

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA CHEMINOTS



24 mars 2015 Congrès extraordinaire Naissance de l'UNSA-Ferroviaire



EDITO

Fier d'être à l'UNSA-Ferroviaire !

PAGE 3



RÉFORME DU FERROVIAIRE

CCE du 10 mars : point de départ
des négociations

PAGES 4 à 7



EUROPE

Echanges d'idées au Luxembourg

PAGE 8



VIE SYNDICALE

Le GN DS nantais :
bon (gros) plan réussi !

PAGE 12

CONGRÈS EXTRAORDINAIRE



Communiqué de Presse
26 03 2015

Congrès du 24 mars 2015 L'UNSA-Ferroviaire est née

Un congrès extraordinaire de l'UNSA-Cheminots s'est tenu le mardi 24 mars à Paris.

Le thème principal était l'évolution de l'UNSA-Cheminots vers l'UNSA-Ferroviaire.

L'UNSA est en progression constante, aussi bien dans le périmètre SNCF que dans celui de la nouvelle Branche Ferroviaire qui se construit.

Dans le cadre des discussions sur le projet de loi portant réforme du Ferroviaire, l'UNSA a pris une nouvelle dimension en contribuant activement à l'évolution du texte initial.

Les Cheminots, les salariés du Groupe Public Ferroviaire SNCF et les salariés de la Branche Ferroviaire ont besoin d'une organisation syndicale responsable et pragmatique, qui pratique le syndicalisme en positif.

L'UNSA est le 1^{er} syndicat réformiste dans le Groupe Public Ferroviaire et dans la Branche Ferroviaire.

Dans ce contexte et compte tenu des évolutions, l'UNSA-Cheminots a pris le nom UNSA-Ferroviaire à l'unanimité des suffrages exprimés et 98 % des inscrits.

L'UNSA-Ferroviaire inscrit une nouvelle page dans son histoire et celle du syndicalisme du ferroviaire.

Communiqué de Presse



Contacts Presse :

Marc BAUCHER : 06 21 49 74 11
Roger DILLESEGER : 06 08 89

UNSA Ferroviaire
56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS
Tél : 01 85 08 82 96 • Fax : 01 49 38 01 33 • Contact@unsa-cheminots.org



SOMMAIRE

- **RÉFORME DU FERROVIAIRE** P. 4 à 7
 - CCE du 10 mars 2015 : point de départ des négociations !
- **EUROPE** P. 8 et 9
 - Echanges d'idées au Luxembourg
- **ZOOM** P. 9
 - Transition écologique : la mobilité partagée
- **ACTUALITÉ** P. 10
 - Vont-ils encore nous faire préférer le train ?
- **DANS NOS RÉGIONS** P. 11
 - Assemblée Générale de l'UR Normandie
- **ZOOM** P. 11
 - Dernière minute : élections
 - Actifs/Retraités : maintenir les liens
- **VIE SYNDICALE** P. 12
 - Le GN DS nantais : un bon (gros) plan réussi !
- **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P. 13 à 16
 - Le billet du Président de l'UFR : cheminot et fier de l'être
 - AG du Secteur Retraités de Paris Saint-Lazare
 - Infos Pratiques
 - AG de la Section Sud-Ouest



L'UNSA-Ferroviaire est officiellement née

La période que nous vivons est historique, à double titre.

Le monde ferroviaire est en pleine évolution, la SNCF n'est pas en reste avec la création du Groupe Public Ferroviaire. Et de la Branche Ferroviaire.

Les directives européennes que nous avons combattues, et combattons toujours, bouleversent profondément la structuration et la législation sociale et politique du ferroviaire.

Le 4^{ème} paquet ferroviaire, malheureusement, sauf peut-être un bouleversement social ou politique, ne verra pas d'inflexion sensible.

Seule la mobilisation massive des salariés du secteur ferroviaire, à l'intérieur et au-delà de nos frontières, pourrait changer la donne.

Les lois sont votées. L'UNSA-Ferroviaire, même en opposition, s'inscrit dans une démarche résolument offensive et constructive pour assurer la défense des salariés et de notre entreprise publique.

En ces temps troublés, le respect des lois républicaines nous semble la meilleure réponse à apporter pour défendre notre système démocratique face à l'obscurantisme et aux intolérances de toutes sortes. Ceux qui aujourd'hui critiquent et rêvent de voir affaiblir les corps intermédiaires doivent savoir que l'UNSA-Ferroviaire sera un véritable rempart face à ces attaques. Notre système démocratique existe par un équilibre des différents acteurs qui le compose. Mon message s'adresse également à nos partenaires, qui pour défendre leur pré carré, n'hésitent pas à franchir le rubicond en insultant nos militants et adhérents.

Je suis fier d'être à l'UNSA-Ferroviaire.

Cette fierté, doublée d'émotion, a pris un nouveau relief lors de notre congrès extraordinaire du mardi 24 mars 2015.

Fruit de nombreux débats contradictoires dans notre organisation syndicale, la question était simple mais néanmoins complexe :

- allions-nous écrire une nouvelle page d'histoire à savoir l'évolution de notre appellation : UNSA-Cheminots en UNSA-Ferroviaire ?

- allions-nous résolument inscrire notre organisation syndicale dans une dynamique qui réponde aux enjeux du nouveau contexte ferroviaire : la création du Groupe Public Ferroviaire, la mise en œuvre d'une Branche Ferroviaire, en tant qu'acteur incontournable au niveau national et européen ?

Le vote des congressistes a été massif avec plébiscite pour l'UNSA-Ferroviaire historique avec 100 % des mandats exprimés et 98,39 % du total des mandats.

C'est la meilleure réponse apportée aux défis à relever et conforter l'UNSA-Ferroviaire comme 1^{ère} organisation syndicale réformatrice au sein du Groupe Public Ferroviaire et de la Branche Ferroviaire avec l'objectif d'être l'acteur principal dans les prochains mois.

L'UNSA-Ferroviaire est née ce mardi 24 mars 2015.

Par Marc BAUCHER ■

LE mag 

Le Mag, la revue de l'UNSA Cheminots
Organe officiel de l'UNSA

Fédération des cheminots et activités annexes

56 rue du Fg Montmartre - 75009 Paris

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

Courriel : federation@unsa-cheminots.org

Site : www.unsa-cheminots.org

Directeur de la publication : Marc Baucher

Membres du Comité de rédaction :

Alain Fennerich, Monique Tessier

Courriel : baucher.m@unsa-cheminots.org

Photos : Régis Chessum, François Durivault,

Monique Tessier

Conception/réalisation : IPPAC

14, rue du Patronage Laïque - 52000 CHAUMONT

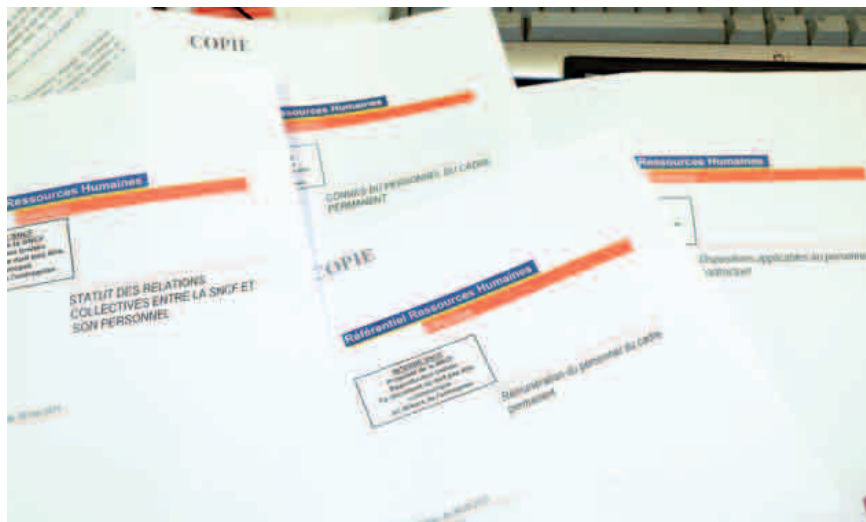
Impression : ROTO CHAMPAGNE certifiée IMPRIM'VERT

