

**SUPPLÉMENT  
INTERCITÉ : ÉTAT D'URGENCE**  
Pages 7 à 10

MAI 2015

N° 779

MENSUEL :

PRIX : 1€50

# LEmag

LA REVUE DE L'UNSA FERROVIAIRE



## Dialogue Social, où en-est-on ?

EDITO

**Redonner du sens aux mots  
et aux engagements**

PAGE 3



NOS MÉTIERS

**Ne bradons pas la Sécurité !**

PAGES 4 et 5



SANTÉ

**ESTI, c'est quoi ?**

PAGE 12



DU CÔTÉ DES RETRAITÉS

**La mobilisation  
doit continuer !**

PAGE 15



## Technicentre de Romilly (Aube)

**Comité d'Etablissement Régional du 21 05 2015**

**Incertitudes et craintes, plus que jamais d'actualité !**



Les cheminots (es) du technicentre de Romilly, en grève ce jour à plus de 80%, ont légitimement et massivement envahi la plénière du Comité d'Etablissement Régional. Quelques 400 agents, inquiets pour leur avenir et celui de leur famille, ont courageusement fait face à la Direction Régionale afin de tenter d'obtenir des réponses.

De nombreuses prises de paroles, individuelles et des Organisations Syndicales, ont émaillé cette séance, dans une atmosphère plus que pesante au regard des enjeux professionnels et sociétaux en cours.

La plénière s'est clôturée par un relevé de conclusions en quatre engagements :

- 1/ rencontre à Romilly avec le Président G Pepy d'ici mi- juin 2015,
- 2/ présence quotidienne d'un psychologue sur le site,
- 3/ présence d'une assistante sociale à mi-temps,
- 4/ suivi régulier du projet dans les instances CHSCT et CER.

L'**UNSA-Ferroviaire** condamne une nouvelle fois, la décision unilatérale de l'Entreprise.

L'**UNSA-Ferroviaire** plaide afin que la réparation, la maintenance, la rénovation, et le recyclage du matériel roulant restent dans le giron exclusif du Groupe Public Ferroviaire.

L'**UNSA-Ferroviaire** revendique le maintien du site et des emplois SNCF.

**L'UNSA-Ferroviaire, avec les agents et dans l'unité syndicale la plus large, soutiendra et portera l'ensemble des propositions locales au niveau national.**



### Contacts Presse :

**Pascale Lemerrier-Collot**  
Syndicat de Paris-Est  
06 18 42 32 60

**Benoit Vienne**  
Secrétaire Fédéral Matériel  
06 08 36 41 71

**Marc Baucher**  
Secrétaire Général  
UNSA FERROVIAIRE  
06 21 49 74 11

**UNSA-Ferroviaire**

56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS

Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65 • federation@unsa-ferroviaire.org





## SOMMAIRE

➤ **NOS MÉTIERS** P. 4 à 5  
• Ne bradons pas la Sécurité !

➤ **EUROPE** P. 6  
• Tunnel sous la Manche  
Une priorité, la Sécurité !

➤ **ZOOM** P. 6  
• Elections représentants des locataires

➤ **SUPPLÉMENT AU MAG** P.7 à 10  
**INTERCITÉS :**  
**ETAT D'URGENCE**

➤ **VIE SYNDICALE** P. 11  
• AG du Syndicat des Directions  
Matériel et Traction

➤ **GROUPE JEUNES** P. 11  
• Qu'en pensez-vous ?

➤ **SANTÉ** P. 12  
• ESTI, c'est quoi ?

➤ **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P. 13 à 15  
• Le billet du Secrétaire Général de l'UFR :  
Evoluer, mais ne rien oublier !  
• AG du syndicat retraités de Paris-Est  
• AG du Secteur de Rennes  
• AG de la Section UFR Sud-Est



## Redonner du sens aux mots et aux engagements

Parfois la consternation et l'irritation peuvent prendre le pas sur la raison.

Les raisons peuvent être multiples et parfois sembler contradictoires. Les sujets ne manquent pas dans l'actualité de notre entreprise pour exprimer de tels états d'âme.

Il y a un an, le 13 juin 2014, l'UNSA signait un accord de modernisation avec le Secrétaire d'Etat de l'époque, Frédéric CUVILLIER. Cet accord était l'aboutissement de longues négociations, parfois tardives, et dont l'UNSA était l'artisan principal.

Cette démarche augurait, semble-t-il, d'une petite révolution du dialogue social dans notre entreprise. Mais c'était sans compter sur l'immobilisme interne et surtout la volonté de rester au statu quo.

Sous des habillages sémantiques, les perspectives d'évolution des relations sociales sont bien minces actuellement.

L'UNSA-Ferroviaire a pourtant relevé le défi.

Dans le cadre de l'harmonisation des conditions sociales des salariés, l'UNSA s'est organisée en 9 groupes de travail autour d'un Chef de projet. Cette initiative a mobilisé durant de longs mois près de 120 adhérents et militants autour de problématiques aussi diverses que la protection sociale complémentaire, les dividendes du travail, la rémunération, la qualité de vie au travail,...

Ces travaux, une première d'une organisation syndicale dans notre entreprise, ont permis d'élaborer des propositions argumentées.

L'UNSA-Ferroviaire a proposé des axes innovants d'échanges, de négociation et de bouleversement des relations sociales.

La Direction, par manque de volontarisme, n'a pas montré pour le moment sa volonté de s'inscrire dans ce type de démarche.

Mais rien n'est perdu, c'est sans compter sur la détermination de l'UNSA-Ferroviaire.

Autre sujet, celui-là douloureux : la situation à Romilly. Véritable catastrophe sociale, l'UNSA-Ferroviaire a réagi avec fermeté et responsabilité. Refusant toute surenchère et privilégiant l'unité syndicale autant que faire se peut, l'UNSA-Ferroviaire a fait des propositions concrètes pour accompagner et aider les salariés.

Suite à l'amalgame des autres OS sur le sujet de Romilly, l'UNSA-Ferroviaire a rappelé qu'elle n'est pas dans une démarche visant à avoir de nouveau un débat politique sur la Réforme du Ferroviaire.

Retrouver le sens des mots, des engagements, de la mesure et des valeurs est le fil conducteur de la ligne syndicale de l'UNSA-Ferroviaire. Il en va de la défense et de l'intérêt des salariés de notre Groupe Public Ferroviaire SNCF et des salariés de la Branche Ferroviaire.

Retrouver le sens des mots, c'est redonner aux salariés l'espoir et la confiance, aussi bien dans l'Entreprise que dans les organisations syndicales qui la composent.

