

**SUPPLÉMENT
QUEL AVENIR POUR LE TGV ?**
Pages 11 à 14

SEPTEMBRE 2017

N° 802

MENSUEL :

PRIX : 1€50

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



Après le soleil, la tempête ?

EDITO

▶ Une rentrée sociale sous tension ?

PAGE 3



MIXITÉ

Liberté, Équité, Mixité !

PAGES 4 et 5



LOGEMENT

Le logement des cheminots
du GPF est-il toujours possible ?...

PAGES 6 à 8



TGV

Quel avenir pour le TGV ?

PAGES 11 à 13



NOUVELLE MANDATURE CEE SNCF 2017/2020

L'UNSA-Ferroviaire reconduit ses priorités : contrer tout dumping social et améliorer les conditions de travail des salariés européens



Le Comité d'Entreprise Européen du Groupe SNCF (CEE) est une instance transnationale de dialogue, d'information et de consultation concernant les évolutions, les restructurations et orientations stratégiques du groupe SNCF dans les domaines « économique et social ».

Le CEE émane de la directive 2009/38/CE, transposée en droit français, par ordonnance. Sa mise en place date de l'accord signé le 06 décembre 2012, issu du Groupe Spécial de Négociation. Après une première mandature de 4 ans, un avenant vient d'être négocié pour 2017/2020 (Signature UNSA avec lettre de réserves).

Président : Guillaume Pepy

Président délégué : Laurent Trevisiani

29 représentants-es de 13 nationalités vont désormais siéger ; la Pologne et la Norvège intégrant le CEE.



Après élections, le nouveau bureau (Select Committee) est constitué comme suit :

Secrétaire : David Gobé SNCF (CGT Cheminots) France

Trésorier : Laurent Fauviau SNCF (UNSA Ferroviaire) France

Secrétaire Adjoint : Laurent Compagnon Eurostar (RMT) Royaume-Uni

Membre : Jutta Boehm Geodis (verdi) Allemagne

Membre : Gerrit Vink Keolis (FNV) Pays-Bas



**L'UNSA-FERROVIAIRE RECONDUIT SES PRIORITÉS CONTRE TOUT DUMPING SOCIAL
ET EN FAVEUR DE L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL DES SALARIÉS EUROPÉENS**

**SUIVEZ-
NOUS...**



UNSA-Ferroviaire
56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS
Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65
E-mail : federation@unsa-ferroviaire.org



SOMMAIRE

- **MIXITÉ** P 4 et 5
 - Liberté, Équité, Mixité !
- **LOGEMENT** P 6 à 8
 - Le logement des cheminots du GPF est-il toujours possible ? Social ou Loyer libre ?
- **INFOS/RÉSEAU** P 9
 - Fusion des établissements Infralogo Bretagne et Pays de Loire
 - Réorganisations conduites sans transparence avec le CE
- **CIRCULATION FERROVIAIRE** P 10
 - Un petit mot de la DCF à presque mi-mandat. . .

ENCART SPÉCIAL
QUEL AVENIR POUR LE TGV ? P. 11 à 14

- **CONVENTION COLLECTIVE DE LA BRANCHE FERROVIAIRE** P 15
 - L'UNSA-Ferroviaire signe le chapitre « Formation »
- **CONDITIONS DE TRAVAIL** P 16
 - PICB (*Protection Individuelle Contre le Bruit*) Quand la Direction fait la sourde oreille !
- **NOS RÉGIONS** P 17 et 18
 - L'UNSA Nièvre à Bischheim
 - Des UR à relier ou à créer...
 - AG extraordinaire - UR de Lyon Adaptation de nos statuts et Cap 2018
- **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P 19 à 23
 - Le billet du Président de l'UFR
 - Dans la série « c'est beau le progrès » photo prise à Bercy
 - AG du Syndicat UFR de Champagne-Ardenne
 - AG de la Section Sud-Ouest et Secteur de Tours
 - Toujours bon à savoir

LE mag 

Le Mag, la revue de l'UNSA Ferroviaire
56 rue du Fg Montmartre - 75009 Paris
Tél. : 01 53 21 81 80 - Fax : 01 45 26 46 65
Courriel : federation@unsa-ferroviaire.org
Site : www.unsa-ferroviaire.org

Directeur de la publication : Roger Dillenseger
Membres du Comité de rédaction :

Alain Fennerich, Marc Baucher

Courriel : dillenseger.r@unsa-ferroviaire.org

Photos : Régis Chessum, Monique Tessier,
Marc Baucher, Marc André Gantner

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



Une rentrée sociale sous tension ?

Cher(e)s collègues,

L'été 2017 a été marqué par les incidents de la gare Paris-Montparnasse ; ce dérangement, survenu au mauvais moment et au mauvais endroit, a malheureusement perturbé de nombreux vacanciers et salariés. Sous une pression médiatique intense, on ne peut que souligner la disponibilité et le professionnalisme des équipes cheminotes de maintenance œuvrant pour remédier à cette panne. Les priorités de sécurité des personnes et des circulations, essentielles dans l'activité ferroviaire, ont été toujours préservées. Cet incident important vient corroborer la vision d'un système ferroviaire « intégré » prôné par l'UNSA-Ferroviaire. Le lien étroit entre le gestionnaire d'infrastructure et le transporteur est de nature à raccourcir les circuits de décisions et à améliorer l'information des voyageurs. Il convient maintenant à tous les acteurs de dépasser la crise et d'engager les vrais choix stratégiques visant à produire un transport ferroviaire de qualité très attendu. L'UNSA contribuera en ce sens dans le débat des « Assises de la MOBILITE » annoncées par Madame la Ministre des Transports.

La généralisation de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, dont les concertations ont débuté, viendra également alimenter les débats de ces assises de la mobilité. Cette décision politique européenne pose de réelles questions sur les conditions de mise en œuvre de l'ouverture du marché. Quel mode de concurrence, « open accès » ou « conventionnement » ? Pour quelles lignes ? Avec quels personnels concernés ? Pour quelle distribution ? Avec quels matériels ? Etc. ... Alors que de nombreux sujets ne sont aujourd'hui toujours pas vraiment cadrés, la volonté de légiférer en la matière en 2018 pour permettre des expérimentations au plus tôt en 2019 est annoncée. L'UNSA a largement exprimé son opposition à l'ouverture à la concurrence, en effet, la multiplication d'acteurs sur un système de transport guidé n'est pas un facteur d'amélioration de la sécurité, ni d'une valorisation économique. Toutefois cette décision va s'appliquer, il serait totalement irresponsable pour des questions dogmatiques d'ignorer le traitement social de cette révolution dans le domaine ferroviaire. En effet, les textes qui seront arrêtés prochainement définiront les conditions sociales du secteur pour les années à venir.

Par ailleurs, dès la rentrée, les négociations du chapitre « classification des métiers et rémunération » de la Convention Collective du ferroviaire vont démarrer avec l'UTP. Les dispositions de ce chapitre auront des incidences sur tous les métiers du ferroviaire, l'UNSA sera très attentive sur les notions de polyvalences et de poly compétences souhaitées par la partie patronale.

Ce contexte ferroviaire particulier s'inscrit également dans la période du débat concernant la nouvelle loi travail. Les propositions soumises à « ordonnances » pourraient sensiblement changer la nature même du dialogue social. En favorisant l'accord d'entreprise au détriment de l'accord de branche, les salariés, notamment des petites et moyennes entreprises, seraient les plus exposés. Pour le périmètre de la branche ferroviaire, l'UNSA a plus particulièrement attiré l'attention sur les caractéristiques particulières d'entreprises opérant sur des périmètres géographiques nationaux, ainsi que sur la différenciation entre la taille des entreprises.

Le quatrième trimestre 2017 ouvrira une page importante de l'avenir du ferroviaire. Avec les Cheminotes et les Cheminots, l'UNSA militera et agira pour consolider les aspects sociaux du secteur afin de garantir l'avenir et la cohérence globale du système.

Bonne rentrée à toutes et tous !

Par Roger DILLENSEGER ■

Liberté, Équité, Mixité !

➤ **L'ÉGALITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES EST LOIN D'ÊTRE ACQUISE, NOTAMMENT DANS UNE PÉRIODE OÙ LES CHANGEMENTS SONT PERPÉTUELS ET METTENT EN PÉRIL L'ÉQUILIBRE DE NOMBREUX PARCOURS PERSONNELS ET PROFESSIONNELS.**

Malgré les avancées incontestables de ces dernières années, des progrès cruciaux restent à accomplir, notamment en matière de salaires, de statuts, de conditions de travail, de partage des tâches et des responsabilités, de lutte contre les stéréotypes.

La Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, adoptée en 1979, demeure à ce jour le plus important instrument de défense de leurs droits.

L'Entreprise a pris ce sujet très au sérieux, puisque le lundi 03 juillet, les 33 membres du Directoire élargi ont signé le « Manifeste du Groupe SNCF pour la Mixité », renforçant « l'accord Égalité & Mixité » signé mi-2015.

Dans le même temps, les dirigeant(e)s se sont engagé(e)s de manière personnelle sur un objectif concret, mais également sur la mobilisation des managers du groupe.

La Direction souhaite être un acteur majeur, exemplaire et responsable de la progression de l'égalité et de la mixité.

A travers ses valeurs humanistes, l'UNSA-Ferroviaire s'inscrit pleinement dans cette démarche visant à réduire les inégalités entre les femmes et les hommes.

Historiquement, même si nos postes sont à forte dominante technique, un effort doit être fait pour faire changer les mentalités et cela passe par une meilleure communication pour faire connaître nos nombreux métiers.



➤ TROIS AXES DU MANIFESTE DU GROUPE SNCF POUR LA MIXITÉ

L'Entreprise a décidé d'un plan d'actions pour la Mixité qui s'articule autour de trois axes :

- changer les mentalités et développer une culture managériale inclusive (qui permet de mieux travailler ensemble en prévenant les discriminations),
- recruter des femmes,
- garantir à toutes et à tous l'égalité professionnelle tout au long de sa carrière.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, prendre des engagements, c'est bien ; les tenir, c'est mieux ! L'Entreprise propose une formation aux managers et une sensibilisation des équipes aux enjeux de la Mixité. Notre délégation vérifiera dans les différentes instances avec les bilans Formation, si les modules spécifiques sur cette thématique auront été réellement donnés.

Même si la Direction souhaite atteindre d'ici 2020 une progression de 50 % dans les métiers dont les filières n'attirent pas suffisamment les femmes, le chemin va

être difficile. En effet, le changement doit d'abord se faire dans l'Education Nationale qui doit mettre au point une pédagogie et des outils d'éducation à l'égalité entre les femmes et les hommes dès le plus jeune âge.

Il faut élargir l'éventail des choix d'orientation scolaire, pour les filles comme pour les garçons, pour changer les images des métiers traditionnellement dévolus aux hommes et aux femmes.

L'Entreprise souhaite donner envie aux femmes et les encourager à prendre des postes à responsabilité (managers opérationnels de production).

L'UNSA-Ferroviaire prend note de l'engagement de la constitution de viviers aussi bien pour les hommes que les femmes, ainsi qu'une liste mixte de candidatures pour tout recrutement interne.

Malheureusement, la réalité n'est pas aussi idyllique. En effet, tout n'est pas toujours réuni pour créer des conditions de travail qui facilitent l'accès à tous les postes. Un exemple illustre ce fait : certains postes d'aiguillage mécaniques et électromécaniques (souvent tenus en 2x8 ou en 3x8), seront pour certains d'entre eux, encore maintenus en service jusqu'en 2050. Ils n'ont, pour certains, ni équipement sanitaire réglementaire (vestiaires et toilettes séparés du lieu de travail et distincts pour les hommes et les femmes), ni climatisation alors que cela répond à une obligation légale comme le stipule le Code du Travail.

