

FÉVRIER 2021

N° 837

MENSUEL :

PRIX : 1€50

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



L'HISTOIRE DES RETRAITES



EN BREF

**Expression cheminote :
Une histoire de boîte**

PAGE 4



SA VOYAGEURS

**L'enquête client se digitalise
avec « Mes Clients »**

PAGES 6/7



LES PLUS

Qui fait quoi au pôle juridique ?

PAGES 16/17

ÉDITO

2021, début d'une nouvelle ère ?

PAGES 2-3

SOMMAIRE

➤ **QUOI DE NEUF
À L'UNSA-FERROVIAIRE ?** P. 4
• Assemblée Générale de Paris Est

➤ **QUOI DE NEUF À LA SNCF ?** P. 5 à 7
• SAS Fret : Ambition Fret 2025
• Gares & Connexions :
Contrat IDFM : un contrat hors norme
• SA Voyageurs :
L'enquête client se digitalise avec « Mes Clients »

➤ **À LA UNE** P. 8 à 15
• L'histoire du régime des retraites en France
Le « déjà là » du revenu universel...
• Salariés contractuels SNCF : les cheminots de demain
• Le glyphosate, sujet irritant !

➤ **LES PLUS ++** P. 16 à 23
• Qui fait quoi à la Fédé ? Le Pôle RH / Juridique
• UAICF : 70^e concours littéraire !
• Cinéma : Voyez « Rouge » !
• Train d'ailleurs : Le chemin de fer moderne au Kenya
• Transition écologique : Changer son mode de vie
• **Du côté des UFR**
- Le billet du Président de l'UFR
- Cinquième branche, une confirmation *a minima* !
- Allocation journalière du proche aidant :
le décret est paru
- Actifs et retraités, affronter ensemble les défis !

EDITO



2021,

Mes ami(e)s !

Nous voici arrivés au terme d'une année singulière ! Pas seulement en France ou en Europe, mais aussi dans le monde. 2020 fut difficile pour nous tous, que nous soyons indépendants, salariés, chefs d'entreprises ou davantage encore, demandeurs d'emploi.

Comme la plupart d'entre nous, j'ai essayé de comprendre ce qui nous arrivait. J'ai écouté, lu, pris en considération les différents points de vue, me suis efforcé de prendre la première vague, puis la seconde, de me conformer aux instructions. J'ai tenté d'être solidaire et solitaire.

J'ai pris la mesure de ce que cette pandémie allait changer dans nos vies et dans notre rapport au travail.

À la fédération UNSA-Ferroviaire, nous allons bien évidemment en tenir compte dans nos prochaines rencontres ainsi que dans notre façon de vous accompagner au quotidien.

L'incertitude sur ce que sera 2021 s'offre à nous désormais, mais il nous faut l'accueillir ; vivre le jour et accepter la dimension tragique de l'existence que nous tâchons souvent d'oublier. Le besoin d'être ensemble, pour réfléchir, se confronter, argumenter, avancer, me semble encore plus essentiel qu'auparavant.

C'est ENSEMBLE que nous pourrions penser et inventer.

Je ne sais pas ce que recouvrent les notions du « monde d'avant » et du « monde d'après ». Ce que je sais, c'est que les inégalités semblent plus insupportables dans le monde d'aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, demain sera ce que nous en ferons.

Face aux bouleversements sociaux induits par la Covid-19, nous, syndicalistes, sommes parfois entravés dans l'exercice de nos missions. Isolés de nos collègues et empêchés de circuler, nos représentants du personnel ont dû redoubler d'efforts. Nous espérons néanmoins avoir été au rendez-vous à chaque instant pour vous protéger et défendre du mieux possible vos intérêts.

Je veux rendre hommage, ici, à nos élus de terrain, RPX, RL, CSE ou dans les UR/UAD, à nos militants, nos adhérents, nos retraités... TOUS ont été exemplaires !

Il nous a fallu, nous aussi, nous réinventer, innover dans l'urgence pour construire un syndicalisme de service plus proche et plus individualisé, tout en étant isolés nous-mêmes et en appréhendant tous les moyens digitaux. À toutes et à tous, merci ! Vous avez montré que l'UNSA-Ferroviaire peut, en ces circonstances particulières, rester un syndicat agile, réfléchi, sérieux et engagé.

Au niveau de la fédération, nous l'avons vu pendant les négociations dans la Branche et avec la direction de la SNCF,



Le Mag, la revue de l'UNSA-Ferroviaire
56 rue du Fg Montmartre - 75009 Paris
Tél. : 01 53 21 81 80
Courriel : federation@unsa-ferroviaire.org
Site : www.unsa-ferroviaire.org
Directeur de la publication : Didier Mathis
Courriel : mathis.d@unsa-ferroviaire.org
Rédacteurs en chef : Gilles Dontenvill & Fred Porcel
Membres du comité de rédaction :
I. Desbonnets, L. Gaudin, C. Walliszek, L. Fauviau, J. Fontaine
Photos : Pixabay.com, Freepik.com, Régis Chessum,
François Durivault, Robert Masse
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 : 2431-6814

début d'une nouvelle ère ?

la crise du Coronavirus n'a fait que renforcer l'urgence d'une alternative progressiste dans la négociation sociale. Preuve que, dans une telle période de crise, les discours radicaux et généraux sont inopérants.

Fidèles à leurs idéologies, les organisations syndicales dites « contestataires » n'ont pas été entendues dans les négociations nationales ni dans la Branche, les conduisant à ignorer le besoin de sécurisation des salariés et ne pas signer l'accord de branche APLD, notamment.

Côté SNCF, les résultats des **élections aux Conseils d'Administration** ont placé l'UNSA-Ferroviaire dans tous les CA des Sociétés Anonymes du Groupe. C'est une belle victoire qui place notre fédération au cœur de toutes les prises de décision et permettra à nos élus de faire entendre les voix de tous les travailleurs du rail.

Le vécu par les salariés des périodes de confinement a été différent selon les modalités de travail qui se sont appliquées dans les entreprises de la Branche Ferroviaire : télétravail, arrêt maladie ou pour garde d'enfant, activité partielle ou bien, pour ceux qui sont en première ligne, au contact des clients dans les trains, sur les chantiers, en réunions ou au guichet.

Certains ressentent une forme d'inégalité face à la crise et au risque de contamination. La question de la confiance dans les institutions, dans l'entreprise, dans les relations interpersonnelles ou tout simplement en l'avenir est également posée. Il est incontournable que la crise sanitaire va affecter la perception que les travailleurs ont de leur travail et la capacité de trouver un équilibre satisfaisant avec les autres sphères de leur vie.

Plusieurs sujets importants vont devoir être traités en 2021 : le **télétravail** comme mode désormais équivalent du travail sur site, la reconnaissance des **salariés qui ne peuvent télétravailler** - et notamment ceux occupant des métiers habituellement dévalorisés et dont la crise a mis en lumière leur utilité sociale, plus largement **l'amélioration des conditions de travail** et le **dialogue social** à l'ère du tout digital et du distanciel. La question du **maintien dans l'emploi** sera donc transversale à tous ces sujets car - ne nous y trompons pas ! - **les rebonds économiques de la crise vont être violents**.

Mais nous sommes là aussi pour les amortir et nous irons de l'avant en 2021. L'adversité grandit ceux qu'elle n'abat point !

Au niveau de la Branche Ferroviaire et plus singulièrement dans le Groupe SNCF, je porterai trois grands chantiers revendicatifs avec les élus de l'UNSA-Ferroviaire :

1/ Un chantier « productif » pour rehausser qualitativement et quantitativement le niveau de l'emploi pour la croissance du transport ferroviaire sur tous nos territoires ;

“ *C'est une belle victoire qui place notre fédération au cœur de toutes les prises de décision et permettra à nos élus de faire entendre les voix de tous les travailleurs du rail.* ”

2/Un chantier « solidarité » pour que tous les salariés puissent être reconnus dans leur engagement et leur travail au service de la Nation ;

3/Un chantier « avenir » pour faire de nos jeunes collègues la priorité des orientations de formation et de management, mais aussi pour que chacun, statutaire ou contractuel, quelles que soient son histoire personnelle et son ancienneté, ait la fierté d'être un cheminot du service public au service de tous les citoyens.

Je veux aussi montrer en 2021 que tous ces changements exigeront une **nouvelle conception d'un dialogue social**, porteur de respect mutuel et de respect pour les Instances Représentatives du Personnel et les élus.

Dans ce contexte novateur, l'UNSA-Ferroviaire saura prendre toutes ses responsabilités, pour un échange sérieux, mais toujours contributif à la performance de la branche ferroviaire, chassant ainsi les vieilles images et la défiance historique vis-à-vis des Organisations Syndicales.

Par notre quête d'exemplarité, nous entendons donner, malgré les freins qui se présentent à notre rencontre, un sens novateur aux relations contractuelles.

Nous allons aussi, en 2021, **enrichir nos modes de communications** et **tirer encore plus parti du digital**, afin d'être davantage présents et proches de vous et de vos attentes.

En ce début d'année, ne cédon pas au découragement qui touche bon nombre de nos compatriotes !

À l'UNSA-Ferroviaire, nous pratiquons un optimisme de combat et vous pouvez compter sur nous pour appréhender et travailler tous les sujets qui vous préoccupent avec rigueur et dans le seul intérêt de préserver les intérêts de tous les salariés de la Branche Ferroviaire.

Que le meilleur de 2020 soit le pire de 2021 ! Je vous souhaite à toutes et tous de belles réalisations cette année et vous adresse mes vœux les plus chers de belle et bonne année à vous et à vos proches !

UNSAmicalement vôtre,

Par Didier MATHIS,
Secrétaire Général ■

Assemblée Générale de Paris Est

➤ LE 14 DÉCEMBRE 2020, S'EST TENUE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU SYNDICAT RÉGIONAL DE PARIS EST

Dans le contexte sanitaire actuel, c'est de manière inédite mais sans encombre qu'elle s'est déroulée en distanciel via TEAMS et a réuni pas moins de 45 adhérentes et adhérents.

Les postes de Secrétaires Régionaux Adjoint, Trésorier et Trésorier Adjoint devant être renouvelés, le vote électronique s'est imposé. Nous avons choisi la plateforme de vote BALOTILO pour sa facilité d'utilisation, sa garantie d'anonymat des votes, mais également le fait qu'elle soit totalement gratuite.

Nous saluons l'engagement de nos militants qui se sont présentés à cette élection : Emmanuel LEPERS, Cédric ADAMCZYK, Christophe PALLIX, Romain NANCE, Franck BROUILLET et Agnès RIVOALLAN.

Les échanges ont été nombreux : élections aux CA du GPU, crise sanitaire, actualité de la Branche Ferroviaire, accord relatif à l'unité sociale et à l'évolution du dialogue social sur le périmètre des cinq sociétés SNCF, sujets d'actualité locale, approbation des nouveaux statuts du Syndicat Régional.

Nous remercions nos invités, Didier MATHIS (SG de l'UNSA-Ferroviaire), Florent MONTEILHET (SGA de l'UNSA-Ferroviaire), Gilles DONTENVILL (SF de la Zone Nord-Est), Gisèle PAUPERT (retraîtée et Présidente du bureau de vote), pour leur participation active, la bonne tenue du bureau de vote et l'annonce des résultats du scrutin.