L'UNSA-Ferroviaire s'inscrit pleinement dans cette démarche.

Par Marc BAUCHER ■

LE mag 

Le Mag, la revue de l'UNSA Ferroviaire

56 rue du Fg Montmartre - 75009 Paris

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

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

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

Directeur de la publication : Marc Baucher

Membres du Comité de rédaction :

Sylvie Bon Garnier, Alain Fennerich, Monique Tessier

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

Photos : Régis Chessum, François Durivault,

Monique Tessier

Conception/réalisation : IPPAC

14, rue du Patronage Laïque - 52000 CHAUMONT

Impression : ROTO CHAMPAGNE certifiée IMPRIM'VERT

Z.I. La Dame Huguenotte - 52000 CHAUMONT

CPPAP : 0917 5 07536 - ISSN : 0.395-3.728

# Ne bradons pas la sécurité

➤ **CETTE ANNÉE 2015 REVÊT UN CARACTÈRE « CHARNIÈRE » POUR LE MONDE FERROVIAIRE FRANÇAIS ET NOTAMMENT POUR NOTRE ENTREPRISE SNCF. LA CRÉATION DES TROIS EPIC INDISSOCIABLES ET SOLIDAIRES AU SEIN D'UN GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE (GPF) EST NOTRE AVENIR. CEPENDANT, L'ORGANISATION QUE L'ENTREPRISE VEUT METTRE EN PLACE DOIT, À NOTRE SENS, RESPECTER CERTAINES RÈGLES ET NOTAMMENT ASSURER L'INTÉGRATION DE LA SÉCURITÉ, QUI RISQUE D'ÊTRE MISE À MAL.**

Il n'est, en effet, pas un jour sans que quasi-incident, incident voire accident, n'arrivent. Certes, ils ne sont pas tous affectés à l'Infra Circulation, mais avec la séparation par Activités, la proportion peut sembler peu importante. Néanmoins, si on additionne, dans ce contexte, les événements de toutes les Activités, le résultat est un peu effrayant. A force de faire de l'analytique, on ne voit plus l'ensemble, la globalité n'est plus au rendez-vous.

L'UNSA-Ferroviaire a toujours défendu un « ensemble Sécurité », car c'est l'affaire de toutes et tous.

## ➤ L'UNSA-FERROVIAIRE TIRE LE SIGNAL D'ALARME !

Cette Sécurité intégrée dépend bien évidemment des agents de la DCF (Direction de la Circulation Ferroviaire), mais aussi de ceux de l'Infra, de collègues de Mobilités qui sont autant de relais et d'alertes pour la détection de problèmes. Cette Sécurité était faite de très nombreuses boucles qui jouaient leurs rôles, boucles qui « coûtaient », mais si peu face à l'efficacité qu'elle nous apportait. Si peu coûteuse, mais beaucoup trop pour le modèle financier qui semble vouloir s'imposer. Nous tirons le signal d'alarme : à force de faire sauter les boucles, il n'y en a plus. « Tout agent doit une obéissance passive et immédiate à tout signal qu'il peut rencontrer », disait la réglementation.

Alors, comment réagir quand les fondamentaux ne sont plus enseignés ?

Suite à la restitution de l'enquête Sécurité, 28 % d'agents de l'Infra Circulation ont vu leurs formations refusées. Sur ce sujet, l'UNSA-Ferroviaire attend une réaction forte de la DCF.

L'Entreprise, comme l'école républicaine, semble être tombée sous le charme de ces sirènes financières qui poussent vers l'efficacité à court terme, sans penser à l'avenir et à la pertinence de l'ensemble. Face à ces viles tentations, l'UNSA-Ferroviaire pour sa part proposera d'autres solutions, d'autres façons d'avancer pour que les impératifs Sécurité soient pertinents et efficaces, pour assurer la sécurité des agents de l'Entreprise, mais aussi celle de nos clients.

Les récentes annonces concernant l'emploi, faites au CCE, ne vont pas dans le bon sens. Certes, les 1100 embauches estimées pour Réseau sont une bonne chose, mais :

- elles ne se feront que principalement sur l'Île de France ;
- celles-ci ne sont pas suffisantes concernant la rénovation de tout le réseau ;
- vont-elles spécifiquement se faire à l'Infra MT ?

C'est pour l'UNSA-Ferroviaire une vive inquiétude que ces sujets qui se superposent à une réforme que nous devons mener à bien.

## ➤ LES RPS (RISQUES PSYCHO-SOCIAUX)

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le constat s'impose ; de plus en plus d'agents de tous collèges souffrent au travail : management, conditions de travail, reconnaissance du travail, travail décalé, etc.

Tout concourt à plonger nos personnels dans la mauvaise direction. La désimbrication des Activités fait aussi que nos agents ne s'y retrouvent plus. Les risques ne sont pas négligeables, les agents sont au cœur, au centre du système ferroviaire de demain de par la structure des trois EPIC.



Dans le même item, l'UNSA-Ferroviaire avait abordé, précédemment, les problèmes d'inaptitudes, au travers du prisme des RPS ; en effet, certains agents sont informés de leur inaptitude, sans accompagnement humain. De nouveau, l'UNSA-Ferroviaire alerte : certains agents se retrouvent classés inaptes temporaires, sur des critères divers et variés.

## ➤ LES IRP (INSTANCES REPRÉSENTATIVES DU PERSONNEL)

La réforme oui, mais pas n'importe comment. Nous attendons avec impatience les réunions préparatoires portant sur le protocole électoral et la définition des diverses instances, ainsi que leurs périmètres (que nous espérons au plus proche du terrain).

La période transitoire est pleine d'incertitudes, cela se répercute sur l'ensemble de notre structure. En effet, que les IRP de « ex-RFF » répondent aux questions des agents de Réseau est un réel problème. Nous devons être, et pour l'UNSA-Ferroviaire nous sommes, en totale collaboration avec nos collègues de RFF qui nous ont demandé que la structure de la SNCF leur soit présentée avec ses emplois et son fonctionnement.

A ce titre, il est impératif de mettre certains chantiers sur la table :

- l'harmonisation des conditions d'emploi des salariés de RFF et SNCF, au statut ou contractuels, par la négociation d'accords couvrant le GPF ;
- l'ouverture de négociations relatives à la gestion des activités sociales sur les nouveaux périmètres ;

# té !

– l'ouverture de négociations concernant les protocoles électoraux, afin que les salariés du GPF bénéficient au plus tôt d'IRP adaptées.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est impératif que la fin de la période transitoire soit faite au plus tôt.

## ► LA FILIÈRE TMV

La filière Transport Mouvement, dite « filière 27 », est particulièrement impactée par la nouvelle loi et sa mise en place.