► COMMISSION DE SUIVI DE L'ACCORD ÉGALITÉ ET MIXITÉ SNCF RÉSEAU IDF

Cette réunion de suivi de l'Accord Égalité et Mixité RÉSEAU IDF s'est tenue le jeudi 13 juillet. L'étude des statistiques a montré que l'Entreprise a la volonté de respecter ses engagements en matière de Mixité, mais certains secteurs ou métiers paraissent inaccessibles et les moyens de communication ne sont pas suffisants ou peuvent être inappropriés selon les secteurs d'Activité. Des outils d'aide sont mis à disposition des managers, mais cela s'ajoute à leur charge de travail déjà conséquente et il n'est pas certain que le suivi prédomine sur les objectifs de production. Il est important que tous les agents soient acteurs de cette démarche et il est d'autant plus nécessaire que la sensibilisation se fasse à toutes les strates de l'Entreprise.

Afin de faire de la Mixité un sujet majeur et pour compenser la défaillance dans la communication, la délégation UNSA-Ferroviaire a proposé à la représentante de la Direction Générale RÉSEAU IDF d'organiser une journée de sensibilisation sur la richesse de la Mixité par secteur géographique. Cette journée qui se verra conviviale sera à la charge des Etablissements des secteurs et permettra à tous d'appréhender le sujet sensible mais ô combien important de la Mixité.

► LES AUTRES ACTIONS MENÉES PAR L'ENTREPRISE

A travers la démarche SNCF au féminin, une dynamique s'est créée chez SNCF RÉSEAU pour changer les mentalités.

Les Rendez-vous de Deauville 2017, organisés du 07 au 09 juin, ont cette année mis les femmes à l'honneur. Plusieurs engagements forts ont été pris pour gagner la bataille de l'Égalité et de la Mixité.

D'autres événements comme le Girl's Day, à l'externe, ou les rencontres intermédiaires, en interne, sont des moments importants pour faire passer les messages.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ces actions événementielles sont certes nécessaires, mais de façon pragmatique, il faut s'assurer que l'Entreprise est en phase de progression sur ce sujet. Pour cela, il faut :

- publier les résultats concernant la féminisation à la SNCF, ainsi que les moyens mis en œuvre,
- mettre en place des indicateurs montrant la part d'évolution des femmes par rapport aux hommes dans toutes les Activités,
- suivre, dans un rapport de situation comparée, les carrières des femmes et des hommes et, le cas échéant, adopter un plan de rattrapage lors des notations, si une discrimination était avérée.

► CONCLUSION

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'Égalité et la Mixité dans l'Entreprise est un sujet sensible à ne pas prendre à la légère.

Clairement, il s'agit de faire « exploser le plafond de verre », afin d'augmenter la proportion de personnels féminins, dans des métiers à forte prédominance masculine. Les politiques ont commencé à montrer l'exemple, mais cela n'est pas encore suffisant. Légalement, il s'agit d'appliquer le principe « à travail égal, salaire égal et carrière égale ».

Notre Délégation pense que l'opinion publique doit être sensibilisée dès le plus jeune âge dans les écoles.

“ La Direction souhaite être un acteur majeur, exemplaire et responsable de la progression de l'égalité et de la mixité. ”

Face à la montée de la violence, il s'agit de combattre toutes les pratiques sexistes développées par certains...

L'Entreprise ne doit pas être un lieu de harcèlement sexiste et de discrimination. Pour l'UNSA-Ferroviaire, notre syndicalisme est celui de la tolérance, du rejet de toute forme de discrimination (racisme, antisémitisme, xénophobie).

Malgré les actions engagées par l'Entreprise, l'UNSA-Ferroviaire remarque que les formations et informations sont surtout destinées aux Cadres. Pour l'UNSA-Ferroviaire, la sensibilisation doit aussi se faire au plus proche du terrain pour intégrer plus facilement les femmes dans des métiers qui, auparavant, étaient surtout réservés aux hommes. Les brigades des Infrapôles, par exemple, sont pour la plupart constituées d'hommes. L'arrivée d'une femme, seule dans un milieu typiquement masculin, peut s'avérer difficile et peut occasionner un rejet et/ou l'isolement de la nouvelle venue. Cela peut aussi favoriser l'augmentation des Risques Psycho-Sociaux pouvant aboutir à une démission ou à des tragédies. Faire changer les mentalités peut s'avérer difficile et pour surmonter les obstacles, il faut faire de chaque échec un tremplin, savoir en tirer une leçon et avancer plus loin.

Enfin, concernant la Mixité, il est important de la développer dans notre Entreprise ; mais il faut, si nécessaire, promouvoir une organisation du travail, qui permet à toutes et à tous, d'exercer tous les postes, tout en préservant leur santé physique et morale.

Par Christian PRÉTAT / Christophe THÉTIER ■

LE LOGEMENT DES CHEMINOTS DU GPF, EST-IL TOUJOURS POSSIBLE ?

Social ou Loyer libre ?

► **L'ACCÈS AU LOGEMENT, SOCIAL ET AU PARC À LOYER LIBRE, POUR LES CHEMINOTS DU GPF. ACTIFS OU RETRAITÉS VOUS ÊTES CONCERNÉS !**

Il y a quelques années nous écrivions qu'au siècle dernier pour des raisons économiques et de fidélisation de ses salariés, la SNCF, comme les compagnies minières, trouvait intérêt à loger ses salariés dans des cités pavillonnaires ou en résidences collectives. En ces temps-là, les établissements ferroviaires étaient nombreux et les bureaux administratifs pouvaient renseigner et aider les cheminots à se loger à proximité de leurs lieux de travail. L'Entreprise a évolué et la sensibilité de la dimension du logement n'est plus aussi marquée que par le passé. Le parcours logement s'apparente à un parcours du combattant pour les actifs, les retraités du GPF et pour les salariés des filiales du groupe SNCF. Pour se loger, les salariés en quête d'un logement, ne disposent plus aussi facilement de toutes les informations utiles qui faciliteraient leur recherche.

L'UNSA fait le constat que les cheminots actifs, voire les retraités, ont une profonde méconnaissance des possibilités de logements offertes aux salariés par le biais de l'Entreprise.

► **UNE LÉGISLATION DENSE ET COMPLEXE**

Les conditions d'accès au logement social sont régies par des lois. La loi du 6 juillet 1989 est très stricte et vise à protéger au maximum le locataire. Puis la loi du 5 mars 2007 a institué le Droit au Logement Opposable (DALO). Deux années après, la loi n° 2009-323 du 25 mars 2009 de Mobilisation pour le Logement et la Lutte contre l'Exclusion, dite loi Molle, est venue compléter l'ac-



compagnement des droits liés à l'habitat. Enfin, la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Renoué (loi Alur) dont la mesure phare est l'encadrement des loyers, et la loi égalité et liberté du 27 mars 2017 censée encourager la citoyenneté et l'émancipation des jeunes, favoriser la mixité sociale et l'égalité des chances dans l'habitat et renforcer l'égalité réelle sont venus compléter et complexifier un environnement législatif très dense. Le logement est devenu une affaire de spécialiste et il n'est guère aisé de s'y retrouver. Ces lois vous apportent de nouveaux droits : à vous d'en faire bon usage !

► **LE PARC LOGEMENT SOCIAL ET CELUI DU PARC À LOYER LIBRE DU PÉRIMÈTRE DU GPF**

ICF-Habitat est une filiale du GPF. Elle est composée de quatre sous-filiales ESH (Entreprise Sociale pour l'Habitat). Les filiales couvrent l'ensemble du territoire : ICH-Habitat Nord Est, ICF-Habitat Atlan-

tique, ICF-Habitat Sud-Est Méditerranée et ICF-Habitat La Sablière pour Paris et l'Île de France proposent des logements sociaux. Enfin, ICF-NOVEDIS gère une offre de logements à loyers libres mais assujettis à un accessoire au contrat de travail (ACT). Cette disposition oblige le locataire signataire d'un ACT de libérer son logement lors de la cessation de son activité professionnelle. En contrepartie il bénéficie d'une minoration de loyer. Cette particularité risque d'évoluer dans un avenir proche pour les nouveaux entrants.

Des logements temporaires sont proposés aux salariés par le biais des résidences Parme. (<http://www.residencesparme.fr/>) Cette association dispose d'environ 6 600 logements dont 4 934 logements en Île de France.

En dehors de l'offre de logement d'ICF-Habitat, des bailleurs sociaux sont implantés dans tous les départements. Vous pouvez obtenir leurs coordonnées dans vos mairies. Les logements sociaux sont réservés par contingents, par exemple au titre de la

Participation de l'Employeur à l'Effort de Construction la PEEC communément appelée le 1 % logement, au GPF ou à d'autres bailleurs sociaux.

► ETAT DES LIEUX

Environ 50 % de cheminots sont propriétaires et de fait l'autre moitié de la population cheminote est locataire. Au niveau national, ICF-Habitat logerait plus de 26 000 cheminots actifs et pensionnés. Tous les logements de ICF-Habitat ne sont pas réservés ou dédiés aux cheminots. Et cette situation contraste les pourcentages d'occupation des logements dédiés aux cheminots entre les différentes filiales. C'est sur le bassin parisien, que la situation est la plus prégnante pour les cheminots et pour ICF-La Sablière. Cette dernière doit répondre à une demande supérieure aux capacités de logements dédiés. A l'inverse, ICF Nord-Est peine à trouver des cheminots désireux d'occuper un logement dédié. Ceci rend les chiffres de l'occupation des logements réservés aux cheminots, actifs et pensionnés, très contrastés entre les différentes sous-filiales. Pourtant les demandes de logements sont importantes. Au 1^{er} janvier 2017, les demandes de logements en instance pour accéder au parc social atteignaient 5266 contre 4093 un an plus tôt. Mais il faut en déduire que ces demandes de logements sont majoritairement exprimées pour se loger en Ile de France.

La problématique des zones tendues, Paris – Ile de France – et d'autres grandes villes, voire des zones régionales comme Rhône-Alpes, est réelle et perdure. Ces zones sont des freins à la mobilité professionnelle et personnelle, au recrutement, et l'adéquation entre rémunération et coût du logement est maltraitée. Les meilleures bonnes volontés des salariés s'épuisent face au constat insoluble de trouver un logement à un coût supportable dans un délai acceptable.

La politique logement d'ICF-Habitat est souvent critiquée et l'UNSA n'en rajoutera pas au vu du constat évoqué ci-dessus. Il est bien question de déshabiller Paul pour habiller une autre pierre ailleurs en l'occurrence en IDF puisque c'est là que les demandes sont les plus nombreuses. Aussi, il est constaté l'abandon de logements dans des sites régionaux au profit de Paris, de l'Ile de France et des grandes métropoles comme Lille, Lyon et Marseille.

Pour ICF-Novedis qui gère les logements à loyers libres, environ 44 % des locataires sont des actifs, 16 % des pensionnés pour un parc de plus de 8300 logements entièrement dédiés aux cheminots.

L'UNSA vous propose de vous guider dans vos démarches pour accéder à un logement

social, depuis la demande logement jusqu'à la signature du bail.

Que vous recherchiez un logement SNCF, ou chez un autre bailleur social, les démarches pour accéder à un logement sont pratiquement similaires.

Pour accéder à un logement social ou libre, il est nécessaire de faire votre demande de logement auprès de l'Agence logement SNCF. Les conseillers logements de la SNCF seront à vos côtés pour vous proposer la solution logement la mieux adaptée à vos besoins.

L'accès à un logement social n'est pas toujours une question de revenus. Les cheminots n'étant pas des nantis aux salaires extravagants, ils ont droit à l'accès au logement social et nombreux sont ceux qui sont éligibles au DALO. Les revenus influent sur l'accès à un logement social en fonction du type de financement PLAI, PLS ou PLUS qui fixe le montant du loyer au m² en fonction du lieu de construction, Paris, en zones tendues ou non. (Voir tableau page suivante).