Par l'équipe de l'Union Régionale ■

LA NOUVELLE ÉQUIPE RÉGIONALE



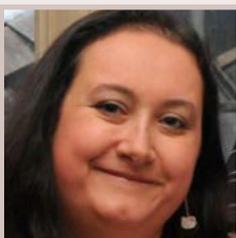
EMMANUEL LEPERS
SECRÉTAIRE ADJOINT



ROMAIN NANCE
SECRÉTAIRE ADJOINT



CHRISTOPHE PALLIX
SECRÉTAIRE ADJOINT



IRÈNE BELLEPERCHE
SECRÉTAIRE RÉGIONALE



FRANCK BROUILLET
TRÉSORIER



AGNÈS RIVOALLAN
TRÉSORIÈRE ADJOINTE



ANNABELLE NOURRY
EXPERTE



NANCY JEANNOT
EXPERTE



CHARLOTTE PRUDHOMME
EXPERTE

➤ ZOOM

LA QUESTION DES LECTEURS

Quel est le salaire du PDG de la SNCF ?

450.000 euros brut annuels, soit environ 30.000 euros net par mois. C'est la limite maximum instaurée sous François Hollande pour les patrons du public, dont les salaires sont publiés chaque année par Bercy dans son "Rapport relatif à l'État actionnaire" consultable [ici](#).

Envoyez vos questions à : lemag@unsa-ferroviaire.org



LE JARGON CHEMINOT

Une histoire de boîtes

- « Avoir une boîte chaude » : c'est avoir mal au pied, au genou ou à la jambe. À la SNCF, le phénomène de boîte chaude est surtout connu au Matériel : c'est un essieu dont les roulements ne fonctionnent pas normalement et s'échauffent par frottements.
- Savez-vous ce qu'est la boîte à ragoût ? C'est la voiture restaurant.



Ambition Fret 2025

➤ **APRÈS AVOIR EU L'ASSURANCE DU GOUVERNEMENT D'ÊTRE SUBVENTIONNÉE POUR SES ACTIVITÉS DE WAGONS ISOLÉS NOTAMMENT, FRET SNCF LANCE SON PROJET AMBITION FRET 2025, QUI « S'INSCRIT DANS UNE TRAJECTOIRE DE RETOUR À L'ÉQUILIBRE ÉCONOMIQUE EN 2023, CONFIRMÉE EN 2024 ».**

L'autonomisation de Fret SNCF est toujours le maître-mot pour internaliser tout ce qui peut l'être. Après Technifret début 2020, un nouveau logiciel baptisé ORP courant 2021 va se mettre en place, sans parler de la polycompétence qui prend de plus en plus d'ampleur.

Certains diront que maîtriser l'ensemble de ses outils et process est capital pour une entreprise. Sur le principe, pourquoi pas. Pour l'UNSA-Ferroviaire, Fret SNCF reste une entreprise du GPU et, à ce titre, il faut maintenir un lien, voire une unicité avec

l'ensemble des autres SA, que ce soit pour la continuité du salaire, les passerelles métiers, la formation et surtout l'accompagnement individuel en cas de réorganisations et de changement d'entreprise au sein du GPU. La finalité, en réalité, est tout autre. Sous couvert de vouloir internaliser, **Fret SNCF a pour seul objectif de maîtriser ses coûts en réduisant sa masse salariale.** Les réorganisations sur le terrain n'étant pas inépuisables, les fonctions supports sont maintenant touchées de plein fouet. Fret SNCF s'attaquant à ses cadres, il va être

mis sur pied un « accompagnement humain des évolutions d'organisation ».

Il semble que Fret SNCF prenne enfin la mesure des enjeux humains pour ses salariés. Les élus du CSE Fret le répètent depuis maintenant deux ans.

La pérennité de Fret SNCF passe sans doute par des adaptations, mais cela ne peut se faire qu'avec les agents et en réduisant fortement l'impact sur leur équilibre vie privée / vie professionnelle.

Par Guillaume VERET

Secrétaire Fédéral Fret & Transition écologique ■

Contrat IDFM : un contrat hors norme



➤ **SNCF GARES & CONNEXIONS ET ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS (IDFM, AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS DE LA RÉGION IDF) ONT SIGNÉ PLUSIEURS ENGAGEMENTS, AFIN DE RÉALISER DES INVESTISSEMENTS D'ENVERGURE DANS LES GARES FRANCILIENNES.**

C'est un contrat d'1,7 milliard d'euros sur la période 2020-2023 qui, dans les 380 gares transiliennes, doit permettre de réaliser :

➤ **PÉRIMÈTRE EX-MOBILITÉS**

- Aménagements de gares (542 M€)
- Information voyageurs (63 M€)
- Contrat de plan État - Région (123 M€)
- Accessibilités (569 M€)

➤ **PÉRIMÈTRE EX-RÉSEAU**

- Impact, élévatique, renouvellement et développement (137 M€)
- Contrat de plan État-Région (268 M€)

La participation financière sur fonds propres de G&C s'élève à 442 M€, soit un peu plus

du quart de l'investissement total. Le complément est apporté par l'autorité organisatrice.

Au-delà du montant sans précédent de ces investissements, il faut noter l'abandon de la clause présente dans l'ancien contrat, qui engageait SNCF à rembourser à IDFM les investissements non réalisés.

En compensation, la SA Gares & Connexions s'engage à réaliser des investissements moins coûteux, réduisant de 20% le montant des projets.

La seconde nouveauté réside dans le fait que, désormais, Gares & Connexions signe elle-même ses contrats avec l'autorité organisatrice.

Il est à souhaiter que cette tendance se confirme et que le prochain contrat voie



G&C s'engager en son nom sur l'intégralité des domaines qui sont de son ressort. Cette évolution nous mettra enfin en conformité avec la loi, qui demande qu'il n'y ait qu'un seul gestionnaire de gares.

Deuxième avantage à en retirer : en cas de perte de marché d'une ligne Transilien au profit d'un autre opérateur que SNCF Voyages, le périmètre des prestations de gares restera à G&C, donc dans le giron du groupe SNCF.

Par Philippe FROISSARD & Valérie LOURDAIN ■

Enquête

L'enquête client se digitalise avec « Mes Clients »



► MES CLIENTS, C'EST QUOI ?

Mes Clients est un questionnaire d'enquêtes et de réponses digitales de la société Alchemer (SurveyGizmo) à destination des clients, mais également une application pour les Chefs de Bord des TGV inOui. Ce projet est issu de la stratégie de Voyages SNCF visant à améliorer la satisfaction client à bord des TGV inOui, en la mesurant de façon systématique à bord. L'entreprise reconnaît ainsi comme primordial le rôle du Chef de Bord, qui contribue à hauteur de 56% à la construction de la satisfaction globale du voyage.

Mes Clients consiste à proposer aux voyageurs présents dans les TGV inOui d'évaluer en direct la qualité de leur trajet et du service à bord, via un questionnaire en ligne. Le chef de bord aura également la possibilité de "juger son train" avec l'application sur son smartphone professionnel. Selon l'entreprise, **Mes Clients** permettrait

aux Chefs de Bord d'avoir un retour quasi immédiat de l'impact de leur travail à bord, ce qui serait extrêmement valorisant et gratifiant.

Toujours selon l'entreprise, **Mes Clients** serait singulièrement une opportunité pour les Chefs de Bord de rendre compte de leur réalité quotidienne, une occasion d'exprimer des irritants et de contribuer à l'amélioration des processus et conditions de travail.

Bien que **Mes Clients** soit en test depuis 2017, cet outil sera déployé sur l'ensemble du périmètre TGV inOui début 2021.

► L'UNSA ÉMET DE NOMBREUSES RÉSERVES

Si cet outil semble au premier abord intéressant, l'UNSA-Ferroviaire reste très sceptique sur son exploitation et les dérives qu'elle pourrait entraîner.

Comme à son habitude et après avoir interrogé les Chefs de Bord, l'UNSA-Ferroviaire a porté de nombreuses remarques auprès de la direction :

→ **Un manque de garanties sur les remarques clients qui pourraient concerner la totalité du voyage** (parcours d'approche par TER, point de vente, embarquement, respect de l'horaire, situations perturbées, etc.). Le voyageur ignorant la différence entre les différents services et activités de SNCF, jugera de façon globale et pas toujours sur la mission d'un seul individu. De même, il ne fera pas la différence entre le Chef de Bord titulaire du train et d'autres équipiers qui pourraient être présents.

→ **Des risques psychosociaux sous-évalués.** L'effort émotionnel engendré par le sentiment d'être constamment noté ne doit pas être sous-estimé. De même que

“ *L’UNSA-Ferroviaire a eu écho d’un boycottage de l’outil, car il générerait un climat anxieux pour les agents.* ”

l’impact sur l’agent qui pourrait avoir un sentiment d’injustice face à des notes ne correspondant pas à la réalité. L’UNSA-Ferroviaire a eu écho d’un boycottage de l’outil, car il générerait un climat anxieux pour les agents.

→ **Un manque de clarté sur l’articulation entre les différents outils existants** (Rapport, par exemple) et **Mes Clients**. Malgré nos demandes, l’entreprise ne nous a pas présenté les processus mis en place pour traiter les sujets, notamment les irritants soulevés dans les enquêtes.

→ **Un éloignement du terrain des Responsables d’Équipe Train (RET)**. Un des arguments avancés par la direction pour justifier de l’utilité de l’outil **Mes Clients** est que le nombre des accompagnements physiques des RET (trois à six par an et par agent) ne permet pas de suivre la progression de tous les agents dans la maîtrise des signatures de service et des gestes métier à forte valeur pour les clients. Pour l’UNSA-Ferroviaire, cet outil imposera aux RET de réduire davantage leur accompagnement, car le traitement des remarques clients et la restitution aux agents viendront en plus de leur charge de travail. Pour l’UNSA-Ferroviaire, il faut réduire la taille des équipes et diminuer le reporting, afin de permettre aux RET d’être au plus près de leurs agents.

→ **L’absence de temps supplémentaire dans la Journée de Service (JS)**. Ce moment permet au Chef de Bord de procéder à l’évaluation de son train et faire part de ses remarques. L’entreprise estime à seulement deux minutes le temps d’écriture nécessaire,



pourtant cette tâche supplémentaire ira bien au-delà. Les 30 minutes comprises dans la journée de service de l’agent, allouées pour le remplissage des différents documents qu’impose déjà la direction (comme le prévoit la réglementation interne de l’entreprise (VO 00178)) sont insuffisantes.

→ **Une intention affichée de la direction de défendre les personnels en cas de propos injurieux ou humiliants des voyageurs, mais qui est impossible avec le système de modération mis en place.** En effet, le prestataire chargé de traiter les réponses clients supprimera les propos désobligeants ; néanmoins, aucun processus n’est prévu afin qu’ils soient portés à la connaissance de l’agent ou de son encadrement pour une éventuelle démarche pénale.

→ **Une priorité au service, au détriment de la sécurité, la sûreté et la sauvegarde des recettes.** L’UNSA-Ferroviaire exige l’égal respect des quatre missions (Sécurité - Sûreté - Service - Sauvegarde des recettes) du Chef de Bord, qui évalue et priorise ces missions en fonction du contexte et du moment.

→ **Un impact financier, mais également des conséquences sur la progression professionnelle.** La direction souhaitant un maximum de “retours agents”, elle indique que les réponses au questionnaire seront encouragées par les managers. Pour l’UNSA-Ferroviaire, cela signifie que le taux de réponse sera objectivé et que l’outil aura des conséquences financières pour les agents qui ne rempliront pas leurs objectifs, ainsi que lors des notations. **Mes Clients** pourra donc se transformer en un outil de contrôle, de notation et de sanction. Selon la direction, l’application aurait fait l’objet d’une co-construction avec des agents volontaires dès 2017. Nous n’avons aucun retour sur le choix de ces volontaires et la manière dont a été réalisée cette co-construction.

➤ **L’UNSA-FERROVIAIRE NE CAUTIONNE PAS**

Quoi qu’il en soit, l’UNSA-Ferroviaire rappelle que la satisfaction client à bord ne pourra être optimale sans du personnel compétent et en nombre suffisant dans les trains. S’il est utilisé de manière objective, ce nouvel outil pourrait être utile et permettre une réactivité plus importante sur les irritants voyageurs et agents.

