

# LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



## 2018, des avancées sans rapports de force ?



EDITO

### Les partenaires sociaux à l'épreuve du dialogue !

PAGE 3



ASSISES MOBILITÉ

Trouver un modèle économique  
soutenable pour le réseau  
ferroviaire.

PAGES 4 et 5



FLEXISÉCURITÉ

La question de la Flexisécurité,  
ou la flexisécurité en question ?

PAGE 6



LIGNE CNM

Mise en service de la ligne  
nouvelle cnm (contournement  
Nîmes/Montpellier)

PAGES 8 et 9



## Modèle du Transport Ferroviaire

*Mission de concertation confiée par*

*M. le Premier Ministre à M. Jean-Cyril Spinetta*

### L'UNSA-Ferroviaire présente sa contribution !

Suite à l'annonce du Premier ministre lors du lancement des Assises nationales de la mobilité le 19 septembre, le Gouvernement a confié à Jean-Cyril SPINETTA une mission sur le modèle du transport ferroviaire.

Cette mission de concertation, avec l'ensemble des parties prenantes du secteur, doit permettre d'élaborer une stratégie d'envergure, afin de rebâtir le modèle du transport ferroviaire, à l'aune d'un marché totalement ouvert à la concurrence, arbitré par les différents paquets ferroviaires et décliné en droit français. Cette mission définira également les contours du service public ferroviaire.

Forte de son expertise, de son implication dans la Branche en pleine construction et de son audience grandissante chez les salarié(e)s, l'UNSA-Ferroviaire présente sa contribution, qui aborde sous trois chapitres :

- ✔ *Les dessertes par segment de marché.*
- ✔ *Un modèle économique soutenable pour le réseau ferroviaire.*
- ✔ *L'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs.*

Les propositions de l'UNSA-Ferroviaire prennent en compte les risques et les opportunités liés à l'évolution de la société : demande accrue de mobilités, agilité de plus en plus grande du consommateur, polarisation de la demande entre le « low-cost » et le haut de gamme, concurrence entre les modes de transports, digitalisation grandissante, métropolisation du territoire, financements contraints et une légitime demande de transparence. L'UNSA-Ferroviaire intervient également pour redynamiser l'Activité Fret sous toutes ses composantes (mass transit, wagon isolé, OFP, Capillaires, autoroutes ferroviaires...)

**Les propositions de l'UNSA-Ferroviaire montrent que l'évolution du ferroviaire peut être conduite en maintenant durablement le cadre social des salarié(e)s.**



**Roger Dillenseger**  
Secrétaire Général  
06 08 89 71 69

**Fanny Arav**  
Administratrice salariée  
SNCF Réseau  
06 85 02 67 92

**Thierry Marty**  
Administrateur salarié  
SNCF Mobilités  
06 08 80 13 69

# SOMMAIRE

- **ASSISES MOBILITÉ** P 4 et 5
  - Trouver un modèle économique soutenable pour le réseau ferroviaire
  
- **FLEXISÉCURITÉ** P 6
  - La question de la flexisécurité, ou la flexisécurité en question ?
  
- **POUVOIR D'ACHAT** P 7
  - Mécanisme de compensation pour les salarié(e)s SNCF
  - Travaux en excès, tension dans les EIC ! (la suite)
  
- **CONTOURNEMENT NÎMES-MONTPPELLIER (cnm)** P 8 et 9
  - Mise en service de la ligne nouvelle cnm
  
- **GROUPES NATIONAUX** P 10
  - Développement Syndical et Jeunes délocalisés à Lille
  
- **DU CÔTÉ DES RETRAITÉS** P 11 à 15
  - Le billet du Secrétaire général de l'UFR
  - Réunions, débats et revendications chez les retraités !
  - Réunion annuelle de l'UFR de Lyon Des échanges riches et denses
  - A l'UNSA-Ferroviaire, les retraités sont toujours actifs
  - 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](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)  
Site : [www.unsa-ferroviaire.org](http://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](mailto:dillenseger.r@unsa-ferroviaire.org)

Photos : Régis Chessum; Monique Tessier;  
Delphine Ledieu; Christophe Thetier;  
Edith Pestre

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

## EDITO



## Les partenaires sociaux à l'épreuve du dialogue !

Cher(e)s collègues,

2018 sera sans aucun doute la nouvelle année de référence du ferroviaire français ! En effet, plusieurs sujets importants se conjuguent ; ils changeront en profondeur le secteur ferroviaire tel que nous le pratiquons.

L'adoption du quatrième paquet ferroviaire, qui autorise l'expérimentation de **l'ouverture à la concurrence voyageurs**, doit être retranscrit en droit français avant la fin de l'année. La nouvelle loi sur les mobilités, programmée au premier semestre, devrait intégrer cette transcription. Ce texte impliquera l'épineux sujet des conditions sociales de transfert de personnels à STATUT SNCF vers des Entreprises Ferroviaires de droit privé en cas de perte de marchés de l'opérateur historique en faveur des nouveaux entrants.

Concomitamment, dans la perspective de la régulation sociale du secteur, les travaux de la CMPN (Commission Mixte Paritaire Nationale) se poursuivent afin de finaliser la nouvelle **Convention Collective Nationale** du secteur ferroviaire.

La validation des **ordonnances relatives à la loi travail** modifiera également fondamentalement les conditions du dialogue social dans l'entreprise historique. Les Comités d'Établissement, Délégués du Personnel et CHSCT seront, dès les élections professionnelles de novembre 2018 fusionnés dans une instance unique : le Comité Social et Economique (CSE). D'un avis général, ces modalités sont totalement inadaptées à une entreprise de 150.000 salariés implantés sur le territoire national comme le GPF SNCF.

Parallèlement, autant SNCF RESEAU que SNCF MOBILITES, réorganisent leurs modes de production afin de répondre aux enjeux, de performances et de qualité, attendus par la Tutelle et les Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Cette situation à entrées multiples nécessitera un dialogue social historique et inédit au sein de l'Entreprise et de la Branche. L'agenda social présenté lors de la table ronde du 21 décembre 2017 définit un cadre de négociation dont le volume et l'importance sont uniques et structurants pour l'avenir des cheminots et du secteur.

Dans ce contexte, plus personne ne pourra affirmer que rien ne change ou que la loi ne s'applique pas à la SNCF !

Les partenaires sociaux seront en responsabilités pour co-construire le ferroviaire de demain.

**BONNE ANNÉE 2018 à toutes et à tous !**

Par Roger DILLENSEGER ■



EXTRAIT DE LA CONTRIBUTION À LA MISSION  
DE CONCERTATION CONFIEE PAR M. LE PREMIER MINISTRE  
À M. JEAN-CYRIL SPINETTA (Audition le 16 novembre 2017)

# Trouver un modèle économique soutenable pour le réseau ferroviaire

➤ **LA REPRISE DE LA DETTE DE SNCF RÉSEAU EST L'ÉLÉMENT INDISPENSABLE DU RETOUR À UNE PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE DURABLE DU SECTEUR FERROVIAIRE.**

Permise par les textes européens depuis la 1<sup>ère</sup> directive du secteur en 1991, et jamais mise en œuvre en France, cette reprise de la dette serait juste la mise en œuvre du principe du "décideur / payeur" : l'État a longtemps considéré SNCF, puis RFF, puis SNCF Réseau comme de simples opérateurs en matière d'investissements sur le réseau. La dette de l'État doit donc revenir à l'État. Le montant de reprise doit prendre en compte la dette "historique" du secteur mais aussi ce que l'on pourrait qualifier de dette « grise », à savoir la dette soi-disant couverte par des flux de trésoreries mais qui se révèlent très éloignés des montants initialement prévus car les hypothèses prises en compte pour valider ces projets ont été fixées par des considérations plus politiques qu'économiques. Ainsi, le calcul de reprise de la dette doit prendre en compte ces projets structurellement déficitaires pour SNCF Réseau (lignes nouvelles et Contrat de Plan État-Région).

Les économies de frais financiers liées à une reprise de dette, couplées aux efforts de productivité prévus au contrat de performance, aux subventions promises et au niveau de recettes de péages doivent permettre de ne pas créer de la nouvelle dette sur les dépenses de maintenance,



et les investissements de rénovation et de modernisation. Cependant il faudra prévoir des sources de financement adéquates sur les investissements de modernisation type ERTMS ou sur la mise en conformité (accessibilité) et une application très stricte de la « règle d'or » des projets de développement afin d'éviter les contournements de l'esprit de cette règle de prudence et de générer à nouveau un accroissement de la dette. La reprise de la dette dite « historique » doit s'accompagner d'un mode d'amortissement dynamique afin d'y traiter correctement la dette « grise » qui devra y être incorporée afin de ne pas renouveler un « effet dette non amortissable » au sein de SNCF Réseau.