► COMMENT ET OÙ ADRESSER SA DEMANDE DE LOGEMENT

Au GPF selon les dispositions du RH 00333 en s'adressant à l'Agence Logement. Elle dispose d'une bourse de logement. Elle conseille et oriente le cheminot dans sa recherche. Les retraités peuvent se faire aider par l'Action Sociale joignable au numéro vert **0 800 20 66 20** ou en s'adressant à l'assistant-e social-e de secteur. Vous pouvez également vous rapprocher des autres bailleurs sociaux ou auprès de votre mairie.

En utilisant l'imprimé CERFA n° 14069 et sa notice explicative, depuis le 01/01/2014, vous obtiendrez dans un délai variable de 15 jours à un mois un « Numéro Unique » permettant sur simple communication à un bailleur social quel qu'il soit différent d'obtenir des précisions sur votre demande, sans avoir à fournir à chaque fois toutes les pièces justificatives.

Chez les bailleurs sociaux votre demande doit être renouvelée tous les ans à date anniversaire. 075 01 14 001 002 00000 pour

exemple ce numéro unique signifie que vous avez déposé votre demande en janvier 2014 à Paris et que son ancienneté commence à cette date. Les demandes supérieures à 2 ans de dépôt deviennent en théorie prioritaires.

► LES FORMALITÉS À ACCOMPLIR ET LES DOCUMENTS À FOURNIR

Quel que soit votre choix concernant le bailleur, votre demande devra :

- être accompagnée des pièces et justificatifs prévus à la notice explicative : composition familiale du demandeur, enfant à naître, revenus,
- comporter plusieurs choix de lieux de résidence (si demande pour Paris indiquer obligatoirement un lieu en banlieue),
- préciser si le demandeur, ou un membre de sa famille, est handicapé,
- justifier de ses ressources de l'année A-2 ou de l'année A-1 si les ressources ont baissé significativement,
- préciser les conditions actuelles du logement : sous-occupation ou suroccupation, indécence ou insalubrité (joindre les documents du tribunal ou des services d'hygiène), mal logé, chauffage insuffisant...

Votre dossier sera ensuite examiné par un conseiller logement.

Au niveau du GPF vous ferez l'objet d'une cotation (attribution de points d'un barème précisé dans le règlement logement RH 00333) qui déterminera votre priorité en cas de candidatures multiples.

L'attribution des logements s'effectue, quel que soit le bailleur, en Commission d'Attribution du Logement (CAL). Sur les contingents des réservataires avec des quotas :

- 25 % contingent préfecture mal-logés,
- 5 % contingent fonctionnaires,
- 20 % contingent EPCI, Etat, Collecteur 1 %,
- 50 % SNCF Collecteur PEEC, suivant les conventions et le contingent société.

En fonction de vos besoins recensés et de vos revenus, des propositions, sous forme d'un bon de visite, vous seront accordées. Prenez garde à y répondre soit en allant visiter le logement proposé, soit en répondant oui ou non à la proposition par tél ou mail **(une non réponse équivaut à un refus non motivé)**. Après 3 refus non justifiés

STUDIOS MEUBLÉS
EN HÉBERGEMENT
TEMPORAIRE
www.residencesparme.fr

Parme
Votre solution meublée





vosre demande SNCF sera suspendue 1 an, **sauf contestation motivée**, mais vous conservez la même ancienneté (ex 01/14). Chez les autres bailleurs, 2 refus suffisent à un classement vertical de votre demande. Plusieurs candidats peuvent être proposés pour un même logement.

Vous avez donné votre accord pour un logement proposé.

Votre dossier passera en CAL (Commission d'Attribution de Logement). Son rôle est d'examiner et d'attribuer nominativement sur le contingent disponible du réservoir SNCF le logement correspondant aux besoins.

La CAL est souveraine dans le choix de ses décisions mais doit justifier :

- l'attribution sans condition ou sous condition d'un bail glissant vers une association, attente de documents ...
- l'attribution avec classement avec ordre de priorité,
- non attribution : dossier incomplet, dépassements de plafonds⁽¹⁾, priorité moindre, documents non conformes,
- l'irrecevabilité : incapacité de contracter (revenus trop faibles).

A TITRE D'EXEMPLE : PLAFONDS DE RESSOURCES APPLICABLES AU 01/01/2017 EN FONCTION DE VOTRE SITUATION VOUS REPORTER À LA GRILLE OFFICIELLE

| Catégorie de ménages | PLUS | PLAI | PLS (130 %) |
|---|--------|--------|-------------|
| 1 personne seule | 20 123 | 11 067 | 26 160 |
| 2 personnes + 1 enfant ou 1 personne avec une personne à charge ou jeune ménage | 32 316 | 19 390 | 41 987 |
| 5 personnes ou 1 personne seule avec 3 personnes à charge | 45 895 | 25 243 | 59 663 |
| Au-delà de 6 personnes part supplémentaire | 5 796 | 3 173 | 7 500 |

Remarques : Le montant du loyer d'un logement social est inférieur à celui du privé.

De nombreux cheminots du GPF sont éligibles au DALO, donc au logement social : les cheminots actifs des qualifications A, B ou C (à l'embauche les niveaux A perçoivent un complément de salaire pour arriver au SMIC) mais aussi des retraités ou des veufs ou veuves pour cause de pensions de réversion à faibles montants.

Certains locataires du parc social dépassant les plafonds de ressources indiqués ci-dessus sont susceptibles de régler un SLS (Sur Loyer Social).

En conclusion, faites valoir vos droits d'accès au logement social, « Avec l'UNSA, je suis informé, je suis défendu ». Dans chaque CE, nos représentants désignés dans la CIAL (Commission d'Information d'Aide au Logement) sont là pour vous renseigner et le cas échéant transmettre vos difficultés. Rapprochez-vous de votre Union Régionale. Renseignez-vous sur la localisation des logements. Paris et IDF ne doivent pas être des centres privilégiés. Nombreux sont les cheminots qui font le trajet quotidiennement pour vivre en province.

TÉMOIGNAGE D'UN ADHÉRENT ET MILITANT IMPLIQUÉ DANS LE LOGEMENT

Pour avoir habité un petit meublé en foyer SNCF à Paris, en collectif en banlieue, en résidence pavillonnaire SNCF depuis 47 ans : j'y suis et j'y reste.

Militant actif et retraité à l'UNSA de longue date, bénévole à la CLCV administrateur/locataire à ICF Nord-Est, j'ai tenu à vous faire profiter de mon expérience. Maintenant que vous êtes informés, agissez, osez pousser la porte de l'Agence Logement.

Damien Lavoisier

DOCUMENT UTILE ET ADRESSES

RH 00333 éléments à télécharger ou à retirer au pôle RH de votre établissement.

APL (Aide Personnalisée Logement)
 Agence Logement SNCF :
 70 rue de l'Aqueduc, 75010 PARIS.
 N° téléphone Azur 0810 210 210
 ou SNCF 70 53 75, Extranet SNCF :
<http://elogement.rh.sncf.fr>
 ICF Habitat : 24 rue Paradis,
 75010 PARIS

(1) Les plafonds de ressources sont révisés au 1^{er} janvier de l'année et définissent les différentes catégories de ménages : d'une personne seule avec ou sans enfant, en couple avec 2 enfants et plus.

Fusion

SNCF Réseau

Maintenance et travaux



Fusion des établissements Infralog Bretagne et Pays de Loire

La Direction Maintenance et Travaux s'apprête à fusionner les établissements Infralog Bretagne et Pays de Loire, et projette avec ce projet de supprimer 95 postes, afin d'adapter son outil de production à la charge de maintenance à venir.

Le projet de fusion prévoit :

- de supprimer 6 ESV des Infralog ainsi que le train parc Pays de Loire,
- de transférer l'équipe Caténaire Infralog Bretagne à l'Infrapôle Bretagne,
- de transférer l'équipe Maintenance Appareils de voie Pays de Loire à l'Infrapôle,
- de créer, dans chaque Infrapôle des deux régions, une ESV (2 X 10 agents),
- de créer un secteur « Train de l'Infra » en Bretagne,
- de créer un guichet « Matières » en Pays de Loire,
- de créer un guichet « Outillages » en Pays de Loire.

Le projet prévoit aussi de renforcer l'efficacité sur les processus Géométrie et Rail. Les ASTI et UO EALE ne seront pas touchées mais

l'autonomie des processus sécurité de l'ASTI Bretagne est aussi un objectif du projet.

Après la réorganisation, le processus de gestion et de mise en service des LTV devra être pris en charge jusqu'au montage des signaux. Le siège du nouvel Infralog sera situé à Nantes. Les postes du Siège seront répartis entre Rennes et Nantes (tableau ci-dessous). Le futur Infralog Bretagne-Pays-de-Loire sera constitué :

- d'une unité Voie Logistique dont le siège sera basé à Nantes,
- d'une unité régionale acheminement et approvisionnement dont le siège sera basé à Rennes,
- d'une unité régionale acheminement et approvisionnement, dont le siège sera basé à Nantes.

L'UNSA-Ferroviaire est opposée à cette fusion.

Ce projet de fusion perturbe le personnel, génère des inquiétudes et d'importants risques psycho sociaux.

Par ailleurs le nouvel établissement couvrira

deux régions administratives, ce qui créera des risques supplémentaires en termes de déplacement. Le site de **Lorient** fermera définitivement d'ici trois ans, les personnels qui ont construit leur vie à Lorient vont se retrouver dans **un bassin sans emploi**.

Tous les personnels qui vont se retrouver sans poste vont devoir se repositionner sur des postes vacants, parfois loin de leur lieu d'habitation, et cela ne peut conduire qu'à des problèmes familiaux et des ennuis financiers. Le futur DET se donne deux à trois ans pour reclasser les agents mais en attendant « ne s'interdira pas de faire du détachement ». Le télétravail ne pourra être envisagé qu'au cas par cas. Le RH 00281 (départ volontaire) ne sera pas accepté.

Enfin, pour ce projet qui laissera aussi plus de place à la sous-traitance des travaux, la Direction a encore fait le choix de mettre en place une instance de coordination des CHSCT. Cela réduit la représentativité du personnel pour la consultation.

L'UNSA-Ferroviaire dénonce un projet avec une ambition économique et géographique démesurée, qui est inacceptable en l'état pour prendre en compte correctement les facteurs humains.

| | Ilog Bretagne | Ilog Pays de Loire | Ilog Bretagne Pays de Loire | Ecart |
|-----------|---------------|--------------------|-----------------------------|---------------------|
| Effectifs | 374 | 359 | 598 | -135 ⁽¹⁾ |

(1) dont 40 transferts dans les Infrapôles

Réorganisations conduites sans transparence avec le CE

Une réorganisation se prépare à l'INFRA-POLE LGV Sud Est Européen, avec le **redécoupage du secteur Caténaire Sud en deux secteurs**.

Si ce projet vise à reconstituer des parcours plus réduits (le secteur faisant aujourd'hui de l'ordre de 400 km) et donc un management de proximité plus efficace, nous avons appris que le projet aura aussi comme contenu de créer deux postes de DPX dans le collègue Maitrise (poste de DPX actuellement à F), ainsi que de supprimer le TAP existant.

La délégation considère que tous les postes de DPX méritent largement la qualification F, compte tenu des responsabilités portées, de la charge de travail demandée et du rôle hiérarchique à assumer vis-à-vis du TO du secteur. C'est donc une structure

hiérarchique non pertinente qui va voir le jour entre Lyon, Marseille et Nîmes, alors que depuis le début d'année, des accidents d'agents Caténaire très graves ou mortels se sont produits, et que l'organisation du travail et le management requièrent plus que jamais une Direction de secteur performante.