Malheureusement, les différents échanges avec la direction confirment nos craintes : l’outil risque rapidement d’être une nouvelle arme pour pénaliser les agents. Le cadrage et la charte n’y changeront rien. Sans garantie pour les agents et en cohérence avec les remontées des Chefs de Bord, l’UNSA-Ferroviaire ne peut cautionner ce projet.

Par Nathalie WETZEL /
Florent MONTEILHET / Saïd NEKI ■



L'histoire du régime des retraites en France

Le « déjà là » du revenu universel..

➤ **LE DROIT À LA CARRIÈRE, C'EST-À-DIRE LA GARANTIE DE LA STABILITÉ DE L'EMPLOI ET D'UNE PROGRESSION DANS LES CONDITIONS D'EMPLOI, EST FRÉQUEMMENT PRÉSENTÉ, AVEC LE RÉGIME DES RETRAITES, COMME L'UN DES AVANTAGES ACCORDÉS AUX MEMBRES DES FONCTIONS PUBLIQUES FRANÇAISES OU DES ENTREPRISES À RÉGIMES DITS « SPÉCIAUX ».**



Gouvernement de Charles de Gaulle, 1945

Pourtant, cet avantage correspond non pas à un droit acquis après une bataille syndicale, mais bel et bien à la mise en place par l'État d'un système de fidélisation et de reconnaissance pour celles et ceux qui le servent. Bien peu connaissent les véritables raisons sociales de la mise en place de ces pensions, car elles ne sont que la prolongation d'un système de rémunération qui dissocie le travail de l'emploi. Voici donc l'histoire de presque **deux siècles de batailles idéologiques et politiques sur le rapport au travail et à sa rémunération.**

➤ LES OFFICIERS DE MARINE

Il était une fois la création de l'Empire colonial français et la conquête de l'Algérie, commencée par Charles X et poursuivie par Louis-Philippe.

Pour constituer un empire colonial et asseoir l'autorité de la France, les officiers des armées, plus particulièrement les officiers de marine qui dirigent les navires des forces navales françaises, sont

naturellement décisifs. Or, à cette époque, les officiers n'obéissent qu'à leur hiérarchie, car ils sont légalement propriétaires de leurs postes. C'est un reliquat de l'ancien régime où les officiers - tous nobles - étaient signifiés par le roi comme **propriétaires de leur régiment**.

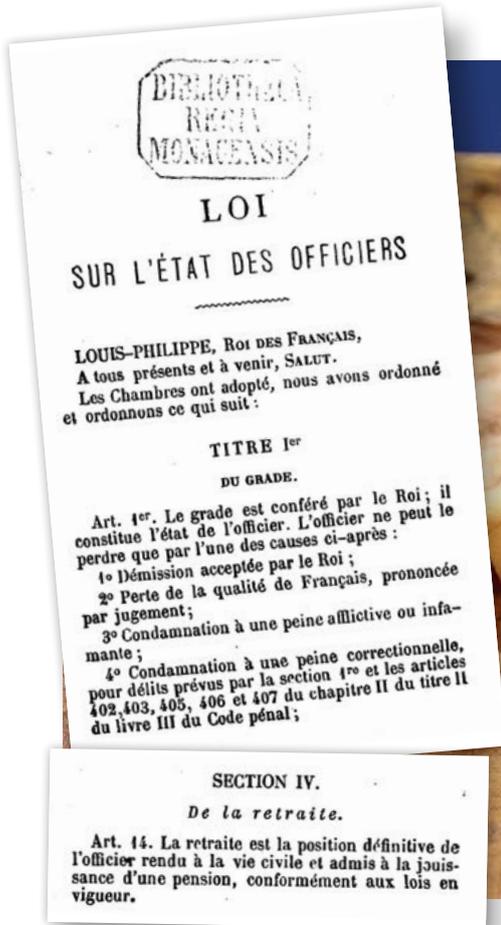
Par conséquent, dans la France des années 1830, le pouvoir politique de la nouvelle *Monarchie de juillet* n'a pas autorité sur le pouvoir militaire. Par exemple, il ne peut pas envoyer un capitaine de vaisseau et son navire là où il veut. Pourtant, pour bâtir un empire colonial, il faut disposer de l'armée et envoyer des officiers de marine de droite à gauche, au gré de la volonté politique... C'est à cet effet que l'article premier de la **loi de 1834 sur «L'état des officiers»** stipule que « *le grade est conféré par le roi ; il constitue l'état de l'officier* ». Un officier de marine n'est donc titulaire que... de son grade. Issue d'une monarchie constitutionnelle à régime parlementaire, cette loi établit ainsi une gestion des officiers des armées, organisée autour de trois principes fonda-



Buste de Louis-Philippe

teurs en termes de gestion des ressources humaines :

- 1/ La distinction entre le grade et l'emploi
 - 2/ La notion de droit à la carrière
 - 3/ Le lien entre rémunérations et pensions
- Ces trois principes seront une chose prodigieusement progressiste pour l'époque, car le grade va exprimer une nouvelle



notion, inconnue dans une société encore très aristocratique : **la qualification d'une personne**. Et surtout les droits qui y sont attachés, notamment la rémunération, que l'on appellera bien plus tard le salaire. **Première incise** : rappelons que **la qualification n'a rien à voir avec le diplôme**. À l'époque, la qualification est par exemple le fait d'être capitaine de vaisseau. Ce n'est pas un diplôme, c'est un grade qui exprime une place dans la hiérarchie militaire. Dans une entreprise ou dans la fonction publique, la qualification exprimera plus tard, au travers des conventions collectives ou des statuts, la reconnaissance de la capacité de l'individu à créer de la valeur économique. C'est ce qu'on appellera plus prosaïquement ensuite dans de mauvais livres de management (pléonasme) du **savoir-faire**. À ne pas confondre non plus avec les compétences qui sont plutôt du savoir-être...

Deuxième incise : le mot « **salaire** » n'existait pas au XIX^{ème} siècle. Pour les fonctionnaires et les militaires, on parlait donc (et on parle toujours) de leur **traitement** pour exprimer un des éléments de leur rémunération. Les revenus de l'officier ne sont évidemment pas le résultat du partage de la valeur créée, ils sont l'expression de la reconnaissance de la nation aux soldats qui lui font don d'eux-mêmes. En leur versant un traitement, elle leur donne les moyens de « tenir leur rang ».

➤ LA NAISSANCE DU TRAITEMENT

À la **qualification** et au **grade** est par conséquent lié un **niveau de traitement**. Cette rémunération, fondée sur le grade et non le poste occupé, est modulée par la position dans une grille de qualifications. Cela veut dire que les officiers de marine sont titulaires de leur grade ainsi que de leur traitement. Ce n'est plus leur poste qui est payé, mais eux-mêmes.

Le grade et les droits qui y sont associés deviennent ainsi un attribut de la personne, ce qui est fondamental à comprendre pour la suite.

C'est ainsi qu'en contrepartie de ces nouveaux droits que le roi leur confère, l'État français peut désormais les envoyer partout, sans que cela ait d'incidence sur leur salaire, puisque ce n'est pas leur poste qui est le support de leurs droits, mais eux-mêmes. Voyez donc la **première conséquence** sur ce que l'on appelle trivialement **l'emploi à vie** et le chômage des militaires qui, par conséquent, ne peut pas exister, puisque le militaire n'est pas payé pour occuper un poste.

Deuxième conséquence : le militaire est payé jusqu'à sa mort. En effet, son grade ne s'éteint pas à la fin de son service. Cet engagement de traitement ne se limite

“ Le mot « **salaire** » n'existait pas au XIX^{ème} siècle. Pour les fonctionnaires et les militaires, on parlait donc (et on parle toujours) de leur **traitement** pour exprimer un des éléments de leur rémunération. ”





pas au temps de service effectif : après un certain temps d'activité, **la pension est considérée comme une dette de la nation**. Dès 1834, il est acquis que la pension est un droit du militaire après un certain temps de service. L'énoncé de l'article premier de la **loi sur « L'état des officiers »** permet de comprendre que la fin du temps de service actif ne signifie pas pour autant, pour l'officier, la perte de son état : l'officier « *pensionné* » conserve donc son grade. En outre et sous certaines conditions, la dette reconnue par la nation à l'égard des citoyens qui la défendent est transférable aux ayants droit de ceux-ci. Un capitaine de vaisseau reste ainsi capitaine de vaisseau jusqu'à sa mort. Un général, un préfet, un professeur d'université, une infirmière cadre de santé reste à son grade et à son dernier indice, de la fin de son activité jusqu'à sa mort. N'est-il pas passé d'ailleurs dans le langage courant de s'adresser à un général en retraite par l'appellation de son grade : *Mon Général ?* Fort donc de cette réforme réussie assurant la docilité de l'armée, la *Monarchie de juillet* veut maintenant pouvoir étendre le même principe aux administrations et disposer ainsi à loisir des fonctionnaires d'État, issus pour la plupart des révolutions précédentes. Pour cela, elle épure l'administration de tous les sympathisants légitimistes qui refusent de prêter serment au nouveau régime et à son souverain, puis les remplace par un personnel nouveau issu de la révolution de juillet.

C'est ainsi que dans toute la fonction publique, dès 1834, la notion de grade lié au traitement s'étend aux nouveaux

fonctionnaires d'État, pour pouvoir les envoyer sur tout le territoire national, en contrepartie d'une rémunération et d'une carrière assurée.

Depuis cette époque et comme pour les militaires, tous les fonctionnaires sont ainsi payés non pas pour leur poste, mais pour leur grade.

Ce principe est toujours appliqué de nos jours, ainsi que dans les entreprises publiques à personnel "à statut", dont les agents statutaires ont un grade (SNCF, EDF, RATP, La Poste...).

Troisième incise : *cela explique pourquoi le vocabulaire des grades, à la SNCF notamment, est resté amplement militaire (ex. : chef de brigade, ingénieur-chef de section, chef de district, etc.) Le Général de Gaulle n'a-t-il pas dit à ce propos : « La SNCF, c'est l'armée plus la discipline ».*

➤ LA PENSION

La **loi du 9 juin 1853** sur la "*Pension de fin d'activité des fonctionnaires*" définit celle-ci comme la poursuite du traitement des fonctionnaires, à l'instar de celle des militaires. Napoléon III généralise ensuite le régime de **pension par répartition** pour toute la fonction publique et crée la **pension de réversion**. L'âge normal de la retraite à cette époque étant de 60 ans, 55 ans pour

les travaux pénibles. **Mais il n'y a toujours ni cotisations, ni caisse à cette époque.**

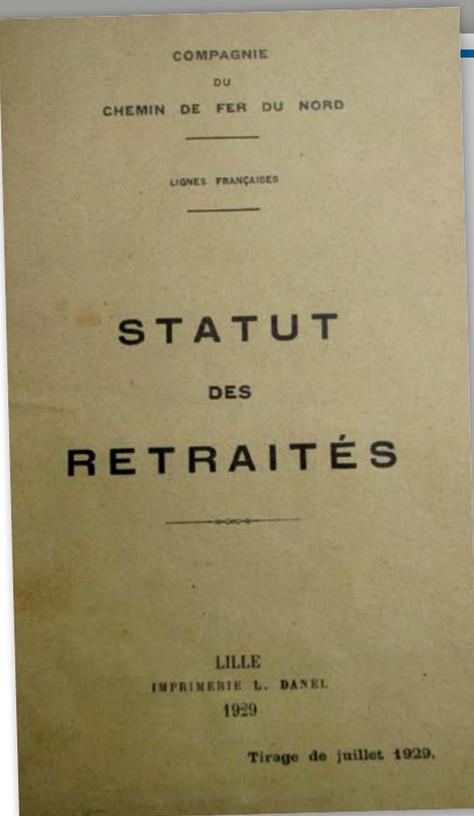
L'État continue de payer le fonctionnaire d'État jusqu'à sa mort. C'est toujours le cas aujourd'hui pour les fonctionnaires de la fonction publique d'État : il n'existe aucune cotisation sur leur bulletin de salaire, ni de caisse de retraite. Il y a bien une « *retenue pour pension* », mais c'est un jeu d'écriture qui ne génère aucun flux allant vers une caisse. Pour le secteur privé, les **sociétés de secours mutuels** (les premières en 1804 pour les ouvriers) dites aussi **sociétés de prévoyance** ont permis un palliatif, mais leur développement était entravé par la réglementation, les pouvoirs publics craignant une agitation ouvrière : en 1890, seuls 3,5 % des ouvriers âgés avaient accès à une pension.