Certains agents présents dans l'ensemble des Activités, de par leur métier « transverse », voient leurs carrières oubliées de manière volontaire ou non, les directives de la DCF n'étant parfois pas en phase avec celles des métiers d'accueil (formation selon l'Activité par exemple).

Sur l'étendue géographique ainsi que pour la constitution des équipes dans les Unités Opérationnelles (UO), peut-on encore parler de Dirigeant de « Proximité » ? Nous en doutons. Leur souffrance est un risque qui ne peut être ignoré. Dans chaque instance CPC ou CFHSCT, l'UNSA-Ferroviaire alerte sur la charge de travail des DPx et, par exemple, le nombre important de journées de service tenues par l'Encadrement.

Malgré la carence de communication de ces statistiques en réunion nationale, les données issues des DP régionales nous confortent dans notre analyse.

L'UNSA-Ferroviaire aborde également l'enquête interne « voie libre, modernisons notre sécurité ».

Cette enquête s'appuie sur un pilotage renforcé de la sécurité au travers d'une fonction, « Inspecteur Général de la Sécurité », qui a



été créée. Elle s'appuie également sur un incontournable : « la Sécurité n'est jamais acquise ».

Certes, mais pourquoi nommer un Inspecteur, est-ce pour sanctionner ?

Voici, en exemples, quelques points qui méritent une réflexion au-delà du satisfecit général présenté dans les résultats : 14 % de nos agents pensent que le niveau de sécurité d'exploitation garanti par la SNCF vis-à-vis du public est assez mauvais et si on le couple aux 5 % de ceux qui pensent que c'est mauvais et très mauvais, cela monte à 19 %.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, c'est une alerte importante.

Sur l'évolution du niveau de sécurité du personnel et des circulations ferroviaires, 26 % et 38 % pensent qu'elle est en régression, quand 42 % pensent que l'Entreprise ne se donne pas les moyens d'un très haut niveau de sécurité. Seuls, ces chiffres sont abyssaux pour notre filière.

Le niveau actuel de sécurité repose avant tout sur l'importance de la sécurité dans l'esprit de chacun pour 50 % des sondés ; pourtant l'Entreprise n'a plus de vision systémique de la sécurité. Comment arriver à rassembler maintenant ce qui a été démantelé depuis des années ?

Cet enfermement dans chacune des Activités explique les statistiques suivantes :

- 18 % des agents ne font pas confiance aux acteurs d'autres entités,
- 20 % sont très peu confiants envers leur encadrement,
- 31 % n'ont pas confiance en l'Entreprise,
- 59 % ont peu ou prou confiance envers les sous-traitants.

Sur les sous-traitants et la Direction, passe encore, mais sur l'Encadrement direct et les collègues d'autres Activités, cela montre que la cassure est bien réelle.

Concernant la non application des procédures, 15 % des « professionnels de la circulation » avouent ne pas appliquer à la lettre certaines d'entre elles ; et 40 % pensent que des trains circulent sans que toutes les procédures de sécurité soient appliquées rigoureusement.

Pour l'UNSA-Ferroviaire ce constat doit impérativement nous amener à la question « pourquoi » : manque de personnels, mauvaise organisation, ou formations inadaptées parfois ?

En outre, sur le rôle de l'Encadrement, 18 % pensent que celui-ci n'agit pas suffisamment sur l'amélioration des pratiques de sécurité. A ce titre, nous alertons à maintes reprises la DCF sur la saturation de cet encadrement à cause des besoins de reporting, à cause de la superficie des territoires, à cause du nombre d'agents dans les équipes, qui deviennent tels que le Dirigeant est bien là, mais plus du tout dans la « proximité ».

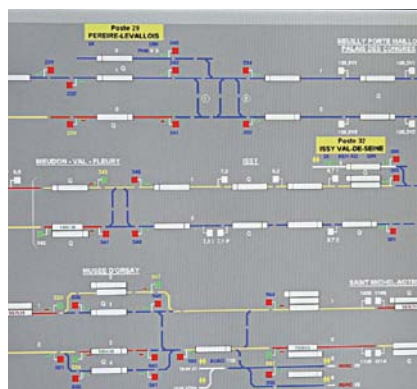
Les professionnels de la sécurité des circulations ont parlé, ils ont alerté et tiré le signal d'alarme sur la sécurité, ce que fait l'UNSA-Ferroviaire depuis des années.

Sécurité, formation, étendue des territoires, nombre d'agents dans les équipes, saturation de l'Encadrement par le reporting, inadaptation des outils, RPS, tout concourt à dégrader le niveau de sécurité.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le sujet est grave et suffisamment préoccupant pour que la Direction de l'Entreprise mette en œuvre de réelles solutions adaptées aux acteurs et aux actions du terrain. Il est grand temps de revenir à l'excellence au niveau de la sécurité des circulations et du ferroviaire en général.

Certes, la sécurité a un coût mais notre image de marque est à ce prix : la sécurité ne se brade pas !

Par Didier BORGEAUD, Patrick LABRUE  
et Christian PRETAT ■





# Sécurité

## Tunnel sous la Manche : une priorité, la sécurité !

► **LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE TUNNEL SOUS LA MANCHE (CIG)\* SOUHAITE FAIRE ÉVOLUER LES CONDITIONS D'EMPRUNT DU TUNNEL SOUS LA MANCHE.**

Pour cela elle a présenté un projet de règle nationale. Cette règle nationale devrait définir les conditions dans lesquelles des trains de catégorie B (trains à grande vitesse classiques) pourraient être admis à circuler dans le tunnel. La CIG a contacté les parties prenantes par l'intermédiaire du syndicat Européen (ETF : Fédération européenne des travailleurs des transports) pour qu'elles s'expriment sur le sujet.

### ► LA RÈGLE ACTUELLE

L'incendie est une préoccupation majeure dans le Tunnel sous la Manche. La règle actuelle est de sortir le plus rapidement possible du Tunnel pour être reçu sur voie d'urgence. Pour les Eurostar, il est ainsi demandé de respecter une vitesse de 160 km/h, soit une traversée en 20 minutes et une résistance au feu de 30 minutes.

### ► LA PROPOSITION DE LA CIG ET SES CONSÉQUENCES PRÉVISIBLES

L'UNSA-Ferroviaire, après étude de cette proposition, l'a très vite dénoncée au nom de la sécurité.



Contrairement aux Eurostar, les trains de catégorie B n'ont qu'une résistance au feu de 15 minutes. Cela diminue les chances, en cas de problème, de sortir le plus rapidement possible.