Aucune bilatérale ou concertation de projet avec les Organisations Syndicales (Délégués Syndicaux) n'a été conduite par le DET.

L'UNSA-Ferroviaire a rappelé à Matthieu Chabanel l'obligation d'informer le CE des réorganisations opérées sur notre périmètre géographique.

La Direction du CE ne présente que les réorganisations des établissements entre

eux qui sont directement de sa compétence, et ignore délibérément toutes les réorganisations internes aux établissements, pour ne pas affecter l'autonomie des DET désormais adoptée. **Cette façon de faire est contraire au code du travail.**

Rappel : une décision du tribunal de Chambéry en 2014 avait fait interdiction à la SNCF de mettre en œuvre ses projets de réorganisation, réalisés sans consultation du CE, et l'avait condamnée, en cas d'infraction à cette interdiction, à une astreinte de dix mille euros/jour.

Par Didier MATHIS ■

Un petit mot de la DCF à presque mi-mandat...

➤ **DEPUIS LES ÉLECTIONS DE FIN 2015, L'UNSA FERROVIAIRE S'EST POSITIONNÉE COMME DEUXIÈME OS AVEC 23,9% À LA SNCF ET PREMIÈRE OS RÉFORMISTE. SCORE HISTORIQUE POUR NOTRE SYNDICAT, IL L'AURA ÉTÉ AUSSI POUR NOTRE NOUVEAU CE OU NOUS SOMMES AUSSI DEUXIÈME OS MAIS SURTOUT OÙ NOUS DÉTENONS LE POSTE STRATÉGIQUE DE LA TRÉSORERIE.**



Dans ce CE, vos élus travaillent pour défendre les intérêts économiques de nos salariés.

Ils tentent aussi de proposer des Activités Sociales pertinentes pour tous les agents de notre périmètre même si l'OS majoritaire, la CGT, assistée de SUD a validé le reversement total du budget des AS aux CER Mobilités. L'UNSA-Ferroviaire s'y est opposée sans succès pour l'instant, mais nous espérons pouvoir renverser la situation aux prochaines élections de par nos postures en CE, mais aussi parce que nos positions syndicales vont dans le sens de la défense des salariés au sein du groupe.

Notre présence et nos positions au sein du CE sont essentielles et remarquées.

Nous y apportons cette position « UNSA » si particulière, faite de respect des autres



et de soi-même ainsi que de liberté de ton. Nous défendons des principes mais aussi un certain pragmatisme qui se caractérise par exemple dans notre vision sur l'article 25D de nouvel accord d'entreprise sur le temps de travail que nous avons signé de façon pertinente.

Le paritarisme que nous avons obtenu comme l'intérêt des agents dans leurs choix guident nos décisions.

Il en est de même de toutes nos interventions dans les commissions de notre CE.

Pour autant ce CE souffre de certaines incohérences.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, des CE Réseau à l'aune des DT Réseau auraient été plus pertinents.

Mais nous remarquons que l'avantage d'un CE DMC est que nous avons en face de nous un directeur en capacité de nous répondre. Mais, il y en a un, l'Entreprise tend à laisser une « autonomie » importante à ses directeurs d'EIC.

Trop importante à notre goût, car cette indépendance qu'ils tendent à prendre est préjudiciable à la cohérence du système sécurité.

Au sein de votre CE nous faisons des comptes rendus systématiques qui vous

“ Vos élus travaillent pour défendre les intérêts économiques de nos salariés ”

parviennent et nous avons créé une adresse mail pour récupérer questions et demandes qui peuvent nous parvenir.

Notre équipe, pour terminer par elle, est efficace et unie, complémentaire et homogène. Et nous ne pouvons que nous louer de la pertinence des choix qu'à fait notre ex Secrétaire fédéral, jeune retraité, Didier Borgeaud lors de la création de la liste électorale pour notre CE.

Nous essayons de faire monter en compétence les jeunes pour qu'ils deviennent une relève pertinente pour l'avenir de l'UNSA. N'hésitez pas à nous contacter pour toutes les questions qui dépendent de notre périmètre en passant par l'intermédiaire de vos UR respectives.

Par Patrick LABRUE
RS CE DMC ■

Supplément au MAG n° 802

SUPPLÉMENT
AU MAG N° 802

MENSUEL : PRIX : 1€50

SEPTEMBRE 2017

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



EDITO

Après quasiment une année d'absence, c'est le retour des dossiers thématiques dans le *mag*. Une année studieuse, à Sciences Po, pour préparer le *Certificat Administrateur de Sociétés*. J'ai voulu renforcer mes compétences pour vous représenter plus efficacement au Conseil d'Administration de SNCF Mobilités.

Ce dossier sur l'avenir du TGV est le premier d'une longue série. Avec les assises de la mobilité qui vont démarrer cet automne, pour préparer une loi d'orientation sur les mobilités au premier semestre 2018, avec le dépôt prochain d'un projet de loi sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, avec le problème de la dette de SNCF Réseau qui deviendra insoutenable à la première hausse des taux d'intérêts, le Groupe Public Ferroviaire SNCF s'apprête à vivre des bouleversements qui nous feront bientôt considérer la réforme du ferroviaire de 2014 comme un aimable hors-d'œuvre !

Par Thierry MARTY
@tytram ■

▶ QUEL AVENIR POUR LE TGV ?

La révolution marketing

► **FIN MAI 2017,
UNE INFORMATION
CARRÉMENT INOÛÏE MET
LES RÉSEAUX SOCIAUX
EN ÉBULLITION :
LA SNCF ABANDONNERAIT
LA MARQUE TGV ET
REBAPTISERAIT
SES TRAINS INOUI !**

La réalité est beaucoup plus complexe. Depuis 10 ans, les marges de l'activité TGV sont en chute libre (de 20 % à moins de 9 % du chiffre d'affaires). Elles ne permettent plus de financer le renouvellement de la flotte et SNCF Mobilités, au pied du mur, a décidé de segmenter son offre TGV. Un produit premium, au confort supérieur, avec Wi-Fi à bord, sera commercialisé sous la marque inOui. Dans le même temps OUIGO, la marque low-cost va monter en puissance pour atteindre 25 % du trafic grande vitesse en 2020.

Ce plan stratégique « Grande vitesse 2020 », qui a des similitudes avec celui d'Air France, a pour objectif de séduire 15 millions de voyageurs supplémentaires, qui seraient pris à l'avion et au covoiturage. Il est audacieux, mais risqué : comment développer OUIGO qui desservira désormais les gares de Paris, sans cannibaliser les autres TGV ?



Il s'accompagne de « plans de performance » et d'une refonte des modes de production qui mettent les salariés à rude épreuve :

- l'offre en Trains Kilomètres a baissé de 9 % entre 2012 et 2016,
- 80 points de vente ont été fermés entre 2013 et 2016. La part des guichets dans la distribution est passée de 28 % à 15 % entre 2012 et 2015. Elle va encore diminuer jusqu'à 11 % en 2020,
- les roulements Accompagnement et Traction sont « optimisés »,
- la taille de la flotte est en constante diminution (de 464 à 415 rames entre 2013 et 2017) la refonte des roulements et le développement de OUIGO devrait faire descendre le besoin de rames autour de 300 en 2027,
- une refonte de la maintenance a pour objectif de faire baisser le coût d'usage par rame de 30 % d'ici 2022.

Toutes ces mesures visent à restaurer la marge de l'activité TGV, pour préparer l'ouverture à la concurrence, éviter de nouvelles dépréciations d'actifs et permettre la modernisation de la flotte, dans le cadre du partenariat d'innovation conclu avec Alstom.



Le casse-tête des péages

► **QUELS QUE SOIENT LES EFFORTS DE PRODUCTIVITÉ, LA RENTABILITÉ DE TGV EST MISE À MAL PAR LA HAUSSE CONTINUE ET SOUTENUE DES PÉAGES D'INFRASTRUCTURE.**

Au début des années 2000, le TGV était considéré comme « la vache à lait » de la SNCF et les gouvernements successifs n'ont pas résisté à la tentation de lui faire financer tous les déséquilibres structurels du mode ferroviaire : infrastructure, trains d'équilibre du territoire ou constructeurs de matériel...

Les péages à RFF puis SNCF Réseau ont augmenté en moyenne de 5 % par an entre 2008 et 2012 et de 2 % par an entre 2013 et 2016. C'est beaucoup plus que l'inflation ou les recettes commerciales. Ces augmentations ont dégradé l'équation économique de l'activité et provoqué trois dépréciations d'actifs (-700 M€ en 2007, -1,4 Md€ en 2013 et -2,2 Md€ en 2015).

En 2016, les péages représentent plus de 40 % des coûts d'exploitation. Deux dessertes TGV sur trois sont déficitaires.

Les augmentations importantes prévues dans le contrat de performance de SNCF Réseau et les péages très élevés pratiqués par LISEA pour la ligne Sud Europe Atlantique vont dégrader encore la rentabilité de TGV et amener les péages d'infrastructure à 50 % du coût d'exploitation en 2025.

Alors que la Ministre des transports Elisabeth Borne remarque à juste raison que « Quand

on dépense des millions pour créer des lignes à grande vitesse, on serait bien inspiré de faire rouler un maximum de trains dessus », la fragilité de la situation économique de TGV incite SNCF Mobilités à réduire l'offre en Trains Kilomètres...

Après l'alerte des assises du ferroviaire en 2011 et un rapport alarmant de la Cour des Comptes en 2014, un groupe de travail ÉTAT-SNCF sur le modèle économique du TGV a été initié en 2016. De nombreuses réunions ont permis de partager les constats ci-dessus, mais aucune solution n'a été trouvée, car le groupe de travail butte sur le problème de la dette de SNCF Réseau.

L'UNSA-Ferroviaire milite pour une reprise par l'État de la dette non amortissable de SNCF Réseau et pour une application stricte de la « règle d'or » introduite par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. C'est le message que nous avons porté auprès des équipes de tous les candidats à la Présidence de la République. Le discours du Président Emmanuel Macron à Rennes le 1^{er} juillet pour l'inauguration du TGV Bretagne et l'intervention de la ministre des Transports, Elisabeth Borne dans le journal économique La Tribune, début juillet, nous donnent espoir d'avoir été entendus.

ILS SONT À LA MANŒUVRE

Elisabeth BORNE,
Ministre des Transports

Elle a ouvert la porte à une reprise par l'État de la dette de SNCF Réseau. Mais sa petite phrase « L'Etat prendra ses responsabilités si chacun fait sa part du chemin » inquiète les syndicats.

Hervé MAUREY
et **Louis NÈGRE,**
Sénateurs

Ils veulent déposer à l'automne une proposition de loi sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs et sont favorables à la création de franchises pour le TGV.

Bernard ROMAN,
Président de l'ARAFER

Il est en charge de la régulation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires. C'est lui qui aura le dernier mot sur le montant des péages ferroviaires.

Guillaume PEPY,
Président du Directoire
de SNCF

Il a profité de la période de transition entre les élections présidentielles et les législatives pour annoncer publiquement les orientations stratégiques « Grande vitesse 2020 » et le nouveau modèle économique de l'Activité TGV. Il préférerait une ouverture à la concurrence du TGV en *open-access*.

Rachel PICARD,
Directrice Générale
de Voyageurs SNCF

Elle a les mains libres depuis la nomination de Florence Parly au Gouvernement. Elle prend la tête de la nouvelle entité de services longue distance Voyageurs, en charge de la stratégie TGV et de voyages-sncf.com qui deviendra oui.sncf.



Concurrence : open-access ou franchises ?

► LE PLAN STRATÉGIQUE « GRANDE VITESSE 2020 » PRÉPARE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE.