Z.I. La Dame Huguenotte - 52000 CHAUMONT

CPPAP : 0917 5 07536 - ISSN : 0.395-3.728

CCE du 10 mars 2015 : point de départ des négos

➤ **LE PROCESSUS D'INFORMATION/CONSULTATION DU CCE SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA RÉFORME DU FERROVIAIRE À LA SNCF ET CHEZ RFF A DÉMARRÉ LE 26 SEPTEMBRE 2014 PAR LA REMISE DU DOSSIER. NOUS CONSIDÉRONS QUE LE CHANTIER DE LA RÉFORME DU FERROVIAIRE EST LE DOSSIER LE PLUS IMPORTANT QUE L'INSTANCE CCE A EU À TRAITER DEPUIS SA CRÉATION EN 1986. LA CONSULTATION DES ÉLUS LORS DE LA PLÉNIÈRE DU 10 MARS 2015 MARQUE LE POINT DE DÉPART DES NÉGOCIATIONS INTERNES AU NOUVEAU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE.**



La période qui s'ouvre à nous met les partenaires sociaux en responsabilité. De la phase de concertations, nous rentrons dans la phase de négociations. Face aux attentes légitimes des cheminots de l'Entreprise et de la Branche, les accords à finaliser structureront le ferroviaire pour les prochaines années. Il est, selon nous, irresponsable de prendre les cheminots en otage par de la communication dogmatique.

➤ **LA RÉFORME DU FERROVIAIRE, UN DOSSIER DE LONGUE HALEINE !**

Depuis près de quatre ans, le transport ferroviaire a fait l'objet de nombreux rapports, séminaires, colloques et surtout, en 2011, des Assises du Ferroviaire, menées par l'ancienne Ministre des transports Nathalie Kosciusko-Morizet, dont les conclusions n'ont pas été remises en cause. L'Union Européenne doit se prononcer, dans le courant de l'année 2015, sur la mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire qui ouvrira totalement le transport de voyageurs des réseaux ferroviaires à la concurrence. L'UNSA s'est largement exprimée par son opposition à cette ouverture à la concurrence, inadaptée pour le mode de transport ferroviaire.

En octobre 2013, Frédéric Cuvillier dépose un projet de loi visant à réformer le système ferroviaire avec comme objectif :

- l'amélioration de la qualité de service,
 - consolider les équilibres financiers,
 - répondre aux directives européennes,
 - répondre aux contraintes de l'ouverture à la concurrence ferroviaire.
- Ce projet de loi propose de créer un Groupe Public Ferroviaire calqué sur le modèle allemand avec l'idée de peser sur les décisions de l'Union Européenne.

En décembre 2013, l'UNSA-Ferroviaire estimait qu'il fallait « revoir la copie ! »

Durant le printemps 2014, dans le cadre du processus législatif (Parlement, Sénat) l'UNSA-Cheminots et UNSA-RF ont mené un travail de lobbying intense auprès des Parlementaires et des Sénateurs pour faire évoluer le projet de loi, afin que ce dernier réponde aux aspirations de l'UNSA, évidemment en conformité avec nos orientations syndicales validées lors du congrès de Montpellier 2013.

Ces travaux ont fait l'objet de 28 amendements à l'Assemblée Nationale et de 41 amendements pour le Sénat. Durant cette période, une plateforme syndicale commune a porté des revendications visant à améliorer le projet de loi.

Le 13 juin 2014, l'UNSA signe un accord de modernisation avec Frédéric Cuvillier, Secrétaire d'Etat aux Transports. Cette date marque un point de rupture entre les organisations

Ces négociations porteront notamment sur :

- l'harmonisation des accords pour les trois EPIC,
- l'intégration des personnels de RFF,
- la gestion des activités sociales dans la période transitoire mais également pour le futur GPF,
- la négociation des protocoles électoraux pour la mise en œuvre d'instances représentatives des personnels adaptées aux nouveaux périmètres des trois EPIC,
- la négociation d'une convention collective de la branche ferroviaire.

ciations !

syndicales et accentue le clivage entre les « réformistes » et les « contestataires ».

Le positionnement de l'UNSA est notamment en totale opposition avec la CGT sur deux points fondamentaux :

- le calendrier de la réforme : au regard des positionnements politiques notamment de l'UMP, prendre le risque d'attendre une alternance politique probable en 2017 aurait des conséquences dramatiques pour les cheminots,
- sortir les « fonctions essentielles » du GPF consisterait à initier l'éclatement de celui-ci.

Sur ce dossier à caractère historique, l'UNSA affiche ses responsabilités et ses engagements pour la construction d'un GPF socialement intégré dans un cadre social de haut niveau.

Les amendements portés par l'UNSA lors de la concertation du projet de loi, les observations sur l'élaboration des décrets, l'accord de modernisation, le lobbying mené dans toutes les instances et institutions françaises et européennes ont sensiblement fait évoluer et amélioré le projet de loi initial.

JOURNAL OFFICIEL DU 4 AOÛT 2014 : LA LOI N° 2014-872 PORTANT RÉFORME DU FERROVIAIRE EST PUBLIÉE

Le travail mené par l'UNSA par ses amendements au projet de loi a porté ses fruits et très sensiblement amélioré le texte de loi.

► LA GOUVERNANCE

- Le renforcement du rôle stratégique de l'État

L'article L.2102-5 prévoit que la SNCF conclut un contrat cadre stratégique avec l'État pour une durée de dix ans. Ce contrat détermine les objectifs et les moyens de SNCF Réseau et SNCF Mobilités en termes de qualité de service au profit de l'ensemble des EF, des AOT et des usagers.

- Le maintien du STATUT et des passerelles métier entre les trois EPIC

Dans son article L.2101-2, la loi précise que



les trois EPIC emploient des salariés régis par le statut des cheminots (RH001). Sans discrimination liée à leur statut ou origine professionnelle, les salariés des trois EPIC peuvent occuper tout emploi ouvert dans l'un ou l'autre EPIC, avec continuité de leur contrat de travail.

• Le pilotage des formations « sécurité » par l'EPIC « mère » pour l'ensemble du GPF

L'article 4 du décret n° 2015-137 précise que la politique de formation professionnelle des salariés du GPF est définie par l'EPIC de tête.

• Le maintien des fonctions essentielles au sein du GIU

SNCF Réseau est issu du regroupement de RFF, de la DCF et de SNCF INFRA. Cet EPIC assure les missions de gestionnaire d'infrastructure incluant l'accès au réseau (péages et sillons). Contrairement au projet « la voie du service public » proposé par la CGT, les fonctions essentielles restent dans le GPF. Cette disposition prémunit le GPF de l'éclatement si, à terme, le quatrième paquet ferroviaire devait élargir les fonctions essentielles à la DCF, les gares ou le matériel.