**L'UNSA-Ferroviaire sera attentive à ce que la reprise de la dette ne soit pas l'occasion de poser de nouvelles contraintes sur le corps social cheminot. En effet, la dette n'est pas celle des cheminots mais la conséquence des décisions de l'État.**

Dans une bonne gouvernance, le rôle de l'État est de définir le périmètre, la consistance et la qualité du réseau et de donner les moyens de réussite à SNCF Réseau. La bonne exécution du contrat de performance, une vision budgétaire pluriannuelle et une liberté de gestion sur la politique de programmation des investissements garantiront un modèle économique pérenne. La réussite de SNCF Réseau passe aussi par la maîtrise d'ouvrage des projets.

Sans remettre en cause le respect, à priori, des délais et des coûts dans les projets conduits en PPP (Partenariat Public Privé), l'UNSA-Ferroviaire demande une analyse à plus long terme, concernant le partage des risques entre public et privé, et les coûts cachés : rémunération des capitaux plus élevée, garantie financière, gestion de la contractualisation et des "claims", continuité d'exploitation en cas de défaillance du concessionnaire...

➤ **POUR DES PÉAGES D'INFRASTRUCTURE ÉQUITABLES ET TRANSPARENTS**

Le péage d'infrastructure issu de la séparation comptable entre Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur voulue par l'Union Européenne a connu plusieurs évolutions conceptuelles. D'un prix égal au coût marginal social à l'origine, il a évolué avec le développement du réseau que ce soit la régionalisation ou la création de lignes nouvelles, afin de couvrir, en partie, les coûts d'exploitation et suivant les dernières évolutions validées d'en couvrir à terme le coût complet. A cette logique de couverture du coût des circulations pour financer l'entretien, la maintenance et la rénovation, il faut ajouter que les péages participent au financement, par anticipation, des projets de développement. Comme tout "prix" il est ainsi incitateur d'un usage rationnel et équilibré du réseau afin de permettre un

usage multiple et mixte de la capacité du réseau. Ainsi toute variation de péage, influe non seulement sur le coût des circulations actuelles, mais aussi sur l'équilibre financier des projets réalisés. En effet, la participation financière de Réseau a été calculée suivant une chronique de 20 à 50 ans préalablement définie des recettes de péages et sur la capacité future de financer.

Toute modification de la chronique de péages par rapport à celle prévue lors de la validation du projet génèrera, si elle n'est pas compensée, une nouvelle dette « grise » dont la cause est une modification externe sur une des principales hypothèses.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, il faut laisser visible et transparent le vrai coût du réseau. Pour autant sa couverture ne doit pas forcément être uniquement assurée par les redevances versées par les opérateurs. A celles-ci, doit être ajoutée une ressource complémentaire, fléchée et pérenne au nom des objectifs décidés par la puissance publique en matière d'aménagement du territoire, de développement territorial et de la transition écologique.**

Pour les TGV, dans un secteur qui sera ouvert à la concurrence, probablement en open access, ce double objectif se traduit par une structure de péage en 3 niveaux :

- une redevance couvrant le coût variable (obligation européenne),
- une redevance permettant de couvrir le coût complet de l'infrastructure afin de donner un vrai signal prix sur le coût de celle-ci,
- une redevance de péréquation (via le réseau) qui permet d'adapter le niveau de

péage de chaque marché à sa rentabilité et viser un niveau de marge uniforme quel que soit le marché. Il s'agit ainsi d'éviter que la concurrence se focalise uniquement sur les dessertes très rentables et laisse à l'opérateur public la gestion des dessertes déficitaires. Cette redevance permettrait d'introduire une notion de bénéfice raisonnable : un opérateur aurait la même marge quel que soit le marché desservi. Les marchés les plus rentables payant cette redevance, et les marchés peu rentables verraient leurs péages (issus des deux premières redevances) diminuer. Le péage « négatif » serait ainsi financé par les dessertes rentables, mais comme ces dernières ne sont pas suffisantes (cf. la couverture du coût complet actuel et respect de la condition "si le marché le permet"), une ressource complémentaire serait nécessaire. Nous proposons de la prélever sur la fiscalité des transports carbonés et de la flécher pour en garantir la pérennité.

Le système que nous proposons a pour vertu de montrer la totalité des coûts aux différents acteurs, tout en s'adaptant à la réalité du marché, et en n'incitant pas un nouvel entrant à capter uniquement les bénéfices des relations rentables. En outre, ce système permettrait d'éviter qu'une baisse forcée des péages (comme celle qui a eu lieu en Italie) pour favoriser la concurrence ne pèse que sur le GI. Ici cela serait les modes carbonés qui participeraient à la compensation.

Pour les TER, le système de péage doit se limiter à un binôme strict, afin d'inciter au développement de l'offre :

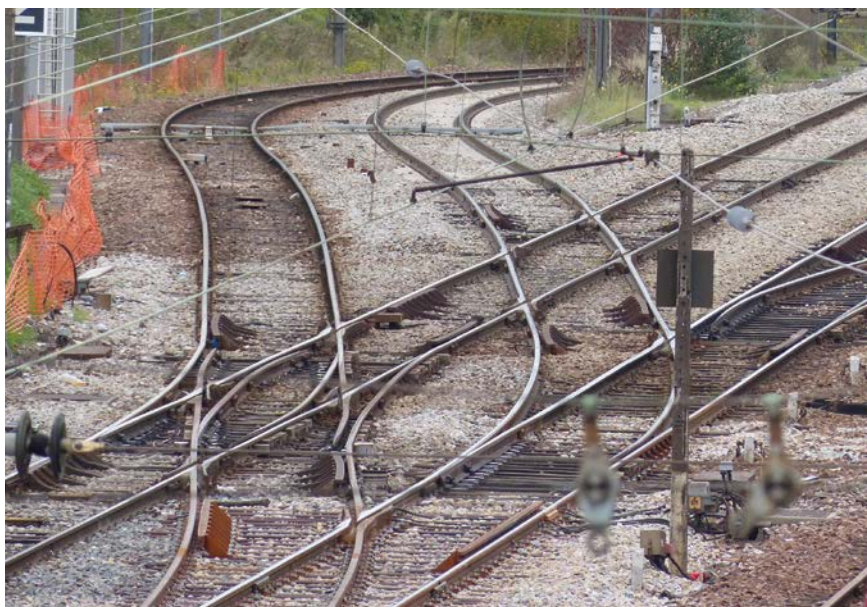
- une redevance couvrant le cout marginal,
- une redevance d'accès (RA) fixe.

“ **UNSA-Ferroviaire : Il faut laisser visible et transparent le vrai coût du réseau. Pour autant sa couverture ne doit pas forcément être uniquement assurée par les redevances versées par les opérateurs.** ”

Pour responsabiliser les AOM sur la consistance de leur réseau régional, la RA doit être décentralisée et payée par celles-ci. La tarification doit être basée sur des coûts économiques (et non comptables) pour prendre en compte la spécificité du secteur où les investissements sont réalisés sur une très longue durée.