La pression populaire augmenta donc, comme en témoigne la légalisation du syndicalisme. Certaines professions finirent par obtenir des droits à la retraite : **en 1850, les premières compagnies privées de chemins de fer créèrent des caisses de retraite** pour certains de leurs employés et, **en 1894, les mineurs** obtinrent l'assurance maladie et un régime de retraite, **suivis en 1897 par les travailleurs des arsenaux et de l'armement**.

La pension se calcule à l'époque avec le dernier salaire qui, par définition, est le meilleur. Puis ce sera la moyenne des six dernières années, car il n'y a pas d'inflation au XIX^{ème} siècle. Mais dès que l'inflation arrive avec la guerre de 1914, le législateur accepte un rétrécissement de la période de référence et ce sera très vite, dans les années 20, un calcul basé sur les six derniers mois (toujours en vigueur pour les régimes spéciaux).



¹ NDLR : Même Maurice Papon - fonctionnaire d'État - restera titulaire de son grade et donc de son traitement de préfet jusqu'à sa mort en 2007, malgré sa condamnation pour complicité de crimes contre l'humanité, l'administration n'ayant pas réussi juridiquement à le dégrader. Le Conseil d'État annulera même en 2003 la suspension du versement de la pension de retraite de Papon. Elle avait été décidée en application d'une disposition de la loi de 1834 concernant la condamnation à une « peine afflictive ou infamante » qui légitimait alors la perte du grade, alors que cette catégorie de peines ne figurait plus dans le nouveau Code pénal.



► ET LES CHEMINOTS ?

Après une forte mobilisation des cheminots en octobre 1910, la loi du 28 décembre 1911 imposa un cadre aux six grands réseaux, ce qui ne les empêcha pas de verser des avantages supplémentaires pour se distinguer les uns des autres, ayant tous des difficultés à recruter. La revendication d'égalité sera portée par le député Gaston ABOUT durant les années 1920, en militant pour un **statut unique des retraités**, continué possible du récent **statut du personnel en activité** de 1920. Ce statut unique des retraités voit le jour en 1929. En douze articles, il regroupe toutes les améliorations apportées depuis la fin de la Première Guerre mondiale. Comme le statut des cheminots des six anciennes compagnies privées de chemin de fer, celui des retraités participe à une identité sectorielle qui voit le jour, mais qui ne sera jamais un **avantage acquis** et verra ensuite la transformation des caisses et des taux de cotisations.

La crise de 1929 amène l'État à renforcer sa présence dans le secteur ferroviaire pour redresser l'économie nationale. Cette **volonté d'étatisation des chemins de fer** se concrétisera par la création de la SNCF en août 1937. La mise en place du **régime spécial de retraite** se fera ensuite avec le décret du 6 août 1938.

Ainsi, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, les cheminots disposent, *via* une caisse unique, d'un **régime dit spécial** fonctionnant - comme pour les militaires - en répartition et adoptant comme principe la poursuite du traitement, dès lors que la carrière est révolue.

“ À la veille de la Seconde Guerre mondiale, les cheminots disposent, *via* une caisse unique, d'un régime dit spécial fonctionnant - comme pour les militaires - en répartition et adoptant comme principe la poursuite du traitement, dès lors que la carrière est révolue. ”

► LE PRINCIPE S'ÉTEND À LA LIBÉRATION

En 1946, trois ministres communistes vont reprendre le modèle de la *Monarchie de juillet* et organiser les **Statuts de la fonction publique**, en retenant les principes de la loi de 1834 : notamment le droit à la carrière et le régime de retraite des militaires. Ils étendront ces principes au régime général.

Quatrième incise : *après la création du régime général à la Libération, le régime des cheminots sera confirmé comme « spécial », car il est effectivement spécial, eu égard aux autres régimes qui relèvent de la rente viagère.*

Ainsi, Maurice THOREZ, ministre d'État chargé de la fonction publique, fait voter en octobre 1946 le **“Statut de la fonction publique d'État**, encore en vigueur aujourd'hui, avec le salaire dépendant du grade du fonctionnaire.

Puis, Marcel PAUL, ministre de la Production Industrielle, va nationaliser EDF-GDF en avril 1946 et faire paraître ensuite le décret portant création du **“Statut des électriciens et gaziers”**. Totalement copié sur le statut de la fonction publique d'État, il définit un salaire au grade et un salaire *« d'inactivité et de service »* - pour précisément ne pas l'appeler **pension de retraite** - qui sera calculé sur le dernier mois de salaire.

Enfin, troisième ministre communiste *post-Libération*, Ambroise CROIZAT, ministre du Travail, étend à tous les salariés du privé le principe de la fonction publique. Il crée le **“régime général de sécurité sociale”** en 1946, assurant à l'ensemble des retraités du privé un remplacement de leur salaire de référence par une pension, en fonction de leurs nombres de trimestres d'activité validés et non de leurs taux de cotisations. Pour résumer l'histoire des régimes de retraite en France jusqu'à nos jours, il faut bien comprendre que les réformes successives de la construction des différents régimes expriment au final deux mouvements opposés :

- D'un côté, la **continuation du salaire**, fondée sur le traitement typique de la fonction publique, qui reconnaît les personnes selon leur grade et non leur poste ;
- À l'inverse, la **prévoyance**, qui prend la forme de l'épargne retraite, s'appuie sur

une instabilité des statuts et ne concerne que le secteur privé jusqu'en 1945.

Depuis cette date, le système par répartition a gagné en légitimité et promu le principe de la cotisation. Jusqu'en 1982 et le vote de la retraite à 60 ans, la retraite va être popularisée comme réduction du temps de travail en réponse au chômage.

Se posera alors incessamment, avec toutes les autres réformes jusqu'à nos jours, le débat sur la durée de la carrière et le nombre de trimestres à valider pour avoir une carrière complète. Le slogan *« j'ai cotisé, j'ai droit »*, deviendra un indicateur légitime du revenu différé en remplacement du salaire continué, pourtant tel que la retraite fut conçue depuis la *Monarchie de juillet* puis théorisée et construite après la Seconde Guerre Mondiale, enfin constamment réformée ensuite par tous les gouvernements jusqu'à aujourd'hui.

► CONCLUSION

Enjeu de luttes, de croyances, d'idéologies, de stratégies syndicales, patronales et politiques, la retraite est par conséquent aussi un rapport au travail tout-à-fait intéressant à réétudier aujourd'hui.

Quelle est la matrice du travail : l'emploi ? Si je n'ai pas d'emploi, je ne suis donc pas considéré comme productif, je touche mes cotisations passées. Ou alors la matrice est la qualification de la personne : j'ai mon statut de producteur, je suis alors payé jusqu'à ma mort. Le travail n'est plus hétéronome, mais immanent à notre personne

Car l'actuel fondement de tous les régimes de retraite en France a posé le principe d'un salaire continué après l'activité salariée. Ne serait-ce pas un « déjà là » de la théorie du revenu universel dont on parle tant en ce moment ?

Bibliographie : Jean Saglio « Le droit à la carrière des officiers de la marine » / Revue française d'administration publique (2005).

Par Olivier ARMAND
Conseiller spécial du SG ■

Salariés contractuels SNCF : les cheminots de demain

➤ **DEPUIS LE 1^{er} JANVIER 2020, LE GROUPE SNCF N'EMBAUCHE PLUS QUE DES SALARIÉS DE DROIT PRIVÉ. AVEC L'ENSEMBLE DES AGENTS EMBAUCHÉS AVANT 2020 SOUS STATUT CONTRACTUEL, LA PART QU'ILS REPRÉSENTENT DANS NOTRE ENTREPRISE NE CESSE DE CROÎTRE (EMBAUCHE DE 4000 AGENTS CONTRACTUELS PRÉVUE D'ICI FIN 2021).**

La fédération a donc décidé, il y a longtemps déjà et sous l'impulsion des UR/UAD/UFR, de mettre en place **une équipe et des actions dédiées à ces personnels :**

- Un Groupe de Travail national Contractuels créé il y a deux ans ;
 - Des interlocuteurs dans nos structures et des référents au niveau national ;
 - Des tournées et journées d'informations à destination des salariés contractuels, animées par le pôle Développement Syndical de la fédération : Delphine LEDIEU, Isabelle BELBOUCHE et Cédric BANCOURT.
- L'objectif de ces actions (tournées, journées adhérents, tracts, livrets, formations, adresse contractuelle dédiée, informations sur leur contrat de travail...) est d'**atteindre tous les**

personnels contractuels, quels que soient leurs métiers et bassins d'emploi, pour les aider dans leur quotidien et **permettre à l'UNSA-Ferroviaire de se développer** encore plus au sein de cette catégorie de salariés.

On ne peut que regretter que **l'entreprise se préoccupe peu ou pas des salariés de droit privé**, dans une gestion au cas par cas différente de celle des personnels au statut, régis par les référentiels en vigueur dans l'entreprise et de façon collective.

De ce fait, c'est à nous, organisation syndicale, d'être l'interlocuteur de référence pour ces collègues qui se sentent souvent oubliés et un peu perdus.

Et nous pouvons affirmer que c'est en bonne voie ! Après chaque tournée ou journée d'information, nous recevons de nombreux remerciements : « *Merci pour les informations dispensées... j'en sais plus aujourd'hui... ça va vraiment m'aider sur le terrain...* ». Tous ces témoignages, de la part de salariés mais aussi de dirigeants et/ou membres de la ligne RH, nous confortent dans la certitude que **ces actions sont indispensables et apportent une véritable plus-value** à nos collègues, tous collègues confondus, qui sont bel et bien les cheminots de demain !

Par Delphine LEDIEU, Secrétaire Fédérale
Isabelle BELBOUCHE et Cédric BANCOURT,
Experts Fédéraux Contractuels ■

JOURNÉE INFORMATION CONTRACTUELS : Les experts de Paris à Nantes...

Nous voici pour cette tournée dans la belle ville de Nantes, où nous avons rendez-vous à 9h00 à la DSIV (Délégation au Système d'Information Voyageurs) avec deux adhérentes de l'UAD Voyageurs : Christine HAVART qui est référente, élue



CSE et contractuelle, ainsi que Stéphanie GROLLEAU, agent au statut et élue CSSCT, suppléante de Christine dans le Groupe de Travail fédéral *Contractuels*. Dans le contexte d'épidémie que nous connaissons, **les tournées syndicales sont compliquées** : avec le développement du télétravail, le taux de remplissage des bureaux à la DSIV est de 50%. Les bureaux sont donc clairsemés et les agents présents, presque tous casqués. Heureusement, Christine et Stéphanie sont connues, nous pouvons donc échanger avec plusieurs collègues et constater qu'il y a là beaucoup de salariés contractuels. Nous les informons de

l'existence d'une **adresse mail fédérale dédiée**, qui leur permet de nous contacter s'ils ont besoin d'informations. Nous distribuons également des **communications relatives aux salariés contractuels** et mettons en avant le travail effectué depuis deux ans par le GT de la fédération. **Une nouvelle fois, le bilan de cette journée est très positif.** Elle permettra à notre organisation syndicale de se développer et, nous l'espérons, réaliser des adhésions.