Lors d'un arrêt accidentel, sans communication avec le RCC (Rail Control Center) qui est le poste de commande du Tunnel, l'évacuation du train ne serait autorisée qu'avec éclairage principal et avec un délai de 15 minutes. Par ailleurs, en cas d'incendie, pour une évacuation en toute sécurité, il est nécessaire de demander dans certains cas la ventilation supplémentaire soit dans un sens ou dans un autre ; les 15 minutes seront donc là aussi insuffisantes. On augmenterait ainsi le risque d'évacuations faites dans la panique, avec tous les dangers que cela comporte.

Enfin, dans les différentes sociétés utilisant le Tunnel, les personnels sont formés aux problèmes « incendie tunnel » et sécurité des passagers. C'est un fondamental. Ils ne comprendraient pas que ces règles soient revues à la baisse.

**La maîtrise de la sécurité est un point crucial. Il serait, pour l'UNSA-Ferroviaire, irresponsable de définir une nouvelle règle, qui en cas d'incident, pourrait avoir de graves conséquences.**

*\* La CIG exerce, depuis janvier 2007, le rôle « d'autorité de sécurité ferroviaire dans les limites de la liaison fixe Transmanche »*

Par Nathalie WETZEL et Richard KOTECKI ■

## ► ZOOM



### Elections des représentants des locataires dans les Conseils d'Administration ou Conseils de Surveillance des organismes HLM

Ces élections se sont déroulées en fin d'année 2014. On ne peut que déplorer la faible participation des locataires : 17,5 % chez ICF Habitat Nord-Est, 18 % chez ICF Habitat Sud-Est, 17 % chez ICF Habitat Atlantique et 14,5 % chez ICF Habitat La Sablière (Ile de France). Les bailleurs sociaux, ne voyant pas d'un bon œil les représentants des locataires venir mettre leur nez dans leurs affaires, n'ont pas fait la publicité nécessaire pour motiver les locataires à participer à ce vote.

Néanmoins, par l'intermédiaire d'associations de défense des locataires, l'UNSA commence à être représentée : notre ami, Damien Lavoisier de l'UFR Nord, a été élu administrateur chez ICF Habitat Nord-Est. Bravo à toi Damien et bon courage pour remplir la mission que les locataires t'ont confiée.



Par Gilles ROMON ■

# LEmag

LA REVUE DE L'UNSA FERROVIAIRE



## EDITO

En attendant le résultat des travaux de la « Commission Duron », le Conseil d'administration de SNCF Mobilités a décidé en mars de prolonger jusqu'à fin 2015 la convention des Trains d'Equilibre du Territoire.

Cette convention est basée sur une relation perdant/perdant entre un Etat, Autorité organisatrice, qui n'a pas les moyens de payer ce qu'elle voudrait décider et une SNCF qui paye sans avoir le pouvoir de décider. L'absence de moyens de l'une et de pouvoir de l'autre a conduit à la situation ubuesque d'une prolongation s'appuyant sur la procédure d'urgence du règlement européen sur les obligations de service public applicable « en cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation ».

Par Thierry MARTY ■

 **Intercités :  
état d'urgence**



# Intercités est un élément essentiel du maillage ferroviaire

➤ **INTERCITÉS EST LA MARQUE COMMERCIALE SOUS LAQUELLE SONT OPÉRÉS LES TRAINS CLASSIQUES DE LA SNCF. CES TRAINS APPARAISSENT COMME LES PARENTS PAUVRES DU TRANSPORT FERROVIAIRE FRANÇAIS. COINCÉS ENTRE LES TGV, QUI BÉNÉFICIENT D'UNE EXCELLENTE IMAGE ET DE GROS INVESTISSEMENTS ET LES TER, REVITALISÉS DEPUIS 2001 PAR LES CONVENTIONS RÉGIONALES, LES INTERCITÉS SONT LOURDEMENT DÉFICITAIRES.**

Avec 320 trains par jour en moyenne qui parcourent 37 lignes sur l'ensemble du territoire et desservent 330 villes, ils sont pourtant indispensables au maillage ferroviaire français. 100 000 voyageurs empruntent quotidiennement ces trains, soit un quart des voyageurs de moyenne et longue distance.

## ➤ UN FINANCEMENT ARTIFICIEL !

Depuis décembre 2010, Intercités bénéficie d'une convention avec l'État, autorité organisatrice des « trains d'équilibre du territoire » (TET). Cette convention signée pour une durée de trois ans a été renouvelée deux fois un an jusqu'à fin 2014 puis fin 2015.

Le besoin de financement de la convention est passé de 210 M€ en 2011 à 350 M€ en 2015. La contribution publique est assise sur trois taxes : la Contribution de Solidarité



Territoriale (CST) financée par les activités ferroviaires à grande vitesse sur le territoire français, la Taxe sur les Revenus des Entreprises Ferroviaires (TREF) à laquelle sont

assujetties les entreprises réalisant plus de 400 M€ de chiffre d'affaires voyageurs sur le territoire national et la Taxe d'Aménagement du Territoire (TAT) portant sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes. En résumé, la contribution des autoroutes est symbolique et la convention est financée à 94 % par la SNCF.

Cette situation pose plusieurs contradictions :

- La SNCF finance un service dont elle n'a pas la maîtrise.
- La SNCF n'ayant pas réalisé de bénéfice en 2013, la loi de finances rectificative a modifié l'assiette de la TREF en incluant dans le résultat les dotations aux amortissements, ce qui revient à taxer les investissements de la SNCF !
- Si les TET étaient ouverts à la concurrence, même dans le cadre limité d'une expérimentation, la SNCF se verrait contrainte de subventionner ses concurrents !

## ➤ UN MATÉRIEL ROULANT EN FIN DE VIE ET UN RÉSEAU FERROVIAIRE EN MAUVAIS ÉTAT.

Le sous-investissement en matériel roulant de moyenne et longue distance se traduit



## BIENTÔT LA FIN DES TRAINS DE NUIT ?

Opérés avec du matériel roulant hors d'âge et pénalisés par les travaux de remise à niveau de l'infrastructure, les trains de nuit ont perdu de nombreux clients : le trafic a baissé de plus de 30 % en cinq ans. La situation financière est préoccupante : alors qu'ils représentent moins de 10 % du trafic d'Intercités, les

trains de nuit absorbent 30 % de la contribution de la convention TET.

Les travaux du groupe d'experts Matériel de l'UNSA-Ferroviaire montrent que la plupart des voitures-couchettes de la SNCF arrivent en fin de vie entre 2016 et 2020. Pour maintenir le service, il faudrait commander d'urgence du matériel moderne, pour un montant que nos experts estiment à 200 M€.