**L'UNSA-Ferroviaire propose enfin qu'une réflexion soit conduite, dans le cadre de la préparation de la loi d'orientation sur les mobilités, sur l'utilisation qui a été faite par l'ARAFER du pouvoir d'Avis conforme qui lui a été donné par la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire.**

- **Les avis conformes de l'ARAFER doivent-ils être recentrés uniquement sur les aspects législatifs et réglementaires ou bien être prescripteurs et décisionnaires sur la politique de tarification du réseau ?**
- **Faut-il rendre obligatoire, avant toute modification de tarification des sillons, une étude d'impact approfondie, pour que toutes les parties prenantes prennent conscience des effets ?**
- **L'ARAFER doit-elle ouvrir davantage son recrutement (collège et services) pour mieux appréhender la situation réelle de la gestion des entreprises qu'elle régule ? (cf exemple de la CRE et l'ARCEP)**
- **Faut-il étendre le périmètre de compétences de l'ARAFER pour limiter les distorsions de concurrence entre modes de transport et avoir ainsi une régulation uniforme ?**



# La question de la flexisécurité, ou la flexisécurité en question ?

► **DÉFINITION : LE TERME DE FLEXISÉCURITÉ (FLEXICURITÉ, FLEXÉCURITÉ OU FLEX-SÉCURITÉ) DÉSIGNÉ UN SYSTÈME D'ORGANISATION DU MARCHÉ DU TRAVAIL QUI CHERCHE À CONCILIER UNE PLUS GRANDE FLEXIBILITÉ AU NIVEAU DE MAIN D'ŒUVRE POUR LES ENTREPRISES ET, EN CONTREPARTIE, UNE PLUS GRANDE SÉCURITÉ OU PROTECTION DE L'EMPLOI POUR LES SALARIÉS.**

« Ce vocable aux sens multiples vise, de façon générale, à désigner la conciliation d'objectifs recherchés plutôt par les employeurs, et d'objectifs attendus plutôt par les salariés : c'est devenu le levier majeur de la stratégie affichée par les pays de l'Union européenne lors du sommet de Lisbonne en 2000, puis révisée en 2005. » (INSEE) Cette idée vient de l'expérience mise en place par le Danemark à la fin des années 1990 qui a permis de diviser par deux le taux de chômage de 12,5 en 1993 à moins de 3 % en 2000. Ce sont en fait trois pays (Suède, Finlande et Danemark) qui ont partagé, avec des diversités importantes, une politique d'activation du marché du travail à travers une flexibilité assurée par une relative facilité de licenciement, conjuguée à une « sécurisation » du travailleur.

Le salarié au final doit bénéficier à la fois d'allocations chômage généreuses et de formations professionnalisantes, en partie obligatoires. Ainsi, les entreprises peuvent s'adapter à la demande, ne pas être « dissuadées » d'embaucher, et les sans-emploi conservent une certaine « employabilité ». La théorie veut que les créations-destructions d'emplois s'accroissent mais que l'impact net sur l'emploi soit positif, ce qui permettrait au chômage de longue durée de régresser. Ainsi, les partisans de cette théorie considèrent qu'il vaut mieux faciliter la création de nouveaux emplois et de « sécuriser » l'accompagnement des salariés amenés à changer de métier plutôt que de s'acharner à défendre des emplois que le progrès fera disparaître. Face à la réussite affichée à la fin des années 2000, les exemples scandinaves se sont mus en « modèle ».

La France n'y a pas échappé avec la loi « El Khomri » et aujourd'hui les ordonnances Macron.

Les divers gouvernements disent mener leur combat au nom d'une exigence d'adaptation du marché du travail aux exigences de la vie économique. L'esprit consiste, notamment en ce qui concerne l'inversion de la hiérarchie des normes et les évolutions relatives au droit de licenciement, à affirmer qu'une flexibilisation des relations sociales doit permettre de lever des freins à la croissance. L'abaissement des

relations sociales, la disparition du dialogue social doit ainsi permettre d'agir sur les effets du chômage structurel (5,5 millions de personnes) et de la précarité subie, pour l'essentiel, par un dixième des salariés(e)s, dans lequel les moins qualifiés sont surreprésentés. La réforme de la représentativité syndicale cherche ainsi à constituer des syndicats à l'image de ceux des pays scandinaves, puissants, représentatifs et « responsables », considérés comme un prérequis d'une flexisécurité consensuelle.

Pour expliquer la « réussite » affichée des pays scandinaves, il faut comprendre qu'ils ont fait un choix pertinent à l'époque, celui de l'innovation, en augmentant sensiblement l'effort de recherche et développement au moment du basculement dans l'économie de la connaissance. Pourtant, face à ses affirmations et ce nouveau « dogmatisme », il convient de prendre un certain recul.

Le marché du travail est-il si rigide en France ? Selon l'indice de protection de l'emploi de l'OCDE, la France a globalement un indice de 3 sur une échelle de 0 à 6, avec une Allemagne à 2,63. Mais avec un recours important aux CDD et à l'Intérim, la France se situe entre les USA et l'Allemagne pour le délai d'ajustement moyen à l'activité. Souplesse portée par les contrats précaires et les jeunes.

Ensuite, les résultats de baisse du nombre de chômeurs doivent être regardés sur un plus long terme. En effet si le chômage s'établit en 1993 à - de 3 %, il est à près de 9 % en 2015. Dans le même temps, sans aucun dispositif, en France il est passé de 9,1 à 10 % ce qui montre la faiblesse du système. Pire encore nous savons que le chômage des jeunes au Danemark est de 12 % mais que pour la Finlande et la Suède, il s'établit aux alentours de 24 % bien plus qu'en France. Ainsi la fluidité du travail tant espérée n'a pas porté ses fruits. Il devrait en être de même pour les CDI de projets qui sont une idée déjà expérimentée par les « contrats nouvel embauche » et qui n'ont eu aucun effet sur l'emploi indiquent toutes les études.

Dès lors, comment espérer de salariés fragilisés qu'ils acceptent des compromis sur l'adaptation des entreprises à des exigences

de réactivité et de flexibilité s'ils n'ont pas la garantie d'une sécurité sociale de haut niveau et systématique ?

Les réflexions sur les minima sociaux doivent être mises en relation avec les lois sur la flexibilisation du travail. Droit du travail et protection sociale sont raccordés et la baisse du coût du travail ne peut remettre en cause la profonde unité des éléments du pacte social. D'ailleurs, ce sont les jeunes qui sont les perdants de ce type d'organisation, comme les plus défavorisés des catégories populaires face à un avenir incertain, notamment les retraités.

Pour information, au Danemark le taux de pauvreté atteint 13 % juste derrière la France avec 13,5 %. La Flexisécurité pourrait donc encore en augmenter le taux.

Quand à une idée de réforme du syndicalisme français pour le faire ressembler à celui de nos voisins d'Europe du Nord, il ne pourra se réaliser que si l'on prend en compte l'histoire qui l'a créée. De plus il faudrait passer à une représentativité de 50 % des salariés au sein des Conseils d'Administration ce qui n'est pas encore le cas. Finalement, on voit bien que les pseudos réussites ne sont que des focus sur des temps courts de la vie de certains pays. Au Danemark, la fin de la Flexisécurité n'est pas encore réalisée, mais les contraintes en termes de protection sociale sont de plus en plus importantes pour pallier aux dérives de la précarité des salariés : baisse des rémunérations, baisse de qualité des emplois, flexibilité externe plutôt qu'interne, baisse de la productivité et de l'innovation, faiblesse de la formation permanente, manque d'implication des salariés dans l'entreprise, transfert à la collectivité des risques sociaux dus à la maladie ou à l'invalidité, baisse des cotisations pour les retraites, sous-traitance sans règles du travail, contrats 0 heures, etc. Au final, je serais tenté de dire que rien ne vaut le bon vieux système de protection, tel qu'il a été édifié par des protections associant droit du travail et protection sociale, pour que les jeunes générations puissent se projeter dans l'avenir.

Par Patrick LABRUE ■



## MÉCANISME DE COMPENSATION POUR LES SALARIÉ(E)S SNCF

# L'UNSA-Ferroviaire vous informe

► **DURANT LA CAMPAGNE PRÉSIDENTIELLE, LE CANDIDAT MACRON DÉFENDAIT L'AUGMENTATION DU TAUX DE LA CSG POUR FINANCER UNE BAISSSE DES COTISATIONS SOCIALES, QUI PERMETTRAIT D'AUGMENTER LE POUVOIR D'ACHAT DES SALARIÉS.**

La mise en œuvre de cette promesse de campagne est prévue le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Si cette mesure peut effectivement augmenter le salaire net d'une partie des salariés, certaines catégories de la population pourraient se retrouver perdantes si aucune mesure de compensation n'est mise en œuvre. C'est le cas de certains retraités, des indépendants ou de la fonction publique. Mais aussi... des Cheminots.

Pour préparer la mise en place de cette hausse du taux de la CSG et des impacts qu'elle aura sur le salaire net des Cheminots, l'Entreprise n'a accepté de ne parler que de la hausse du taux de la CSG ; la hausse de la cotisation retraite de 0,27% au 1<sup>er</sup> janvier 2018 n'entrant pas dans ce cadre. Pour l'ensemble des salariés, la hausse du taux de la CSG est de 1,7 point (le taux passant de 5,1% à 6,8%) l'impact pour les agents au statut à 1,67% du traitement (soit 98,25% du salaire brut (1,7% x 98,25% = 1,67%), ceci pour tenir compte de l'absence de mutuelle obligatoire au regard de notre Caisse de Prévoyance, aux droits et qualité de services supérieurs.

