles technologies :

- la fiabilité de ce nouvel outil informatique ne doit pas être une raison pour faire systématiquement de la productivité, surtout à court terme. En effet, les agents ont un rôle important dans le processus de production Fret.
- quelle sera la marche à suivre en cas de défaillance de la tablette ou du smartphone de l'agent ?

L'UNSA-Ferroviaire alerte la Direction sur les possibles dysfonctionnements de l'outil informatique. L'usage d'une tablette à l'extérieur, dans des conditions climatiques rigoureuses, ne favorise pas l'autonomie et la fiabilité de cet outil (autonomie réduite des batteries, écran moins réactif, etc...).

L'UNSA-Ferroviaire préconise donc de maintenir les effectifs en place, au moins jusqu'à ce que le système ait fait toutes ses preuves, afin d'être réactif en cas de panne. L'Entreprise a choisi quelques sites pour effectuer les premières expérimentations.

Pour **l'UNSA-Ferroviaire**, il sera important d'analyser les retours d'expérience de ces différents sites. Le système devra être GAME (Globalement Au Moins Equivalent) en termes de sécurité, voire plus sûr que l'exploitation actuelle. Il ne faut pas lancer de nouvelles technologies, s'il y a un risque de dégradations des procédures de sécurité.

M. PEPY et M. DELORME ont d'ailleurs rappelé toute l'importance d'avoir une Excellente Sécurité lors de la Convention Sécurité de Reims du 05 et 06 juillet 2016. La question de mettre en place des effectifs supplémentaires fait aussi parti des engagements pris.



Négociations

Le forfait-jours

➤ **L'UNSA-FERROVIAIRE, PLEINEMENT INVESTIE ET PARTIE PRENANTE AU SEIN DES NÉGOCIATIONS CONCERNANT LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES SALARIÉS SNCF ET DE LA BRANCHE FERROVIAIRE, VOUS INFORME SUR LE FORFAIT-JOURS.**

Le forfait-jours concernant **les agents au Statut ou contractuels non soumis à tableaux de service** est négocié dans le périmètre des accords d'entreprise et non au sein de la Convention Collective Nationale de branche.

Pour rappel technique, ce projet d'accord a vocation à s'appliquer aux Cadres et Agents de Maîtrise qui relevaient du Titre III du RH00077. Ce projet d'accord ne sera conclu que sur les périmètres des collèges Maîtrise et Cadres et s'applique dans ce seul champ spécifique.

➤ PRÉAMBULE

En France, ce sont près de 2 millions de salariés qui sont aujourd'hui en forfait-jours.

La loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a modifié le cadre législatif et réglementaire dans lequel s'inscrivent les règles d'organisation du temps de travail dans les 3 EPIC constituant le Groupe Public Ferroviaire. Suite à la réforme ferroviaire et à sa mise en application au 1^{er} juillet 2016, le Titre III du RH00077 a vocation à disparaître d'ici la fin 2016.

L'entreprise SNCF propose donc un projet d'accord concernant la mise en place d'une **convention individuelle de forfait annuel en jours**.

Ce forfait-jours est négocié dans le périmètre des accords d'entreprise et non au sein de la Convention Collective Nationale de branche. Cet accord s'appliquera aux Cadres et Agents de Maîtrise, **agents au Statut ou contractuels** qui majoritairement relevaient du Titre III du RH00077.



La mise en place du forfait-jours doit permettre de garantir un cadre protecteur pour les salariés qui seront considérés dès le **1^{er} janvier 2017 comme réellement autonomes et non soumis à tableau de service**.

CONTEXTE

L'Entreprise, en appliquant le forfait-jours, se met en accord avec la Loi car le régime de travail « sans tableau de service » n'existe pas dans le Code du Travail. Actuellement, le travail réalisé sans tableau de service a



un impact important sur les horaires et la charge de travail des agents concernés. La mise en place du forfait-jours doit cependant se faire dans l'intérêt des agents concernés.

L'**UNSA** rappelle que le forfait-jours doit être appliqué aux personnes qui disposent d'une **réelle autonomie** dans l'organisation de leur travail et qui ne sont pas amenées à suivre l'horaire collectif applicable au sein d'une organisation ou d'un collectif de travail.

À ce jour, ce sont 30 000 agents qui pourraient être concernés par la mise en place du forfait-jours dont 14 000 cadres, 9 000 agents de maîtrise, 7 000 cadres de Directions.

Pour l'**UNSA** le forfait-jours qui sera mis en place par l'entreprise SNCF doit être un forfait-jour **de haut niveau**. Cela comprend de véritables exigences en matière de conditions de travail, de protection des agents et de compensations. Les accords devront aboutir à une solution équitable et juste pour tous.

Pour rappel, le forfait-jours actuellement en projet et proposé par l'entreprise SNCF est de **205 jours par an**. Quelques jours travaillés au-delà pourront être monétisés

ou placés dans le Compte Épargne Temps (CET). Dans le cadre des échanges qui se poursuivent entre l'**UNSA** et la Direction, plusieurs points sont à l'ordre du jour.

REVENDEICATIONS DE L'UNSA

Les revendications de l'**UNSA** portent sur un certain nombre de points qui feront partie des discussions avec la Direction de l'entreprise. Ces discussions comportent notamment une demande de clarification des emplois repères assujettis au forfait-jours et les personnels concernés, et l'assurance pour l'**UNSA** que les agents soumis à tableau de service soient payés en heures supplémentaires lors des dépassements horaires.

L'**UNSA** demande à ce qu'aucune perte financière (EVS, ICS, astreinte,...) ne vienne impacter la rémunération des agents. Le temps partiel, les indemnités de sortie d'astreinte ou encore les particularités Alsace-Lorraine doivent être pris en compte dans la négociation. Les jours rémunérés ou pouvant être placés dans le CET doivent pouvoir être réexaminés. D'autres éléments tels que la compatibilité du forfait-jours avec le télétravail, le travail de nuit, le droit à la déconnexion, le travail à temps partiel sont encore à éclaircir.

Enfin, l'**UNSA** demande que l'entretien préalable à la signature de la convention de forfait-jours soit de haute qualité. En effet, c'est lors de cet entretien que l'agent prendra la décision de signer ou non l'avenant à son contrat de travail pour une convention en Forfait jours.

L'**UNSA**, attentive au respect de la Qualité de Vie au Travail et l'**équilibre vie professionnelle/vie privée** demande la mise en place d'outils de suivis des heures réellement effectuées en conformité avec la loi qui permettent de garantir et d'assurer la bonne mise en œuvre du forfait-jour.



Cette liste n'est pas exhaustive, d'autres sujets seront abordés lors des prochains rendez-vous avec la Direction de l'Entreprise.

L'ANALYSE

Le temps n'est plus décompté en heures mais en nombre de jours travaillés par an. Le forfait-jours traduit **une révolution de la relation de travail avec la ligne hiérarchique**.

La mise en place du forfait-jours va demander aux managers des changements d'habitudes, de fonctionnement et surtout d'attitudes. Ces modifications devront être accompagnées en terme de management.

Le forfait-jours ne doit pas risquer de faire augmenter les heures de travail journalier sans que les compensations soient suffisantes. L'autonomie implique des responsabilités, du recul, de l'organisation, la capacité de prioriser et de ce fait, elle doit être valorisée et rémunérée à sa juste valeur.