Or, ni la SNCF, qui ne prévoit aucun retour sur investissement, ni l'État, qui s'est privé des recettes de l'écotaxe, ne manifestent l'intention de commander de nouvelles voitures-couchettes...

Cette double impasse technique et économique constitue un risque mortel pour les trains de nuit : la SNCF a proposé à la « Commission Duron » d'arrêter leur exploitation fin 2015.



# entiel

aujourd'hui par un parc « Corail » quarantenaire, obsolète, ne répondant plus aux standards modernes attendus par les clients en matière de performances, de confort, de sécurité ou d'accès des personnes à mobilité réduite. Les locomotives ont une moyenne d'âge encore plus élevée et doivent être remplacées.

Le réseau ferroviaire classique est vétuste, car pendant près de 30 ans, les lignes à grande vitesse et leurs prolongements ont capté la quasi-totalité des investissements d'infrastructure.

L'offre Intercités a diminué de 10 % depuis la signature de la convention TET. La baisse des dessertes reporte les coûts fixes de maintenance de l'infrastructure sur les trafics restants et creuse le déficit.

## ► L'AVENIR DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE EST SUSPENDU AUX TRAVAUX DE LA « COMMISSION DURON ».

Le Secrétaire d'Etat aux transports, Alain Vidalies a mis en place en novembre 2014 la commission « Avenir des trains d'équilibre du territoire » sous la conduite du député Philippe Duron. Elle devra faire des propositions mi-2015 pour clarifier l'offre de trains Intercités, réfléchir à une meilleure articulation entre les TET et les TER et aussi, avec les nouvelles alternatives que représentent les autres modes de transport comme l'autocar appelées à se développer dans le cadre de la prochaine « loi Macron »



## UN TRANSFERT MODAL DU TRAIN VERS LA ROUTE ?

Le projet de « loi Macron » prévoit de libéraliser le transport inter-régional par autocars. L'objectif du ministre est d'aboutir à des ouvertures de lignes dès l'été 2015. Il y aura une concurrence féroce et meurtrière entre les sociétés de transport Interurbain. En Allemagne, deux ans après la libéralisation, il n'y a que deux groupes de transporteurs par autocar qui ont survécu.

La concurrence routière aura aussi un effet dévastateur sur les trains Intercités. Elle pourrait générer un transfert modal important du train vers la route, avec à terme une perte de plusieurs centaines d'emplois ferroviaires.

La SNCF a fait à la « Commission Duron » une proposition qui décoiffe : ne garder que 12 lignes dans la convention TET (elles représentent 80 % du trafic voyageurs), en transférer 5 à TER et en abandonner 6. Appliquer ce plan conduirait à l'abandon de près de 20 % de l'offre Intercités. Dans le même temps ID Bus et Keolis vont se positionner sur le nouveau marché du transport inter-régional par autocar...

Le premier défi qui est posé à la « Commission Duron » est de proposer un véritable financement à la convention TET. Dans son Info syndicale CA de décembre 2010 Eric Tourneboeuf s'interrogeait : « Convention TET : le pire ou le meilleur ? » Nous avons eu le pire ! Avec un mode de financement consistant à « taxer le ferroviaire pour financer le ferroviaire, au détriment du ferroviaire », l'Autorité organisatrice TET n'a aucune autorité pour assurer la gouvernance de la convention, ce qui a conduit à une diminution des dessertes de 10 % et à une explosion du déficit d'exploitation de 210 à 350 M€. Elle n'a, non plus, aucune



légitimité vis à vis des Régions, Autorités organisatrices du TER, ce qui ne lui a pas permis de négocier, afin de construire une desserte des territoires cohérente avec les besoins des populations.

## ► L'UNSA-FERROVIAIRE S'OPPOSE AU DÉCLIN D'INTERCITÉS.

L'attrition de l'offre, proposée par la SNCF, aurait des conséquences sociales dans le Groupe Public Ferroviaire, avec des pertes d'emplois de conducteurs et de contrôleurs dans les trains, mais aussi dans les gares et plus particulièrement à la gare de PARIS AUSTERLITZ qui concentre une offre forte de l'activité Intercités. Les activités d'entretien et de maintenance seraient également impactées.

Il y aurait aussi des destructions d'emplois dans les territoires irrigués aujourd'hui par les trains Intercités et dans l'industrie ferroviaire.







C'est pourquoi l'UNSA s'oppose à cette proposition, faite dans une logique purement comptable de réduction du déficit d'exploitation, dont la mise en œuvre placerait Intercités dans une spirale de déclin.

## ➤ L'UNSA-FERROVIAIRE PROPOSE UNE ALTERNATIVE AU TOUT TGV.

L'UNSA-Ferroviaire a été auditionnée par la commission Duron et a fourni une contribution écrite à ses travaux.

L'UNSA constate que les voyageurs demandent des trains rapides, nombreux, à un prix abordable. La rapidité ne se mesure pas seulement par le temps de parcours vers Paris. Un aménagement des lignes existantes à une vitesse commerciale de 160 à 200 Km/h, permettrait, pour un investissement raisonnable, des dessertes

fréquentes de toutes les gares importantes, cadencées toutes les heures. En travaillant les correspondances en cohérence avec les TER et TGV, Intercités proposerait une offre de transport attractive et performante au bénéfice des métropoles régionales et des villes moyennes.

Le renouvellement du matériel roulant est un enjeu capital. Le confort et les services à bord doivent être modernisés. L'accès à Internet, des prises électriques à chaque place, des toilettes fonctionnelles, la restauration, doivent devenir des standards. Des portes larges et des accès pour les personnes à mobilité réduite permettraient de limiter les temps d'arrêt en gare. L'offre commerciale doit être remaniée, audacieuse et démocratisée, pour mettre en valeur les atouts du ferroviaire, mode de transport plus écologique et plus sûr que ses concurrents.



La proposition de l'UNSA-Ferroviaire n'est pas utopique. En Allemagne, la DB malmenée par la concurrence de l'autocar, fait le choix de la reconquête en augmentant de 25 % la desserte des 70 plus grandes villes, avec un cadencement à l'heure ou à la demi-heure.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, les points d'entrée sont : le **Voyageur** et la **mobilité**, indépendamment du mode de transport ferroviaire utilisé (TGV, Intercités, TER, Transilien). Cette approche doit déterminer

- la qualité de l'offre,
- la tarification
- l'harmonisation et la complémentarité des horaires.

La France a besoin d'une stratégie politique d'aménagement du territoire claire et lisible à moyen et long terme. C'est un enjeu majeur de la réussite de la réforme du ferroviaire et de la réforme territoriale.