• **Mesures concernant le régime général**  
Baisse de la cotisation maladie de 0,75% et de la cotisation assurance chômage en 2 temps : 1<sup>er</sup> janvier 2018 -1,45% et 1<sup>er</sup> octobre 2018 -0,95%, soit une augmentation de salaire au 1<sup>er</sup> janvier 2018 de 0,50% et au 1<sup>er</sup> octobre 0,95 soit 1,45% pour 2018, suite des effets Ordonnances Macron.

• **Mesures concernant les Cheminots contractuels**  
Suppression de la cotisation maladie -0,75% et de la cotisation exceptionnelle solidarité -1% (rubrique chômage sur la feuille de paie), soit une augmentation de salaire de 0,04%.

• **Mesures concernant le personnel au statut**  
Suppression de la CES (Cotisation Exceptionnelle Solidarité - rubrique chômage sur la feuille de paie) -0,92%. Elle s'applique au salaire brut, déduction faite des cotisations salariales maladie et retraite (1%). Soit une perte de -0,75%.

• **Et pour le personnel au statut exonéré de CES**

Les salariés dont l'assiette de cotisation de la CES est inférieure à 1466€ pour 2017 sont exonérés de la CES. Ce sera une perte de salaire de 1,67%.

• **Mesures prises par l'Entreprise pour compenser la perte de salaire des agents au statut**

L'Entreprise propose de verser une indemnité complémentaire de 0,83% du salaire brut. Le coût global de cette indemnité est de 70 millions d'euros, en partie pris en charge par la tutelle par une baisse de 0,8% du taux de contribution patronale maladie, correspondant à 40 millions d'euros, 30 millions d'euros restant à la charge du GPF SNCF. Cette indemnité est proportionnelle, c'est-à-dire qu'elle peut être réévaluée pour les agents dont la rémunération augmente et sera ouverte aux nouveaux embauchés au statut après le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Les NAO auront lieu en 2018 comme prévu dans le Code du Travail.

**L'UNSA-Ferroviaire a été reçue plusieurs fois en audiences depuis septembre et a demandé une compensation incluant l'augmentation de la cotisation retraite. L'Entreprise n'a pas voulu l'entendre et s'est concentrée seulement sur l'augmentation du taux de la CSG. Malgré les résultats financiers prévisibles remarquables de l'année, la tutelle est restée sourde face aux revendications de l'UNSA-Ferroviaire.** Après 3 années sans augmentation de salaires, c'est encore avec du pouvoir d'achat en moins que nous entamons ce nouvel exercice, car l'Entreprise compense la hausse du taux de la CSG en excluant la hausse des cotisations retraites. Le Président de la République avait annoncé une hausse de salaire pour tous les salariés, mais il avait omis de dire que c'était « sauf pour les Cheminots et la fonction publique ». **Pour l'UNSA, c'est inacceptable !**

Par UNSA-Ferroviaire ■

## TRAVAUX EN EXCÈS, TENSION DANS LES EIC ! (LA SUITE)

### « Un vrai chemin de croix ! »

Rappel du contexte : Dans le MAG N°804 du mois de novembre 2017, la Délégation UNSA-Ferroviaire évoquait la problématique des effectifs opérationnels toujours trop bas, ainsi que la tension vis-à-vis de la charge de travail (surtout de nuit) dans les postes d'aiguillage, en raison de l'augmentation des travaux. Notre revendication était bien légitime et l'Entreprise l'a enfin pris en compte, puisque elle a lancé un forum de l'emploi en Ile de France. En effet, il est annoncé le recrutement de 300 aiguilleur(e)s du rail de niveau CAP, BEP jusqu'à BAC +2, ainsi que des technicien(ne)s supérieur(e)s de la circulation de niveau BAC +2/3.

Plusieurs RDV étaient prévus le 22 novembre dans les Gares de Paris Gare de l'Est, Paris Saint-Lazare et Paris Montparnasse. Malheureusement, outre le fait qu'il manque du personnel dans les postes d'aiguillage en IdF (entre autres), l'autre sujet concerne la manière de rémunérer correctement les agents qui œuvrent intensément la nuit pour réaliser dans de bonnes conditions de sécurité la multitude d'opérations travaux. C'est pourquoi la Délégation a posé la question suivante dans les DP CADRES de SNCF RESEAU IDF du 23 novembre 2017 :

« Dispositif spécifique de rémunération en zone dense : La Délégation UNSA-Ferroviaire demande où en est l'état d'avancement du dispositif qui devait être mis en place avant la fin de l'année au sujet de la rémunération des agents des postes d'aiguillage en zone dense ? »

Dans ce compte rendu DP Cadres, voici la réponse de l'Entreprise : « La très forte augmentation des travaux sur la zone dense en IDF entraîne une forte charge de travail dans certains postes de circulation. Outre l'adaptation en amont des volumes de travaux et les renforts mis en place, certains postes d'aiguillage gèrent d'importants pics de charge à certains moments. Afin de mieux prendre en compte cette contrainte, une mesure financière spécifique a été mise en place dans les EIC de réseau IdF pour les agents opérationnels. Cette mesure a été travaillée avec les chefs d'établissement qui ont déterminé les postes concernés afin qu'elle bénéficie aux agents directement concernés par ces pics. Cette mesure a été versée sur la paie de novembre et vient en complément de la gratification exceptionnelle IDF versée à cette même date dans tous les établissements de Réseau IDF. »

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la prime versée aux agents de 120 à 220 € brut uniquement sur la solde de novembre 2017 s'apparente vraiment à une obole ! Comment peut-on proposer une aussi faible prime pour des agents qui ne doivent pas commettre d'erreurs dans les procédures de sécurité qui peuvent être complexes à gérer !

La Direction n'a pas honte alors qu'elle ne se gêne pas pour verser des salaires mirobolants de 52 569 € par mois à de grands dirigeants qui n'ont fait qu'un bref passage dans l'Entreprise.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, la situation dans les postes d'aiguillage atteint un seuil critique en termes d'opérations travaux à réaliser de nuit, notamment !**

**La Direction fait la sourde oreille, car visiblement, elle ne souhaite pas mettre la main au portefeuille pour récompenser les agents méritants.** L'affaire n'est pas close car les agents en poste sont au bord de la rupture et ne se satisferont pas de simples « clopinettes »...

Par Christian PRETAT - Philippe GARCIA ■

## CONTOURNEMENT NÎMES MONTPELLIER (cnm)

# Mise en service de la ligne nouvelle cnm



➤ **LE 10 DÉCEMBRE 2017 A ÉTÉ MIS EN SERVICE LE CNM, LIGNE NOUVELLE QUI ASSURE LE CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER SUR L'AXE SUD-EST.**

Le CNM est une ligne à grande vitesse entre Manduel, commune du Gard située près de Nîmes, et Lattes, commune de l'Hérault située près de Montpellier.

Cette ligne présente la particularité d'être prévue pour un usage mixte Voyageurs/Fret. Dans un premier temps, seuls quelques trains Fret empruntent cette nouvelle ligne. Les TGV circuleront dès juillet 2018.

La ligne est prévue pour une vitesse de 220 Km/h. Elle permettra de relier Montpellier à Paris en 3 heures 05 et favorisera la liaison vers Barcelone.

**Cette ligne contribuera à dynamiser les trafics ferroviaires et est un apport majeur pour la région Occitanie. Elle facilitera aussi les chantiers en plages travaux simultanées sur la ligne classique.**

- L'EIC Languedoc-Roussillon assure la gestion des circulations sur l'ensemble de la ligne nouvelle.
- Oc'via Maintenance devient Gestionnaire de l'Infrastructure du CNM jusqu'en 2037, avec agrément de sécurité EPSF pour la maintenance et travaux.
- L'Infrapôle Languedoc-Roussillon, en plus

de la maintenance des 4 raccordements relevant de son périmètre, est également chargé de la maintenance et de l'exploitation de la Sous-Station de la Castelle (Sud Est Montpellier).

- L'Infrapôle LGV Sud-Est Européen assure la maintenance de la jonction de Redessan.
- L'Infralog Languedoc-Roussillon maintient les installations de télécommunication en interface tout le long de la ligne du CNM.
- Le Central Sous-Station de Lyon (Infrapôle Rhodanien) réalise la conduite des installations de traction électrique.
- Le Centre de Supervision Sud Est (Infralog Lyon) assure la surveillance à distance des installations des raccordements.