► LE FINANCEMENT

• La prise en charge par l'État de la dette de RFF qui a servi à l'aménagement du territoire en finançant la construction des LGV

Les Parlementaires demandent au gouvernement d'étudier les différentes solutions de reprise de la dette ou la création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire. Le Gouvernement doit remettre dans les deux ans un rapport au Parlement sur la trajectoire de la dette et les solutions envisagées.

• La création d'un service d'amortissement de la dette d'État

SNCF Réseau reprend la personnalité juridique de RFF ; ainsi la dette de RFF devient la dette de SNCF Réseau.

• L'attribution de moyens de financement stables et pérennes à l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France) pour qu'elle puisse financer les projets de développement de l'infrastructure. Un équilibre entre les différents acteurs du financement des transports, permettant un accès à tous au transport du quotidien.

• La mise en œuvre de l'Ecotaxe poids lourds

L'intégration fiscale des trois EPIC du GPF permet une consolidation des comptes au niveau de l'EPIC de tête. Les bénéfices de





SNCF Mobilités (s'ils existent !) restent dans le giron du GPF et contribuent au financement de SNCF Réseau. Les dividendes, jadis versés à l'État, restent ainsi dans le GPF.

L'intégration de RFF dans le GPF devrait générer des gains de productivité, notamment par la fin des reportings et refacturations. Cette intégration devrait également contribuer à l'efficacité du système. Le financement des investissements répond désormais à « la règle d'or » à savoir : qui commande paye ! Des ratios d'investissements sont arrêtés ; en cas de dépassement, ce sont les demandeurs qui financent (État, collectivités). Cette disposition ne règle pas la question du financement de la maintenance ni des surcoûts de fonctionnement.

➤ L'ASPECT SOCIAL

• La garantie du maintien du STATUT des cheminots

• **L'embauche au statut dans les trois EPIC**
Un accord pluriannuel, négocié par les partenaires sociaux du GPF fixe les modalités de mise en œuvre de l'article L.2101-2 sur l'emploi de personnels à statut dans le GPF. Le recrutement et l'emploi de personnels à statut sont confirmés par cet article.

• Le maintien des conditions d'emploi du RH0077

L'ouverture à la concurrence et l'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires (une vingtaine à ce jour) nécessitent une évolution de la réglementation applicable à toutes les entreprises ferroviaires. La loi prévoit un décret-socle pour garantir

la sécurité et la négociation d'une convention collective applicable par toutes les entreprises de la Branche. Ces dispositions seront complétées par un accord d'entreprise pour l'application des 35 heures. La loi sur les 35 heures restant applicable à la SNCF.

• Une convention de branche de haut niveau, y compris pour les salariés de droit privé

La loi prévoit la négociation d'une Convention Collective de Branche pour l'ensemble des salariés des entreprises dont l'activité principale est le transport de marchandises ou de voyageurs ainsi que la gestion, l'exploitation et la maintenance sous exploitation des lignes et des installations. Pour l'UNSA, la convention collective ne devra pas amener une dégradation de l'organisation du travail des personnels.

• Une instance de concertation et de consultation couvrant l'ensemble du GPFU

Ce point a été une revendication forte de l'UNSA. Le décret 2015-142 du 10 février formalise la mise en œuvre d'un Comité Central du GPF avec les prérogatives d'un CCE. Ce dispositif est complété par deux Commissions Consultatives (dans SNCF Mobilités et SNCF Réseau).

• La désignation des Délégués Syndicaux Centraux sur le périmètre du GPFU

L'article L.2101-6 prévoit la désignation d'un DSC au niveau de l'ensemble du GPF. La représentativité des OS est calculée sur l'ensemble des trois EPIC du GPF. Cette disposition, autre revendication majeure de l'UNSA, marque de manière légale l'unicité sociale et le caractère indissociable des 3 EPIC.

• Des facilités de circulation pour l'ensemble des personnels du GPFU

Dès le premier janvier 2015, les salariés de l'ensemble du GPF (ex RFF et cheminots) bénéficient des facilités de circulation.

• Une gestion des Activités Sociales sur un périmètre régional assurant la territorialité et l'action syndicale de proximité au contact des cheminots

L'article L.2101-5-1 impose la mutualisation d'une part substantielle des activités sociales. Les modalités de gestions sont définies par un accord collectif du GPF ou à défaut par voie réglementaire.

• Une harmonisation par le haut des conditions d'emploi des contractuels de la SNCF et de RFF

L'article 32 de la loi fixe une durée de dix-huit mois pour négocier une harmonisation

des accords collectifs SNCF/RFF. A défaut d'accords, ce sont les stipulations conventionnelles de la SNCF qui s'appliqueront, y compris chez SNCF Réseau.

Les salariés de RFF qui remplissaient les conditions nécessaires à leur embauche pourront accéder au statut SNCF (art 32-V). Les investigations menées par les groupes de travail de l'UNSA ont comme objectif de construire un panel de propositions visant à améliorer lesdits accords. Ces négociations sont en cours.

• Le respect de la hiérarchie des normes

L'article L.1321-3-1 précise que pour les salariés relevant de la convention collective ferroviaire, les stipulations d'un accord d'entreprise, ou d'établissement, relatives à la durée du travail ne peuvent être inférieures à celles de la convention collective.

➤ QUELLES MODALITÉS D'APPLICATION ?

A ce stade, il convient de noter que si la loi définit les contours du futur système ferroviaire, les modalités pratiques sont loin d'être arrêtées.

En effet, la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire renvoie à :

- la parution d'une quarantaine de décrets d'application dont seule une dizaine est parue à ce jour,
- de nombreuses négociations internes au GPF (gestion des activités sociales, harmonisation SNCF/RFF, périmètres des IRP, accord 35 heures ...),
- la négociation d'une convention collective ferroviaire,
- négociations sur les conditions de transfert de personnel,
- mise en place des nouvelles instances issues de la loi (CS, CA, Haut Comité du ferroviaire...).

Dans la même période, des éléments extérieurs viendront impacter le périmètre ferroviaire, il s'agit notamment :

- des conséquences de la loi Macron (dérégulation des transports par autocars),
- de la réforme territoriale,
- de la renégociation du contrat STIF.

La loi portant réforme du ferroviaire ne traite pas le problème de la dette qui pèse fortement le système ferroviaire français et le quotidien des cheminots (gains de productivité, suppression de postes, etc.).

Pour l'UNSA, l'État doit prendre ses responsabilités et proposer une solution qui permettra d'épurer la dette liée essentiellement à la construction des lignes et

donc à l'aménagement du territoire, pour que l'Entreprise puisse affronter l'arrivée de la concurrence sur des bases saines et équitables.

De nombreuses études et rapports démontrent que l'équilibre du système ferroviaire, quel que soit le pays, est fortement dépendant des financements publics si l'on souhaite proposer un service public de qualité et abordable. L'exemple du TER en est le plus révélateur : 70 % du prix d'un billet sont financés par les Conseils Régionaux. A l'inverse, le coût du TGV est reporté intégralement sur le prix du billet.

➤ CONCLUSIONS (FORCÉMENT PROVISOIRES !)

Il faut dissocier, dans cette réforme du système ferroviaire, les choix qui relèvent de la responsabilité de l'État et du Gouvernement, et sa mise en application par l'Entreprise.