# AG du Syndicat des Directions Matériel et Traction : la « der des der » de Jean-Jacques !

➤ **C'EST LE 8 AVRIL DERNIER, À PARIS, QUE S'EST TENUE CETTE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE, EN PRÉSENCE D'UNE TRENTAINE DE PARTICIPANTS : ADHÉRENTS DU SYNDICAT ET DES « CENTRAUX », REPRÉSENTANTS DE LA FÉDÉRATION ET DE L'UFR.**



Le programme de cette AG était classique : rapport moral du Président, présentation des comptes par le Trésorier, et débats autour des différents sujets d'actualité. Mais cette assemblée générale n'était pas tout à fait « ordinaire ». En effet, le Président du Syndicat, Jean-Jacques Dubois ne se représentait pas, puisqu'il faisait valoir ses droits à la retraite quelques jours plus tard.

Tous les participants lui ont adressé leurs remerciements pour cette présidence qu'il a menée de main de maître pendant plus de 8 ans, et pour tout le travail accompli au sein de l'UAD, mais aussi du CE Clientèles

ou encore au CCE, dans les GN, chez les Centraux et dans ses différents mandats électifs. La Fédération, par l'intermédiaire de Roger Dillenseger, Thierry Marty et Benoît Vienne, l'a vivement remercié pour son engagement total à l'UNSA. Des « anciens » comme Eric Tourneboeuf ou Monique Tessier sont aussi venus le saluer, en espérant le retrouver bientôt à l'UFR ! Jean-Jacques part retrouver le Sud qu'il aime tant, du côté de Béziers : chacun lui a souhaité une heureuse retraite, ainsi qu'à son épouse qui prend le même chemin !

Un nouveau Bureau a été élu à l'unanimité : c'est Patrick Feuillard qui succède à Jean-Jacques. Il sera assisté de Benoît Rolland



De gauche à droite : François Durivault, Jean-Jacques Dubois, Patrick Feuillard

(vice-président), Nathalie Pons (secrétaire), Raluca Russu (secrétaire adjointe), François Durivault (trésorier) et Martine Malfois (trésorière adjointe).

Par Patrick FEUILLARD et Monique TESSIER ■

## GROUPE JEUNES



### POURQUOI PAS MOI ?

- Syndicat ouvert au dialogue.
- Ouvert à tous : du collège exécution au collège cadres.

Tant que les trains circulent sur les rails, nous serons cheminots.  
Un cheminot (une cheminote) est le nom donné aux personnes employées dans le chemin de fer : cf définition wikipedia.

### QU'EST CE QUE LA RÉFORME ?

La réforme est nécessaire mais beaucoup d'interrogations restent en suspens quant à notre avenir. Une convention collective unique pour une concurrence loyale permettant d'éviter les erreurs du Fret.



### QU'EN PENSEZ-VOUS ?



# ESTI

## Les Entretiens Santé Travail Infirmiers (ESTI) c'est quoi ?

► **LE CONTEXTE : L'AGRÈMENT DE SANTÉ AU TRAVAIL EST DÉSORMAIS UNE OBLIGATION QUI S'IMPOSE AUX ENTREPRISES DE PAR LA LOI (CODE DU TRAVAIL - ARTICLE D 4622-48).**

Les ESTI au sein de l'Entreprise font partie de l'agrément. Leur mise en œuvre est conditionnée par l'avis favorable de la DIRECCTE (directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi), sur avis d'enquêteurs mandatés.

Dans le cadre du protocole prévu par l'article R.4623-14 du code du travail, le médecin du travail peut confier au personnel infirmier certaines activités sous sa responsabilité.

Un entretien infirmier peut alors être mis en place. D'une durée de 30 à 45 minutes, il donne lieu à la délivrance d'une attestation de suivi infirmier (qui ne comporte aucune mention relative à l'aptitude ou à l'inaptitude médicale du salarié) (R.4623-31). La réalisation des ESTI est à l'initiative des médecins du travail lorsque ceux-ci jugent leur mise en œuvre pertinente dans le cadre de leurs missions. La périodicité des visites médicales passe alors à 48 mois avec un ESTI à 24 mois et concerne la population des agents du tertiaire (agents administratifs par exemple).

### ► CE QU'EN PENSENT LES PROFESSIONNELS

Constatant que, lors d'une visite de santé au travail, c'est avec le personnel infirmier que les agents passent en moyenne le plus de temps, et qu'une relation de confiance s'instaure, l'UNSA, à travers son Groupe National des personnels paramédicaux, a débattu du sujet. De nombreuses questions et échanges d'idées ont ainsi été partagés.



#### Il faut clarifier certains points :

Les infirmier-e-s attendent :

- le positionnement définitif de l'Entreprise sur le recours aux ESTI ou non ;
- un cadrage juridique indispensable ;
- l'écriture du protocole commun entre médecin et infirmier ;
- les moyens en effectifs et en locaux permettant d'assurer la confidentialité et la bonne mise en œuvre de ces entretiens.

#### La mise en œuvre éventuelle des ESTI doit entraîner la revalorisation du métier :

- par la reconnaissance salariale, d'autant plus que la loi oblige les personnels infirmiers à suivre une formation Santé au Travail pour les nouveaux embauchés depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2012 ;
- par la reconnaissance de l'expertise métier déjà acquise depuis de nombreuses années pour les plus ancien(ne)s (avant l'éventuelle mise en place des ESTI) ;
- par l'intérêt du travail, en combinant dans une même journée les visites de poste de travail et les ESTI : pour envisager le risque d'une profession et des actions de prévention, l'infirmière doit bien connaître les postes des agents.

#### Mais la mise en œuvre de l'ESTI comporte des risques :

- risque de dérive de recours élargi aux ESTI en compensation de la pénurie de médecins du travail ;
- risque « chronophage » ;

- risque de limitation du temps accordé pour les ESTI, engendrant leur baisse de qualité ;
- risque portant sur le biais du questionnaire qui affaiblirait la qualité de l'entretien par excès de questions fermées, et deviendrait un imprimé administratif ;
- la partie Prévention ne relevant plus de la Direction des Services Médicaux, il y a un risque de réduction de la coopération entre corps infirmier et préventeurs.

#### L'opportunité de la pluridisciplinarité :

à l'inverse, la mise en œuvre des ESTI peut permettre la mise en place d'actions pluridisciplinaires entre ergonome, préventeur, cosec, infirmier-e-s, médecins et service social.

Pour l'UNSA, la prudence est donc de mise : il faut rester vigilant quant à l'usage qu'il serait fait de l'ESTI lequel, s'il était mis en place, devrait constituer un échange privilégié entre l'agent et le professionnel de santé.