Outre la segmentation et la complexité des opérations d'exploitation et de maintenance que subiront les agents de SNCF Réseau, **l'UNSA-Ferroviaire dénonce un montage financier qui exclut SNCF Réseau Maintenance et Travaux du rôle de gestionnaire de l'infrastructure de la ligne nouvelle.**

SNCF Réseau percevra les péages des Entreprises Ferroviaires de transport et s'acquittera d'un loyer auprès d'OC'VIA, au titre de ses missions d'investissement et de financement ainsi que d'entretien-maintenance et de renouvellement. Ce montage en Partenariat Public-Privé pèsera donc dans le budget de SNCF Réseau.

➤ **CONSULTATION DU CE MAINTENANCE ET TRAVAUX SUR LE PLAN DE FORMATION-EXERCICE 2018**

Le plan de formation 2018 fourni donne lieu à l'analyse suivante :

- **Le volume horaire baisse de 5 % par rapport au plan 2017**, alors que le nombre de stagiaires progresse de 3 %.
- Les formations premier emploi diminuent en 2018 par rapport à 2017, car il y a eu en 2017 un fort reliquat de formations des recrutements 2016.
- Les formations de perfectionnement sont prévues à la hausse en 2018.
- La formation va évoluer vers plus de cours en distanciel (e-learning), qui se feront avant les cours en école.
- Les centres de formation internes resteraient le lieu principal de formation rassemblant en prévisionnel 73 % du volume horaire prévu, mais le recours à des organismes extérieurs augmente.
- Les collèges Maîtrise et Cadre connaissent une évolution à la hausse de leur volume horaire et de leur nombre de stagiaires. Cette analyse est surprenante, mais témoigne probablement de la transformation de l'entreprise vers le « faire-faire » et la digitalisation.

**Parallèlement les COFO se plaignent du manque de places proposées dans les écoles et de la rapidité avec laquelle celles-ci sont affectées, laissant beaucoup d'établissements sur leur faim et en difficultés. L'UNSA-Ferroviaire voit bien que les centres de formation de Maintenance et Travaux sont saturés et ne répondent pas suffisamment aux besoins des établissements. Or la formation est un maillon essentiel pour l'acquisition des compétences et la qualité des prestations terrain.**

Malgré ce sous-dimensionnement, la Direction a opté pour la fermeture à venir de nom-







breuses écoles et le maintien de seulement trois centres de formation à Lyon, Bordeaux (Bègles), et Nanterre.

A noter que la construction de centres modernes avec capacité d'hébergement et accès facilité, promise depuis 2013, se fait toujours attendre en province. Désormais la Direction M&T a mandaté « pour conduire des études pour les trois centres, avec un second scénario possible à six centres ».

A ce problème de places dans les écoles, s'ajoutent les difficultés pour libérer les agents de la production, puisque le taux de participation dans les séances de cours est de 8,7 stagiaires au lieu des 12 prévus. La Direction insiste sur la nécessité de travailler à mieux planifier les formations dans Laplace.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, alors qu'il faudrait renforcer la formation du personnel, la Direction parisienne RH M&T n'est pas consciente que sa politique formation est inadaptée et déconnectée des besoins réels. Les conséquences seront dramatiques.**

Plan 2017		Plan 2018	
Nombre Stagiaires prévus	Nombre d'heures	Nombre Stagiaires prévus	Nombre d'heures
70 057	1 404 942	72 246	1 335 541

Les élus UNSA-Ferroviaire ont voté contre.

## ► ACCIDENT DE BUS À MILLAS

Un Train Express Régional a percuté un bus scolaire jeudi 14 décembre 2017 au passage à niveau N°25 sur l'axe ferroviaire Perpignan-Villefranche de Conflent, situé à Millas. Nos pensées sont d'abord pour les victimes et leur famille. Les enquêtes détermineront les circonstances et les responsabilités. L'accident rappelle que les PN restent des points de fragilité sur le réseau qui nécessitent une vigilance importante.

Les élus M&T expriment leur entière solidarité avec la Direction et le personnel de l'Infra-pôle Languedoc Roussillon, fortement mis à contribution et inquiétés par cet accident.

## LE SAVIEZ-VOUS ?

### ■ Nouvel'R : SNCF Réseau accélère la transformation

Matthieu CHABANEL DGA M&T a été nommé Directeur Général Délégué, avec une mission de préfiguration pour le déploiement d'une réorganisation de l'ensemble de la filière ingénierie et de la maîtrise d'ouvrage, et pour proposer d'ici la fin du mois de janvier 2018, une nouvelle articulation entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre des projets.

### ■ Réforme du code du travail : ordonnance BALAI

Moins de trois mois après leur publication, les cinq ordonnances réformant le code du travail font l'objet de nombreuses modifications. **Une 6<sup>e</sup> ordonnance comportant des évolutions, dite ordonnance balai car elle permet à l'Exécutif de corriger et d'amender les textes des 5 ordonnances déjà parues en septembre, devrait toucher notamment à la mise en place et au fonctionnement du comité social et économique (CSE).** Par ailleurs, un décret sur le comité social et économique sera aussi publié pour une mise en application début janvier.

Alors que le gouvernement voulait légiférer rapidement et par ordonnances, il bricole de manière maladroite depuis septembre les incohérences apparues. Au final, la réforme demande des lectures et relectures des ordonnances, au fil de leur transformation, et alimente plus que jamais le mécontentement de tous.

### ■ Hausse de la Contribution sociale généralisée

Pour beaucoup de Français, l'augmentation de la CSG prévue par le Gouvernement s'accompagnera d'une baisse des prélèvements salariaux, et ce sera bien le cas pour les cheminots contractuels.

Ce ne sera par contre pas le cas pour les cheminots au Statut. Aussi, pour maintenir le pouvoir d'achat, et selon le souhait de notre organisation syndicale, la Direction a décidé de compenser le manque à gagner net par le biais d'indemnités compensatrices qui seront mises en place à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

### ■ Evolutions dans l'offre SNCF

SNCF Voyages-sncf.com devient [oui.sncf](http://oui.sncf)

Ce site internet propose désormais toute la gamme de produits OUI : OUIgo le TGV low-cost, InOUI le TGV classique confortable et connecté, OUIbus, OUIcar.

Il vise l'excellence relationnelle et la conquête de nouveaux clients.

Kis la plateforme de réservation de billets, dédiée aux salariés du GPF et ayants droit, change d'adresse : [www.oui.sncf/kis](http://www.oui.sncf/kis)

## ► NOUVEAU BLOCAGE DE LA GARE DE PARIS MONTPARNASSE

Une panne informatique a touché le poste d'aiguillage de Montparnasse, bloquant la signalisation et le trafic le dimanche 3 décembre.

Cette panne est intervenue lors d'une mise en service après des travaux conduits pour augmenter de 20 % la capacité d'accueil des TGV dans la gare (études et essais effectués en interne).

L'enquête immédiate a permis d'identifier la cause de l'incident : le protocole de test utilisé ne permettait pas de déceler cette erreur de paramétrage informatique due à un mauvais chargement des données. La Direction indique que la maîtrise technique de la préparation de ces travaux n'a pas été suffisante.

La panne a été réparée rapidement et le trafic a pu reprendre dès le lundi 4 décembre au matin. Elle a globalement été mieux gérée que celle survenue en août.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il faut clairement :

- revoir la gestion prévisionnelle des emplois et compétences des métiers techniques, en renforçant le nombre d'essayeurs, et la transmission des compétences sur ces emplois,
- arrêter de sacrifier la technique pour des raisons budgétaires,
- reprendre en interne la maîtrise totale de nos travaux,
- piloter sous une même tutelle les métiers Maintenance & Travaux, Ingénierie & Projets et Circulation.

Par Nadine THEVENOT et Didier MATHIS ■

# Délocalisés

## Groupes Nationaux Développement Syndical et Jeunes délocalisés à Lille

➤ **JEUDI 09 NOVEMBRE 2017, À L'UR DE LILLE A EU LIEU UN GN COMMUN RÉUNISSANT LES PARTICIPANTS DES GN DS ET GN JEUNES. PLUS DE 40 PERSONNES ONT ASSISTÉ À CETTE RÉUNION DANS UNE AMBIANCE DÉCONTRACTÉE MAIS TOUTEFOIS SÉRIEUSE FACE AUX ENJEUX QUI ARRIVENT POUR L'AVENIR DU GPF SNCF.**

Ce super GN a été organisé selon la volonté de leurs secrétaires afin que tous puissent confondre leurs idées et ainsi mettre en commun leurs visions futures de l'UNSA-Ferroviaire.

Le but est d'établir un cahier des charges avec les revendications de ces deux groupes pour l'année prochaine en matière de développement syndical et notamment en vue des élections professionnelles de Novembre 2018.