La loi portant sur la création d'un groupe public ferroviaire, composé de 3 EPIC SNCF relève de l'autorité des parlementaires, qui seuls sont en responsabilité de voter les lois. Ils ont été éclairés avant de prendre leur décision par les auditions d'experts et de spécialistes des transports. Toutes les organisations syndicales ont largement pu s'exprimer durant la phase de concertation.

Lors du vote de la loi, les députés ont écarté l'option libérale préconisée par la commission européenne des transports qui visait à la privatisation de l'opérateur ferroviaire historique. La création de 3 établissements sous contrôle de l'État maintient donc la SNCF dans l'espace public et permet aux cheminots de conserver leur statut.

Cette option est très clairement plus favorable que la création de sociétés anonymes qui aurait conduit à la dislocation de la SNCF, allant bien au-delà d'une séparation comptable entre l'infrastructure ferroviaire et l'opérateur chargé de l'exploitation du réseau.

La rédaction du décret-socle, la négociation de la convention collective et des accords d'entreprise seront des étapes très délicates qui nécessiteront de prendre les bonnes décisions et n'écarteront pas de nouvelles situations conflictuelles entre les organisations syndicales et les décideurs.

Tout reste à faire pour maintenir un système ferroviaire de qualité au service de toute la population et permettant une qualité de vie et de travail satisfaisante pour les cheminots.

Enfin, bien qu'ayant largement participé à

CCE : Comité Central d'Entreprise
DCF : Direction des Circulations Ferroviaires
EPIC : Établissement Public Industriel et Commercial
GPF : Groupe Public Ferroviaire
GPFU : Groupe Public Ferroviaire Unifié
GIU : Gestionnaire d'Infrastructure Unifié
IRP : Institutions Représentatives du Personnel
LGV : Ligne à Grande Vitesse
RFF : Réseau Ferré de France
STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France

améliorer le projet de loi, l'UNSA ne cautionnera pas une mise en œuvre qui dégraderait le quotidien des cheminots et qui mettrait en danger le système ferroviaire français.

D'autres OS ont fait ce même travail préparatoire, certaines ouvertement, d'autres moins ouvertement et contrairement à ce qu'elles annoncent, sont donc de facto dans l'acceptation, sur le fond, de cette réforme ! Nous considérons que la réforme est une

conséquence, mais en aucun cas la cause, de la situation du ferroviaire dans un contexte économique et européen que l'on connaît.

Pour l'UNSA nous réaffirmons le principe : il n'y aura pas de réforme sur du moins-disant social !

Par Roger DILLENSEGER ■

DÉCLARATION UNSA PORTANT AVIS DU CCE SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA RÉFORME DU FERROVIAIRE

La loi portant réforme du ferroviaire a mené à la mise en place d'un Groupe Public Ferroviaire fondé sur un modèle conforme aux directives européennes, en initiant par ailleurs la réflexion sur la création d'une branche ferroviaire dans le cadre de la Convention Collective Nationale.

Grâce aux contributions de l'UNSA-Ferroviaire et d'autres organisations syndicales représentatives de la SNCF et RFF qui ont travaillé à l'amélioration du projet de réforme, et se sont mobilisées pour apporter des amendements aux projets de loi et de décrets, certaines garanties ont pu être obtenues, telles que :

- la préservation du pacte social des cheminots,
- l'embauche au statut comme norme,
- la mobilité inter EPIC pour les parcours professionnels des salariés.

Les membres du CCE de la SNCF, mais aussi celui du CE Réseau (ex RFF), ont été convoqués ce jour 10 mars pour donner un avis sur le dossier dit de «Mise en œuvre de la réforme du ferroviaire».

Notre préoccupation immédiate et majeure est de limiter la période d'incertitude pour les agents, ce qui nécessite d'engager, en responsabilité, la consultation sur la

réforme. Nous délivrons ainsi un premier avis sur la construction des structures du système, qui marquera **non pas la fin du processus, mais qui sera le point de départ de la négociation sur la mise en œuvre réelle de la réforme et de ses conséquences.**

Aujourd'hui, le processus nécessite un **séquençage** des consultations des Instances, ces dernières étant tributaires de l'avancement des différents chantiers et négociations liés à la mise en œuvre du groupe public ferroviaire au sein de l'Entreprise, mais également au sein de sa tutelle.

Face à l'ampleur du dossier, fidèle à ses convictions de la pratique d'une politique contractuelle et dans le respect des orientations du congrès de Montpellier, l'UNSA ne donne pas carte blanche à la Direction !

Lors de la consultation l'UNSA s'abstiendra, cette déclaration vaut pour avis UNSA.

Vote lors de la consultation :

Pour	Contre	Abstention
	CGT - SUD	UNSA - CFDT

Echanges d'idées au Lux

► **LES 30 ET 31 JANVIER, UNE DÉLÉGATION DE L'UNSA-FERROVIAIRE A ASSISTÉ AU 65^{ÈME} CONGRÈS DU SYNDICAT LUXEMBOURGEOIS : LE FNCTTFEL - LANDESVERBAND (FÉDÉRATION NATIONALE DES CHEMINOTS, TRAVAILLEURS DU TRANSPORT, FONCTIONNAIRES ET EMPLOYÉS LUXEMBOURGEOIS). CE SYNDICAT OPÈRE NOTAMMENT DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AU LUXEMBOURG.**

Lors de ce congrès, Guy Grievelding (*) a quitté son mandat de Président du syndicat pour se consacrer uniquement à la Section Ferroviaire de l'ETF (Fédération Européenne des Travailleurs du Transport). C'est donc Jean-Claude Thümmel qui lui succèdera.

Lors du discours d'ouverture, l'UNSA a été personnellement remerciée pour sa présence. Guy Grievelding a salué l'implication de l'UNSA au sein de l'ETF et a insisté sur le fait que nous étions sur la même dynamique que Jacques Duron (ancien représentant

UNSA au sein de l'ETF).

Ce fut également l'occasion d'échanger avec des syndicalistes voisins, des membres de l'ITF (la Fédération internationale des ouvriers du transport) et d'organiser des prochaines rencontres avec nos homologues étrangers.

(*) Rappelons que Guy Grievelding avait participé en septembre dernier au Bureau Fédéral de l'UNSA-Ferroviaire (voir Le MAG n° 773).

Par Nathalie WETZEL – Benoit VIENNE ■



Le FNCTTFEL Landesverband

Aujourd'hui, le FNCTTFEL Landesverband compte environ 6500 membres ; c'est le plus important syndicat de cheminots du Luxembourg. Il représente aujourd'hui toutes les catégories de métiers ferroviaires au Luxembourg ainsi que de nombreux fonctionnaires et employés de l'état et communaux.

Sa fondation en 1909 et ses actions depuis cette date constituent un des plus grands succès de l'histoire sociale de ce pays.

► PLUS D'UN SIÈCLE DE LUTTES ET DE SUCCÈS

Le 10 janvier 1909, en présence de 51 délégués, le Landesverband est créé en tant que «Luxemburger Eisenbahnerverband» (« Fédération Nationale des Cheminots Luxembourgeois - FNCL»). Les difficultés sont alors nombreuses, car il n'est pas évident de rassembler de multiples associations de cheminots dans une organisation commune. Malgré tout,

et grâce à la volonté des cheminots de s'orienter vers un but commun, la fondation du Landesverband connaît un véritable succès.