Le forfait-jours ne doit pas exonérer l'entreprise de veiller à la bonne santé mentale et physique des salariés en en mettant en place tous les outils légaux nécessaires pour

éviter les dérives en terme de surcharge de travail et de temps de travail. Le Forfait-jours doit, en revanche, permettre aux salariés qui seront concernés par cet accord de maintenir leurs acquis et d'obtenir des garanties suffisantes et nécessaires à la bonne mise en œuvre et au suivi de cet avenant à leur contrat de travail.

L'UNSA-Ferroviaire, au cœur de la négociation forfait-jours, s'attachera à obtenir les garanties nécessaires à des conditions de travail de haut niveau, dans l'intérêt de tous.

Les structures UNSA régionales, territoriales et centrales pleinement mobilisées, ont posé 3 questions-clés à la Direction SNCF au travers des IRP concernées (DP Établissements, DP Cadres,...) :

- Quels sont les postes qui sont assujettis aujourd'hui au Titre 3 du RH00077 ?
- Quels sont ou seront les postes pour lesquels l'Accord Individuel Forfait-Jours sera appliqué ?
- Quels sont les postes pour lesquels vous reconnaissez que le titulaire dispose d'une autonomie dans l'organisation de son emploi pour l'exercice des responsabilités qui lui sont confiées ?

L'UNSA-Ferroviaire, force de propositions, restera attentive aux contenus des débats qui se dérouleront lors des prochaines rencontres avec la Direction de l'Entreprise.



Sécurité

La sécurité pour tous et tous pour la Sécurité

➤ **LA CONVENTION SÉCURITÉ DES ÉTABLISSEMENTS SNCF S'EST TENUE LE 5 ET 6 JUILLET 2016 AU PARC DES EXPOSITIONS DE REIMS. L'OBJECTIF ÉTAIT DE PARTAGER LES BONNES PRATIQUES, LES OUTILS ET LES MÉTHODES QUI PERMETTRONT DE RENFORCER LA MAÎTRISE ET LA CULTURE SÉCURITÉ. TOUTES LES ACTIVITÉS SE SONT ACCORDÉES À PRÔNER L'EFFICACITÉ DE LA SÉCURITÉ À TRAVERS LE PROGRAMME PRISME.**

Ce grand « barnum » sur la Sécurité a réuni près de 700 managers de tous horizons. Lors de ce séminaire, Frédéric DELORME Directeur Général Délégué de la Sécurité a rappelé que 85 % des managers étaient issus du terrain. Il a indiqué que la Santé Sécurité au Travail était aussi très importante, puisque malheureusement, 110 agents ont perdu la vie en 10 ans pendant l'exercice de leurs fonctions. La Sécurité doit rester la culture globale de l'Entreprise. L'objectif affiché est de zéro mort. Tous les agents doivent s'impliquer. La Sécurité au quotidien passe par un comportement responsable et le respect des procédures et consignes de sécurité. Chacun doit donc s'approprier tous les processus et développer la Conscience du Risque Métier (CRM).

M. DELORME a rappelé l'importance de la formation et a insisté sur la remontée des informations du terrain.

Plusieurs séances plénières, ateliers, conférences, mises en situations, forums d'échanges sur les projets de PRISME et les



bonnes pratiques associées ont eu lieu durant cette convention.

La Délégation UNSA-Ferroviaire, invitée à ce grand séminaire, se félicite d'avoir pu participer à cette Convention Sécurité réservée aux Managers des différents Etablissements.

Il est clair que la Sécurité doit rester la priorité N°1 dans le domaine ferroviaire. Les récents accidents nous montrent que rien n'est jamais acquis en termes de sécurité et qu'il faut savoir se remettre en cause et rester toujours vigilant.

Lors de cette Convention Sécurité, plusieurs thèmes ont été abordés dans les différents ateliers :

– 1) Excellence opérationnelle et Sécurité : coopération et DMAIC pour des chantiers en toute sécurité.

La démarche **DMAIC** (Définir, Mesurer Analyser, Innover, Contrôler) a été expérimentée avec l'Infrapôle Ouest Parisien et l'EIC de Paris Rive Gauche. Après un diagnostic de la situation, elle a permis d'améliorer le climat opérationnel et de responsabiliser l'ensemble des agents de ces deux Etablissements.

– 2) Démarche FOH : les Facteurs Organisationnels et Humains pour changer de regard sur la Sécurité.

A travers cette démarche, l'agent doit être capable en situation professionnelle d'avoir une prise de conscience des FOH sur la Sécurité. Il doit aussi s'interroger sur ses différentes pratiques professionnelles.

– 3) La rénovation de la veille : comment lever les craintes, doutes et interrogations liés à la mise en œuvre des nouveaux principes de veille ?

Le changement du management de la Sécurité doit permettre de redonner tout son sens à la veille Sécurité. Chaque agent a droit à l'erreur et il s'agit d'analyser la cause réelle de l'écart sans tomber dans la sanction systématique.

– 4) Démarche PRISME Juste et Equitable : prendre une décision juste et équitable.

L'acronyme de PRISME signifie :

* **P** : Proactivité. **R** : Risque. **I** : Interface. **S** : Simplifier. **M** : Management. **E** : Equipement.

P : il s'agit de développer les comportements **Proactifs**, c'est-à-dire d'apprendre des erreurs et des problèmes.

R : il s'agit d'installer le management par les **Risques**, c'est-à-dire d'anticiper, d'identifier et de prioriser les actions.

I : il s'agit de mieux maîtriser les **Interfaces**, c'est-à-dire de lutter contre le cloisonnement et de mieux coopérer.

S : il s'agit de **Simplifier** les procédures et les modes de fonctionnement, c'est-à-dire les adapter aux réalités du terrain pour plus d'efficacité.

M : il s'agit de créer les conditions **Managériales** pour l'engagement de tous, c'est-à-dire de réduire au maximum le risque d'un accident.

E : il s'agit de se doter d'**Equipements** innovants, c'est-à-dire d'apporter à tous des

moyens modernes, un réseau et un environnement de travail sécurisés.

► POURQUOI JUSTE

Par cette démarche, la Direction souhaite avoir la connaissance réelle de toutes les situations ayant un impact sur la Sécurité. Pour cela, l'Entreprise désire créer une transparence et un climat de confiance entre les managers et les agents. Elle veut arriver à différencier ce qui vient du système, et ce qui vient de l'individu lors d'un événement Sécurité, ainsi que valoriser les comportements exemplaires.

L'Entreprise souhaite aussi privilégier la remontée des informations, plutôt que les objectifs qui tendent parfois à les cacher.

Il s'agit aussi d'analyser le caractère acceptable ou non de l'écart en matière de sécurité. Le lancement de la démarche a commencé sur 20 établissements pilotes à partir de mai 2016 :

EIC Pays de Loire, TP NEN, Etablissement Traction Lorraine, Technicentre Industriel Nevers, Technicentre Alsace, Fret, EEV NPC (Nord Pas de Calais), Etablissement TER Rhénan, Etablissement Voyageurs Rhénan.

► POURQUOI ÉQUITABLE

Partagé par tous, il y aura un traitement homogène pour tous les agents.