Lors du Conseil National du 11 mai 2017, les UR, UAD et l'UFR ont voté en faveur du passage du GT jeunes en GN Jeunes. C'était une des orientations du Congrès de VITTEL que ce GT Jeunes devienne un Groupe National.

Par ce vote, c'est la reconnaissance de nos jeunes adhérents et militants UNSA-Ferroviaire qui sont autant de force que de renouvellement pour le futur et la continuité de nos valeurs.

Les deux groupes nationaux (GN DS et GN Jeunes) sont deux éléments essentiels du pôle développement syndical dont Delphine Ledieu a la charge en tant que Secrétaire Fédérale.

Ils sont à l'initiative de projets pour les adhérents, les UR/UAD et travaillent ensemble tout au long de l'année.

Lors de ce GN Lillois a eu lieu l'élection du secrétaire et du secrétaire adjoint du GN Jeunes pour se mettre en conformité avec le vote du Conseil National.

Les secrétaires Pauline Debast et Sarah Piret ont été élues à l'unanimité.

A l'ordre du jour de ce GN : la mise en place des CSE (Comité Social et Economique). Didier Mathis, Secrétaire Fédéral Réseau, a

accepté de faire une présentation de cette nouvelle structure de représentation du personnel issue des Ordonnances Macron.

Suite à cette présentation s'ensuivent de longs échanges avec les participants, et tous ont pris la mesure de cette future mise en place dans le GPF SNCF lors des prochaines élections professionnelles de 2018.

Comme l'a dit Didier, nous allons faire face à un véritable « tsunami » avec les CSE. La réunion des trois Instances Représentatives du Personnel en une seule entité va voir se réduire les moyens humains mais aussi les moyens des Organisations Syndicales. Il faudra être vigilant lors des négociations des futurs périmètres afin de limiter les pertes en moyens humains et aussi s'assurer que la proximité et la territorialité prônées par l'UNSA-Ferroviaire soient toujours de mise. Ceci dans l'intérêt des salariés et de leur défense au quotidien.

Suite à ce débat, le groupe a décidé d'écrire un tract « avant, pendant et après » les CSE pour avoir une vision plus claire de ce qui attend les salariés et les adhérents à partir de la fin de 2018.

Jean-Louis Chivot, Secrétaire du CE EPIC SNCF était invité à ce GN pour nous présenter son CE et les différentes actions mises en place pour les salariés du périmètre Epic de Tête.

Les agents ont fait le choix d'un CE UNSA et profitent de tous ces avantages au quotidien.

En ce qui concerne les élections professionnelles, les deux groupes nationaux vont travailler sur un cahier revendicatif avec des propositions concrètes sur des sujets tels qu'emploi, santé, les femmes et



leur place dans le syndicalisme, les RPS, la mission de Service Public...

Delphine Ledieu, secrétaire fédérale en charge du développement syndical dans le GPF SNCF et la Branche, nous a également fait une présentation des différents travaux en cours et futur pour ce développement : livret contractuels, kit de Co revu, mise en place du syndicalisme de service, nouveau site internet et application mobile...

Pauline Debast, quant à elle continue toujours les Journées Accueil dans les UR et UAD.

Ce GN fut riche en discussions, échanges et propositions quant à la vision politique des jeunes de l'UNSA-Ferroviaire et de son futur en tant qu'organisation syndicale qui pèse dans les dossiers proches et à venir. Nous souhaitons remercier les participants de chaque UR / UAD, ainsi que les Secrétaires Fédéraux présents lors de ce double GN à Lille. Leur présence ainsi que leur travail de réflexion sur des sujets vont permettre à d'autres projets de voir le jour au cours de l'année à venir.

Nous remercions également les membres de l'UR de Lille pour leur chaleureux accueil, avec une logistique « au TOP » lors de cette journée.

En ce début d'année, tous les membres des Groupes Nationaux vous souhaitent tous leurs vœux de bonheur et de réussite, ainsi qu'à vos proches !

Par Delphine LEDIEU ■

# LE BILLET DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'UFR



Joël RECART ■

## 17 millions de retraités et moi et moi et moi

17 millions

### ► COMME PRÉVU, L'ASSEMBLÉE NATIONALE VIENT DE VOTER LE BUDGET 2018

AVEC, COMME PRINCIPAL DÉSAGRÈMENT POUR DE NOMBREUX RETRAITÉS, LA BAISSÉ DE NOTRE POUVOIR D'ACHAT.

Aucune revalorisation de nos pensions n'est prévue avant éventuellement le 1<sup>er</sup> Janvier 2019, mais par contre l'augmentation de 1,7 point de CSG aura des effets immédiats sur le montant de nos retraites.

Ce prélèvement supplémentaire de 1,7 point représente en fait une augmentation de 25 % du montant de la CSG.

Ce n'est donc pas sans conséquence sur notre consommation quotidienne.

Pourtant, en tant que retraité, je me suis plutôt senti abandonné comme si cela était irrémédiable.

Bien sûr, les médias ont fait le maximum pour démontrer à nos concitoyens que nous étions des privilégiés, coupables d'avoir profité des trente glorieuses.

Bien sûr, le Gouvernement a convaincu les travailleurs que cela serait une aubaine pour leur pouvoir d'achat, bien que certains travailleurs bénéficiant d'un statut ou de la Fonction Publique ont été plus ou moins écartés de cette aubaine.

Ils ont sans doute oublié auparavant le sens de la solidarité entre actifs et retraités.

Enfin, que dire de l'absence de certaines Organisations Syndicales sinon qu'elles ont donné l'impression d'être totalement désintéressées par le sujet.

Dans un pays qui compte plus de 17,1 millions de retraités salariés et près de 19 millions si on y rajoute les retraités non salariés, est-on incapable de tenir compte des revendications de ceux-ci ?

Plus de solidarité entre les retraités serait donc souhaitable surtout si ces derniers veulent participer aux décisions économiques du moment les concernant, plutôt que de les subir.

La prise en compte des revendications des retraités, puis la création de discussions avec le Gouvernement autour d'un Secrétaire d'Etat aux personnes âgées, sont des orientations devenues indispensables.

Nous avons un impact très important sur l'économie, dans la vie associative (3,4 millions de plus de 65 ans soit 17 % sont bénévoles), dans la vie démocratique (un tiers des élus communaux ont plus de 60 ans) sans oublier l'aide financière apportée aux enfants, voire petits-enfants, et parfois même aux ascendants.

Nous représentons 41% du corps électoral et c'est, il me semble, un nombre suffisant pour influencer des choix politiques.

A l'avenir, ne devons-nous pas réfléchir à de nouvelles formes d'organisations afin de mettre en avant nos revendications et notre opposition à de futurs projets néfastes à notre statut de retraités ?

En attendant, que l'année 2018 soit heureuse.



# Réunions, débats et revendications chez les retraités !

➤ **LA RETRAITE, C'EST DU TEMPS LIBRE À CONSACRER À SES PROCHES ET À DES ACTIVITÉS QUE L'ON SOUHAITE DISTRAYANTES. MAIS LES RETRAITÉS NE VIVENT PAS DANS UN MONDE IDÉAL, COUPÉS DES RÉALITÉS ÉCONOMIQUES OU SOCIALES. AU CONTRAIRE, ILS SONT SOUVENT DIRECTEMENT TOUCHÉS PAR DES DÉCISIONS QUI VONT, MALGRÉ LES INTERVENTIONS DE LEURS REPRÉSENTANTS, IMPACTER DIRECTEMENT LEURS CONDITIONS DE VIE ET LEUR POUVOIR D'ACHAT.**

**De nombreuses réunions de l'UFR ont eu lieu en novembre.** Plusieurs assemblées générales se sont succédées en fin d'année et le MAG s'en est déjà fait l'écho. **Le Bureau de l'UFR (Union Fédérale des Retraités), quant à lui, s'est réuni le 16 novembre. Et le 30 novembre après-midi, c'était au tour de la Section des Centraux d'inviter ses adhérents à venir s'informer et débattre de l'actualité :** plus d'une cinquantaine d'entre eux s'étaient déplacés en salle Redon, dont plusieurs « nouveaux », preuve de l'intérêt des participants et de la nécessité de telles rencontres.

Les sujets d'inquiétude sont nombreux ; et aucune vraie bonne nouvelle n'est venue compenser les annonces négatives qui auront occupé notre fin d'année 2017 et seront sans doute encore d'actualité en 2018 !