Par Isabelle BELBOUCHE & Cédric BANCOURT ■

2^E ÉTAPE :

Journée d'informations à Chambéry

Pour cette journée **organisée à l'UR Alpes**, nous sommes accueillis par Lionel BUZIO, Secrétaire Régional, et Nathalie MARIN. Ils attendaient notre venue, expliquant **se sentir démunis parfois devant les particularités des salariés contractuels**.

Cette journée est donc l'occasion pour les membres de l'UR de s'informer, mais aussi pour les nombreux collègues contractuels présents, de poser des questions.

Notre présentation s'appuie sur un PowerPoint conçu par Cédric, qui contient les **principales informations relatives aux salariés contractuels** : contrat, annexes, salaires, déroulement de carrière... Nous abordons également d'autres sujets comme les congés, le logement, la mutuelle, la prévoyance, le télétravail, le temps partiel...

Après de longs échanges et de nombreuses questions, cette journée d'information se termine. L'assistance nous remercie chaleureusement et nous conforte dans notre conviction que ces actions sont efficaces et indispensables, **au service des salariés et du développement de notre organisation syndicale**.

Nous tenons à remercier chaleureusement toute l'équipe de l'UR Alpes pour son accueil, sa convivialité et sa bonne humeur lors de notre venue !

Par Cédric BANCOURT et Isabelle BELBOUCHE, experts contractuels à la fédération ■



La participation et les échanges ont été à la hauteur de ce que nous attendions tous !
Spécial merci à Nathalie Marin au premier plan.



De gauche à droite N. Marin, C. Bancourt, I. Belbouche, L. Buzio à la « Fontaine des Éléphants » !

57... 57... 57... NOUS SOMMES À METZ... ... dont la gare a été élue la plus belle de France

Pour cette **journée d'informations organisée à l'UR Lorraine**, l'assemblée est comme toujours nombreuse et variée : des adhérentes et adhérents de tous collèges, contractuels ou au statut. Nous commençons par une présentation du GT Contractuels puis entrons dans le vif des sujets : **contrats, annexes, droits sociaux, notations, déroulement de carrière, salaires, ancienneté...** La journée est riche en débats, questions et interventions, elle fait surgir de nouvelles interrogations.

Par exemple sur le GRH 00254 et le guide « *Repères des salariés contractuels* » édité par l'entreprise début 2020 : lequel des deux est à prendre en compte ? **Pour l'Unsa-Ferroviaire**, le GRH 00254 reste le document de référence, officiel et non opposable, qui fait foi en matière de droits des contractuels.

Nous abordons aussi le **changement de nom à venir du GT contractuels**. Quelques propositions sont émises, affaire à suivre... Une fois de plus, cette journée d'informations est une belle réussite, avec un accueil chaleureux de la part de l'UR Lorraine et de sa secrétaire Delphine ROTT.

Merci à toutes et à tous !

Les Experts Contractuels - Cédric BANCOURT & Isabelle BELBOUCHE ■



Le glyphosate, sujet irritant !

► **LES DANGERS DU GLYPHOSATE, POUR LA SANTÉ COMME POUR L'ENVIRONNEMENT, SONT UNE RÉALITÉ.**

À de nombreuses reprises, l'UNSA-Ferroviaire est intervenue auprès de la direction de la SNCF sur **les risques liés au glyphosate** et l'application des obligations légales auxquelles l'entreprise doit répondre¹.

La simplicité d'utilisation et le coût modique de ce produit reconnu dangereux expliquent la dépendance de l'agriculture et de certaines entreprises vis-à-vis de ce désherbant. Difficile de faire plus simple pour éliminer les "mauvaises herbes", en un seul passage et sans travail du sol. En termes de coût comme de temps, la rentabilité économique du glyphosate est imbattable.

Pourtant, sa toxicité et ses conséquences dramatiques sur la biodiversité ont été reconnues. En effet, sa dangerosité a été établie le 20 mars 2015 par le Centre international de recherche sur le cancer (CICR), qui a déclaré le glyphosate **génétoxique** (endommageant l'ADN), **cancérogène pour l'animal et cancérogène probable pour l'homme** (groupe 2A).

Malgré cela, le 27 novembre 2017, les États membres de l'Union européenne ont voté la proposition de la Commission européenne de renouveler l'autorisation du glyphosate pour cinq ans, soit jusqu'à fin 2021. À l'issue du vote, le président français a déclaré : « J'ai demandé au gouvernement de prendre les dispositions nécessaires pour que l'utilisation du glyphosate soit interdite

en France dès que des alternatives auront été trouvées et au plus tard dans trois ans. L'UNSA-Ferroviaire espère que les pistes envisagées par l'entreprise pour remplacer le glyphosate aboutiront.

► **CÔTÉ SNCF, OÙ EN SOMMES-NOUS ?**

De toute évidence, le ballast rend difficile le désherbage mécanique et le désherbage manuel est dangereux pour les personnels. L'entretien des 61.000 km de voies ferrées passe donc jusqu'à présent par l'utilisation du glyphosate, à l'aide principalement de trains désherbeurs qui représentent 0,4 % de son usage en France.

Qu'en est-il exactement aujourd'hui ? Où en sont les études et expérimentations menées par la SA Réseau ? Les agents sont-ils réellement protégés ? Le risque est-il sous contrôle ?

Il faut d'abord retenir que, si le salarié à des missions et des obligations, il doit pouvoir les réaliser avec un maximum de protection et d'assurance. C'est en ce sens que, dans son article L4121-1 3, le code du Travail impose à l'entreprise « l'obligation de veiller à la santé et la sécurité de ses salariés ».

En exposant les salariés à de tels produits classés dangereux, l'employeur a obligation :



- **D'évaluer** périodiquement les risques liés à leur utilisation (article R4412-5) ;
 - De **mettre en œuvre** les mesures et moyens de prévention visant à supprimer ou à réduire au minimum le risque d'exposition (article R4412-11) ;
 - De **vérifier** les installations et appareils de protection collective (article R4412-23) ;
 - De **former** les agents concernés et de les **informer**, tout comme le CSE, en fournissant notamment un accès aux fiches de données de sécurité des produits utilisés (article R4412-38) ;
 - **D'établir** une notice de poste pour chaque poste de travail ou situation de travail exposant les travailleurs à de tels produits (article R4412-39) ;
 - **De faire réaliser** par la médecine du travail un suivi individuel de l'état de santé des agents concernés (article R4412-44) ;
 - **De faire constituer** par la médecine du travail un dossier individuel médical pour les agents exposés (article R4412-54).
- Pour l'UNSA-Ferroviaire, au-delà de la mise en place de principes de précautions, l'établissement d'une **véritable prévention face aux risques liés au métier** est primordial. Et c'est précisément dans cette prévention que les dysfonctionnements apparaissent ! L'UNSA-Ferroviaire a mis en évidence **des manquements qui impactent directement la santé et la sécurité des salariés** utilisant ces produits



“ L'entretien des 61.000 km de voies ferrées passe par l'utilisation du glyphosate, à l'aide principalement de trains désherbeurs qui représentent 0,4 % de son usage en France. ”

nocifs, mais aussi indirectement des salariés pénétrant dans les zones traitées :

- Les **délais d'entrée** ne sont pas appliqués correctement, voire pas respectés du tout ;
- La **liste des produits** avec leurs nocivités n'est pas suffisamment transparente pour les agents les utilisant ;
- Des écarts d'informations existent auprès des salariés, à propos des conditions de réalisation de l'épandage par le wagon désherbeur ;
- Des **absences d'inscription** dans le *Registre de ré-entrée d'urgence*, voire l'absence totale de ce registre au sein de certaines SA ; pourtant la tenue de ce dernier est une obligation ;
- La **mise en responsabilité** de salariés n'ayant pas reçu de formation adaptée ;
- Une **carence dans la vérification** de mise à disposition des kits de protection EPI (équipement de protection individuelle).

Cette liste n'est pas exhaustive. Si l'on reconnaît toutefois que l'entreprise a réalisé quelques analyses de risques ici et là (dont nous n'avons pas encore obtenu les résultats), il y a de toute évidence de vrais oublis et, dans ces conditions, le danger existe bel et bien. L'UNSA-Ferroviaire a identifié des manquements et risques inhérents concernant plusieurs métiers du ferroviaire : il y a bien sûr les agents des trains désherbeurs qui manipulent et utilisent les produits dangereux, **MAIS AUSSI TOUT AGENT AMENÉ À PÉNÉTRER DANS UNE ZONE AYANT FAIT L'OBJET D'UN TRAITEMENT RÉCENT.**

En effet, pour chaque produit contenant du glyphosate, un délai d'entrée est à respecter. Il correspond au temps pendant lequel personne ne doit pénétrer dans une zone qui vient d'être traitée. Cette durée est variable en fonction du produit, de 6h00 à 48h00.

Sont concernés :

- Les agents de **Réseau** travaillant habituellement sur les voies ou pouvant être amenés à se déplacer sur et aux abords des voies (manœuvre ou graissage d'aiguilles...);
- Les agents de la **SUGE** amenés à intervenir sur et aux abords des voies (interventions, surveillance...);



- Les agents de **SNCF Voyageurs** amenés à se trouver aux abords des voies (couverture de train par AC, transbordements par ASCT...);
- Les agents de **Fret SNCF** amenés à se déplacer sur et aux abords des voies ;
- Les agents réalisant des **visites** de chantier ou d'installations ;
- Les **entreprises externes** ou sous-traitantes ;
- Les **forces de l'ordre** ;
- Les **services de secours** ;
- D'autres sans doute...

Lors de sa dernière audience sur le sujet, l'UNSA-Ferroviaire a exposé l'ensemble de ces éléments. À cette occasion, la direction reconnaît :

- « *Qu'il y a nécessité de fiabiliser rapidement l'ensemble des informations transmises sur l'utilisation de ces produits, comme sur les temps à respecter avant d'autoriser tout accès aux zones traitées.* »
- « *Que les registres et tout autre support doivent être tenus à jour et à disposition au sein des établissements concernés.* »

Dans l'intérêt des cheminotes et cheminots, **l'UNSA-Ferroviaire a demandé l'adoption de mesures adéquates pour l'arrêt de cette substance nocive** et la prise en considération de ses revendications, notamment la création de brigades vertes sur les Infrapôles. Beaucoup d'agents sans poste se retrouvent dans les EIM et seraient prêts à intégrer ces brigades.

En parallèle, **l'UNSA-Ferroviaire a demandé à connaître les pistes relatives à l'utilisation d'un produit alternatif moins nocif.** En effet, les agents constatent que les pistes deviennent de plus en plus impraticables, des zones d'enrayages et

des signaux garants de notre sécurité sont cachés.

Il semblerait que **le message a été entendu en Alsace.** Notre organisation syndicale espère que les autres établissements prendront cet exemple en considération.

L'UNSA-Ferroviaire, organisation syndicale responsable et respectueuse de l'environnement, salue l'arrivée de financements concédés par le gouvernement, dont une partie sera consacrée à l'arrêt de l'utilisation du glyphosate.

Du côté de SNCF Réseau, on cherche des solutions alternatives qui devraient générer un surcoût important, au travers d'un **vaste programme d'innovation qui semble prometteur** : il combine solutions de bio-contrôle, électriques, électromagnétiques, de couverture géotextile et même végétale. Il faut retenir que l'utilisation de couverts textiles et les capteurs GPS ont déjà permis de réduire les quantités de produits phytosanitaires utilisés par SNCF, qui ont été divisés par trois en 20 ans. Nul doute que ce sujet fera encore couler beaucoup d'encre, tant au niveau européen, gouvernemental qu'au sein de notre entreprise.