► LE SENS DES MOTS

Ce projet se caractérise par la mise en place d'outils, logigrammes, permettant l'aide à la décision pour le management face à un événement Sécurité. Cette batterie d'outils est une nouvelle approche de la culture managériale pour l'Entreprise.

Cette démarche doit permettre d'analyser les causes profondes de la situation nominale, avec l'impact potentiel sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire ou sur la sécurité des personnes.

Plusieurs questions seront analysées :

- y a-t-il eu un comportement exemplaire ?
- y a-t-il eu erreur (involontaire) ?
- y a-t-il eu violation (volontaire) ?

L'idée est d'en évaluer le caractère acceptable ou inacceptable.

Les mesures prises seront adaptées selon le cas :

- écart acceptable : accompagnement individuel et collectif,
- écart inacceptable : sanction et accompagnement.

Le manager devra faire obligatoirement un retour d'informations aux acteurs impliqués.

► LA TERMINOLOGIE EMPLOYÉE EST NOUVELLE

L'Erreur est un écart involontaire, qui peut se décliner en « intention conforme » ou « non conforme ».

La Violation est un écart volontaire, qui peut se décliner en « violation consciente », « violation dans l'intention d'agir pour l'intérêt de l'Entreprise », « violation sous la pression », « violation pour motivation personnelle », « violation avec intention de nuire ».

Les logigrammes permettent de déterminer si une erreur est acceptable ou inacceptable sur une échelle d'acceptabilité.

La Direction a insisté sur l'attitude de l'agent après l'incident : soit il est réellement conscient de son erreur, soit il est désinvolte. Le barème des sanctions sera alors adapté, selon l'attitude proactive de l'agent.

- 5) Professionnalisation du Briefing : un briefing de qualité pour réussir sa mission.

L'Inspecteur Général Sécurité Frédéric CASTAY nous explique tout l'importance d'une mission bien briefée avec des exemples issus de l'armée de l'air. Le briefing permet d'assurer la coordination de tous les acteurs, de diminuer les incidents, liés aux omissions, des erreurs, des incompréhensions et de se conditionner à la mission en identifiant les phases critiques.

Ce sujet abordé dans cet atelier fait l'objet du référentiel Infrastructure IN 07676 intitulé « pratiquer le briefing sécurité ».

► RAPPORT D'ÉTUDE DES BLOGTROTTERS 2016

La SNCF a confié à six jeunes de l'Entreprise la mission de réaliser un benchmark (démarche d'observation et d'analyse des pratiques) sur le sujet de la Sécurité dans des Entreprises en France, en Europe et aux Etats-Unis dans divers secteurs d'activité (énergie, armée, nucléaire, transport...).

Trois thèmes ont été choisis :

- la sécurité appliquée au niveau opérationnel,
- le management de la sécurité,
- la prise en compte des facteurs humains.

De leurs investigations, cinq points fondamentaux ont été retenus :

- l'organisation pensée autour de la sécurité,
- l'engagement de tous les acteurs jusqu'au plus haut niveau,
- le rôle des managers, exemplaires, leaders et disponibles,
- la remise en cause permanente du système (les veilles et les remontées d'écarts),
- la prise en compte des facteurs organisationnels et humains (internes et externes).

Ce rapport d'étude se termine par la proposition de deux mesures fortes sur la Sécurité :

- l'engagement par une signature d'une charte Sécurité qui reprend les droits et les devoirs de chaque collaborateur en termes de sécurité ferroviaire,
- la réalisation de journées terrain avec des opérateurs habilités à la sécurité ferroviaire (agent de conduite, aiguilleur, agent caténaire, agent de manœuvre, agent de service commercial, train, etc...).

► CONCLUSION

Lors de cette Convention Sécurité, tous nos grands dirigeants Guillaume PEPY, Patrick JEANTET, Frédéric DELORME ainsi que l'ensemble des Directeurs d'Activité ont pris de fortes résolutions sur la Sécurité, ainsi que pour la Sécurité Santé au Travail. Tous les managers se sont engagés en signant cette charte Sécurité.

L'Entreprise s'est aussi engagée sur la Maintenance, puisque le budget va passer de 1.5 milliards € à 3 milliards € en 2020. Toute la difficulté réside dans le fait de maintenir les compétences des agents et le volume de recrutements nécessaires pour réaliser l'ensemble de tous les travaux.

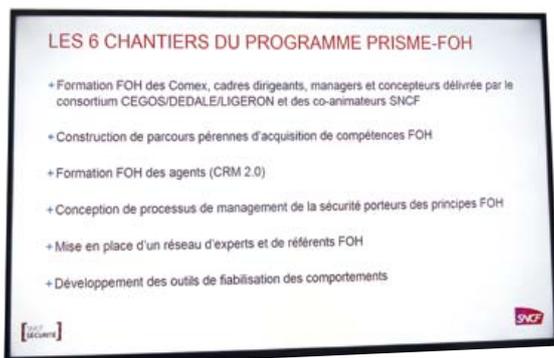
D'ailleurs, et pour reprendre certaines paroles de M. PEPY, « la Sécurité, c'est la Sécurité du Travail et c'est aussi la Sécurité des circulations. La Sécurité chez les sous-traitants, c'est aussi chez nous ».

M. PEPY évoque aussi sans tabou la question des effectifs supplémentaires à mettre en place, si nécessaire, et la charge de travail reconnue des DPx.

La Délégation **UNSA-Ferroviaire** a bien entendu tous les messages forts de l'Entreprise qui souhaite « une approche plus humaine » de la Sécurité. Ce changement de culture devrait avoir rapidement des impacts sur les organisations en place.

Après les vœux et les belles paroles d'intention, l'**UNSA-Ferroviaire** attend et se demande comment ces différentes actions se traduiront concrètement sur le terrain dans tous les services.

Par Christian PRETAT ■



Belgique

Le vécu d'un voyage en Belgique

► **BONJOUR, S'IL NE S'ÉTAIT RIEN PASSÉ LORS DE MON VOYAGE EN TRAIN POUR REJOINDRE LES PLAGES FLAMANDES AU SABLE FIN ENTRE OSTENDE T LA PANNE, VENDREDI 12 AOUT, CES LIGNES N'AURAIENT PAS LIEU D'ÊTRE. ET POURTANT ... LISEZ JUSQU'AU BOUT.**



A l'aller pas trop de problèmes. J'avais un billet FIP de Lille-Flandres à Ostende sur réseau belge, billet obtenu sans difficultés à St Lazare car destination connue du système. On a un peu trainé à Mouscron, première ville belge « civilisée », sans trop savoir pourquoi. Pas d'annonce. A Courtrai (Kortrijk en flamand), gare de correspondance aux quais d'un autre âge pour emprunter un train intercity direct Ostende, nous avons 5 mn de retard. 5 mn? Une galéjade. On n'en parle même pas. Comme les grèves du petit Sarko, avec sa loi sur le service garanti! Multiples arrêts prolongés dans les 6 ou 7 gares du parcours. Bref + 15 mn à l'arrivée à Ostende. Pas d'excuse en Flamand et encore moins en français. Un chantier cette

gare d'Ostende en plein remaniement! Cela devrait être beau au vu des plans apposés dans l'ancien BV bien austère.