La présence de nombreux intervenants, actifs ou retraités, a néanmoins permis, lors de chaque réunion, de faire un large tour d'horizon et de débattre des actions en cours ou à venir.

**Devant le Bureau de l'UFR comme chez les Centraux, Eric Tourneboeuf, Président de l'UFR,** a souligné l'état d'esprit des retraités, qui « hésitent entre courroux et amertume ». Leur perte de pouvoir d'achat est bien réelle. Elle va s'accroître encore plus au 1<sup>er</sup> janvier 2018, pour une majorité d'entre eux, **avec l'augmentation de la CSG,** sans compensation, sauf pour ceux, plutôt rares, qui ne paieront plus la taxe d'habitation. Et sur ce sujet, il faut être extrêmement précis sur les chiffres : **c'est le taux de CSG qui augmentera de 1,7 POINT ;** et donc le montant de la retenue sur pension, au titre de la CSG, lui, augmentera de 25 % !

**Rémy-Charles Dossin observe chaque mois et dans le détail l'évolution des prix et des pensions.** Il publie régulièrement des



Réunion du Bureau de l'UFR, le 16 novembre

chiffres très précis. Il serait impossible de les détailler, mais on peut retrouver ses tableaux et ses commentaires sur le site Internet de l'UNSA-Ferroviaire. Ils sont aussi distribués régulièrement dans les réunions d'adhérents. Parmi les informations communiquées par Remy-Charles, la prochaine revalorisation de nos pensions est prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier... 2019 ! La précédente ayant eu lieu en octobre 2017, nous n'aurons donc aucune augmentation en 2018 ! Et il faut se souvenir qu'après un gel de 30 mois et une maigre augmentation de + 0,1 % en 2015, les pensions ont subi à nouveau un gel de 12 mois en 2016, puis une augmentation de + 0,8 % accordée seulement au 1<sup>er</sup> octobre 2017. Pour corriger cette perte devenue récurrente du pouvoir d'achat des retraités, les partenaires sociaux demandent une indexation sur les salaires (salaire moyen de base INSEE), plutôt que sur le seul indice des prix à la consommation. En ce qui concerne le relèvement des petites pensions, quelques mesures ont bien été prises (augmentation de 40 € en 2015 pour

les pensions inférieures à 1 200 €, action sur le seuil du revenu fiscal de référence ou sur les taux de CSG...), mais elles s'apparentent plus à des « rafistolages », qui rendent ces pratiques illisibles et qui déçoivent l'ensemble des retraités ; les partenaires sociaux souhaitent donc travailler à la fois sur un relèvement du niveau des petites retraites et sur une réforme de l'ensemble de la fiscalisation des revenus. **Les retraités, voire les salariés, sont-ils des « nantis » ?** Pour se faire une idée précise, il est intéressant de connaître le niveau de vie médian fixé par convention européenne (soit 1 680 € pour 2016). Toujours suivant cette convention, le seuil de pauvreté est estimé à 60 % de ce niveau médian, soit 1 000 €. Par rapport à ce seuil, on comptabilise donc 8,8 millions de personnes pauvres en France (soit 13 % de la population) et 12,5 millions en Allemagne (15 % de la population). Pour mémoire, en France, 571 500 retraités touchent l'ASPA (minimum vieillesse), soit 803 € par mois. Ce montant évoluera pour atteindre seulement 903 € au 1<sup>er</sup> janvier

2020. Les partenaires sociaux souhaitent qu'il n'y ait plus de minima inférieurs au SMIC (1 188 euros mensuels au 1<sup>er</sup> janvier 2018, selon le ministère du Travail).

**Quelques chiffres cités par Rémy-Charles lors de nos réunions nous montrent, si besoin était, l'importance des retraités dans la société française.** Ainsi les (environ) 17 millions de retraités représentent une force électorale qu'il est dangereux de négliger. Il est regrettable que cette puissance électorale, mais aussi économique (« Silver économie » estimée à plusieurs dizaines de milliards d'euros) ne puisse pas s'organiser encore mieux pour faire contrepoids aux décisions du Gouvernement. **Plus de solidarité entre les retraités (voire entre actifs et retraités) est donc indispensable**, si ces derniers veulent participer aux décisions économiques du moment les concernant, plutôt que de les subir !

**Jean-Marc Schaeffer, Secrétaire général de l'UNSA-Retraités (interprofessionnel)**, est revenu longuement sur les actions menées à son niveau. Dès le mois de juin, l'UNSA-Retraités avait bien perçu le mécontentement des retraités. Lui et son équipe ont donc travaillé sur les différents cas de figure que l'on pouvait imaginer à l'époque, pour montrer quels seraient les impacts de cette réforme et contester la non-compensation, pour les seuls retraités, de cette hausse de cotisation. Une pétition a été lancée, et un courrier adressé à l'ensemble des députés. Mais les retraités ont du mal à se faire entendre. Comme le souligne également Rémy-Charles Dossin, il n'y a plus d'interlocuteur au niveau gouvernemental : aucun ministère ni secrétariat d'état n'est en charge des « personnes âgées ». Étonnant, voire inquiétant, quand on sait que les retraités sont environ 17 millions ! Jean-Marc a également décrit le travail mené au niveau européen, au sein de la FERPA (Fédération Européenne des Retraités et Personnes Agées), par l'UNSA qui veut avancer vers une Europe plus cohérente. Tout cela reste évidemment compliqué, mais comme le souligne Eric Tourneboeuf, les disparités sociales en Europe ne doivent pas être prétextes pour « taper » sur les retraités français. Mais force est de constater que la mobilisation est difficile, car de multiples chantiers sont ouverts en même temps : ainsi, après la hausse de la CSG, c'est la réforme des retraites qui se profile...

**Ce tableau bien noir ne serait pas complet si nous n'avions pas évoqué l'évolution de la SNCF : l'avenir s'assombrit encore avec l'ouverture prochaine à la concurrence.** L'exemple du Fret a été cité. Un chiffre, parmi d'autres, est éloquent : les cheminots de cette



Réunion des adhérents « Centraux », pendant les débats

Activité sont passés de 14 500 à 5 900... en 10 ans ! **Quant à nos facilités de circulation**, s'il est prévu que rien ne bouge jusqu'à fin 2019, que se passera-t-il ensuite, notamment pour les retraités ? L'Entreprise installe le « tout digital », les ayants-droit seront dotés d'une carte type Pass Carmillon, et à la fin du processus, il ne sera plus possible d'aller au guichet acheter un billet au tarif « cheminot » ! Sur tous ces sujets, l'UNSA reste vigilante et active auprès des décideurs.

#### **Améliorer encore le lien adhérents Actifs-Retraités chez les Centraux.**

**Au milieu de ces mauvaises nouvelles, un point positif a été souligné : les actions menées chez les Centraux pour « ne pas perdre » d'adhérents lors de leur passage à la retraite.** Certains adhérents ne renouvellent pas leur adhésion au moment de leur départ de l'Entreprise. Ces désaffections ont certainement de multiples raisons, mais la méconnaissance du fonctionnement et des actions de l'UFR est sans doute une première explication. Une autre explication est la dispersion géographique des adhérents, puisque les UAD interviennent sur tout le territoire national. La retraite est un jour important, attendu par chacun après de nombreuses années de vie active. Pourtant,

la vie syndicale ne doit pas s'arrêter là, car notre statut de retraité est de plus en plus remis en cause. Il est donc important que chaque retraité continue d'être informé. Le lien social n'est pas oublié : les réunions organisées régulièrement constituent une excellente occasion de retrouver des collègues et de participer à la vie de la Section. Enfin, comme il n'est pas toujours aisé de se déplacer, la Section des Centraux publie chaque semaine une revue de presse détaillée, qui a fait de nombreux adeptes. C'est le sens d'un courrier commun, signé de Sophie Girard et Monique Tessier, respectivement Secrétaire générale des « Actifs » et Présidente des « Retraités », qui sera remis et commenté, par les UAD, à chacun de leurs adhérents concernés à court ou moyen terme par la retraite, à toute occasion favorable, comme, par exemple, la distribution des agendas en début d'année. Cette action a déjà porté ses fruits, puisque les Retraités Centraux ont déjà enregistré plusieurs arrivées, voire des « retours » !

Un point sera fait notamment lors de la **prochaine Assemblée Générale des Centraux**, prévue le 20 mars 2018.