En effet, le quatrième paquet ferroviaire prévoit que les services conventionnés (TER et trains d'équilibre du territoire) devront être ouverts à la concurrence dès le 3 décembre 2019. Pour les services commerciaux TGV, cette libéralisation devra être transposée dans la loi française à partir du 1^{er} janvier 2019, pour une application effective en 2021.

SNCF Mobilités souhaite que la concurrence des TGV soit ouverte en open-access, comme le fret ferroviaire. Elle considère que l'obligation pour tout opérateur, de recruter ses personnels, d'acquiescer ou louer son matériel roulant, de développer son dispositif de maintenance, de s'implanter dans les gares et de mettre en place un réseau de distribution, constituerait une barrière à l'entrée relativement dissuasive et limiterait le nombre de nouveaux opérateurs.

Les sénateurs Maurey et Nègre, qui préparent un projet de loi sur l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs, craignent que la libéralisation entraîne la disparition des dessertes rurales, les moins rentables. Ils préféreraient la création, comme au Royaume Uni, de *franchises*, regroupant des lignes très rentables avec des lignes déficitaires, pour obliger les entreprises ferroviaires à desservir toutes les liaisons.

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs. Nous considérons que la multiplication des acteurs sur une infrastructure de transport guidé n'est de nature à améliorer ni son efficacité, ni son niveau de sécurité, ni ses performances économiques. Nous avons néanmoins la volonté d'anticiper, plutôt que de subir. Nous nous préparons à la concurrence en examinant le fonctionnement dans les transports européens.

L'ouverture à la concurrence du TGV en *open-access* pourrait avoir en France, des effets dévastateurs. Confrontée à des concurrents agressifs sur ses dessertes rentables et mettant en péril son équilibre économique, SNCF Mobilités pourrait comme elle l'a fait pour le fret, rapidement abandonner les dessertes fortement déficitaires et réduire progressivement la voilure sur les autres.

Les changements de gouvernance préconisés par la mission parlementaire d'évaluation de la réforme ferroviaire, l'ARAFER et, plus récemment, la Cour des Comptes, pour accompagner l'ouverture à la concurrence, renforcent ce risque. Le changement de statut de SNCF Mobilités d'ÉPIC en Société Anonyme, lui donnerait en effet l'autonomie pour décider de telles mesures. Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette perspective n'est pas

acceptable. Un abandon de dessertes serait catastrophique pour l'emploi à la SNCF, mais aussi pour l'emploi et les commerces des nombreuses villes qui seraient brutalement privées de l'accès au réseau TGV.

La création de *franchises* préserverait les dessertes d'aménagement du territoire en maintenant le système de péréquation entre dessertes rentables et dessertes déficitaires. Si cette orientation était retenue, le découpage géographique des *franchises* est assez facile à anticiper : TGV Rhône-Alpes-Bourgogne-Franche-Comté, TGV Méditerranée, TGV Sud-Ouest-Atlantique, TGV Bretagne-Pays-de-Loire, TGV Nord, TGV Est. La perte probable par SNCF Mobilités d'une ou plusieurs de ces *franchises* entraînerait un transfert massif de salariés de la SNCF vers les entreprises ayant gagné les appels d'offres. L'UNSA-Ferroviaire a beaucoup de mal à envisager une telle éventualité...

Quelles que soient les difficultés, notre organisation syndicale ne pratiquera pas la politique de l'autruche. Deuxième organisation syndicale dans la Branche ferroviaire, l'UNSA prend ses responsabilités pour négocier une convention collective de haut niveau et peser sur les travaux préparatoires à la loi de transposition en droit Français du quatrième paquet ferroviaire.



Formation

L'UNSA-Ferroviaire signe le chapitre « Formation »

➤ **LE 22 JUIN 2017, L'UNSA-FERROVIAIRE A SIGNÉ DANS LES LOCAUX DE L'UTP LE CHAPITRE
« ACCORD RELATIF À LA FORMATION PROFESSIONNELLE DANS LA BRANCHE FERROVIAIRE ».**

En décembre 2015, l'OPCA (Organisme Paritaire Collecteur Agréé) AGEFOS-PME a été désigné pour la Branche Ferroviaire et depuis janvier 2017, il y a eu la mise en place d'instances paritaires de pilotage comme la CPNE (Commission Paritaire Nationale de l'Emploi) et la SPP (Section Paritaire Professionnelle) dont l'UNSA-Ferroviaire a la vice-présidence.

Ce nouvel accord marque et ancre la volonté de l'UNSA-Ferroviaire de construire et de négocier une Convention Collective de haut niveau comme elle le fait depuis le début des négociations. Cette démarche responsable vise à éviter autant que possible un dumping social qui pourrait peut-être tenter

certaines Entreprises Ferroviaires, notamment sur la formation de leurs salariés.

L'UNSA-Ferroviaire a toujours défendu le principe de la hiérarchie des normes tout au long de ses échanges avec l'UTP.

Ce nouveau chapitre de notre Convention Collective permettra à tous les salariés de la branche de prétendre à une formation de haut niveau et spécialement conçue pour les métiers du ferroviaire, en prenant en compte les spécificités liées aux métiers.

Avec la signature de cet accord, la liste des formations éligibles au CPF (Compte Personnel de Formation), dont pourront

bénéficier tous les salariés de la branche du ferroviaire, sera bientôt disponible.

Après la décision de son Bureau Fédéral du 20 juin 2017 de valider et de signer cet accord de Branche, l'UNSA-Ferroviaire continue à œuvrer pour la construction de la Branche Ferroviaire en confirmant sa place de 2^{ème} organisation syndicale progressiste et au service de tous les salariés du ferroviaire.

Par Nathalie WETZEL/Delphine LEDIEU /
Roger DILLENSEGER/Florent MONTEILHET
(L'équipe des négociateurs
de la Convention Collective) ■



Marseille 10-12 octobre 2017

26^e L'UNSA Ferroviaire
sera présente

Rencontres
nationales du
transport
public



PICB (PROTECTION INDIVIDUELLE CONTRE LE BRUIT)

Quand la Direction fait la sourde oreille !

➤ **POUR CONNAÎTRE LE FONCTIONNEMENT DES PICB, IL FAUT D'ABORD SAVOIR POURQUOI ON L'UTILISE.**

➤ QU'EST CE QUE LE BRUIT ?

Le bruit est présent partout et au quotidien devenant l'une des premières sources de pollution. Si l'on a l'impression de s'habituer aux bruits, en fait l'oreille devient moins sensible. La législation française élargit la responsabilité aux entreprises, en mettant l'accent sur l'importance de l'évaluation du risque auditif et la réduction du bruit à la source et au cours de sa propagation. Elle précise l'abaissement des seuils à partir desquels les actions de prévention doivent être déclenchées et impose désormais de fournir des protections auditives individuelles aux salariés dès que le niveau sonore atteint 80 dB(A). Le bruit est un phénomène acoustique produisant une sensation auditive gênante ou désagréable. De façon générale, c'est un son non désiré, ressenti comme une agression.

| Niveaux de bruits | dB | Exemples de bruits | Seuil |
|-------------------|------------------------|---|--------------------|
| Zone nuisible | 130 120 | Moteurs d'avion Détonation d'un fusil de chasse | Seuil de douleur |
| Zone dangereuse | 110 100 90 80 | Marteau-piqueur Moteur de camion Perceuse Bruit d'un RER | Risque de lésion |
| Zone gênante | 70 | Rue à gros trafic | |
| Zone sans danger | 60 40 20 | Bureau bruyant Rue résidentielle Chuchotement | Seuil d'audibilité |
| | 0 | Aucun bruit | |

➤ LES BOUCHONS D'OREILLE

Les bouchons fabriqués sur mesure ou « bouchons moulés » adoptent l'empreinte du conduit auditif, ils sont très confortables car ils épousent parfaitement les formes de l'oreille. Leur durée de vie est de 4 à 5 ans ; ils sont donc une alternative intéressante pour les postes nécessitant une protection prolongée dans des environnements bruyants. La manipulation et le stockage des bouchons réutilisables nécessitent de bonnes règles d'hygiène.

À certains postes de travail, le niveau de bruit ambiant peut atteindre 120 dB, voire dépasser ce niveau : le niveau perçu sous la

protection est donc très souvent supérieur au niveau admissible.

➤ POURQUOI PORTER LE PICB ?

Les méfaits du bruit dans notre vie quotidienne, privée ou professionnelle, sont trop souvent méconnus et négligés. Pourtant les conséquences peuvent être graves et irréversibles. Les nuisances sonores ont pour conséquences les effets auditifs comme la surdité avec déficit auditif temporaire ou définitif, les acouphènes, mais également non auditifs comme les impacts sur la fatigue et le stress. Lorsqu'il est impossible de réduire le bruit à un poste de travail par des protections collectives, des protections auditives individuelles doivent être portées.

➤ LE PORT D'UNE PICB EN RISQUE FERROVIAIRE

Malgré l'efficacité des PICB au quotidien, porter cette protection en risque ferroviaire peut s'avérer dangereux. Le 21 juin 2017, se tenait une réunion ICCHSCT où à l'ordre du jour était indiqué le vote pour la mise en place du projet de port de PICB en risque ferroviaire. Notre délégation ayant pris connaissance de l'expérimentation diligentée par la SNCF dans la région lyonnaise a interpellé la Direction sur les mesures à prendre avant de réaliser ce déploiement. C'est pourquoi l'UNSA-Ferroviaire a choisi de demander une expertise sur les points suivants :

- faire une cartographie du bruit, caractérisant les différents niveaux sonores rencontrés, intégrant les types de machines utilisées et les particularités locales (zones urbaines, voies de circulation routière, zones industrielles bruyantes...). Cette cartographie doit être à disposition du personnel pour identifier les chantiers bruyants,
- évaluer si le port de « bouchons moulés » ne génère pas de sur risque la nuit, en réduisant la réactivité du personnel et sa vigilance, notamment vis à vis du risque ferroviaire, sachant que la nuit, le rythme biologique au ralenti et le déficit de som-



meil prédisposent déjà à une baisse de vigilance,

- analyser le sur risque que pourrait générer l'oubli d'enlever les « bouchons moulés », avant de quitter un chantier sous annonces, tout en restant ensuite exposé au risque ferroviaire par exemple en cheminant le long des voies,
- analyser le sur risque d'utilisation des « bouchons moulés » en présence d'engins travaux mobiles (lorrys automoteurs), de plus en plus utilisés, et qui ont généré ces dernières années des risques nouveaux de heurt et des accidents.

Certes la sécurité hors chantier repose sur la surveillance visuelle des trains, mais entendre un train arriver peut sauver la vie. Or l'émergence du bruit des trains n'est pas garantie avec les « bouchons moulés ». Malgré l'interpellation de la Direction par les Organisations Syndicales présentes sur les points d'inquiétudes, de nombreuses questions sont restées sans réponses. Pour la Direction, plutôt agacée des remarques des représentants du personnel, le port des PICB est impératif en présence de bruit malgré l'expérimentation qui n'a pas rencontré un grand succès auprès des agents. C'est pourquoi l'UNSA-Ferroviaire n'émettra pas d'avis positif sur la mise en place des PICB en risque ferroviaire et attendra le retour de l'expertise. Pour l'UNSA-Ferroviaire, le port du PICB est un bon système de prévention du bruit hors risque ferroviaire mais la meilleure protection possible des salariés reste bien sûr de réduire le bruit à la source en affaiblissant le niveau de bruit émis par les outils et machines utilisés par les agents.

Par Christophe THETIER ■

L'UNSA Nièvre à Bischheim

➤ **DANS NOS IRP, LE TECHNICENTRE DE BISCHHEIM EST SOUVENT CITÉ EN EXEMPLE.**



Un des derniers en date concerne le port des chaussures hautes sur tout le site permettant, d'après notre Direction, de lutter contre les chutes de plain-pied. Plutôt sceptiques sur cet argument, nous avons voulu en avoir le cœur net !