Direction la ligne de tram du littoral, à 30 m des quais SNCB, qui suit les plages jusqu'à la Panne (50 km) au sud et jusqu'à Knokke Le Zoute côté Nord (20 km) en voie métrique. Cette ligne exploitée par l'opérateur belge De Lijn, ouverte depuis 1885 et électrifiée en 600 volts continus en 1908, c'est quelque chose : un tram toutes les 10 mn à longueur de journée dans les 2 sens. 12 millions de voyageurs transportés chaque année. 68 points d'arrêts, et 3 euros quel que soit le parcours. 15 communes desservies. Il faut 1h21 pour faire le trajet et marquer l'arrêt dans les 38 stations entre Ostende

et La Panne. Le plus beau c'est quand la ligne flirte avec la plage sur près de 10 km. Imaginez l'hiver aux grandes marées.

Obligé de marquer un temps pour mettre les pieds dans le sable blond et faire tremper dans l'eau à hauteur de Middelkerke. Curieusement pas de baigneurs. Mauvais signe. Et pour cause eau à 17 degrés à midi. Certes plus chaud que l'eau des plages du Nord de l'Ecosse où en plein été seuls les chiens se baignent, mais tout de même, que c'est chouette et propre surtout sans papiers ni détritiques divers.

Reprise du tram direction La Panne à 21 km de Dunkerque. Arrêt « moules frites » et bière une fois en ville au bord de la mer. Extra. Ma grand-mère qui avait séjourné à Dunkerque durant plusieurs années (mon grand père travaillait comme caissier à la Banque de France place Jean Bart) disait « les moules on n'en mange que les mois en R de Septembre à Avril ». Superstition par peur d'être malade à cause de la chaleur? Je n'ai jamais trop su. Toujours est-il que vu les consommations colossales de ces mytilidés dans le Nord, je n'ai jamais entendu parler de baisse de consommation l'été.

Jusque-là tout va bien ; c'est après que cela s'est gâté pour le retour vers Lille.

Pour emprunter un TGV à Lille Flandres à 18h11 pour Paris, il faut impérativement



monter dans le train SNCB de 15h52 à La Panne et changer à Courtrai. Sauf que ça ne s'est pas passé ainsi. Je n'avais pas de billet de retour ne sachant pas si j'allais repasser par Ostende ou par La Panne. Il n'y a qu'un train par heure au départ et à l'arrivée à La Panne.

15h30, guichet fermé. Aucune indication autre que celle qui confirme qu'il devrait être au service du client. Beaucoup de voyageurs comme moi sur le quai. Seule solution, le distributeur automatique placé, comme celui d'Esby, en plein soleil sur le quai. SNCB aussi cloche que Transilien!! Une grand-mère de langue française a cherché en vain à prendre un « billet Senior » sur la bécane. Une petite jeune de même langue fort aimable l'a aidée en plaçant une serviette devant l'écran pour diminuer la luminosité et surtout voir les touches. Au bout de 5 minutes d'efforts le tarif proposé était de 21,30 pour aller à Courtrai alors qu'au guichet la grand-mère m'a dit qu'elle payait 6,30 €. Du vol. Elle n'a rien pris et tout annulé.

15h40, la petite jeune vient me dire : « monsieur le guichet est ouvert ». Chouette j'y vais. Et c'est là que l'histoire devient ubuesque. L'agent SNCB de langue flamande n'a fait aucun effort en Français pour m'établir un billet jusqu'à Lille au point de me dire dans un français lointain : « la machine sait pas faire pour Lille ». Diantre! Heureusement que je n'ai pas demandé Baisieux ni Croix Wasquehal. Je lui rétorque : « Tourcoing Roubaix elle connaît ? » « Non ». Décidément elle connaît point la France cette machine! Un peu agacé, je demande à nouveau : « Vous avez quoi comme gare dans votre machine ? » Et lui de me répondre : « Moskroen » (Mouscron en langue de Molière). Et demi-tarif FIP c'est faisable ? Oui oui. 6, 60 €. Je me suis dit dans ma petite tête, on verra là-bas avec l'agent de train si je le vois. Fier d'avoir pu obtenir un titre de transport, je me pointe sur le quai. Noir de monde, pas de train, pas d'annonce, les gens ne s'impatientaient pas ; là ça commençait à sentir le vinaigre pour envisager d'attraper mon TGV à Lille.

A 16h20 une double automotrice arrive ... mais sur le quai opposé. Pourquoi pas sur le nôtre ? Mystère flamand. Elle se vide et tous les voyageurs de mon quai se prennent à passer le souterrain pour monter dans ce train qui visiblement allait repartir dans l'autre sens. Bon signe. Hélas non. Je les suis et monte en queue pour ne pas être entassé et rien ne se passe. J'étais le seul voyageur avec un jeune gars dans ce train. Il y a eu une annonce en flamand que ni ce guss ni



moi n'avons percutée car on ne comprend pas du tout le flamand et de toute façon ce message était diffusé en toute discrétion car inaudible. A 16h 35 l'agent de train flamand passe et me dit dans un français difficile : « on va au garage chercher un autre train. Descendez. Vous remonterez après. La tête de train est partie ... sans vous il y a 10 mn. !! Vous repartirez à 16h52 ». Ca le faisait rigoler. Quels idiots, lui et le type qui fait les annonces uniquement en Flamand en gare.

Donc perte de temps d'une heure 30 au global. Et seule solution, monter dans le dernier TGV pour Paris à Lille Europe à 19h42 au lieu de 18h11.

En fait le train à quai à La Panne n'est jamais parti au garage. Ces automotrices sont sécables mais il n'y a pas d'espace important entre deux éléments accolés avec d'énormes bourrelets caoutchouc. Le conducteur était assis sur le quai attendant 16h52. Il s'était déchaussé de ses sandales et se grattait la corne de ses talons. Belle image ! L'agent de train est venu s'asseoir à côté de lui. Des clients un peu inquiets de voir que les deux quais annonçaient le même départ se sont rapprochés de cette équipe de choc pour demander si c'était bien le prochain train. Le flamand qu'ils parlaient aurait nécessité un interprète pour le pauvre francophone que je suis. On est partis à l'heure sans annonce à bord. Le seul train en retard de la journée, c'était celui de 15h52. C'est tombé sur moi. L'ASCT belge a bien contrôlé à bord. Il s'est marré quand je lui ai dit que je n'étais pas content. Pas de fraudeurs visiblement et



pas de surtaxe en prenant son billet dans le train, pas comme sur le distributeur en gare. A Mouscron, comme je le pressentais, l'agent de bord belge qui continue jusqu'à Lille a vu mon pass Carmillon et m'a dit « gut »!! Le point frontière serait donc à Mouscron. Heureux de l'apprendre. Bref, circulez mon garçon, y a rien à voir! La suite ne vaut pas d'être racontée car sans problème. TGV pile à l'heure à Paris-Nord.

Heureusement que j'étais seul à faire ce voyage de découverte. Une mésaventure aussi insolite nous était arrivée à mon amie et moi il y a deux ans sur la LGV Belge Bruxelles-Liège. Locomotive en rade. Il avait fallu 2h30 pour nous sortir de là. C'était la fois où les voyageurs éparpillés sur les talus ne voulaient pas remonter dans le train tant qu'on ne leur remboursait pas le billet !!

Voilà voilà, sinon superbe cette mer du Nord...