En 1912, la Direction de l'entreprise ferroviaire « Guillaume Luxembourg » interdit formellement à ses fonctionnaires de rejoindre le Landesverband. Mais en 1921, l'endurance et la force des syndicalistes aboutissent à la création d'un statut unique pour tous les cheminots des différentes entreprises ferroviaires luxembourgeoises. Puis un régime unique de pensions est instauré, toujours suite aux revendications du Landesverband. Une solidarité exemplaire entre les cheminots dont les conditions de travail sont inacceptables, voire inhumaines, rendent ces succès possibles.

Depuis 1924, les cheminots font partie intégrante de la chambre des employés privés, aujourd'hui connue sous le nom « Chambre des Salariés Luxembourgeois



Le nouveau Président : Jean-Claude Thümmel

– CSL ». Le Landesverband s'est toujours considéré comme partie du mouvement ouvrier et a été co-fondateur de la CGT.

Au cours de l'année 1951, le statut du cheminot est assimilé à celui du fonctionnaire de l'état. Cet acquis représente une des étapes les plus importantes de l'histoire du Landesverband. A cette époque, les travailleurs des tramways de la ville de Luxembourg et de Esch sur Alzette se

embourg

rattachent au Landesverband. En 1955, c'est le tour des travailleurs du transport routier de l'ACAL. Le Landesverband peut ainsi négocier des conventions collectives et obtenir une amélioration significative des conditions de travail et de salaire pour les travailleurs de ces secteurs.

► UN PILIER DU MOUVEMENT SYNDICALISTE LUXEMBOURGEOIS

Le Landesverband a fait évoluer systématiquement ses structures et est devenu ainsi un pilier important du mouvement syndicaliste au Luxembourg. En 1957, est créée la « Section Jeunesse » du Landesverband. La « section des femmes » suivra en 1988. En avril 1963, le groupe des fonctionnaires de l'Etat et communaux est créé au sein du Landesverband qui prend alors la dénomination de « FNCTTFEL Landesverband », « Fédération Nationale des Cheminots, Travailleurs du Transport, Fonctionnaires et Employés Luxembourgeois ».

Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, les cheminots luxembourgeois se sont vus confrontés à des fermetures systématiques des lignes et d'infrastructures ferroviaires. Le 8 juin 1980, une manifestation très importante a eu lieu à Troisvierges pour s'opposer formellement à la fermeture de la ligne Luxembourg-Ettelbrück-Troisvierges, qui continue vers Liège. La « ligne du nord » est par la suite modernisée et électrifiée. Aujourd'hui cette ligne est une des lignes ferroviaires les plus importantes et des plus fréquentées du Luxembourg.

Le 21 décembre 1985 est marqué par la décision du gouvernement d'accorder le droit de retraite à 55 ou 57 ans pour certaines catégories du personnel. Ce droit faisait partie des principales revendications du Landesverband. En 2007, de nouvelles conditions de travail sont mises en place pour l'ensemble du personnel des CFL,

et ceci, à la suite de longues et intenses négociations.

► LE FNCTTFEL LANDESVERBAND FACE À LA LIBÉRALISATION

En 2007 toujours, dans le cadre de la libéralisation du trafic de marchandises, est fondée l'entreprise CFL. Le FNCTTFEL Landesverband négocie alors des conventions collectives avantageuses pour ses salariés. Le FNCTTFEL est aujourd'hui en mesure de pouvoir présider à la fois les délégations centrales du personnel des CFL et CFL Cargo.

Sous la présidence de Guy Greivelding, élu en 2009, le FNCTTFEL Landesverband a, entre autres, toujours contesté la politique européenne favorisant la libéralisation. Le quatrième paquet ferroviaire, les fermetures de lignes (comme Ettelbrück-Diekirch) ainsi que la réforme de la fonction publique au Luxembourg faisaient partie des préoccupations essentielles de Guy Greivelding.

► APRÈS LE 65^{ÈME} CONGRÈS DE LA FNCTTFEL

Le 31 janvier 2015, Jean-Claude Thümmel a été élu président du FNCTTFEL Landesverband à l'occasion du 65^{ème} congrès de la FNCTTFEL. Il souhaite continuer sur le chemin tracé par ses prédécesseurs, en mettant en outre l'accent sur les jeunes et les femmes au sein du syndicat. Le TTIP (Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement) et le TISA (Accord sur le commerce des services) font aussi partie des préoccupations du nouveau Président qui considère qu'il est impératif de s'opposer fermement à la libération des services.

Par Philippe HOFFMANN
(Secrétaire du Secteur des Chemins de Fer du FNCTTFEL Landesverband) ■



► ZOOM

Transition écologique : la mobilité partagée



Le partage d'un moyen de transport n'est pas un fait nouveau dans notre société. Un taxi, un bus, un train, un avion, peuvent être considérés comme du partage de transport. Actuellement, la notion de mobilité partagée est associée au partage de voiture individuelle, plus communément appelé « covoiturage ».

Covoiturage ou auto-partage ?

Attention, il ne faut pas confondre covoiturage et auto-partage. Le premier vise la mutualisation d'un trajet et le second la mutualisation d'un véhicule. Ce phénomène vient percuter de plein fouet le marché traditionnel de la location de véhicules. L'utilisation intensive des outils numériques révolutionne le processus de la location de voitures avec l'apparition sur Internet des plateformes d'auto-partage, à l'instar d'AutoLib.

Les grands avantages résident dans la souplesse de l'accès et de la restitution qui peut s'opérer à n'importe quel moment sans contrainte, ou presque, pour le client. Le risque à venir pour les constructeurs automobiles est de ne plus être en contact direct avec le client final. L'on verra apparaître sans aucun doute de nouvelles entreprises commercialisant des services de mobilité.

Nous allons tous consommer de la mobilité de façon différente. Les grands constructeurs s'y préparent comme Renault, avec la création de sa filiale d'auto-partage Tweezy Way.

Le covoiturage quant à lui, est encore balbutiant dans notre société ; il provient d'un modèle ancien bien connu : l'auto-stop. Les mises en relation des particuliers se font, là encore, via des plateformes Internet ou des applications Smartphone. Ce nouveau modèle, basé sur la structuration d'un ancien, est en soi une formidable réussite. On ne peut nier la montée en puissance de la plateforme de covoiturage Blablacar.

De nouvelles frontières pour la mobilité

Ces nouveaux acteurs de mobilité que sont l'auto-partage et le covoiturage dessinent les frontières nouvelles de la mobilité. Les grandes entreprises ont beaucoup de mal à appréhender ces nouveaux modes d'échange entre particuliers. La SNCF ne s'y est pas trompée, le plus grand concurrent du modèle économique TGV, étant le covoiturage. D'où l'acquisition d'IDVROOM, anciennement Ecolutis, nouvelle plateforme d'auto-partagée.

A défaut de pouvoir réglementer ou d'interdire, il n'existe d'autre solution que de se structurer pour conquérir ces nouveaux marchés.

L'avenir est dans la multi-modalité : avec ses Points d'Echange Multimodal (PEM), dans les gares, la SNCF joue gagnant. La grande révolution de la mobilité est en marche sous nos yeux, gageons qu'elle sera source de gains tant économique qu'environnemental, et cela pour le bien de tous.

Par Thierry SALMON ■

Le train Vont-ils encore nous faire préférer le train ?