Par Monique TESSIER ■



Réunion des adhérents « Centraux », une partie de l'assistance



# Réunion

## Réunion annuelle de l'UFR de Lyon Des échanges riches et denses

➤ **LA RÉUNION ANNUELLE DE L'UFR DE LYON S'EST TENUE LE 7 DÉCEMBRE 2017 DANS UN SALON DE L'AXOTEL DE LYON ET A RÉUNI UNE QUARANTAINE DE PARTICIPANTS.**



Michel Champion, Responsable du secteur a ouvert la séance en remerciant de leur présence Eric Tourneboeuf - Président de l'UFR, Roland Foing - Président Honoraire de la zone UFR SE, Edith Pestre - Secrétaire Générale de l'UFR SE et Emmanuelle Giraud représentante de l'UR Rhône-Alpes.

Un temps de recueillement a permis d'honorer la mémoire de ceux qui nous ont quittés depuis la dernière réunion annuelle. Le rapport d'activité et le rapport financier ont été présentés.

En 2017, bonne participation aux réunions mensuelles et aux manifs pour la défense des retraités.

Le bureau de l'UFR Lyon est inchangé avec Michel Champion responsable, Samuel Ducros secrétaire, Noël Fayolle trésorier, Albert Dufetre, Hervé Noël et Alain Naudet. Il est rappelé que sur notre secteur, des réunions mensuelles ont lieu le deuxième vendredi de chaque mois à 14h dans la salle de réunion du CER de Lyon située à côté de la bibliothèque (esplanade côté

sud de la gare de Perrache) sauf en juillet et août. La réunion du mois de mai se déroule à Montélimar pour se rapprocher des adhérents de Drôme et Ardèche.

La parole est ensuite donnée à Edith Pestre qui a fait le point sur les adhérents de Lyon et du Sud Est.

Roland Foing et Eric Tourneboeuf ont ensuite parlé de tous les problèmes actuels concernant l'Entreprise et les cheminots. Les FC, les pensions, les raisons de notre participation aux manifestations pour la défense de notre CPRP d'une part et notre pouvoir d'achat d'autre part qui seront impactés par les modifications en cours ou à venir annoncées par le gouvernement. Emmanuelle Giraud, nous a présenté la composition du secrétariat de l'UR élu au congrès de juillet. Elle a expliqué les difficultés

grandissantes pour gérer et pour représenter les salariés, avec une baisse de moyens liée à la nouvelle organisation des instances syndicales en application des lois Macron, ainsi que par les nouveaux découpages fonctionnels et géographiques de l'Entreprise.

Après ces échanges fructueux et très intéressants, la clôture de la réunion a eu lieu à 12h15. Un repas convivial de très bonne qualité a ensuite été servi au restaurant « Le Chalut ».

Pour 2018, reprenez la date du jeudi 06 décembre pour notre réunion annuelle. Une invitation vous sera envoyée environ un mois avant.

Par Michel CHAMPION ■

## Calendrier 2018 des réunions de la Section Ouest

**AG de section Ouest : mardi 27 mars 2018**

**Lieu :** Salle Redon à la Fédération

**Contact :** Michel Rivoal - Tél. : 07 72 25 29 13

**AG du secteur de PMP : mercredi 21 février 2018**

**Lieu :** siège de l'UR de PRG - 1, rue G. Duhamel 75015 Paris

**Contact :** Christian Ghesquiere - Tél. : 06 99 30 03 66

**AG du secteur de PSL : mardi 27 février 2018**

**Lieu :** Salle Redon à la Fédération

**Contact :** Bernard Coric - Tél. : 06 67 88 68 80

**AG du secteur de RN : mercredi 7 février 2018**

**Lieu :** Stade Jean Coquelin - Rennes

**Contact :** Jean-Marc Laurent - Tél. : 06 29 59 13 77

**AG du secteur de NT : mardi 10 avril 2018**

**Lieu :** Maison des Compagnons - Nantes

**Contact :** Michel Bozec - Tél. : 06 68 88 81 67

**AG du secteur de RO : courant novembre 2018**

**Les lieux et dates seront transmises ultérieurement**

**Contact :** Michel Rivoal - Tél. : 07 72 25 29 13



# A l'UNSA-Ferroviaire, les retraités sont toujours actifs

► **LE 5 DÉCEMBRE 2017, S'EST TENUE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES RETRAITÉS DE PARIS SUD-EST QUI ÉTAIENT TOUJOURS AUSSI NOMBREUX.**

Ce jour encore, la joie et la bonne humeur des retraités ont pu égayer notre journée. La présence de notre Secrétaire Général Roger Dillenseger et le Président de l'UFR Eric Tournéboeuf ont permis de rendre riches les débats autour des thèmes d'actualités.

Après le discours de bienvenue de Philippe Berthelot, les questions de logistique, le rapport moral et les informations concernant la situation des adhérents, la désignation du bureau a été validée. Le bureau est reconduit à l'identique sauf le poste d'adjoint qui sera assuré par Dominique Triquet en remplacement de Raymond Parthiot qui a souhaité

profiter de sa retraite dans le Morvan après 15 années passées à animer le secteur PSE. Nous le remercions pour son engagement et lui souhaitons de bien profiter de cette belle région.

La parole a ensuite été donnée à Eric pour les sujets concernant tout particulièrement les retraités :

- Digitalisation de la CPR ;
- Evolution des FC ;
- L'augmentation de la CSG et les conséquences sur le montant des pensions ;
- L'évolution des retraites.

Après de nombreux échanges sur ces sujets la parole a été donnée à Roger pour nous présenter la proposition de transfert de Orange vers SFR qui sera en débat 2 jours plus tard au BF. Il est important de poursuivre le développement du syndicalisme de service.

Ensuite Roger a fait une présentation et une synthèse des sujets qui auront de lourds impacts sur les Cheminots et notre Entreprise :

- Les assises de la Mobilité avec l'ouverture à

la concurrence et la possibilité du transfert de personnel ;

- L'évolution des DII à de nouveaux métiers et les conséquences relatives au droit de grève ;
- Les ordonnances MACRON avec entre autres la mise en place des CSE, les élections, les propositions d'accords qui seront abordées lors des protocoles électoraux et bien sûr l'avenir des représentants du personnel ;
- Le projet de transfert de logements vers une foncière ouverte aux investisseurs.

Tous ces sujets de préoccupations qui ne garantissent pas un avenir idyllique pour les Cheminots et notre Entreprise ont permis des débats riches et éloquentes.

A l'issue de cette réunion, nous avons pu partager un moment convivial autour d'un excellent repas et ce, en agréable compagnie.

Remerciements au syndicat de Paris Est pour avoir pu nous obtenir une salle de réunion.

Par Philippe BERTHELOT et Christophe THETIER ■



## TOUJOURS BON À SAVOIR

### La trêve hivernale Allo Prévention Expulsion 0810 001 505

(pour les gens de notre âge) suite à l'appel lancé par l'abbé Pierre en 1954. Applicable du 1<sup>er</sup> novembre de l'année au 31 mars de l'année suivante

Depuis 2013, c'est la durée de la trêve hivernale chaque année article L412 du code de procédure civile d'exécution CPCE.

#### A QUOI SERT-ELLE ? :

- Elle suspend l'exécution des décisions d'expulsion mais pas la procédure.
- Elle interdit d'avoir recours à la force publique pour expulser un mauvais payeur ou un fauteur de troubles de voisinages.
- Que le logement soit loué vide ou meublé.
- Depuis la loi ALUR, les squatters en bénéficient également.

#### FOURNITURE D'ÉNERGIE

Depuis 2008 l'électricité, le gaz ou le chauffage ne peuvent plus être coupés en cas d'impayés.

#### COMMENT LA METTRE EN ŒUVRE

Elle s'applique de droit : les locataires et les squatters n'ont pas besoin d'effectuer des démarches pour en bénéficier.

#### L'EXPULSION RESTE CEPENDANT POSSIBLE QUAND :

- La famille peut être relogée dans logement décent respectant son unité.
- Le logement menaçant en ruines est frappé d'un arrêté de péril de la mairie.
- Le locataire ne remplit plus les critères d'attribution d'un logement étudiant.

- Le juge des affaires familiales a prononcé une ordonnance de protection contre un conjoint, partenaire de pacs du concubin violent.

#### PEINES ENCOURUES : 30 000€ d'amende et 3 ans de prison !

Comme pour toute expulsion illégale, forcer un locataire à quitter les lieux par la violence ou la menace est de trois ans de prison et 30 000 € d'amende article L226-4-2 du Code Pénal.

Par Damien LAVOISIER ■

Donnez plus d'écho  
à vos revendications  
**professionnelles !**



**ferroviaire**

*Syndicalisme de référence*  
des salariés du ferroviaire !