Par Régis CHESSUM ■

Merci

Les jolies colonies de vacances... merci l'Union Régionale, merci l'UNSA

► **COMME CHAQUE ANNÉE, L'UNSA-FERROVIAIRE RHÔNE ALPES, A RÉPONDU PRÉSENTE POUR LES JOURNÉES DE TRANSITS DU 19/07 ET 03/08**

Malgré une chaleur écrasante, la tristesse des séparations, la joie, l'excitation des départs en colonies des enfants et aussi la fatigue, la bonne humeur et le professionnalisme étaient aussi au rendez-vous et tout s'est bien passé !

Merci à nos adhérents (tous services confondus), nos indispensables retraités, sans qui nous ne pourrions réaliser cette mission. Merci surtout à Marta Heraud qui a, une nou-



velle fois, relevé le challenge de coordonner les équipes et les enfants de façon magistrale !

La journée du 19/07 était la journée la plus chargée en nombre de transits, avec sur la gare de la Part Dieu le défilé de plus de 780 enfants de 12h30 à 18h30.

L'Unsa-Ferroviaire accompagnée par une trentaine de militants a pu mener à bien cette mission, au combien importante pour tous les cheminots de France

Comme l'année dernière le nombre de détachements d'agents pour effectuer les transits, octroyé par le CER Mobilités Rhône-Alpes, n'a pas suffi à couvrir l'intégralité de notre mission.

L'Unsa-Ferroviaire Rhône Alpes a une nouvelle fois puisé dans ses moyens propres pour dégager les militants des différents EPIC.

Rappelons que seul le CER Mobilités Rhône-Alpes participe aux « dégagements » des agents bien que les enfants en transits appartiennent aux différents CE de la SNCF et des régions.

Compte tenu de cette problématique de moyens temps, l'Union Régionale se pose



la question, pour l'année prochaine, de la participation de notre Organisation Syndicale à cet événement, si une solidarité n'est pas trouvée.

L'auto congratulation ne coûtant rien, une nouvelle fois, merci à tous ceux qui nous ont aidés, ou pas.

Essayons de réfléchir ensemble à une solution de financement en moyen temps, pour l'année prochaine.



Par Julien HARDY ■

LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR



Eric TOURNEBOEUF ■

Quelles nouvelles ?

► **BONNE NOUVELLE, L'UNSA-FERROVIAIRE EST EN ORDRE DE MARCHÉ À L'ISSUE DE SON CONGRÈS DE VITTEL DONT VOUS AVEZ PU SUIVRE LES RÉSULTATS DANS NOS PRÉCÉDENTS MAG. NOTRE UFR VA BIEN. NOUS EN AVONS FAIT LE CONSTAT LORS DE NOTRE DERNIER SECRÉTARIAT FÉDÉRAL. NOUS SOMMES EN ORDRE DE MARCHÉ ET MOBILISÉS PRIORITAIREMENT POUR LA DÉFENSE DES RETRAITÉS MAIS BIEN ÉVIDEMMENT ÉGALEMENT DANS LES RÉFLEXIONS SUR L'AVENIR DU FERROVIAIRE FRANÇAIS ET DE SES SALARIÉS.**

Moins bonne nouvelle, les échos qui nous parviennent du dernier séminaire des managers résonnent tristement à nos oreilles. Il faut constater que sur le dossier ferroviaire, comme sur bien d'autres, le présent quinquennat peine à tenir ses promesses et à répondre à nos attentes. Exit la taxe poids lourd qui devait apporter des ressources externes au mode ferroviaire pour accompagner son développement. Et ces derniers jours, c'est l'annonce d'une fin de non-recevoir sur la question de la dette du réseau qui nous est parvenue. Ce dernier point est essentiel car il hypothèque gravement la réussite de la réforme. Cette question de la non reprise de la dette infrastructure par l'Etat fut déjà la cause principale de l'échec de la réforme de 1998. La leçon ne semble pas avoir été retenue.

La nouvelle SNCF doit donc se construire un avenir sur des bases toutes aussi fragiles et avec des moyens tout aussi comptés. Dans de telles conditions, la logique est que le ferroviaire français va continuer à décliner plus ou moins rapidement. Les dirigeants de l'Entreprise semblent d'ailleurs s'y résigner. Ils se tournent vers d'autres secteurs du transport et vers d'autres horizons géographiques pour développer le groupe SNCF... mais sans les cheminots !

Est-ce la fin de la culture cheminote ? On peut légitimement se poser la question. Tout semble concourir à cela : les attaques répétées contre le régime spécial, le recours accru à l'externalisation, le basculement dans l'accès à l'encadrement de la prédominance de la promotion interne vers le recrutement externe, l'abandon de l'apprentissage, etc... Comment alors s'étonner que la SNCF ne soit plus attractive ?

Combien de temps tiendront nos fondamentaux : sécurité, continuité du service public, régularité, etc... ? Peut-être encore longtemps si nous savons maintenir la flamme des cheminots. Mais il faudra changer de trajectoire. Si les futurs managers continuent d'être, dans leurs premières années d'Entreprise, plus préoccupés dans la tenue de leur poste, par l'envie d'en sortir que par volonté d'y réussir, il y aura une évaporation inéluctable des compétences.

Enfin mauvaise nouvelle, malgré toutes les actions engagées, nos pensions et les retraites en général n'augmenteront pas en 2017. C'est le résultat mathématique d'une inflation quasi nulle nous dit-on ? Je ne vais pas dissérer sur le sujet. Il n'y aura pas de coup de pouce même pour les petites retraites, dont acte ; rendez-vous aux élections présidentielles 2017. Il sera alors trop tard pour pleurer sur le lait renversé.

Avenir

L'avenir : ça donne le vertige... ou des idées !

➤ **L'HOMME SAURA-T-IL EXTRAIRE LA SUBSTANTIFIQUE MOELLE DE SON INGÉNIOSITÉ ?**
D'ICI À UNE VINGTAINE D'ANNÉES, DES ROBOTS BARDÉS D'ÉLECTRONIQUE ET D'INTELLIGENCE
ARTIFICIELLE AURONT PRIS PRÈS DE LA MOITIÉ DE NOS JOBS.
PRÉPARONS NOUS À NOUS LA COULER DOUCE !

En 1998 Kodak® avait 170,000 employés et vendait 85 % du papier photo au monde. En quelques années leur modèle d'affaire a disparu et ils sont tombés en faillite. Il est fort probable que vivent le même scénario dans les 10 prochaines années et la plupart des gens ne le voient pas venir.

En 1998 auriez-vous pensé que 3 ans plus tard vous ne prendriez plus jamais d'images sur du papier film? Les appareils photos numériques (APN) inventés en 1975 avaient une résolution de 10,000 pixels au début. Ils en ont maintenant plusieurs millions. Comme toutes les nouvelles technologies, décevantes pendant longtemps, elles deviennent supérieures et chef de file en peu d'années.

Le même phénomène se produira avec l'intelligence artificielle, dans le monde de la santé, les autos électriques et autonomes, l'éducation, l'impression 3D, l'agriculture et le monde du travail.

Bienvenue à la 4^{ème} révolution industrielle. ! Dans les 5 à 10 prochaines années les logiciels vont transformer la plupart des industries traditionnelles.

Uber est tout simplement un outil logiciel. Même si la start up ne possède aucune voiture, elle est devenue la plus grosse compagnie de taxi au monde. Airbnb® est présentement la plus grosse chaîne hôtelière au monde même si elle ne possède aucun établissement.