L'UNSA-Ferroviaire ne compte pas en rester là : les obligations et engagements de SNCF devront être tenus, il en va de la protection, de la santé et de la sécurité des cheminotes et cheminots !

¹ L'utilisation de produits contenant du glyphosate génère un risque chimique, encadré par les articles L4411-1 à L4412-2 et R4411-1 à R4412-160 du code du Travail.

Par Christophe THÉTIER et Olivier DÉPOULAIN ■

Juridique

Qui fait quoi à la Fédé ? Le Pôle RH / Juridique

➤ **UNE QUESTION RELATIVE AU TRAVAIL ? UNE AFFAIRE DÉLICATE, RÉGLEMENTAIRE OU JURIDIQUE ET VOUS N'AVEZ PAS DE SOLUTION ? LE PÔLE FÉDÉRAL RH ET JURIDIQUE (RHJ) EST LÀ POUR VOUS AIDER !**

Face à une forte attente des OSA (Organisations Syndicales Affiliées = UR, UAD et UFR) et des adhérentes et adhérents, le pôle fédéral RH et juridique est un atout pour la structure. **Fabrice CHARRIÈRE**, Secrétaire Fédéral en responsabilité du pôle et son équipe d'experts - **Christine SALQUE**, **Christine VASSEUR** et **Jean-Luc SAFFROY** - nous dévoilent aujourd'hui les coulisses de leur activité.

➤ ALORS, QUI FAIT QUOI AU PÔLE JURIDIQUE DE LA FÉDÉRATION ?

Depuis le simple conseil RH jusqu'à l'explication d'un accord complexe ou d'un texte réglementaire, le pôle RHJ offre **un service de bout en bout aux OSA**. Quelles que soient les questions, il doit apporter une **réponse complète et précise**. Et même si certaines semblent en apparence assez



simples, il s'agit souvent de sujets « à tiroirs » qui demandent de consulter de multiples références. À l'inverse parfois, il n'y a aucune réponse dans les textes officiels. Pour Fabrice, le pôle « *essaie toujours d'apporter une réponse adaptée et personnalisée, c'est ce qui nous occupe beaucoup, c'est un des points majeurs de notre agenda* ».

➤ QUAND UN SALARIÉ FAIT FACE À UN LITIGE, COMMENT ÇA SE PASSE ?

La porte d'entrée de tous les dossiers susceptibles d'aller vers un contentieux est le référent juridique désigné dans chaque OSA. Il ou elle effectue une première analyse des différents éléments du dossier et transmet au pôle RHJ toutes les pièces nécessaires.

Après analyse, un premier avis est donné par le pôle : « *Cela va de la réponse simple jusqu'au contentieux avec des entreprises diverses, puisque l'on est sur le ferroviaire, pas uniquement SNCF. Pour l'instant, nous n'avons pas de contentieux avec les entreprises privées, nous sommes sur des questions réglementaires et juridiques pour les salariés, qu'ils soient statutaires, contractuels ou*

dans des entreprises ferroviaires privées » explique Fabrice.

Christine Vasseur est souvent dans le **1^{er} niveau de réponse** : « *Les personnes qui nous contactent déposent le paquet dans lequel il peut y avoir des questions RH, du juridique, médical, social et aussi souvent beaucoup d'émotionnel. Dans un premier temps, je trie un peu tout ça, j'aide à remettre du sens, décanter et peut-être aussi désamorcer. Tout n'est pas juridique non plus, il suffit parfois simplement de donner du sens et des explications* ». Christine va évaluer ce qui relève de ses collègues experts du pôle (plutôt RH, plutôt juridique). Puis **tout est partagé au sein du pôle lors d'un point hebdomadaire**.

Ensuite, une réorientation est effectuée vers la personne en capacité de traiter le sujet : soit un expert fédéral, soit un avocat (réseau UNSAvocat de l'interpro). Les dossiers qui au final iront au contentieux seront transmis à un tribunal : **prud'hommes** pour la majorité, ou pôle social du **tribunal judiciaire** pour ce qui concerne la protection sociale. Tout cela en accord avec les autres pôles de la fédération selon les sujets, notamment la protection sociale ou les particularités « métier ».



► LE PÔLE RHJ A AUSSI D'AUTRES MISSIONS

Il traite les **sujets collectifs** : les élections professionnelles, la hotline pour répondre aux collègues lors des grèves par exemple, les problèmes avec les CSE, même si c'est pour le moment assez rare.

Il a également un rôle **politique et revendicatif** : ses remarques et recommandations internes remontent au niveau de l'entreprise. En tant que Secrétaire Fédéral, Fabrice est régulièrement en négociation avec la direction.

On doit également à Christine SALQUE la désormais célèbre **veille juridique fédérale**, un service indispensable à la structure. Fabrice et Jean-Luc **animent régulièrement le réseau des référents juridiques**, pour maintenir une efficacité et une communication maximale au sein de la structure.

Lorsqu'un besoin est identifié, une **communication nationale** est établie. Par exemple, sur le télétravail en période de confinement, dont les règles ne sont pas les mêmes que celles qui s'appliquent en période normale.

Le pôle est aussi en **appui du secrétariat fédéral et des OSA** : relecture, remise en cause ou négociation d'un accord. Il apporte également chaque semaine un **point d'info** RH et juridique, transmis à la structure par le biais de la lettre de l'Équipe Fédérale.

Outre son rôle de juriste au sein du pôle, Christine SALQUE **anime les formations** RPX, CSE, CSSCT et juridiques pour les élus et militants, au centre de formation de la fédération. Christine VASSEUR anime également la formation RPX pour les aspects risques psychosociaux et harcèlements.

► ILS M'ONT DIT

Christine SALQUE : « *Même si nous avons des compétences plus larges, les dossiers que nous traitons sont essentiellement liés à la relation de travail. Dans le pôle, nous sommes complémentaires, il y a beaucoup de communication et de transmission des informations, nous nous répartissons les dossiers en fonction de nos compétences.* »

Jean-Luc SAFFROY : « *Notre rôle est aussi de faire progresser le droit, notamment le droit syndical et d'être en veille sur les sujets qui mettent en difficulté notre fédération (par exemple le RGPD). Et peut-être, qui sait, créer une jurisprudence ?* »

Christine VASSEUR : « *Le Secrétaire Général de l'UNSA-Ferroviaire soutient le groupe des référents harcèlements qui permet d'alimenter la réflexion du pôle. C'est très intéressant au niveau juridique, tout est à construire.* »

► EN CONCLUSION

Soutien, réactivité, compétences et solidarité sont les maîtres mots de ce pôle au service de toutes et tous. Un allié précieux qui œuvre parfois dans l'ombre, mais au bénéfice de tous : adhérents, OSA, fédération.

Par Audrey GIROD
Élue titulaire UNSA-Ferroviaire
au CSE SNCF Holding ■



Fabrice CHARRIÈRE



Christine SALQUE



Christine VASSEUR



Jean-Luc SAFFROY



UAICF : 70^e concours littéraire!

► QUELLE HISTOIRE !

Octobre 1951, c'est la date du premier concours organisé par ce qui deviendra *l'Union artistique et intellectuelle des cheminots, l'UAICF*. C'est aussi le point de départ de notre association, le **Cercle Littéraire des Écrivains Cheminots**, le **CLEC**. C'est à la fin des années 1960 que l'UAICF décide de confier l'organisation de son concours au CLEC.

Depuis l'origine, le nombre et les thèmes des séries dans lesquelles peuvent concourir les participants ont évolué. Elles sont au nombre de quatre aujourd'hui : deux en prose (récits, nouvelles ayant trait ou pas au monde ferroviaire), deux en poésie (régulière ou pas). C'est un honneur pour celles et ceux qui aujourd'hui font vivre l'association, de proposer aux cheminots francophones, à leurs ayants droit, aux adhérents de l'association et aux personnels autorisés (voir le règlement du concours en lien) de participer à ce 70^e concours !

► LE CONCOURS LITTÉRAIRE DU CLEC EST DIFFÉRENT

Nombreux sont ceux qui se sentent attirés par l'écriture ; plus rares sont ceux qui osent se lancer ! Les concours, en général, sont une porte d'entrée idéale. Ils permettent d'étalonner ses qualités littéraires en les

soumettant à l'appréciation d'un jury. Ces manifestations sont nombreuses ; **le concours littéraire du CLEC — UAICF est différent !**

D'une part, il est gratuit. D'autre part, à l'issue des délibérations du jury, nous nous engageons à adresser aux participants une synthèse des remarques des quatre jurés qui ont donné leur avis sur le texte. Cette démarche se veut constructive, elle met en avant les points forts et les faiblesses de la contribution et propose aux auteurs des pistes d'amélioration.

Ce 70^e concours est particulier : nous nous devons de lui donner un lustre particulier ! Nous avons doublé le montant des chèques-cadeaux attribués aux trois premiers de chaque catégorie ; ils sont, pour cette manifestation, de 200, 150 et 100 €. Les poètes primés peuvent également bénéficier d'une **récompense supplémentaire attribuée par le CCGPF**. Le bénéficiaire est désigné lors de la semaine culturelle par les participants à cette manifestation.

► UN CONCOURS RECONNU

Depuis plusieurs dizaines d'années, la **Délégation Générale à la Langue Française et aux Langues France**, DGLFLF est partenaire de notre concours. Son délégué général présida longtemps les délibérations du jury. Il succéda, dans les années 1980, à celui qui

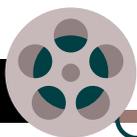


fut un partenaire de route du CLEC, Henri Queffélec. La DGLFLF, organisme rattaché au ministère de la Culture, continue de remettre un prix à la fiction qui illustre le mieux la langue française par son originalité et la qualité de son style.

Et puis, au meilleur des meilleurs nous réservons une semaine en location dans une résidence de vacances. Enfin, nous publions dans la revue trimestrielle de notre association, *Le Nouveau dévorant*, les meilleurs textes reçus. C'est une belle opportunité pour les auteurs d'être lus.

Alors, vous qui lisez cette brève présentation, si vous écrivez, n'hésitez pas à participer à notre concours. Je ne puis vous assurer d'une victoire, mais à coup sûr vous garantir ces instants de plaisir que procurent l'écriture et l'impatience des résultats.

Par Philippe DENIARD, Président du CLEC ■



Voyez « Rouge » !

Je viens de visionner un excellent film que je vous conseille d'aller voir dès que les salles de cinéma pourront rouvrir. Il s'agit de « *ROUGE* », de Farid Bentoumi.

Inspiré de faits réels, notamment l'affaire du rejet des boues rouges à l'usine PECHINEY de Gardanne en 2015, ce film est passionnant d'un bout à l'autre et nous fait réfléchir sur les problèmes écologiques et sanitaires qui se télescopent avec le maintien de l'emploi.

Le scénario est bien construit, efficace et poignant : c'est la confrontation entre un

père syndicaliste, défenseur de l'usine et de ses emplois, et sa fille infirmière d'entreprise qui se bat pour la santé des employés et de l'environnement. Tout ceci est parfaitement servi par la réalisation et l'interprétation : Sami Bouajila dans le rôle du père et Zita Hanrot dans celui de sa fille jouent remarquablement, avec efficacité et émotion.

ROUGE, sorte de thriller/écologique qui rappelle le film *Dark Waters* de Todd Haynes, suscite de nombreuses réflexions sur le rôle souvent difficile dans notre société du syndicalisme, du politique et du lanceur d'alerte, avec



toutes les ambiguïtés et dilemmes inhérents à ces situations.