En parallèle à la réforme du système ferroviaire, l'année 2015 s'annonce riche d'événements pour la Médecine du Travail.

Une chose est certaine, face à l'évolution de l'Entreprise, à ses choix, et quelle que soit la réponse de la DIRECCTE, un dialogue social de qualité sera plus que jamais nécessaire sur le sujet des ESTI.

Par Claude Béatrice BALLESTE ■



# LE BILLET DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'UFR



Joël RECART ■

## Évoluer, mais ne rien oublier!!

# Évoluer

► **LE 24 MARS DERNIER, NOTRE ORGANISATION SYNDICALE A PRIS LE NOM D'UNSA- FERROVIAIRE ET AINSI, APRÈS LA FAC, LA FMC, LA FMC/UNSA, UNSA CHEMINOTS, UNE NOUVELLE PAGE S'EST TOURNÉE.** CETTE ÉVOLUTION INDISPENSABLE POUR AFFRONTER LES NOUVEAUX DÉFIS DU FERROVIAIRE NOUS RAPPELLE QUE BON NOMBRE DE NOS PRÉDÉCESSEURS Y SONT POUR BEAUCOUP.

Michel Dumont nous a quittés récemment et fait partie de ceux-là.

Ancien apprenti du SES, il s'est engagé dans la FMC sur la Région de Marseille et a assumé la lourde tâche de la délégation catégorielle à l'Équipement Sud-Est. Appelé à la Fédération pour prendre en charge les dossiers Équipement et en animer l'action syndicale ; au Congrès de Strasbourg en 1989, il sera élu Secrétaire Général, fonction qu'il assurera jusqu'à son départ à la retraite en 1992.

Homme de caractère et homme de cœur, passionné et engagé, aux convictions affirmées, il s'est impliqué sans réserve dans l'action syndicale tant dans la défense de ses collègues que dans les négociations au plus haut niveau de l'Entreprise.

Le témoignage de ce souvenir doit nous remettre en tête les valeurs de notre action syndicale qui doivent tendre vers la défense du plus grand nombre de personnes.

Or, certaines évolutions exprimées dans différents débats au sein de nos structures me font craindre le contraire.

Le syndicalisme de service, l'intéressement, le devenir personnel de certains responsables face aux modifications structurelles de l'Entreprise semblent faire passer les demandes collectives, et essentielles, au second plan.

Le maintien du statut, les conditions de départ à la retraite, la Caisse de Prévoyance et de Retraite sans oublier les facilités de circulation doivent continuer à faire partie de nos obsessions.

Rien n'est jamais acquis définitivement, ces dernières années nous l'ont oh combien prouvé.

Certains trouveront mes propos décalés, voire non appropriés.

Ce sont peut-être des convictions d'un autre âge, d'une autre façon de faire du syndicalisme et de le vivre.

Fidèle à ces convictions, j'essaierai dans mes actes de répondre aux demandes de nos adhérents et je suis convaincu que certains se retrouveront dans mes propos.

Si ce n'est pas le cas, tant pis, il vaut mieux parfois être en accord avec soi-même qu'avec les autres.

# AG du syndicat des retraités de Paris-Est

➤ **L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU SYNDICAT UNSA CHEMINOTS RETRAITÉS DE PARIS-EST S'EST TENUE LE 12 MARS 2015 AU SIÈGE DU SYNDICAT, 9 RUE DE CHÂTEAU LANDON, PARIS 10<sup>E</sup>.**

Le Président sortant Martial SOUVERAIN regrette l'absence de tous les intervenants habituels retenus par d'autres obligations si bien que Paris-Est a dû vivre son AG en parfaite autarcie. Pas tout à fait cependant puisque Jean-Pierre KOWAL du Secteur Retraités de Strasbourg, que nous remercions, représentait l'UFR/Est.

Pour les Actifs de Paris-Est, leur Secrétaire Générale, Pascale LEMERCIER-COLLOT, assistait à la réunion.

Par rapport à 2013, l'effectif des adhérents accuse une légère baisse mais déjà 2015

annonce l'apport d'actifs nouvellement retraités.

La trésorerie du Syndicat, vérifiée par la Commission de Contrôle, ne présente aucune anomalie et quitus est donné par l'Assemblée au Trésorier Philippe RENARD.

Le Président commente en détail les différentes activités du Syndicat durant la période écoulée en insistant sur l'intérêt de nos réunions mensuelles dont les comptes rendus figurent régulièrement sur le blog ouvert par le Syndicat.

Le rapport d'activités ne soulève aucune contestation.

Le nouveau Bureau Syndical qui se présente devant les électeurs, dans la composition suivante :

Président : Martial SOUVERAIN  
Vice-Président : Dominique BARRAULT  
Trésorier : Philippe RENARD  
Trésorier Adjoint : Jean-Claude GAUDIN  
Secrétaire : Alain COUDRAY  
Secrétaire Adjoint : Gérard DINOT

Membres du Bureau :

Jacques MARTIN et Jean-Pierre SOHET - est élu avec 25 voix Pour - 0 voix Contre - 2 abstentions.

Pascale LEMERCIER-COLLOT brosse ensuite un tableau de la situation sur la Région de Paris-Est.

Si elle est satisfaite de la progression constante de l'UNSA sur la Région, elle s'inquiète des nouvelles réorganisations qui pourraient sensiblement impacter les résultats électoraux futurs.

Elle tient aussi à remercier les retraités de l'aide qu'ils apportent aux Actifs à l'occasion d'actions ponctuelles (notations, élections professionnelles...).

Le Président lève la séance et invite les participants au traditionnel pot de l'amitié qui sera suivi, dans une ambiance chaleureuse, par un repas au restaurant « La Marina » situé face au Syndicat.

Par Martial SOUVERAIN ■

# AG du Secteur de RENNES

➤ **L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU SECTEUR RETRAITÉS DE RENNES A EU LIEU LE MARDI 10 MARS 2015.**

Le président Jean-Marc Laurent présente les membres du bureau élus lors de l'assemblée générale extraordinaire du 14 novembre 2014 suite au décès de Guy Masson, ainsi que Bertrand Le Doeuff le président des actifs. Bernard Coric, secrétaire de la section retraités Ouest représente le président Michel Rivoal (excusé), accompagné de Joël Recart, secrétaire général de l'UFR.

Le président ouvre la séance par un point sur les effectifs. Une minute de silence est respectée en mémoire des adhérents décédés en 2014.

Puis il fait le bilan des activités 2014, approuvé par l'assemblée, et annonce les activités 2015 prévues.