À propos de l'intelligence artificielle : les ordinateurs sont de plus en plus souvent plus performant, plus stratège que l'homme. Cette année, un ordinateur a battu le meilleur joueur de Go au monde, 10 ans plus tôt qu'on s'y attendait.

Aux États-Unis, de jeunes avocats ne trouvent pas de travail parce que l'ordinateur Watson de IBM® est capable de donner un avis légal

en quelques secondes, pour des causes plus ou moins compliquées, le tout avec 90 % de justesse en comparaison de 70 % pour les humains...

L'ordinateur Watson aide déjà à diagnostiquer le cancer avec 4 fois plus de précision que les humains. Facebook® a déjà un logiciel de reconnaissance des visages supérieur aux humains.

Les traders de la finance sont déjà remplacés par des algorithmes ... lesquels effectuent des transactions en bourse en quelques millièmes de seconde.

Voitures sans conducteur : En 2018 les gens auront accès aux premières autos sans conducteur. Vers 2020, c'est demain, toute l'industrie automobile sera bouleversée. Vous n'aurez plus à posséder une automobile. Vous n'aurez qu'à appeler une voiture avec votre téléphone, celle-ci arrivera où vous êtes et vous conduira à destination. Vous disposerez de tout votre temps durant le trajet pour lire, écouter de la musique, ou travailler peut être. Vous n'aurez pas à vous stationner. Vous n'aurez qu'à payer pour la distance parcourue. Nos enfants n'auront plus besoin de permis de conduire ni d'acheter une voiture.

Avec beaucoup moins de voitures en circulation, nos villes s'en trouveront transformées. Les parkings deviendront des zones de verdure. Il y aura beaucoup moins d'accident et 1 million de vies seront sauvées chaque année. La plupart des manufacturiers se verront remplacés par les nouveaux Tesla®, Apple®, Google® constructeurs d'ordinateurs sur roues. Devant cette chute du nombre d'accidents, les assureurs seront contraints à baisser leurs tarifs d'une façon drastique mettant en péril leur pérennité.

L'immobilier va être mieux réparti sur le territoire national car nombreux sont ceux qui s'éloigneront de leur lieu de travail.

Parce que vous pouvez travailler pendant que vous voyagez, nombreux sont ceux qui vont s'éloigner pour vivre dans un meilleur environnement. Les autos électriques deviendront en tête d'ici 2020. Les villes deviendront moins bruyantes.

L'électricité va devenir très accessible. Depuis 30 ans, la production solaire se développe de façon exponentielle. On commence seulement à en voir l'impact. L'an passé, dans le monde, il y a eu plus d'énergie produite de source solaire que de source fossile. L'énergie solaire va devenir si abordable que toutes les mines de charbon vont cesser d'être exploitées d'ici 2025.

L'électricité à bas prix signifie de l'eau abondante et à bas prix. La désalinisation n'a maintenant besoin que de 2 Kw par mètre cube. Dans la majorité des cas, l'eau n'est pas rare, c'est l'eau potable qui est rare. Imaginez ce qui serait possible si tous pouvaient avoir de l'eau propre à volonté pour presque rien.

Domaine de la santé : des compagnies produiront un instrument médical déjà appelé Tricorder X® qui sera contrôlé par votre téléphone et prendra un scanner de votre rétine, analysera votre respiration et votre sang. Il analysera 54 marqueurs biologiques pouvant identifier presque toutes les maladies. Ce sera peu onéreux et ainsi dans quelques années tous sur la planète auront accès presque gratuitement à une médecine de pointe.

Imprimantes 3D : En 10 ans, le prix des imprimantes 3D de base est passé de 16.200 € à 350 €. En même temps elles sont devenues 100 fois plus rapides.

Tous les grands manufacturiers de chaussures ont commencé à imprimer des chaussures.

Dans les aéroports les pièces de rechange sont déjà imprimées en 3D. La station spa-

tiale a une telle imprimante qui élimine le besoin d'avoir un grand nombre de pièces de rechange comme avant.

À la fin de l'année, les nouveaux téléphones intelligents auront des possibilités de numériser en 3D. Vous pourrez alors numériser vos pieds et imprimer vos chaussures parfaites à la maison.

En Chine, ils ont déjà imprimé en 3D un édifice de 6 étages complet. En 2027, 10 % de tout ce qui sera produit le sera en 3D.

Usines : les robots se démocratisent déjà et les premiers « Cobots » (robots collaborateurs travaillant avec des humains) apparaissent.

Agriculture : Il y aura un robot agriculteur de 90 € dans l'avenir. Les fermiers du tiers monde pourront alors gérer leurs champs plutôt que d'y travailler à la journée longue.

La culture hydroponique (agriculture hors-sol) nécessitera beaucoup moins d'eau.

La viande de veau produite en labo est déjà disponible et deviendra plus abordable que la naturelle dès 2018. Actuellement 30 % de toutes les terres agricoles servent au bétail. Imaginez si nous n'en avions plus besoin.

Plusieurs nouvelles compagnies mettront bientôt des protéines d'insectes sur le marché. Elles sont plus riches que les protéines animales. Elles seront étiquetées source de protéines alternative.

Une application appelée « moodies » peut déjà vous dire dans quel état d'esprit vous êtes. D'ici 2020 il y aura des applications qui pourront établir, par vos expressions faciales, ou l'intonation de votre voix si vous dites la vérité. Imaginez un débat politique ... qui dit la vérité ou non ?

Durée de vie : Actuellement l'espérance de vie augmente de 3 mois par année. Il y a 4 ans l'espérance de vie était de 79 ans, actuellement elle est de 80 ans. En 2036 nous vivront probablement bien plus que 100 ans.

Education : Les téléphones intelligents les moins chers sont déjà à 9 € en Afrique et en Asie. D'ici 2020, 70 % de tous les humains auront leur téléphone intelligent. Ce qui signifie que tout le monde aura le même accès à une éducation de classe mondiale.

Reste le Monde du travail : Dans les 20 prochaines années, 70 à 80 % des emplois disparaîtront. Il est peu probable que les nouveaux métiers, qui vont émerger, viennent compenser ces suppressions d'emplois.

Alors, qui sait ? C'est peut être le présage de la naissance d'une nouvelle société. Un SMIC universel serait versé à chacun afin qu'il subviene à ses besoins. C'est ainsi que l'Homme, libéré enfin du Travail, pourrait consacrer tout son temps à la méditation, la sagesse, l'altruisme, la bienveillance.

Préparons nous à nous la couler douce !

sources : Internet pendant l'été

Guy FOUSSARD, Marie-Jeanne GIUDICI et Alain FENNERICH ■

TOUJOURS BON À SAVOIR

Le calendrier scolaire - 2017

Pour rappel, la **Zone A** concerne les académies de Besançon, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Limoges, Lyon et Poitiers ; la **Zone B** : Aix-Marseille, Amiens, Caen, Lille, Nancy-Metz, Nantes, Nice, Orléans-Tours, Reims, Rennes, Rouen et Strasbourg ; et la **Zone C** : Créteil, Montpellier, Paris, Toulouse et Versailles.

Dates communes pour les 3 Zones :

Rentrée scolaire 1^{er} septembre 2016.