Par Bernard CORIC, Secrétaire UFR Ouest ■

Le chemin de fer moderne au Kenya

➤ **LORS D'UN VOYAGE AU KENYA OÙ JE ME SUIS RENDU POUR UN SAFARI PHOTOS, J'AI CROISÉ LA NOUVELLE "LIGNE À GRANDE VITESSE" KÉNYANE RÉCEMMENT MISE EN SERVICE. AVEC LE CONCOURS EFFICACE DE MON GUIDE, J'AI PU DÉCOUVRIR DES TRONÇONS DE CE NOUVEAU RÉSEAU ET EN FAIRE QUELQUES PHOTOS.**



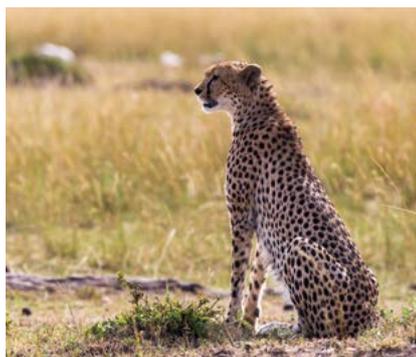
LE MADAKARA EXPRESS EN QUELQUES CHIFFRES

- > 25.000 Kenyans sur le chantier
- > Écartement des voies de 1.435 mm
- > 56 locomotives dont :
 - 43 DF8B pour le FRET
 - 5 DF11 3040 KW pour le service voyageurs avec une vitesse maximale de 158 km/h limitée en service à 120 km/h
 - 8 DF7G pour les manœuvres
- > 32 voitures voyageurs
- > 180 wagons tombereaux
- > 150 porte-conteneurs

NB : Les locomotives et les voitures sont de construction chinoise.

➤ HISTOIRE ET PREMIÈRE ÉTAPE

Inaugurée en mai 2017, cette nouvelle ligne de chemin de fer a été financée et construite par la Chine, pour un coût de 3,2 milliards d'euros. Elle est exploitée par la société Africa Star Railways Opération Limited (AFRISTAR) sur la ligne à voie normale qui relie la capitale Nairobi à Mombasa, au bord de l'océan Indien. Elle compte neuf gares réparties sur 472 km.



Plus grand projet d'infrastructure mis en œuvre depuis l'indépendance du pays en 1963, elle était destinée à remplacer l'ancienne ligne, la *Lunatic Express*, construite par les britanniques de 1896 à 1902. Le trajet durait alors 15h pour relier la capitale à l'océan, contre deux jours par la route. Désormais, il faut compter cinq heures pour les trains de voyageurs (dénommés *Madakara Express*) et huit heures pour les trains de marchandises.

Les rames peuvent accueillir 1.200 passagers. Depuis son ouverture, la ligne a vu circuler plus de 4 millions de passagers et 771.000 containers de fret.

➤ DEUXIÈME ÉTAPE ET AVENIR

Un **deuxième tronçon** reliant la capitale Nairobi à Naivasha, dans le nord-ouest du pays, a été mis en service en 2019. D'un coût d'1,5 milliard de dollars et bénéficiant de 12 nouvelles gares sur une longueur de

120 km, cette ligne, également construite par la Chine, servira à renforcer la compétitivité des produits fabriqués au Kenya, à destination de l'étranger (Ouganda, Soudan...). À terme, la ligne devrait se diriger vers la frontière Ougandaise. Les Chinois financeraient également cette dernière portion (pour un montant de 3,7 milliards de dollars).

Le chemin de fer moderne est en marche au Kenya pour son avenir !

N'hésitez surtout pas à aller visiter ce beau pays, quand la pandémie mondiale ne sera plus qu'un lointain souvenir. Les habitants y sont très chaleureux et accueillants. Vous pourrez emprunter le chemin de fer moderne qui traverse des réserves d'animaux sauvages et, ce qui ne gâche rien, des paysages splendides à couper le souffle.

En route pour un voyage d'exception !

Par François DURIVALT ■



Changer son mode de vie

► PRENEZ SOIN DE VOUS !

Parmi les expressions *made in 2020*, je me lasse de celle-ci. D'abord, c'est un ordre, on a fait plus convivial. Ensuite, merci de me le rappeler sans arrêt mais j'y arrivais tout seul jusque là. Enfin, la bienveillance d'apparence, dernière guimauve tendance, sonne dérisoire et faux dans un modèle de société qui craque de toutes parts, n'a jamais été aussi individualiste, inégalitaire, violente et semble clairement en marche pour continuer.

Bientôt un "Soyez heureux !" avec attestation de bonheur à fournir ?

Pourtant, la santé, c'est important. L'an passé, une amie consulta son médecin après un malaise. Son hygiène de vie était catastrophique, aussi le diagnostic fut sans appel : arrêt définitif de tabac, alcool, graisses, sucres et une activité sportive régulière, sans quoi... Elle avait épuisé ce que son corps pouvait endurer. Elle respecta les consignes et, en quelques mois, recommença à vivre : elle perdit vingt kilos, retrouva son souffle, son teint et son entrain, se fit de nouveaux amis qui lui proposaient des sorties à vélo plutôt qu'au bistrot, quand il n'était pas encore interdit d'y aller pour compenser l'incapacité ou le refus d'une élite imaginaire d'élever le niveau de résilience de la 6^e puissance mondiale. Elle eut la chance d'avoir du temps pour retrouver la santé. Parce que la santé, c'est important. Surtout en période de vœux : pouces bleus, cœurs, SMS par milliards. *Patati, patata... la santé pour toi et tes proches, prends soin de toi blabla...* Si la santé de son chef ou de tata Jeanine compte, ce n'est pas le cas de celle de l'humanité, pourtant au plus mal. Diagnostic et remèdes sont connus depuis des décennies, mais rien

ne change. Ou si lentement. Parce que les décideurs ne décident de rien, serveurs zélés de celui qui dirige le monde : l'argent, pour lequel la transition écologique n'a aucun intérêt tant qu'il peut continuer à s'en mettre plein les poches. En 2020, 1% de la population mondiale possédait deux fois plus que 90% du reste, 2100 milliardaires détenaient plus que 4,6 milliards d'humains.¹

Décideurs de tous les pays, prenez soin d'eux !

► CHACUN SES PRIORITÉS

Celui qui, par son nombre et sa voix, pourrait tout changer, c'est *Homo Consummator*. Mais il ne fait rien non plus. Il a d'autres priorités. Ce séjour au Cap Vert à 149 euros vol compris pour relancer l'économie, il faudrait être fou pour ne pas en profiter. Quelques selfies inutiles plus tard et c'est le retour, pas le temps de souffler, voilà le *Black Friday* dont Bezos a besoin pour créer de l'emploi chez les avocats fiscalistes. *Homo Consummator* a vu le polo Hilfiger à 39€, il le lui faut absolument. Deux, même. Non, trois, c'est vrai que le rouge est sympa aussi. Ce n'est pas que ça ne l'intéresse pas, la crise climatique, mais bon, Tommy Hilfiger ! On ne lui demande pas de tout arrêter, juste de se sentir concerné et de faire sa part. Il préfère ne pas savoir. Demain, peut-être.

► DU SINGE À L'AUTRUCHE

Malgré sa faible létalité, *Covid* a mis le monde à genoux. Le malaise environnemental sera sans commune mesure et puisqu'elle ne fait rien, l'humanité a peu de chances de

- Docteur, avec cette retraite qui s'éloigne sans arrêt, je veux devenir centenaire.
- C'est simple, vous arrêtez sexe, drogues, cigarettes, alcool et nourriture en excès.
- Ah... Bon... Mais vous êtes sûr que ça marche ?
- Absolument pas. Par contre, le temps va vous paraître très long.

s'en relever. C'est dommage, elle aurait pu profiter des millénaires suivants. Au lieu de ça, chaque jour qui passe est un jour perdu qui nous mène vers une planète inhabitable. Mais bon, sept millions d'années depuis *Toumai* pour arriver à *Homo Consummator*, Darwin n'en croirait pas ses yeux.

Si cette rubrique résiste à 2021, nous verrons les poids-lourds électriques, les mensonges du nucléaire, le stockage d'énergie, le V2G/V2H, les couleurs de l'hydrogène et *Blabla*, le cousin d'*Homo Conso*, qui ne fait rien non plus mais a de l'écologie plein la bouche... Après le miel et les tiny houses, un peu de sérieux.

Bonne année ! Et bonne santé ! Au mois prochain, peut-être.

Vos questions ou réactions à : porcel.f@unsa-ferroviaire.org

Par Frédéric PORCEL ■

¹ <https://www.oxfamfrance.org/rapports/celles-qui-comptent/>



LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR

Mes cher(e)s Camarades,

En ce début d'année 2021 où la sinistrose a défini l'ambiance et mis en lumière les multiples difficultés sanitaires, sociétales, économiques, financières, politiques et environnementales en France, en Europe et dans le monde entier, **je vous souhaite le meilleur pour 2021**. J'ai attendu d'avoir quelques certitudes pour oser parler vrai.

La lumière vient après l'obscurité, le jour efface la nuit. La mission des responsables syndicaux est toujours

d'améliorer *l'Homme*, ses conditions de vie et de travail, mais aussi la société pour caresser une forme de qualité de vie durable. **Osons y croire ensemble**. L'ensemble des retraités est toujours auprès des collègues actifs qui gèrent au mieux le présent et envisagent un avenir possible et nécessaire malgré un lourd handicap. Avec ce projet, j'espère vous rencontrer bientôt en bonne santé et avec un moral retrouvé. **Je vous adresse tous mes vœux de bonheur et de santé ainsi qu'à vos proches**. C'est la fraternité, la solidarité qui nous guident sur ce chemin semé d'embûches.

Nos ancêtres ont connu parfois deux guerres dont la « Grande Guerre ». À leur époque, les poilus de Verdun montaient à l'assaut avec des balles à blanc et un quart rempli de mirabelle, car la logistique n'était pas prête, comme aujourd'hui avec les masques, les tests, les médicaments et les vaccins. Pourtant, comme nos anciens, il faut rester debout, courageux et fiers de continuer le combat pour la France, la Patrie et notre entreprise, qui le valent bien. Sans faire de pas de côté, espérons.

Par Jacques DURON,
Président de l'UFR UNSA-Ferroviaire ■

BIENTÔT EN RETRAITE ?

REJOINS NOS UFR !

Pour **DÉFENDRE** les retraités en soutenant nos actions

PARTICIPER à nos activités (assemblées, sorties)

BÉNÉFICIER d'aides (informations, connaissance de ses droits, liens avec l'entreprise, consommation)

PROFITER de nos partenariats et tarifs négociés

POUR MOINS DE 1,50 EUROS PAR MOIS
après déduction fiscale

UNSA
Créateur de lien social !
Ferroviaire

www.unsa-ferroviaire.org

➤ ZOOM

Ça s'est passé en février, le mois des records !

- **21 février 1954** : la CC 7121 (Alsthom) atteint 243 km/h, nouveau record mondial de vitesse, entre Dijon et Beaune.
- **26 février 1981** : 380 km/h pour la rame TGV Sud-Est n° 16 sur la ligne à grande vitesse Paris-Sud-Est. La tension est augmentée à 29 kV (au lieu de 25 kV), les roues sont d'un plus grand diamètre et les rapports d'engrenages entre les moteurs et les roues augmentés.
- **20 février 2007** : un TGV a atteint la vitesse de 557 km/h sur la LGV Est européenne à hauteur de la commune de Passavant-en-Argonne dans la Marne (record non homologué, il viendra en avril).



Cinquième branche, une confirmation *a minima* !