Grâce à Philippe Dumé, notre *SF Matériel*, nous prenons contact avec Ludovic Brasse, secrétaire du CHSCT à Bischheim. Nous arrivons à sa rencontre le 22 juin dernier, sous un soleil de plomb et des températures caniculaires. Ludovic nous sert de guide pour cette visite où nous découvrons une activité tournée bien sûr vers le TGV. Le site alsacien est relativement différent du nôtre, avec plusieurs bâtiments implantés tout en longueur à la différence de nos 9 nefs de 300 mètres. Au fil de la visite, nous rencontrons des agents et échangeons avec eux sur cette période de baisse de charge. La solidarité entre technicentres, et le transfert de charges qui en résulte, synonyme de fermeture d'unités, amène forcément des inquiétudes. Le dialogue avec l'Entreprise et le reclassement des agents dans le respect de l'humain doit rester notre priorité.

En poursuivant, nous constatons qu'à Bischheim la Direction n'a pas voulu privilégier l'affichage d'informations syndicales. Les panneaux se trouvent parfois loin des passages d'agents, tandis que dans notre établissement nivernais les affichages sont à proximité des salles de réunions, des points vie ou du guichet du magasin d'outillage : idéal lorsqu'il y a un peu d'attente ! En découle donc une communication et une organisation des tournées différentes, mais sans doute pas moins efficace, car il faut le

rappeler, l'UNSA Ferroviaire est première OS à Bischheim, alors que notre douce ascension nous permet depuis les dernières élections d'être 2^{ème} OS... derrière Sud Rail ! Le monde syndical tourne à l'envers en *Région Auv-Ni...* La rédaction du dernier tract CHSCT que Ludovic nous présente est dans la même ligne que ce que nous réalisons avec Simon depuis quelques temps. Cela conforte notre conception de rédaction que nous diffusons aujourd'hui et que nous devons encore développer.

Merci à Ludovic pour son accueil et ses explications. C'est important de pouvoir se rencontrer entre collègues du Matériel et délégués UNSA afin de croiser les informations que nous délivre nos Directions respectives. D'ailleurs, à Nevers, la porte de notre local syndical est grande ouverte !

Pour conclure sur l'un des buts de notre déplacement, le port obligatoire des chaussures hautes nous interpelle toujours autant. Cela reste une mesure préventive, sans lien avec une recrudescence des entorses ou foulures d'agents cheminant dans les emprises de l'est de la France, ou de n'importe quelle autre Région, y compris la nôtre. L'argument n'était peut-être pas le bon. Cela reste tout de même de la prévention !

*IRP : Instances Représentatives du Personnel
SF Matériel : Secrétaire Fédéral pour le domaine Matériel
Région Auv-Ni : Région Auvergne-Nivernais dont le TI de Nevers faisait partie avant la création de la Grande Région
AURA, Auvergne Rhône Alpes.*

Jérôme JARREAU – Ludovic BRASSE
Simon DUVERGER ■

Des UR à relier ou à créer...

Depuis 2015 et la création des CE Nationaux, nous sentons bien que l'Entreprise a tendance à se transformer et à s'adapter très rapidement aux modifications de structures de nos périmètres politiques.

La loi NoTre aura, par sa réorganisation des Régions de France, mis en place une nouvelle organisation à laquelle la SNCF s'est immédiatement adaptée au niveau de son périmètre TER pour Mobilités.

L'UNSA Interpro a d'ailleurs rapidement pris la mesure de ce changement pour se transformer en UR Interpro Nouvelle Aquitaine, regroupant Aquitaine, Poitou-Charentes et Limousin.

L'UNSA-Ferroviaire se retrouvera rapidement à la croisée des chemins.

Notre présence sur l'ensemble du périmètre de la nouvelle Région nous y pousse.

La structure de nos UR, comme celle de l'UNSA-Ferroviaire est en question ou le sera très bientôt.

Face à ces questionnement l'UNSA-Ferroviaire APC et Limousin ont commencé à travailler à un rapprochement pour coller au périmètre Nouvelle Aquitaine.

En partant de nos adhérents, nous avons construit un projet de fusion qui devrait permettre de gérer la partie administrative et de couvrir l'ensemble des territoires de cet encore plus grand « Petit Portugal ». L'enjeu est à notre sens de taille, car il sera essentiel pour notre OS dans les prochaines échéances électorales.

Notre dernière réunion des 18 et 19 juin nous aura permis de mettre en évidence les points essentiels et bloquants qui dépendent du fonctionnement interne de notre Fédération.

Points bloquants qu'il nous faudra prendre en compte au sein des GT Structures et des GT Textes qui devront demain nous permettre de évoluer vers l'objectif qui est essentiel pour nos deux UR :

- développer notre syndicalisme responsable et constructif tout en faisant respecter la réglementation avec force et vigueur sur l'ensemble du nouveau périmètre,
- progresser aux élections de 2018.

Les agents qui y ont participé ont compris l'importance du sujet.

Au-delà du travail important que nous avons réalisé, nous avons aussi pu rapprocher les hommes et les femmes de nos deux UR.

La rencontre de l'autre est toujours le moyen de réaliser l'importance de la pensée différente qui s'exprime parfois et des raisons qui la sous-tendent. Ces échanges ont commencé à créer un groupe homogène et nous savons que ces échanges doivent se faire aussi entre nos adhérents en proximité, entre la section Syndicale du Périgord et les syndicats de Limoges et Brive par exemple.

Nos synergies doivent nous porter plus haut.

Patrick LABRUE, Secrétaire d'UR APC ■

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE
UNION RÉGIONALE DE LYON – 3 JUILLET 2017

Adaptation de nos statuts et Cap 2018

► **LE 3 JUILLET DERNIER, À LA BOURSE DU TRAVAIL DE LYON, S'EST DÉROULÉE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'UNION RÉGIONALE RHÔNE-ALPES APPELÉE AUSSI « UR DE LYON ». MALGRÉ LA CHALEUR ET LE FAIT QUE CE SOIT UN LUNDI DE JUILLET ET LE DÉBUT DES VACANCES, BON NOMBRE D'ADHÉRENT(E)S ONT RÉPONDU PRÉSENTS AINSI QUE NOS PRINCIPAUX REPRÉSENTANTS DE LA SECTION DES RETRAITÉS.**

Cette assemblée extraordinaire, rendue nécessaire par un changement de nos statuts, a été aussi l'occasion de lancer la dynamique des futures élections CE/DP de 2018.

Nos invités étaient nombreux, et ceux retenus à Paris comme Roger Dillenseger, Secrétaire Général de l'UNSA-Ferroviaire et Gilles Mondon le Secrétaire Régional UNSA-interpro, étaient représentés.

Pour sa dernière assemblée générale en tant que Secrétaire d'UR, Benjamin Rassart a ouvert la séance et présenté le rapport moral au nom de son équipe, puis il a exposé nos nouveaux statuts qui ont été adoptés. François Grangette (TI d'Oullins), a fait le compte rendu de la commission de contrôle des comptes à laquelle il participait avec Sarah Vincent (APF). Puis, le rapport et les états financiers ont naturellement été présentés et commentés par le trésorier, Didier Casu.

Jean-Paul Fournier, notre « super zonard du Sud-Est », a fait le point sur les négociations salariales au sein du GPF. Jean-Carl Millet, Secrétaire Fédéral et Benoit Vienne, Secrétaire Général Adjoint, représentaient la « Fédé » et Benoit a fait le point sur des dossiers nationaux (convention collective, conventions TER, activités sociales des CE, le Forfait-Jours, etc...) et répondu aux questions des adhérent(e)s. Ils étaient accompagnés de Baptiste Arsale, tout nouveau Secrétaire Général National de l'UNSA-Transport, qui par sa présence a témoigné de l'importance de négocier avec le nouveau gouvernement sous la bannière unie de tous les syndicats UNSA du monde du transport.

Frédéric Chandelier pour l'UR de Chambéry et Eric Tur pour celle de Clermont nous ont fait l'amitié de leur visite, témoignant ainsi du travail en cours pour maintenir la proximité de nos trois UR sur le territoire administratif de la nouvelle Région AURA.

Dans le même esprit, Fabien Cohen-Aloro, élu au CESER AURA (Conseil économique, social et environnemental régional) s'est exprimé sur l'action de l'UNSA dans cette instance politique d'importance Régionale. Cécile Mousset et Nadine Thevenot ont fait le point sur les principaux dossiers, respectivement chez Mobilités et Réseau. Le tout, sous le regard attentif de l'auditoire et notamment de l'équipe développement Unsa d'ORSEU : Faten Ben Amor, Séverine Celle, Alain Rivet et Olivier Wulfaert. Dans notre région, le Cabinet ORSEU est très souvent mis à contribution par nos élus de terrain, pour les aider dans l'analyse des dossiers présentés par la Direction SNCF, dans les différentes instances.

A midi, sonnait le « mot de la faim », et grâce à Marta Heraud, aidée pour la logistique par Emmanuelle Giraud et Ingrid Granjon, chacun a pu poursuivre les échanges autour d'un casse-croute... des mets simples et bons où il y en eut pour tous les goûts... Les débats ont ensuite repris l'après-midi. Enfin, tandis que le pique-nique battait bon train, en fond de salle Edith Pestre et Thierry Chaube, deux infatigables militants, dépouillaient les votes pour le nouveau secrétariat de l'Union Régionale. Ont été ainsi élu(e)s à l'unanimité :

Carlos BARBÉRIA (Secrétaire Régional), Marta HERAUD (Secrétaire Régionale Adjointe), Cécile MOUSSET, (Secrétaire), Didier CASU, (Trésorier), Benjamin RASSART, (Trésorier Adjoint).

Merci à Benjamin Rassart pour le travail accompli jusque-là. Il m'a passé le flambeau et il me revient la tâche passionnante que j'accepte avec honneur, de maintenir le cap tout en nous adaptant chaque jour au réel, et de trouver comment concilier les attentes de chacun avec l'intérêt collectif.

Merci encore à tous les intervenants qui se sont exprimés, dans la salle ou en tribune.



Un grand merci à tous les militant(e)s UNSA qui par leur présence sur le terrain et dans les instances contribuent à faire avancer les idées novatrices et progressistes de l'UNSA-Ferroviaire dans tout le GPF de notre Région.

Pour finir ce mot sur notre assemblée, voici quelques points forts que je souhaite partager :

- quand personne ne croyait aux tickets restaurants à la SNCF, à l'UNSA de Lyon en 2008, nous les revendiquions déjà dans nos tracts. Prochainement 100 % des agents y auront accès, c'est inéluctable,
- quand l'UNSA disait qu'une autre gestion des CE était possible, certains nous riaient au nez, aujourd'hui des milliers de cheminots profitent d'un vrai CE, à l'EPIC de tête, à Gares & Connexions, etc... qui apporte enfin à chacun quelque chose de concret et choisi,
- enfin, quand demain l'UNSA-Ferroviaire défendra le statut acquis pour les agents d'aujourd'hui et voudra protéger au plus près les nouveaux agents de demain, certains nous décriront... Cependant nous continuerons d'écouter ce que veulent vraiment les agents pour bâtir nos actions.

... Et toujours, nous fier à nos intuitions.

Par Carlos BARBÉRIA ■

LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR



Solidarité Inter-Générationnelle

Eric TOURNEBOEUF ■

Solidarite

► **SI EN 1966 SHEILA CHANTAIT « L'HEURE DE LA SORTIE », EN CETTE FIN AOÛT, C'EST PLUS CELLE DE LA RENTRÉE QUI SONNE. FINIE LA TRÊVE ESTIVALE, LE TEMPS EST VENU POUR CERTAINS DE ROUVRIER LES DOSSIERS.**

Il ne devrait pas être trop difficile de se remettre dans le bain tant la période des congés a été brève, pour ne pas dire furtive. Le Gouvernement et les parlementaires ont joué les prolongations, leurs équipes également. Les consultations, les prises de contact et les sollicitations ont été nombreuses.