Vacances de la Toussaint : du mercredi 19 octobre au jeudi 3 novembre 2016.

Vacances de Noël : du 17 décembre 2016 au 3 janvier 2017.

Fin des cours : 8 juillet 2017.

Zone A

Vacances d'hiver : du 18 février 2017 au 6 mars 2017.

Vacances de printemps : du 15 avril 2017 au 2 mai 2017.

Zone B

Vacances d'hiver : du 11 février 2017 au 27 février 2017.

Vacances de printemps : du 8 avril 2017 au 24 avril 2017.

Zone C

Vacances d'hiver : du 4 février 2017 au 20 février 2017.

Vacances de printemps : du 1^{er} avril 2017 au 18 avril 2017.

Le prix du timbre va encore augmenter !

La Poste vient d'annoncer une hausse du prix de ses produits. Les timbres vert et rouge augmenteront tous deux dès le 1^{er} janvier 2017, tandis que les prix des colis devraient, cette année au moins, rester stables.

Le prix du timbre prioritaire, celui qui vous assure une livraison le lendemain du

départ de votre lettre, passera donc de 80 à 85 centimes, tandis que le timbre vert qui offre une distribution du courrier en 48 heures, passera à 73 centimes contre 70 actuellement, soit une hausse de 4,3 %.

Source : <http://news.radins.com/actualites/le-prix-timbre>

Un numéro unique pour trouver un médecin de garde dès janvier 2017

Dispositif mis en place dans le cadre de loi de modernisation du système de santé...

Le 116 117. Retenez bien ce numéro, à partir du 24 janvier prochain, ce sera le numéro de téléphone unique pour appeler un médecin de garde en dehors des horaires d'ouverture des cabinets médicaux, le soir et le week-end. Le décret officiel a été publié ce dimanche 24 juillet.

Ce dispositif permettra de désengorger le 15, qu'il faut actuellement appeler mais qui est normalement réservé aux urgences.

Source : <http://www.20minutes.fr/>

1, 2, 3... zéro !!!

SELON WIKIPÉDIA, « ZÉRO » EST UN CHIFFRE ET UN NOMBRE. SON NOM VIENDRAIT DE L'INDIEN « SUNYA » QUI SIGNIFIE « VIDE ».

Toujours selon Wikipédia, « en tant que nombre, zéro est « un objet mathématique, également noté 0, permettant d'exprimer une absence comme une quantité nulle : c'est le nombre d'éléments de l'ensemble vide ».



Selon le Petit Larousse, voici quelques synonymes de « zéro » : rien, vide, absence, néant, nul...

Tout cela pour vous dire, et vous l'aurez sans doute compris, que malgré les efforts de nos représentants auprès de la Caisse, « zéro » sera bien le montant de l'augmentation de nos pensions au 1^{er} octobre 2016 !

On pourrait ainsi reprendre l'historique des réévaluations de nos pensions en constatant ceci : « une fois rien c'est rien, deux fois rien c'est pas grand-chose, mais trois fois rien ??? »

Les retraités peuvent donc « avoir le moral à zéro ». Et pourtant « ils ne comptent pas pour zéro » ! Souvenons-nous de l'article de notre collègue Rémy-Charles Dossin (paru dans le numéro 787 du MAG). Ce texte, intitulé « la Silver Economie » nous démontrait toute la place que tiennent les retraités dans l'économie. Rappelons simplement que le « marché des seniors » représente 90 Md€ de chiffre d'affaires annuel. Certes, nous ne nous attendions pas à un miracle, mais le pouvoir d'achat des retraités, et les basses pensions notamment, ne méritaient-ils pas un petit « coup de pouce » ? Et ce n'est pas la « revalorisation » de 0,1 % qui nous fut « généreusement » accordée en octobre 2015 qui peut « remettre les pendules à zéro » !

Pour les prochaines discussions, « nous repartirons donc de zéro ». Bien évidemment, et malgré ces quelques traits d'humour, l'UNSA Ferroviaire ne peut se satisfaire de telles annonces. Nos représentants continueront d'être actifs pour défendre les intérêts des cheminots, actifs et retraités, en espérant que nos revendications ne soient pas définitivement considérées comme « nulles et non avenues », c'est-à-dire égales à zéro !!!

Par Monique TESSIER ■

Fausse pub ou vraie arnaque ?



➤ **VOUS SORTEZ SUR VOTRE PALIER ET LA PORTE CLAQUE DERRIÈRE VOUS ? VOS CLÉS SONT À L'INTÉRIEUR AINSI QUE VOTRE CHAT, ET VOUS VOILÀ ENFERMÉ DEHORS ! PAS DE PANIQUE, UNE BONNE ÂME A JUSTEMENT LAISSÉ EN ÉVIDENCE UNE PETITE AFFICHETTE VOUS DONNANT TOUS LES NUMÉROS UTILES DANS VOTRE SITUATION. ALORS, SOLUTION EFFICACE À VOTRE PROBLÈME URGENT, OU, AU CONTRAIRE PROBLÈMES SUPPLÉMENTAIRES (ET FINANCIERS) EN VUE ?**

Nous avons tous reçu dans nos boîtes à lettres un petit document cartonné, reprenant de nombreux numéros de téléphone : services administratifs, numéros d'urgence, et surtout une liste de « professionnels » susceptibles de venir à votre secours : plombier, serrurier, électricien... Et pour faire encore plus sérieux, on utilise de préférence trois couleurs : bleu/blanc/rouge ! Et l'on vous donne, au verso, des « conseils pratiques » pour, par exemple, « limiter les risques d'incendie chez soi »...

Hélas, ce n'est pas si simple. Et la plupart du temps, pouvoir rentrer à nouveau dans votre appartement ou réparer la fuite intempestive risque de vous coûter très cher ! On a par exemple proposé à certaines personnes, pour une serrure bloquée, de changer... carrément la porte entière ! Sympa, surtout quand il s'agit d'une porte blindée. Et dans l'urgence, il n'est pas toujours facile de réfléchir sereinement.

Devant les nombreux abus constatés, et suite à de très nombreuses plaintes, une loi règlemente ce type de publicité. Il s'agit de la loi Hamon de 2014, dont l'article 75 a pour but de mettre un terme à ces pratiques abusives. Et malgré cela, les affichettes continuent de fleurir dans nos boîtes à lettres.

➤ ALORS QUE FAIRE ?

Tout d'abord, il ne faut pas se laisser duper par ce type de publicités qui n'ont rien d'officiel (cela est d'ailleurs mentionné quelque part et en tout petits caractères). Ensuite, il faut anticiper : se constituer une liste de vrais professionnels, de préférence proches de chez vous et relire votre contrat d'assurance (les frais de dépannage à domicile peuvent notamment être pris en charge en tout ou partie).

Mais votre appartement risque de se transformer en aquarium si le plombier que vous avez réussi à joindre n'intervient pas ? Un

vrai professionnel vous remettra toujours un devis, obligatoire si les travaux dépassent 150 € TTC. La remise d'une facture est également obligatoire, au-delà de 25 €.

Par ailleurs, il ne vous proposera pas de faire autre chose que ce pourquoi vous l'avez appelé : il ne remplacera pas votre chauffe-eau, alors que c'était un simple problème de joint défectueux !