➤ **DANS LE MAG DE NOVEMBRE, NOUS VOUS AVONS PARLÉ DE LA MISE EN PLACE DE LA 5^E BRANCHE DE LA SÉCURITÉ SOCIALE. CETTE 5^E BRANCHE, QUI TRAITE DE LA PERTE D'AUTONOMIE, ÉTAIT ACTÉE. SAUF QUE DANS NOTRE MONDE, RIEN N'EST SIMPLE ET DÈS QUE L'ON ABORDE LES ASPECTS BUDGÉTAIRES, TOUT DEVIENT COMPLEXE ET TRÈS LONG À SE METTRE EN PLACE. AFFAIRE À SUIVRE DONC...**

Dans *La Lettre Info Retraités UNSA n° 71* de novembre-décembre, voilà ce qu'on pouvait lire sous le titre « **5^e Branche - Autonomie** ». Dans notre lettre « *Info Retraités* » n° 70, nous annonçons la création d'un 5^e risque, géré par une 5^e branche de Sécurité Sociale. Cette disposition législative a été adoptée par le Parlement, dans le cadre des deux lois relatives à la dette sociale.

Le gouvernement avait demandé à Laurent Vachey (Inspecteur des Finances et ancien directeur de la CNSA) de réfléchir aux modalités de création de cette nouvelle branche : périmètre, gouvernance et sources de financement.

Le projet de loi de finances de la Sécurité

Sociale (PLFSS) 2021 consolide cette création de 5^e branche en précisant, partiellement, le périmètre et la gouvernance. Il reprend certaines des propositions du rapport de Laurent Vachey, sur le rôle de la CNSA (caisse nationale de solidarité pour l'autonomie) et la place des départements.

Il ne prévoit aucune des mesures de financement, étudiées dans le rapport, qu'il s'agisse de nouvelles recettes ou de mesures d'économie. Dès la publication du rapport, le gouvernement s'était empressé de différer toute mesure budgétaire.

Le PLFSS se limite donc à la consolidation financière de la nouvelle branche, sans définir de trajectoire financière pour l'avenir.

Sur la gouvernance et au niveau national, le PLFSS confie la gestion du 5^e risque à la CNSA, en indiquant que cette gestion doit contribuer à l'équité entre les territoires et l'efficacité des dépenses.

Au niveau de la gestion locale, le projet confirme le rôle des départements.

Si le PLFSS 2021 confirme bel et bien la création de la 5^e branche de Sécurité Sociale, cette confirmation se fait a minima.

Toutes les questions en suspens, et elles sont nombreuses, sont renvoyées à la loi « Grand Âge », qui elle-même a été repoussée.

Aux toutes dernières nouvelles, le projet de loi pourrait être déposé et débattu au Parlement au cours du 1^{er} semestre 2021.

Allocation journalière du proche aidant : le décret est paru

➤ **L'ALLOCATION JOURNALIÈRE DU PROCHE AIDANT ÉTAIT PRÉVUE PAR LA LOI DE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE 2020.**

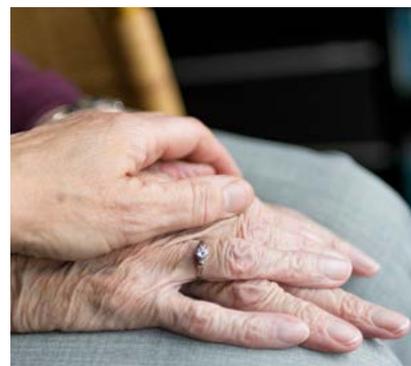
Depuis le 30 septembre 2020, le congé qui permet à un salarié résidant en France d'arrêter son activité professionnelle pour accompagner un membre de sa famille est désormais indemnisé. Le décret paru au Journal officiel le 2 octobre 2020 (Décret n° 2020-1208 du 1^{er} octobre 2020 relatif à l'allocation journalière du proche aidant) en précise les modalités.

Sa durée maximale est de trois mois, mais il peut être renouvelé, sans pouvoir dépasser

un an sur l'ensemble de la carrière du salarié. Le montant de l'allocation journalière du proche aidant (AJPA) est fixé à 52,08 € pour un aidant qui vit seul et à 43,83 € pour une personne vivant en couple.

Pourquoi on en parle ?

Pour les personnes retraitées en perte d'autonomie, aidées par un conjoint ou un proche en activité, il est intéressant de connaître l'existence de cette aide.



Par Jean-Marc SCHAEFFER et Monique TESSIER ■

Ces deux articles sont extraits de la Lettre Info Retraités de l'UNSA. Ils sont reproduits ici avec l'autorisation de Jean-Marc Schaeffer, Secrétaire Général de l'UNSA Retraités.

La Lettre complète est diffusée tous les deux mois par courriel. Vous pouvez aussi la consulter sur le site de l'UNSA (www.unsa.org index Unsa Retraités)

Actifs et retraités, affronter ensemble les défis !

À l'heure où nous écrivons ces lignes, nous sommes à mi-chemin (nous l'espérons) du 2^e confinement. Nous souhaitons voir le plus vite possible la fin de ce tunnel où nous a enfermés cette pandémie que personne n'avait prévue. Elle a bousculé nos habitudes et nos certitudes ; pour autant, faut-il se mettre en « hibernation » en attendant des jours meilleurs ? Voilà, ci-après, nos échanges avec José Gomez, Secrétaire Général de l'UFR, qui nous livre ici un message plein d'énergie, de solidarité et d'optimisme !

Le Mag : Cela fait plus de six mois que la « Covid » occupe nos esprits, suscitant inquiétudes et parfois drames chez les retraités. Quelles ont été les actions de l'UFR et de ses sections ?

José : En effet, qui aurait pu imaginer en octobre 2019 que nous en serions là aujourd'hui ? Alors avant tout, toutes mes pensées pour celles et ceux qui souffrent et ont subi les ravages de cette maladie. On pourrait penser que cette pandémie aurait mis en lumière l'absence de l'UFR comme entité, tant le distanciel s'est imposé à nous. C'est vrai que la Covid a brutalement tout interrompu : plus de réunions, d'assemblées générales, de rencontres avec nos adhérentes et adhérents, une grande partie de nos activités mise à l'arrêt, suspendue. Mais, puisqu'il y a un mais, nous nous sommes adaptés. Au contraire, nos sections de l'UFR sont restées actives, au service de leurs adhérents, en contact avec eux du mieux possible, que ce soit par Internet, le courrier, le téléphone. Oui, les échanges se sont poursuivis.

Est-ce facile de « faire tourner la maison UFR » de manière virtuelle depuis des mois ?

Chacun à sa manière, de près, de loin, par ses actions, a contribué à enrichir notre quotidien et à maintenir le lien, fondamental, entre tous, sections et adhérents. C'est un réel plaisir de voir cette effervescence. Il y a des discussions, des divergences, du découragement parfois, mais tous ces courriels qui génèrent une multitude d'interventions ne sont-ils pas la preuve de notre dynamisme, de notre pluralité, de notre complémentarité ?

Nous sommes tous d'accord pour ne retenir que le meilleur, cheminer ensemble

et poursuivre la construction de ce bien qui a été le nôtre depuis tant d'années, au service de tous nos adhérents. Nous réfléchissons à la place de l'UFR dans l'UNSA-Ferroviaire. Ce bouillonnement d'idées, d'analyses, est un cheminement nécessaire pour mieux appréhender le réel et s'inscrire dans le futur, avec toute la place qui nous revient.

Nous sommes mi-novembre. Cet article paraîtra en début d'année, délais d'impression obligent. Comment vois-tu l'avenir ?

Les temps incertains que nous vivons doivent nous inciter à la prudence, à la patience et à l'humilité face à l'ampleur de ce désastre sanitaire, social, économique. Cette épreuve bouscule notre vie, notre fonctionnement. Nous saurons, après tout cela, nous retrouver, fidèles à nos convictions, dans un contexte et un environnement plus que jamais différents, pour aller de l'avant.

Par le passé, les peuples ont trouvé la force de dépasser ces moments sombres. Je reste convaincu que demain notre pays, l'Europe et le monde sauront trouver les ressources nécessaires. L'esprit en éveil est essentiel dans notre société, aujourd'hui plus que jamais dans un monde ébranlé par la crise sanitaire, économique, sociale et la barbarie qui a frappé notre pays.

Nous devons affirmer avec force notre cohésion, notre volonté d'avancer ensemble par la compréhension, la tolérance, la fraternité, la solidarité, l'indulgence. Oui, l'avenir est à nous.

Quelle est ta vision de l'UNSA-Ferroviaire dans ce « monde d'après » dont on nous parle tant ?

L'UNSA-Ferroviaire ne peut être que constructive, participative, combative mais responsable, voilà ma vision de l'UNSA-Ferroviaire pour l'avenir. Tout change et l'immobilisme, c'est la mort.

Par le passé, avec Jacques Mallet et ses successeurs, nous avons su nous interroger, évoluer, nous adapter. Aujourd'hui encore et plus que jamais, nous devons nous questionner et trouver notre place dans ce nouveau monde, avec quatre Sociétés Anonymes et la SAS Fret, la concurrence, la fin des emplois au statut, des salariés dépendant d'une convention collective de branche.



Les évolutions doivent nous interpeller. Pour ma part, je l'ai déjà dit, celui qui n'évolue pas... meurt !

Comment être l'acteur indispensable de cette nouvelle épopée. Quelles propositions ? Quelles actions ? Quelles postures ? Quelles nouvelles organisations ? Quelle capacité de rassemblement ? Quel accompagnement des salariés ? Quelle place dans les entreprises ? Quelle approche entrepreneuriale ?

Des sujets nombreux, des réponses à trouver, pour être les partenaires incontournables.

L'UFR a-t-elle un rôle à jouer dans ce « nouveau monde » ?

C'est certain. Nous qui avons été actifs et sommes aujourd'hui de l'autre côté, avons un rôle majeur à jouer auprès des forces vives de notre fédération. Que serait l'UNSA-Ferroviaire sans celles et ceux qui depuis des années ont tracé une voie ? L'UFR doit, avec les actifs, apporter ses réflexions, ses analyses, ses propositions, car le chamboulement de ces dernières années percute notre syndicalisme.

Dans chacune de nos organisations, nous avons toujours mis l'énergie, l'envie qui font que l'UNSA-Ferroviaire occupe aujourd'hui la place qui est la sienne. L'épreuve actuelle bouscule notre vie, notre fonctionnement. Demain, c'est plus forts que nous nous retrouverons, avec un monde et des défis bien différents et c'est ensemble que nous les affronterons pour aller de l'avant.

Ces défis qui nous attendent, l'UFR doit les relever avec les actifs : porter nos valeurs, notre humanisme, notre solidarité, notre fraternité, notre responsabilité en toute humilité. Je reste persuadé que l'UFR doit être un acteur essentiel dans les évolutions de l'UNSA-Ferroviaire, de l'UNSA, du syndicalisme et de l'entreprise.

Voilà ma vision de l'UFR au sein de l'UNSA-Ferroviaire. Alors vivement la fin de cette Covid pour nous retrouver et en débattre de vive voix !

Par José GOMEZ et Monique TESSIER ■

NOUS SOMMES UN LIEN ENTRE 3 MILLIONS D'ADHÉRENTS.



Plus que jamais, nos équipes continuent de
**se mobiliser pour vous, afin de tisser un
lien toujours plus solide.**

aesio.fr



Santé • Prévoyance • Épargne • Retraite • Auto • Habitation

AÉSIO mutuelle, mutuelle soumise aux dispositions du livre II du code de la mutualité, immatriculée sous le n° 775 627 391 dont le siège social est 4 rue du Général Foy 75008 PARIS. Crédit photo Alexis Raimbault. Document non contractuel à caractère publicitaire. 21-005-011

 **AÉSIO
MUTUELLE**

DÉCIDONS ENSEMBLE DE VIVRE MIEUX