➤ **ALORS QUE LA FRANCE S'APPRÊTE À ACCUEILLIR UN COLLOQUE MONDIAL SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE EN CETTE FIN D'ANNÉE 2015, JE N'AI PAS RÉSISTÉ À L'IDÉE DE VOUS NARRER LES PÉRIPIÉTIES D'UN VOYAGEUR QUI A VOULU PRENDRE LE TRAIN ENTRE LE NORD DE LA FRANCE ET LES ALPES DU SUD (BRIANÇONNAIS).**



Il est une époque où les trains de nuit périodiques étaient légion avec des noms plus ou moins évocateurs comme le « Flandres Alpes » dont les compositions étaient multi-tranches (Saint Gervais, Bourg Saint Maurice et Briançon). Certes la rapidité n'était pas leur atout mais l'absence de rupture de charge constituait à une clientèle occasionnelle un élément appréciable. En outre, le « saut de nuit » (partir le soir et arriver le lendemain matin) n'était pas si inintéressant. Aujourd'hui, le désert a gagné ces relations et seuls les TGV « jonction » permettent d'éviter Paris. Pour les inconditionnels du train de nuit (mais pour combien de temps encore ?), le passage par Paris est désormais obligatoire mais les places sont limitées car ces trains sont bi-tranches comme le Paris/Briançon jumelé avec le Paris/Nice jusqu'à Valence Ville pour cause d'économies de sillons, avec malgré tout un gouffre financier se creusant...

Ce jour-là, ce fut donc notre choix que d'emprunter le Duplex de Lille à Valence TGV. Imaginez un départ de la capitale du Nord à 6h54 et une arrivée dans la préfecture de la Drôme 4 heures et 16 minutes plus tard à 11h10 pour près de 900 km quand même !

En ce samedi 31 janvier 2015, l'affluence des grands départs des vacances d'hiver n'était pas à son comble puisque seuls quelques dizaines de voyageurs attendaient la correspondance pour la vallée du Briançonnais par le TER 17353. Notre train, à l'heure, était constitué d'un élément type AGC aux couleurs de la région PACA. Depuis la refonte des dessertes et la

régionalisation, les trains qui parcourent la vallée du Briançonnais ne sont plus assurés rames tractées Corail auparavant tirées par de vaillantes BB67400 fatiguées aujourd'hui, mais par ces automoteurs à la fiabilité très relative et peu aguerris aux pentes et à la froidure alpines ! Mais là n'est pas le sujet mais plutôt ce qui va suivre...

La gare suivante s'appelle Valence Ville et franchement j'ai vu sur le quai une marée humaine en provenance de Paris (TGV 6905) se diriger vers notre modeste AGC !!! Et ce qui devait arriver arriva... L'affluence était telle que nous nous sommes retrouvés dans l'incapacité d'absorber ce flux pourtant quelque part prévisible puisque les réservations TGV devraient un peu parler à nos « stratèges » (mais les désormais « Voyages » et « TER » travaillent-ils ENSEMBLE ?).

Par plusieurs annonces sono, l'ASCT tente de dissuader les vaillants voyageurs décidés à monter coûte que coûte ; mais peine perdue ! Inévitablement, certaines attitudes dégénèrent et les forces de police sont appelées en renfort, épaulant les agents de Suge et de l'Escalpe, vite dépassés. Vivent les vacances version musclée mais surtout offrant l'image d'un mode de ferroviaire très dégradé !

A ce moment-là, je reconnais, j'ai eu un peu « mal à mon entreprise » qui pourtant s'évertue... à proposer du covoiturage (« 123 en voiture »), du bus (« IDbus »), y compris là où il y a des trains ! L'arrivée prochaine du wifi dans les trains va certainement améliorer la situation mais à quel coût ?

Quelques minutes s'écoulent et miracle, une nouvelle annonce est faite nous indiquant l'adjonction d'un second élément AGC moyennant un retard d'une heure. En réalité, le retard au départ de Valence-Ville s'élèvera à 1h30 et, contraintes d'exploitation obligent, (voie unique entre Livron et Briançon) une attente supplémentaire de plus de trente minutes en gare de Crest nous amènera à notre destination (Mont-dauphin-Guilleville) à 18h00 au lieu de 15h43... soit avec un peu plus de 2 heures et 15 minutes de retard. Certes la qualité de certains matériels est relative. Mais au fait, qui a fixé le cahier des charges ?

Les derniers résultats économiques 2014 de la SNCF laissent apparaître des chiffres positifs portés par... l'international. Dans l'hexagone, la volonté de recentrer les dessertes TGV sur les LGV pour améliorer un modèle économique vacillant ne doit pas nous faire oublier que les gouttes d'eau font les ruisseaux et les rivières font les fleuves. Si nos « stratèges » veulent que les gares TGV fonctionnent en « HUB », alors il conviendrait de corriger les défauts inhérents aux ruptures de charges sous peine de voir se tarir ces capillaires que sont les lignes secondaires mais également principales... Mais peut-être est-ce un objectif non avoué ? Dans le cas contraire « à eux de nous faire préférer le train ! »

Normandie

Assemblée Générale de l'UR Normandie

► **L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'UR NORMANDIE S'EST TENUE LE 30 JANVIER DERNIER.**

Laurent Legay, Secrétaire général de l'UR Normandie, a dressé le bilan de l'année 2014 (élections, effectifs des adhérents, formations des nouveaux élus). Un point a été fait sur la gestion du CE avec une analyse du budget 2015 présenté (que l'UNSA n'a pas validé lors du vote en séance plénière compte tenu de sa présentation en déséquilibre) ainsi qu'un retour sur les élections avec des résultats satisfaisant : + 4 %.

Les adhérents ont échangé longuement sur le sujet du CE en exprimant leurs doléances, ce qui a suscité des débats intéressants.

Bruno Robert, Secrétaire adjoint, a présenté les évolutions d'organisation de l'UR. Un remerciement a été fait à tous les élus pour leur investissement dans leurs missions (CHSCT, DP, CE).



Michel Rivoal a dressé le rapport financier 2014, ce qui nous a permis de constater l'amélioration de la situation financière de l'Union Régionale.

William Thieuslin, Secrétaire fédéral, est ensuite intervenu pour évoquer la réforme ferroviaire, la convention collective, l'évolution des IRP. William a également répondu aux nombreuses interrogations de l'assistance

sur les analyses et les positionnements de l'UNSA-Cheminots.

Cette AG s'est clôturée par un repas convivial nourri de nombreuses discussions. Merci à tous les participants d'avoir contribué à la réussite de cette Assemblée Générale !

Par David LEPAULMIER
Représentant syndical UNSA Normandie ■

► ZOOM

DERNIÈRE MINUTE : élections après élections, les bons résultats de l'UNSA se confirment

Chez ECR (EuroCargo Rail), l'UNSA devient la deuxième force syndicale et la seule OS représentative dans les trois collèges.

Chez Air France, l'UNSA passe de la quatrième à la troisième place ; et à Aéroport de Paris, l'UNSA occupe maintenant la seconde place.

Ceci confirme bien que nos propositions sont de plus en plus plébiscitées par les salariés.

Félicitations à tous les candidats et militants UNSA !



ACTIFS-RETRAITÉS : maintenir les liens

La retraite est proche et vous souhaitez ne pas couper le lien et recevoir des informations utiles à votre nouvelle situation, connaître les positions de l'UNSA sur tel ou tel sujet, voire suivre l'évolution de votre Entreprise ?

Contactez votre Union Régionale qui vous transmettra les coordonnées du Secteur Retraités auquel vous pouvez être rattaché. Vous pouvez obtenir ce renseignement, par internet, sur le site de l'UNSA-Cheminots : <http://www.unsa-cheminots.org>, et cliquer sur l'onglet « Contactez-nous ».