Finalement, le devis vous convient, mais l'artisan doit changer une pièce ? Conservez-là. Elle pourra servir de preuve en cas de problème. Et pendant qu'il intervient, restez présent et faites-vous expliquer les travaux.

Au bout du compte, la porte est ouverte, vous êtes rentré chez vous, le chat est sauvé et à tête reposée, la facture du serrurier vous paraît sacrément salée ? D'autant qu'un voisin vient de vous démontrer comment, avec une simple radio, vous auriez pu ouvrir votre porte ?

Par téléphone, vous pouvez contacter la DGCCRF (Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes), au 3939.

Par écrit, il faut contacter le service d'accueil du consommateur d'une direction départementale de la protection des populations (DDPP) ou d'une direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations (DCCSPP).

Les associations de consommateurs (CLCV, UFC...) peuvent également vous renseigner très utilement.

Par Monique TESSIER ■

Sources : Internet
<http://www.economie.gouv.fr/dgccrf/contacts>
 Institut National de la Consommation (INCC)
<http://www.conso.net/>

PV électronique : comment ça marche ?

Le PV en papier est en voie de disparition. Vos contraventions sont désormais dématérialisées et vous n'en n'êtes informés qu'après réception de ces dernières par courrier, quelques jours après que l'infraction ait été relevée.

Désormais, **lorsqu'un agent de la circulation constate une infraction, il n'a plus besoin de sortir son carnet et son stylo, mais simplement de la notifier depuis son terminal électronique** pour que l'automobiliste reçoive, quelques jours plus tard, son amende par courrier, chez lui. Théoriquement, **l'agent verbalisateur a le devoir de déposer sur votre pare-brise**

un petit papier vous informant qu'une contravention a été rédigée à votre encontre mais il semblerait cependant que cette habitude se perde.

Ce nouveau système possède le double avantage **de protéger l'automobiliste du vol de PV** et d'épargner l'agent verbalisateur d'éventuelles remontrances des conducteurs protestataires.

Il sera désormais **difficile au contestataire de trouver, une semaine après l'infraction, des témoins d'une éventuelle erreur.**

Source : <http://news.radins.com/actualites/pv-electronique-comment-ca-marche>

Carte grise : plus besoin de se déplacer en préfecture !

La réforme territoriale a impacté le coût des cartes grises. Dans la plupart des régions nouvellement créées, les conseils régionaux ont décidé d'uniformiser les tarifs, en calculant ce dernier sur le montant le plus haut d'une des anciennes régions désormais regroupées.

La plateforme **Carte-grise.org, vous propose une infographie détaillée des augmentations décidées en mai dernier.** Fini les longues heures d'attente à la Préfecture grâce à **ce service, qui vous propose de réaliser toutes vos démarches, en ligne, depuis chez vous.** En renseignant les informations nécessaires concernant

le véhicule que vous souhaitez immatriculer, cette plateforme vous indiquera les documents à fournir. Le montant de votre carte grise est payable en ligne et l'option « paiement en trois fois sans frais » vous est également proposée.

Une fois les documents envoyés, Carte-grise.org s'occupe de tout et vous recevrez votre carte grise en quelques jours, chez vous, par courrier. Une économie de temps non négligeable pour s'occuper de ces démarches contraignantes.

Source : <http://www.carte-grise.org/>

Pourquoi faut-il pré-remplir son constat avant ?

Neuf automobilistes sur dix oublieraient leurs constats à la maison. L'erreur peut pourtant être handicapante. Au moment de partir, on pense à beaucoup de choses, souvent même à faire les dernières vérifications techniques de son véhicule. Mais pas aux constats ! Pourtant, personne n'est à l'abri d'un accrochage !

Pré remplir son constat permet de gagner du temps

Pensez donc à vous munir d'un constat vierge, que vous placerez dans la boîte à gant de votre véhicule. Mieux, la Prévention

routière conseille de remplir un maximum de cases, à l'avance, afin de ne pas se retrouver coincé le jour de l'accident, car il manquerait une ou plusieurs informations importantes, comme les références de votre assurance par exemple.

Pour rappel, sachez qu'un constat doit être envoyé dans les trois jours qui suivent un accrochage à votre assureur. Passé ce délai, il n'est pas sûr que votre assurance accepte d'étudier le dossier.

Source : <http://news.radins.com/actualites/prevention-routiere>

Comment ne pas faire exploser la facture ?

L'Arcep a mis en place **un code couleur permettant de savoir si un numéro est gratuit, payant selon votre forfait ou surtaxé :**

- **Vert :** les numéros sont tous gratuits et commencent par 0800, 0801, 0802, 0803, 0804, 0805 ;

- **Gris :** les numéros commencent par 0806, 0807, 0808, 0809 ; le service est à la base gratuit mais peut être payant si vous n'avez pas de forfait illimité.

- **Violet :** les numéros commencent par 081, 082 ou 089. Ils sont surtaxés donc payants automatiquement et peuvent se cumuler avec le prix d'un appel normal. Généralement, un serveur vocal vous en informe au début de votre appel, avant que la surtaxe commence.

Si vous appelez un numéro inconnu, le mieux est de vérifier sur le site infosva.org s'il s'agit d'une arnaque ou encore d'un numéro surtaxé.

Source <http://www.radins.com/dossiers/internet-telephonie/numeros-surtaxes>

Une étiquette connectée pour surveiller sa valise

La SNCF développe actuellement de nouveaux services qui pourraient voir le jour pour simplifier l'expérience du voyageur. L'entreprise a ainsi créé une structure ouverte où elle dialogue avec d'autres marques comme Décathlon ou Nespresso... pour trouver avec elles des solutions aux problèmes des voyageurs. L'une des préoccupations concerne la sécurité. Le client rechigne à laisser ses bagages hors de sa vue, craignant de se les faire voler. La SNCF réfléchit actuellement à une étiquette connectée qui préviendrait le voyageur quand le bagage s'éloigne de lui sans raison. Bien évidemment, elle serait cachée à l'intérieur de la valise pour éviter qu'un éventuel voleur coupe l'étiquette et emporte le bagage.

Source : <http://www.usine-digitale.fr/editorial/bagages-connectes>

**Je fais voter
UNSA aux
élections TPE**

TPE *
Très
Petites
Entreprises
**Salarié-e-s
à part entière !**



1 = 2
Ta mission :

**Chaque adhérent-e UNSA
fait voter deux électeurs TPE
de son entourage**

**Parmi mes proches, mes ami-e-s, ma famille,
je connais des personnes qui travaillent
dans des entreprises de moins de 11 salarié-e-s.
Entre le 28 novembre et le 12 décembre 2016,
je les contacte pour les faire voter UNSA !**

Qui vote à ces élections ?

Ces salarié-e-s travaillent dans le commerce, les services, le bâtiment, la coiffure, la restauration, l'habillement, les pharmacies, les cabinets médicaux, d'avocats, d'études et d'architectes.

Ils font vivre les clubs de sport, les associations... Ils sont assistantes maternelles, auxiliaires parentales, salarié-e-s de particuliers employeurs...

09 69 36 69 00

*L'UNSA a mis en place une plate-forme
téléphonique spéciale salarié-e-s des TPE.
Pour le prix d'un appel local,
ils peuvent obtenir un renseignement
sur les élections, un conseil ou une aide.*



Libres ensemble
LA MARQUE AUTONOME