Le sujet majeur pour le ferroviaire, celui qui influencera tous les autres, c'est l'ouverture à la concurrence du voyageur. La Ministre nous annonce une loi pour la fin de l'année, alors que parallèlement deux Sénateurs préparent leur propre texte pour anticiper la démarche gouvernementale et accélérer un processus qu'ils jugent trop lent et pas assez radical.

Il en va des réformes comme des guerres. On croit toujours que c'est la dernière, et puis... La réforme du ferroviaire liée à la loi du 4 août 2014 n'est pas encore achevée que déjà une nouvelle révolution dans l'organisation du ferroviaire est annoncée.

Plongée dans un perpétuel mouvement brownien de ses structures, notre pauvre SNCF doit toutefois maintenir la continuité du service. Les événements de juillet sur Montparnasse montrent qu'elle est seule, aux yeux de l'opinion publique, à porter la responsabilité d'un dysfonctionnement majeur. Et pourtant les circonstances atténuantes sont légion.

Comment faire fonctionner le service public dans un climat de plus en plus incertain et anxiogène ? Comment attirer les jeunes talents, dont le ferroviaire a besoin, si on est incapable de tracer des perspectives à moyen terme ? Comment obtenir la confiance et l'engagement sans faille des cheminots quand leur emploi, leur statut, leur protection sociale, leur contrat social sont la cible d'attaques de toutes parts ?

Les retraités ne pourront pas rester des spectateurs passifs devant ce qui s'apparenterait à une entreprise de démolition du modèle ferroviaire français en bonne et due forme. Notre propre protection sociale est en jeu sans parler de nos facilités de circulation.

Nos conditions sociales d'aujourd'hui sont le fruit de nos luttes d'hier et la juste contrepartie des contraintes subies pendant toute notre carrière, et compensées globalement par notre régime spécial. Nous ne sommes pas des nantis et n'avons pas à subir d'autodafé en place publique.

Factuellement la remise en cause du statut pour les cheminots de demain, et peut-être pour ceux d'aujourd'hui, ne devrait pas avoir de conséquence à court terme sur le montant de nos pensions ; mais alors c'est l'avenir de la Caisse de Prévoyance et de Retraite qui est compromis. C'est l'ergonomie du système qui est en jeu, ainsi que la qualité du relationnel entre l'affilié et sa caisse.

Dans le même ordre d'idée, c'est l'existence même de nos mutuelles de cheminots qui se joue, au travers du maintien de l'emploi à statut comme base de l'emploi ferroviaire.

Sur tous ces sujets, il y a donc convergence d'intérêts entre Actifs et Retraités dans les temps troubles qui s'annoncent. L'UFR saura répondre présent en temps utile.

Dans la série « c'est beau le progrès »

ci-joint petite photo prise à Bercy ce matin

Une bonne douzaine de distributeurs « qui vont vous faire gagner du temps »... mais seulement deux seuls malheureux qui acceptent la carte bleue ! Sachant que pour retirer un dossier réservé par Internet il faut quand même la carte bleue.

Pas de chance... Sinon il faut aller au guichet, blindé évidemment. Positivons, nous avons des clients... Mon voyage avait débuté à 7h15 en gare de Juvisy. Où le seul distributeur refusait obstinément de reconnaître ma carte bleue. Guichet GL fermé évidemment. Il était de bonne heure, car en vue d'éventuelles perturbations transiliennes, j'avais

pris 2 heures de marge (pour un trajet d'une petite heure maison-Juvisy-Bercy y compris l'impression d'un billet).

Entre la ligne C et la D (avantage juvisien), je choisis la D. Bingo ! Malaise de voyageur. Arrêt indéterminé du train à Vigneux. Au bout de 5 minutes, je décide de repartir en sens inverse, à Juvisy.

Ligne C, train bondé, tout le monde est collé, ralentissement vers Choisy mais ouf, pas de malaise... J'arrive à Bercy. Pour découvrir ces magnifiques distributeurs... Il me reste en théorie 10 minutes... mais là, re-bingo, des « difficultés de préparation » retardent la mise



à quai de mon train... Train dans lequel je finis par monter. Cool, il est climatisé.

Heureusement, vu qu'après un tel périple et chargée d'un sac et d'une valise, je suis un peu collante... Je ne sais pas vous, mais je trouve que les voyages en train sont de plus en plus exténuants. Je vieillis, ça doit être ça. Bref, après mes démêlés avec La Poste, voilà mes aventures ferroviaires, que j'avais envie de vous faire partager...

Que faut-il en conclure ? Dans l'immédiat, je ne sais pas...

Par Monique TESSIER ■

AG du syndicat UFR de Champagne-Ardenne

Cette réunion s'est déroulée au Lycée Hôtelier EIFFEL de Reims le jeudi 1^{er} juin 2017. L'assemblée est ouverte à 10h avec le mot du Président et la présentation des invités : Roger Dillenseger Secrétaire Général de l'UNSA Ferroviaire - Éric Tourneboeuf Président de l'UFR - Stéphane Cellier Secrétaire de l'Union Régionale de Reims - Alain Fennerich Président de l'UFR Section Est ainsi que les Présidents ou représentants des syndicats de Strasbourg, Nancy et Paris Est.

Le Président présente le rapport d'activités du Syndicat, évoque la stabilité des effectifs et demande un instant de recueillement pour les adhérents qui nous ont quittés.

Le Trésorier Jean Marc Laleuw commente l'état financier validé par Richard Ullrich, membre des vérificateurs aux comptes. Le quitus est donné à l'unanimité au Trésorier. Conformément aux statuts, le poste de Président du Syndicat est à renouveler. Une seule candidature a été reçue, celle du Président sortant Christian Pourrier, il est

réélu à l'unanimité des membres présents ou représentés.

La parole est ensuite donnée à Éric qui nous donne la situation financière de l'UFR, durablement saine en tenant compte des investissements mobiliers importants en 2016. De ce fait l'UFR laisse toute la part de cotisations volontaires aux Sections. La Section Est reversera 66 % de ces contributions volontaires aux syndicats d'appartenance. Questions abordées également, les perspectives de réduction du pouvoir d'achat des retraités dans le programme du Président Macron avec l'augmentation de la CSG et, plus ferroviaire, la digitalisation des Facilités de Circulation. Sur ce sujet de la dématérialisation du Pass-Carmillon vers un smartphone, beaucoup de questions, sans réponse actuellement de l'Entreprise. Nombreux retraités ne sont pas en possession d'un tel appareil. A suivre attentivement. Roger fait le point sur les rencontres de la Fédération avec l'équipe transport du

nouveau gouvernement. Si la dette devrait être partiellement reprise par l'Etat pendant et après ce quinquennat, certains trafics voyageurs pourraient plus rapidement être ouverts à la concurrence de manière expérimentale dès 2019, et la généralisation à compter de 2020 ; la Région Grand-Est, dont nous sommes désormais membres, a d'ailleurs inclus cette clause expérimentale dans le renouvellement de la convention. Là encore, qu'en sera-t-il des Facilités de Circulation en cas de transfert de marché ? Avec la perspective du Grand-Est SNCF, Stéphane déplore la disparition des entités et du personnel de la région de Reims. Il ne reste qu'un établissement « Mobilités ». La séance est levée à 12h20 et les échanges se sont poursuivis dans la convivialité autour d'une flûte de la boisson locale et d'un repas gastronomique servis par les élèves du restaurant du lycée.

Par Christian POURRIER ■



AG de la Section Sud-Ouest et secteur de Tours

« LE SKIPPY »... CENTRE D'ACTIVITÉS SYNDICALES DANS LE SUD-OUEST

HASARD D'UN CALENDRIER CONTRAINT, DEUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES SE SONT TENUES EN MAI ET JUIN À SAINT-PIERRE-DES-CORPS DANS LES LOCAUX DU RESTAURANT «LE SKIPPY».

SECTION SUD-OUEST 4 mai 2017

46 adhérents de la Section Sud-Ouest ont répondu présents pour assister à l'Assemblée Générale de la Section. Après avoir remercié les représentants des 5 autres Sections de l'UFR pour leur présence, Joël Recart, Secrétaire Général de l'UFR, mais aussi, les 65 adhérents qui ont eu la politesse de s'excuser de ne pouvoir faire le déplacement, Bruno Brisson – Trésorier – et Marc-André Gantner – Président de la Section – ont procédé aux différentes opérations statutaires prévues à l'ordre du jour d'une telle Assemblée. Pour la partie débat, Joël Recart a apporté les réponses aux questions posées par nos adhérents. L'actualité syndicale nationale,



mais aussi celle liée à l'entre-deux tours de l'élection présidentielle. Même si au titre du respect de nos statuts fédéraux, nous sommes interdits à émettre une opinion ou une directive, la situation de l'avenir des retraités, notamment ceux du GPF SNCF, a nécessité quelques explications. Quid du niveau de rémunération des retraités...

Quid des conséquences de l'ouverture à la concurrence du transport des voyageurs.

Voilà autant de sujets qui ne nous ont pas empêchés de passer un bon moment, en toute convivialité lors du repas qui a clos cette journée.

Par Marc-André GANTNER ■



SECTEUR DE TOURS 22 juin 2017

Nous commençâmes 35 et par le prompt renfort des épouses, nous finîmes 50 à table. Derrière ce trait d'humour se cache une journée d'échanges bien remplie. En premier, remerciements toutes celles et ceux qui se sont déplacés, adhérent(e)s du Secteur de tours et invités des autres Syndicats de la Section Sud-Ouest. Comme à chaque réunion de ce type, les points statutaires de l'Ordre du Jour ont été

traités en début de séance après que nous ayons eu un moment de recueillement en souvenir de nos trois adhérent(e)s disparu(e)s en 2016. Nous avons profité de cette Assemblée Générale pour renouveler une partie des membres du Bureau du Secteur de Tours. La prochaine réunion de Bureau sera l'occasion de composer le nouveau Secrétariat. La deuxième partie de réunion a été animée par Joël Recart, Secrétaire Général de l'UFR, accompagné par Denis Dontenvill, Secrétaire Fédéral et Administrateur de la CPRP. Ils ont pu répondre aux questions posées par l'assistance. Maintien des Facilités de Circulation, Prélèvements Sociaux, avenir de notre couverture

sociale, niveau des pensions, évolutions de nos droits dans le cadre de l'ouverture à la concurrence et bien d'autres sujets d'actualité impactant les retraités ont été abordés. Une chose est sûre, il faudra de nouveau aborder ces sujets dans le cadre de nos prochaines réunions mensuelles. Vu que le calendrier expérimental n'a pas donné satisfaction, beaucoup d'adhérents n'ont pu venir à cette Assemblée Générale, nous reviendrons à du plus classique pour 2018.

Par Marc-André GANTNER
du Secteur de Tours ■

TOUJOURS BON À SAVOIR

Plusieurs d'entre-vous m'ont interpellé sur leur maintien dans leur logement « SNCF » lors du départ à la retraite. **Pourrai-je rester dans mon logement ?**

OUI sauf si vous êtes locataires d'un logement ICF NOVEDIS. Votre logement est lié à votre contrat de travail. Votre bail cessera à votre départ à la retraite. Vous recevrez lorsque votre départ sera connu une LRAR

vous signifiant que vous devrez quitter votre logement à telle date. Cependant dans les zones non tendues, en dehors de Paris IDF, Lille, Lyon, Marseille..., vous pourriez demeurer dans votre logement

moyennant un ajustement de votre loyer. En effet chez NOVEDIS les loyers sont libres. Renseignez-vous avant la date de départ pour éviter les surprises.