Le trésorier présente ensuite le bilan finan-



cier 2014, légèrement déficitaire, qui reçoit l'approbation de l'assemblée.

Il est ensuite procédé au renouvellement du bureau. Le président propose la reconduction du bureau actuel qui est réélu à l'unanimité.

Bertrand Le Doeuff fait ensuite le bilan pour les actifs.

Il précise qu'aux dernières élections, l'UNSA est en 3<sup>e</sup> position sur la région et que les sujets actuels sont la réforme ferroviaire et les notations.

Les infos de la région sont données par le président : « le déménagement du technicentre de la rue P. Martin à ST Jacques est terminé, y compris le centre de précision et l'ingénierie ».

Bernard Coric présente le bilan de la section ouest, dont le fonctionnement a été difficile en 2014 à cause des travaux à la fédération. Il convie les participants à l'AG de la section Ouest qui aura lieu le 25 Mars 2015 au siège de la Fédération.

Joël Recart passe en revue les sujets d'actualité : la baisse des effectifs, la mensualisation des retraites.

Il confirme qu'il n'y a pas de sujet actuel sur les facilités de circulation.

L'assemblée se termine par un repas convivial animé par des chants de marins au son de l'accordéon.

Par Le Secrétaire Jean Denis SALMON ■



# AG de la Section UFR Sud-Est

► **L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA SECTION SUD-EST S'EST DÉROULÉE LE LUNDI 23 MARS 2015 DANS LES SALONS DU RESTAURANT LE CHALUT À LYON.**



Bernard Lepingle, Président de la Section, ouvre la séance et souhaite la bienvenue aux 80 participants. Il présente et remercie pour leur présence Marc Baucher, Secrétaire Général de la Fédération, Joël Recart, Secrétaire Général de l'UFR, Florent Monteilhet, Secrétaire Fédéral, Benjamin Rassart, Secrétaire Général de l'UR Rhône-Alpes, les Présidents des autres sections UFR ainsi que Gilles Mondon, Secrétaire Régional de l'UNSA Rhône-Alpes inter-pro.

Le Président fait ensuite observer une minute de silence à la mémoire de nos adhérents disparus au cours de l'année 2014 et annonce le déroulé de la journée. La parole est ensuite donnée à Edith Pestre Secrétaire Générale de la Section depuis septembre 2014 qui dresse le bilan de l'activité après avoir remercié Jean-Paul Maltaverne qui a souhaité « lever le pied » mais qui reste dans l'équipe pour partager son expérience et apporter son aide.

L'année 2014 se termine bien. A noter que 70 adhérents ayant pris leur retraite durant

l'année nous ont rejoints. Comme les années précédentes, les membres du secrétariat ont été présents à la fédération chaque mardi selon les disponibilités de chacun. Pour conclure, elle remercie toute l'équipe qui ne compte pas son temps pour faire vivre la section.

Bernard Evrard dresse le bilan financier 2014 et présente le budget 2015. Robert Klein, représentant les membres de la Commission de Contrôle, note que les comptes sont tenus avec rigueur.

Différents intervenants ont pris la parole dont Joël Recart qui nous a donné diverses informations sur l'actualité des retraités et Marc Baucher qui évoqua la mise en œuvre de la Réforme du Ferroviaire. Après un échange avec les participants, le Président a invité l'assemblée à rejoindre le restaurant où un repas gastronomique fut servi dans une ambiance chaleureuse.

Par la Secrétaire Générale, Édith PESTRE ■



## DÉCÈS DE LOUIS VIDAL

Agé de 81 ans, Louis Vidal dit loulou, décédé accidentellement le 24 avril a été inhumé le 28 à Carcassonne. Adhérent à la FAT en 1968, il laisse dans nos mémoires le souvenir d'un infatigable syndicaliste de terrain, rigoureux, passionné à la

disposition et à l'écoute de tous les salariés. Il a longtemps été secrétaire de la Section Sud-Ouest.

A la retraite depuis 1989, fidèle à son engagement militant il participera régulièrement aux réunions du secteur de Toulouse. Il était parmi nous début avril et il manifestait toujours le même intérêt passionné pour le mouvement syndical et le devenir de la SNCF et de ses retraités.

Par Pierre BOUTOT - UFR Toulouse ■

## RETRAITÉS : LA MOBILISATION DOIT CONTINUER !

Lors du rassemblement intersyndical du 12 mars à Paris, 4500 retraités et actifs ont exigé le maintien du versement de leur pension au trimestre. Malgré la parution, le 17 mai, du décret de mensualisation, les organisations CGT, UNSA, SUD-Rail et FGRCF restent plus que jamais décidées à défendre les revendications portées lors de chacune de nos mobilisations :

- la mise en place du groupe de travail concernant les basses pensions de réversion,
- l'arrêt du gel des pensions et l'amélioration du pouvoir d'achat,
- la prise en compte des trimestres pour les ex-apprentis dans le calcul de la retraite,
- le maintien des prestations non pérennes (exemple : le forfait optique à 100 €).

Pour marquer votre soutien à cette action intersyndicale, signez la pétition qui circule actuellement.

Par Monique TESSIER et Alain FENNERICH ■

JUSQU'À  
**100€**  
OFFERTS  
POUR LES MOINS DE 30 ANS\*



## Votre vocation fait votre fierté, la nôtre est de vous assurer.

En tant qu'agent du service public, vous vous engagez pour les autres, alors GMF s'engage pour vous en vous proposant, par exemple, d'assurer votre véhicule même lorsque vous l'utilisez pour des déplacements professionnels, sans supplément de cotisation. Et pour aller plus loin, GMF propose des garanties spécifiques liées à votre fonction : une garantie perte de revenu (traitement et primes) en cas d'arrêt de travail, des solutions d'épargne sûres et disponibles pour commencer à préparer votre retraite.

**Rejoignez GMF - 1<sup>er</sup> assureur des agents des services publics.**

**Pour en savoir plus rendez-vous sur [www.gmf.fr](http://www.gmf.fr)**

\*50 € pour l'assurance Auto Pass et 50 € pour l'assurance Santé Pass. Offre réservée aux jeunes agents des services publics de moins de 30 ans, la 1<sup>ère</sup> année, à la souscription d'un contrat d'assurance auto. Offre valable jusqu'au 31/12/2015.

**LA GARANTIE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES et employés de l'État et des services publics et assimilés** - Société d'assurance mutuelle - Entreprise régie par le Code des assurances - R.C.S. Paris 775 691 140 - Siège social : 76, rue de Prony - 75857 Paris Cedex 17 et sa filiale GMF Assurances. Adresse postale : 45930 Orléans Cedex 9.