Chaque Secteur Retraités organise régulièrement des réunions d'informations qui sont également un agréable moment d'échanges et de convivialité.

A bientôt à l'UFR !

l'Union Fédérale des Retraités ■

Le GN DS nantais : un bon (gros) plan réussi !

➤ **L'IDÉE D'ORGANISER
UN GN DS DÉLOCALISÉ
TROTTEAIT DEPUIS
UN MOMENT DÉJÀ...**

Afin de changer d'environnement, d'aller à la rencontre des UR/UAD, d'échanger sur les travaux de ce groupe, dans lequel s'est instauré un réel dynamisme depuis quelques mois, et surtout de confirmer l'utilité d'un GN Développement Syndical au sein de l'Unsa-Ferroviaire.

C'est tout naturellement en novembre dernier que Pierre-Yves Douaud de l'UR Pays de Loire se propose de nous inviter.

Le tout premier GN DS délocalisé s'est donc tenu à Nantes les 9 et 10 Mars 2015. Le 9 Mars, nous sommes accueillis à nos arrivées respectives et escortés à l'hôtel par notre bienveillant Pierre-Yves. De là, l'équipe des Pays de la Loire (Régine Pech, Bernard Michon et Pierre-Yves) nous a amenés déguster les fameuses galettes bretonnes et titiller nos palais avec du bon cidre dans une crêperie réputée du Vieux Nantes.

Le 10 Mars, après lecture par Pierre-Yves d'une déclaration du Secrétaire d'UR (retenu par des obligations), la réunion s'est déroulée dans une bonne humeur communicative.

En premier lieu, remercions les 19 participants, composés de militants et secrétaires fédéraux Zones et Métiers, pour leur implication dans les débats, qui s'avèrent de plus en plus riches. Le GN DS est devenu incontournable et stratégique, dans le contexte syndical actuel.

Innovations et motivation doivent devenir nos automatismes pour hisser notre Organisation Syndicale au sommet. Proposer un syndicalisme différent est une des fortes attentes des cheminots(es). Le GN DS doit être cette instance interne où sont définies collectivement les prochaines actions en vue du développement syndical dans chaque UR/



UAD. Les participants ont débattu, discuté et confirmé l'envie d'être force de propositions, avec par exemple la réalisation :

- du nouveau livret d'accueil (bientôt distribué dans vos UR/UAD),
- de fiches d'informations générales et syndicales à l'usage de tous,
- de supports pour l'organisation de journées d'accueil au sein des UR/UAD,
- d'un concours de slogans organisé auprès de l'ensemble des adhérents afin de choisir celui qui paraîtra sur nos publications « Élections 2015 »...

La difficulté de certaines UR à trouver des volontaires pour tourner ou organiser des journées d'accueil a été évoquée. Face à cela, pourquoi ne pas développer une aide « inter-UR » ? Et contrairement à certaines idées reçues, cette nouvelle pratique n'entamera en rien l'autonomie des UR.

Développer le collectif dans les actions de terrain, c'est à ce prix que l'on assurera un développement syndical à la hauteur de nos ambitions. Nos militants détiennent un vivier de suggestions qui doit être exploité de manière plus systématique. Pour faciliter cette mutualisation d'idées il pourrait être mis en place des réunions spécifiques « Développement » par exemple. Sur l'UR des Pays de la Loire, une newsletter permettra de toucher le plus grand nombre de cheminots(es). Ce moyen de communication ne doit toutefois pas se substituer aux tournées qui restent le meilleur atout de proximité avec nos collègues.

C'est en croisant les outils de développement syndical et tous les vecteurs de communication que nous parviendrons à faire voter les sympathisants qui, nous en sommes convaincus, deviendront des adhérents. Le développement syndical doit devenir la colonne vertébrale de notre action au quotidien. Il est impératif de remettre « l'humain » au cœur de notre développement syndical et il n'y aura ainsi plus d'obstacles à devenir la première OS chez les cheminots et cheminotes ! Ce GN DS a prouvé que la dynamique instaurée par ses participants permet de fédérer, de débattre richement, de faire naître des idées nouvelles... et donc d'avancer.

En conclusion, la délocalisation de ce GN DS est un franc succès. En revenant à des actions fondamentales du syndicalisme, on consolide les valeurs portées par l'UNSA-Ferroviaire tout en améliorant la proximité avec celles et ceux qui sont à notre écoute. Ce séjour nantais s'est achevé par un agréable moment de convivialité où la bonne humeur a perduré jusqu'à ce que chacun reparte vers sa région... Delphine remercie Pierre-Yves, Régine et Bernard pour leur bonne humeur et leur sens de l'hospitalité ! Et ce fut un plaisir pour l'UR des Pays de la Loire qui retiendra l'aventure éventuellement avec d'autres GN.

Par Delphine LEDIEU
(secrétaire du GN Développement Syndical)
et Pierre-Yves DOUAUD ■

LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR



Éric TOURNEBOEUF ■

Cheminot et fier de l'être

Cheminot

► **IL EST DE BON TON DE DIRE QUE LES FRANÇAIS SONT DE PLUS EN PLUS PASSIFS. LA MOBILISATION DU 11 JANVIER A SONNÉ COMME UN DÉMENTI CINGLANT ENVERS CES « DÉCLINISTES » DE TOUT POIL. IL EST VRAI QUE L'ÉMOTION SUSCITÉE PAR LES ATTENTATS PERPÉTRÉS CONTRE CHARLIE HEBDO ET L'HYPER CASHER A PROVOQUÉ UN MOUVEMENT D'UNITÉ NATIONAL PROPICE À CETTE RÉACTION.**

Dans un tout autre registre, la réussite du rassemblement national des cheminots retraités le 12 mars, contre le projet du Gouvernement de mensualiser les pensions, montre leur capacité de mobilisation. L'appel, lancé le 24 février seulement par l'intersyndicale CGT, UNSA, SUD et FGRCF, a rassemblé place de l'Europe plusieurs milliers de participants.

En convoquant dans l'urgence un Conseil d'Administration extraordinaire pour donner un avis sur un projet de décret de mensualisation, l'objectif du Gouvernement était de prendre de vitesse les organisations syndicales pour annihiler leur capacité de réaction. Cette stratégie a fait long feu.

L'intersyndicale est intervenue à plusieurs reprises auprès du Ministère des Affaires Sociales pour exprimer l'opposition des cheminots à la mise en œuvre d'une étape supplémentaire dans la convergence de notre régime spécial des cheminots vers le régime général.

Comment interpréter autrement la fin du paiement par trimestre à échoir, sans reprise des pensions versées en cas de décès du pensionné. Notre régime spécial était caractérisé par quatre marqueurs : la durée de cotisation, l'âge d'ouverture des droits, la trimestrialisation et le calcul de la pension sur les six derniers mois. Les lois de 2007 et 2010 vont faire converger progressivement les deux premiers vers le droit commun. Avec ce décret sur la mensualisation, pour l'instant à échoir, le risque d'aller vers une mensualisation à terme échu, comme dans le régime général, se précise. Comment ne pas redouter que dans les six mois qui suivront la prochaine élection présidentielle, l'ultime étape, le calcul sur les six derniers mois, ne soit alors engagée ?

L'UNSA défend les cheminots et considère que le maintien du régime spécial, élément essentiel du Statut de cheminot, est nécessaire à l'unité sociale d'un corps social homogène garant des qualités fondamentales du système ferroviaire français, et notamment de la sécurité et de la continuité du service. Encore faut-il que ledit régime ne garde pas de spécial que le nom...