Vous avez dit « c'est du bio », logique non !

Le label AB est un signe officiel de la qualité de l'origine. Les produits issus de l'agriculture biologique vous garantissent un mode de production respectueux de l'environnement, des ressources naturelles et du bien être animal.

Les produits certifiés AB respectent un cahier des charges européen dont les principes sont notamment :

- la non-utilisation de produits chimiques de synthèse et d'OGM,
- le compostage et le recyclage des matières organiques,

- la rotation des cultures et la lutte biologique.

Les animaux disposent d'un accès obligatoire au plein air, sont nourris avec une alimentation biologique issue de la ferme et sont prioritairement soignés avec des thérapies naturelles.

Les produits biologiques sont contrôlés à tous les stades, que ce soit à la ferme, chez les distributeurs, sur les lieux de stockage... par un organisme agréé par les pouvoirs publics pour son indépendance, sa compétence et son impartialité.

Location : 2 nouveaux diagnostics

A partir du 1^{er} juillet 2017, les propriétaires qui louent un logement construit avant 1975 devront remettre à leur locataire 2 diagnostics supplémentaires portant sur :

- l'installation intérieure de gaz,
- l'installation électrique.

Cette nouvelle obligation sera étendue au 1^{er} janvier 2018 à tous les logements mis en location. Bien entendu ces diagnostics seront payants et à la charge du propriétaire.

L'individualisation des frais de chauffage dans les logements HLM bientôt une réalité

Elle devient OBLIGATOIRE, même si ça ne plait pas à tous les bailleurs !

Cette mesure initiée par la loi relative à la transition énergétique prévoit :

- de responsabiliser les locataires équipés d'un chauffage collectif, en copropriétés ou en HLM,
- de les inciter à moins consommer,
- en installant des compteurs thermiques ou des répartiteurs pour individualiser leurs frais de chauffage,

• de ne payer que ce que l'on consomme. Ces mesures ont un coût d'installation et de gestion onéreux pour les propriétaires. Il faudra que ces économies soient supérieures aux frais engagés. L'individualisation des factures risque d'alourdir celles des personnes âgées (plus frileuses) ou des locataires exposés plein nord ou au dernier étage. 5 millions de logements sont concernés. En fonction de l'étiquetage énergie selon le calendrier ci-dessous :

| Date butoir | Etiquetage énergie | Conso/an en KWh/m ² surface habitable (SHAB) |
|------------------|--------------------|---|
| 31 mars 2017 | D, E, F, G | Supérieure à 150 KWh |
| 31 décembre 2017 | C | Comprise entre 120 et 150 KWh |
| 31 décembre 2019 | A, B, C | Inférieure à 120 KWh |

Une nouvelle répartition des charges de chauffage.

Les frais d'entretien et de fonctionnement de la chaudière collective et d'abonnement au chauffage urbain seront toujours payés par les locataires. En revanche les frais de combustible ou d'énergies seront répartis 30% dans les règles ci-dessus, 70% en fonction de l'individualisation.

La loi prévoit des sanctions pour réfractaires à l'individualisation : amende de 1 500€/logement.

Remarque : la température idéale est de 19° chaque degré supplémentaire augmente votre facture de 7%. Pensez-y mieux vaut porter un petite laine que d'avoir une facture salée.

Le remboursement du dépôt de garantie : peut-il être amputé de frais divers

Ce dernier est remboursé au plus tard 1 mois après l'établissement de l'état des lieux de sortie, si ce dernier porte la mention RAS, ou 2 mois pour couvrir le paiement d'un arriéré de loyers, de charges ou de réparations incombant au locataire.

Pour les charges elles sont limitées et explicitées dans le décret n° 87-712 du 26 août 1987. Le bailleur ne peut donc imputer au locataire des frais de timbres, de gestion ou d'achat de fournitures.

Si c'était le cas vous devez contester par LRAR, en cas de refus saisir la Commission Départementale de Conciliation (CDC) ou le Tribunal d'Instance. Cette démarche est gratuite. Des représentants des locataires siègent à cette commission dont la CLCV.

Réduisez l'énergie pour réduire sa facture énergétique : **Soyez éclairés !**

Sont concernés les locataires de logements sociaux. Une fois n'est pas coutume ces derniers recevront, gratuitement, un colis d'une valeur de 50€ environ d'ampoules LED. Ces ampoules devraient permettre

de réaliser une économie annuelle de 50€. Si ce n'est déjà fait, locataires HLM, pensez à réclamer ce pack, mais en principe vous n'aurez aucune démarche à effectuer.

Faible de sécurité des box Orange et SFR : **comment se protéger**

Vous possédez une box Orange, SFR ou Numéricable (Livebox 3 Sagemcom, box SFR NB4 et NB6 et box Numéricable Netgear). N'importe quel hackeur amateur peut la pirater. D'autres pourraient également être affectées, sans qu'on ne le sache encore. En attendant que les fournisseurs d'accès remédient à cette faille, il est conseillé de désactiver entièrement le WPS depuis votre

box. Le WPS (Wifi Protected Setup) permet de connecter en wifi un équipement à la Livebox Play sans renseigner la clé de sécurité de la Livebox. Dans les Livebox neuves, le WPS est activé par défaut. Si vous ne savez pas comment désactiver le WPS, contactez un opérateur qui vous guidera. L'opération est assez simple et peut se faire à distance.

Reconnaitre le pays d'origine des œufs et identifier le type d'élevage des poules pondeuses

Le marquage des œufs est constitué de 8 caractères (3 chiffres et 5 lettres). Par exemple, si l'œuf porte le code 1 FR XAZ 01, cela signifie qu'il provient d'un élevage en plein air (chiffre 1), français (lettres FR), du site d'élevage enregistré sous les lettres XAZ, dans le bâtiment 01 de cet élevage. Les lettres «FR» correspondent au code ISO du pays d'origine. Dans le cas du scandale des œufs contaminés, ils portent le code NL pour les Pays-Bas.

Le premier chiffre vous permet de choisir le type d'élevage où a été produit l'œuf. Il renseignera donc sur les conditions d'élevage des poules mais aussi sur le type de nourriture qu'elles ont reçues et donc indirectement sur la qualité de leurs œufs.

- Chiffre 3 : œufs de poules élevées en cage. (16 poules/m², pas d'accès extérieur). Alimentation non réglementée.

- Chiffre 2 : œufs de poules élevées au sol. (9 poules/m², bâtiments fermés, pas d'accès extérieur). Alimentation non réglementée.
- Chiffre 1 : œufs de poules élevées en plein air. (9 poules/m², accès extérieur offrant 4 à 5 m²/poule pendant majeure partie du jour. Alimentation 100 % végétale, minérale et vitaminée.
- Chiffre 0 : œufs de poules élevées selon le mode de production biologique. (6 poules/m², avec accès à un espace de plein air pendant au moins un tiers de leur vie. Alimentation en provenance à 90 % de l'agriculture bio.

Si vous achetez vos œufs au producteur sur les marchés, le marquage sera du type 1 FR 01 1 (1 : plein air – FR pour France – 01 : n° du département de production - 1 : n° d'enregistrement du producteur dans le département)», détaille la DGCCRF.

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

Vélo sur le trottoir : de 90 € à 375 € d'amende

Le vélo étant considéré comme un véhicule, il doit circuler sur la route. Le cycliste qui roule sur un trottoir encourt une amende de 135 €, mais est minorée à 90 € si elle est payée dans les 15 jours, ou majorée à 375 € si le règlement est effectué après 45 jours.

Deux exceptions : les enfants de moins de 8 ans, qui sont autorisés à rouler sur les trottoirs, et toute personne qui se déplace avec son vélo tenu à la main.

<https://www.radins.com/actualites/>

La loi Eckert de janvier 2016 chasse les livrets A inactifs depuis dix ans

Si vous êtes le titulaire d'un livret A, et que vous n'avez effectué sur ce compte, ni retrait, ni dépôt depuis dix ans, dépêchez-vous d'y faire un mouvement d'argent. Sinon, vous craignez de voir votre livret disparaître purement et simplement. Depuis cette loi, les banques ont pour obligation de chasser leurs clients inactifs et de clôturer leurs comptes. Si des clients qui ont vu leur livret A se fermer ils doivent se dépêcher d'agir s'ils veulent récupérer leur argent, sans les intérêts évidemment. En effet, l'argent qui y dormait est placé directement à la Caisse des dépôts et des consignations (CDC) qui a pour mission de conserver les fonds pendant une autre dizaine d'années. Au-delà de cette date, si personne ne s'est manifesté, l'argent finit dans les caisses de l'État. Vous êtes prévenus.

Stationnement payant : tout ce qui va changer

À partir du 1^{er} janvier 2018, la gestion du stationnement sera municipalisée. Les villes fixeront elles-mêmes le tarif des amendes. Ainsi, le montant unique de 17 € le PV sera, dans certaines villes comme Paris, revu à la hausse et sera de 50 € (35 € si elle est payée dans les trois jours) dans la zone centrale de la capitale (arrondissement 1 à 11) et de 35 € (24 € si elle est payée dans les trois jours) dans les autres arrondissements. Un stationnement non payé ou ayant dépassé la durée fixée donnera donc lieu à un procès-verbal (PV) nommé « forfait-post-stationnement » à régler à la municipalité. Tous les conducteurs devront en outre rentrer le numéro de leur plaque d'immatriculation pour finaliser le paiement. À Paris, une vingtaine de voitures flasheuses pourraient être utilisées, afin que toutes les places de stationnement soient contrôlées au moins une fois par jour. La municipalisation du stationnement fait partie des dispositifs prévus par la loi sur les métropoles de janvier 2014 (loi MAPTAM).

Concours Talents du Vélo 2017

L'UNSA-Ferroviaire primée pour son engagement en faveur des trajets domicile/travail à vélo, chez SNCF

Les Talents du Vélo est un concours annuel, organisé depuis 2011 par le Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) et ses partenaires. Il récompense des hommes et des femmes (ou une équipe) qui œuvrent pour le développement de l'usage quotidien du vélo urbain, par leurs actions ou leurs projets exemplaires, et par leurs engagements dans une perspective de mobilité durable et citoyenne.

Pour la première fois depuis l'origine du concours, une Organisation Syndicale se voit décerner un prix et c'est l'UNSA-Ferroviaire qui imprime cette page en recevant une mention du jury.

Ce prix, remis au Sénat le 5 juillet 2017, récompense des femmes et des hommes formant une équipe très motivée et dynamique. Équipe qui bâtit depuis 18 mois un dossier pour l'élaboration des Plans de Déplacement Entreprise (PDE) et la mise en place d'une expérimentation de versement de l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) aux salariés du Groupe Public Ferroviaire SNCF.

Ce dossier sera officiellement remis, puis argumenté, à la Direction SNCF courant octobre 2017, avec point presse, à l'occasion des 26^e rencontres nationales du transport public à Marseille (Organisateurs GART/UTP) et du congrès biennal du CVTC.

L'UNSA-Ferroviaire remercie chaleureusement le CVTC, et les membres du jury, pour ce prix décerné.

L'UNSA-Ferroviaire remercie ses interlocuteurs privilégiés de l'ADEME, du CEREMA et de la coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, pour toute l'expertise apportée.

L'UNSA-Ferroviaire remercie également le représentant de la Direction du développement durable SNCF, pour sa présence à la cérémonie, au titre du Groupe Public Ferroviaire.

L'UNSA-Ferroviaire, par cette distinction, se voit encouragée dans sa démarche globale : porter et développer l'écomobilité et l'écocitoyenneté partagée, au bénéfice de l'expérience des salariés-es, pour les trajets quotidiens dans le cadre des déplacements domicile / travail.