La mobilisation des retraités est démontrée par ce rassemblement du 12 mars 2015. Le Gouvernement serait bien inspiré d'en tenir compte s'il ne veut pas qu'elle rejoigne celle des actifs dans cette période charnière de la mise en œuvre de la loi du 4 août sur la réforme du ferroviaire.

Être cheminot, c'est savoir se mobiliser quand il le faut et notamment lorsque l'unité syndicale est présente. C'est pour cela que, même en retraite, je suis fier d'être cheminot.

Assemblée

AG du Secteur Retraités de Paris Saint-Lazare

➤ **L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU SECTEUR RETRAITÉS DE PARIS SAINT-LAZARE S'EST DÉROULÉE LE 25 FÉVRIER DANS LA SALLE DE CONFÉRENCE DES NOUVEAUX LOCAUX DE L'UNION RÉGIONALE UNSA DE PARIS SAINT-LAZARE, AU 190 AVENUE DE CLICHY À PARIS (17^{ÈME}), EN PRÉSENCE D'UNE BONNE QUINZAINE DE PARTICIPANTS.**

Bernard Coric, Président du Secteur, ouvre la séance à 10 heures ; il souhaite la bienvenue aux participants et leur fait part de ceux qui se sont excusés. Il présente ensuite les invités, à savoir : Eric Tourneboeuf, Président de l'UFR, Michel Rivoal, Président de la Section Ouest, les Présidents des autres Secteurs de la Section Ouest, et excuse l'absence du Secrétaire de l'Union Régionale retenu à l'extérieur.

Le Président du Secteur présente et commente le rapport d'activité et rend hommage par une minute de silence aux adhérents qui nous ont quittés depuis l'an dernier. Pierre Cornu, Trésorier du Secteur,



présente et commente ensuite le rapport financier qui affiche un solde positif. Chacun des rapports est soumis au vote de l'assemblée qui les adopte à l'unanimité. Il est procédé ensuite à l'élection du nouveau Bureau de Secteur qui, sans nouvelle candidature, est reconduit dans la composition suivante :

- Président : Bernard Coric
- Trésorier : Pierre Cornu.

La parole est ensuite donnée aux différents intervenants. Tour à tour, le Président de l'UFR et le Président de la Section Ouest informent l'assemblée de l'actualité syndicale et répondent aux questions des participants. Parmi les sujets abordés, une large place est consacrée à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, aux futures élections professionnelles, au projet de décret de mensualisation de nos pensions,

à la situation des apprentis, à l'avenir de nos mutuelles, entre autres questions qui susciteront des débats animés au sein de l'assemblée.

Puis Bernard Coric communique les prochains rendez-vous, à savoir :

- le 12 mars : participation à la manifestation contre le projet de mensualisation de nos pensions,
- le 25 mars : assemblée de la section Ouest qui se déroulera à la Fédération, Salle Redon (4^{ème} étage),
- et le 8 octobre : réunion d'information commune avec le secteur de Paris Montparnasse.

La séance est levée à 13h et les discussions très conviviales se poursuivent autour du verre de l'amitié puis d'un repas à la « Brasserie ABC » sur le boulevard de Clichy.

Par Bernard CORIC ■

INFOS PRATIQUES

Vous devez répondre aux questions posées lors des enquêtes de l'Insee

Vous devez répondre aux questions indiscrètes de l'Insee (par exemple : « combien de personnes vivent dans votre foyer ? ») lorsque l'enquête a été déclarée obligatoire par le Conseil national de l'information statistique (art.3 de la loi n° 51-711

du 7.6.1951). Vous devez répondre avec exactitude et dans les délais fixés, sinon, après mise en demeure, vous risquez une amende administrative (jusqu'à 2 250 € en cas de récidive). Enfin, le défaut de réponse ou une réponse sciemment

inexacte à des questions ayant trait à la vie personnelle et familiale est puni d'une amende de 38 € (contravention de première classe).

(Source : Le Particulier Juin 2014)

Assemblée AG de la Section Sud-Ouest

► **L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA SECTION SUD-OUEST S'EST TENUE À TOULOUSE LE JEUDI 5 MARS DERNIER, DANS D'EXCELLENTE CONDITIONS GRÂCE AU TRAVAIL EFFICACE DE L'ÉQUIPE DE PIERRE BOUTOT, PRÉSIDENT DU SYNDICAT DES RETRAITÉS MIDI-PYRÉNÉES.**

Après l'accueil et l'ouverture de cette assemblée générale assurés par Pierre Boutot et Maryse Camet, Secrétaire de la Section Sud-Ouest, Marc-André Gantner, Président de la Section et Bruno Brisson, Trésorier, ont procédé aux habituelles adoptions statutaires des rapports d'activité et financier pour l'année passée.

Le budget 2015 a été adopté, lui aussi, et l'équipe des contrôleurs aux comptes a été partiellement renouvelée afin de respecter le Règlement Intérieur de la Section. Michel Lavergne du Syndicat de Limoges remplacera Jean-Dominique Ferré, lui aussi limougeaud et membre du Bureau de la Section.

Joël Recart, Secrétaire général de l'UFR, a ensuite animé la partie Questions/Réponses. Le sujet d'actualité principal et « chaud bouillant » est la mensualisation du paiement des pensions. Il fait l'objet d'une convocation pour un Conseil d'Administration Exceptionnel de la CPRP afin de valider un avis sur la proposition de décret visant à régulariser la mensualisation du paiement des pensions à compter du 1^{er} janvier 2016. Joël a rappelé les enjeux de s'y opposer et surtout l'intérêt à être nombreux à manifester notre mécontentement le 12 mars prochain, jour de la tenue de ce CA extraordinaire. Il faut endiguer toute velléité de l'État à aligner



nos retraites sur le régime général. En effet, une fois la mensualisation mise en place, rien n'interdira la Ministre de tutelle de la CPRP à transformer le paiement en terme à échoir en terme échu. En 6 mois, voire moins, cette transposition peut être effectuée de manière quasi indolore... Enfin, pense-t-on, car le réveil tardif de certains nous sera fatal.

Merci à Thierry Sivet, Secrétaire de l'Union Régionale Midi-Pyrénées, qui a conclu cette assemblée générale en nous donnant des informations sur les difficultés actuelles que nos Actifs rencontrent dans certaines Instances des Représentants du Personnel régionales pour travailler dans de bonnes

conditions, et ceci dans l'intérêt des agents que nous représentons.

Merci à tous celles et ceux qui ont consacré cette journée à la réussite de cette assemblée générale qui s'est achevée par un moment convivial autour de plats locaux.

Rendez-vous en 2016 à Bordeaux, prochaine étape de notre tour des régions de la Section Sud-Ouest !

Par Marc-André GANTNER ■



« L'Europe » rassemble les retraités !

C'EST EN EFFET SUR LA PLACE DE L'EUROPE À PARIS, QUE SE SONT RASSEMBLÉS, LE 12 MARS DERNIER, PLUSIEURS MILLIERS DE CHEMINOTS RETRAITÉS ET ACTIFS.

Mobilisés à l'appel de l'intersyndicale CGT, UNSA, SUD et FGRCF, ils ont voulu ainsi montrer leur opposition au projet de mensualisation des pensions, qui faisait au même moment l'objet d'un Conseil d'Administration extraordinaire de la CPRPSNCF. En cadeau de « bonne année », la mensualisation sera effective au 1^{er} janvier 2016, malgré l'opposition des représentants des salariés.

