

# LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



## ACTIVITÉ PARTIELLE DE LONGUE DURÉE



SA SNCF HOLDING

Le centre de services Paie et prestations administratives

PAGES 8/9



À LA UNE

Médecin du travail à la SNCF

PAGES 22/23



LES PLUS

Les brèves de nos UFR

PAGES 29/31

ÉDITO

**Regarder l'économie  
avec les yeux du 21<sup>e</sup> siècle** PAGE 3

## ➤ QUOI DE NEUF À L'UNSA-FERROVIAIRE ? 4 / 5

- Au revoir, Roger !
- Bienvenue aux nouveaux arrivants

## ➤ À LA UNE 14 / 23

- Activité Partielle de Longue Durée
- Une histoire de loup
- Le médecin du travail à la SNCF

## ➤ QUOI DE NEUF À LA SNCF ? 6 / 13

- **SA Voyageurs** : Un nouvel établissement Traction TGV pour l'activité Voyages. Oui, mais pour quand ?
- **Gares & Connexions** : C'est aussi du design, de l'architecture et de l'urbanisme
- **SA SNCF Holding** : Paie et prestations administratives : Un centre de service partagé au service de tous les cheminots et des établissements
- **FRET** : Quelle est la situation aujourd'hui ? Quelles sont les perspectives d'avenir ?

## ➤ LES PLUS ++ 24 / 31

- Où est fabriqué le Mag de l'UNSA-Ferroviaire ?
- Transition écologique : Les poids-lourds entrent dans la danse
- **Du côté des UFR**
  - Le billet du président de l'UFR : Vérité et mensonges
  - Actualité de l'UNSA Retraités : Autonomie, pouvoir d'achat...
  - Contrôle technique des véhicules : des tarifs plus transparents
  - À quoi servent les promotions ?
  - La plateforme SignalConso, c'est quoi ?
  - La garantie des dépôts bancaires

LE mag



**Le Mag, la revue de l'UNSA-Ferroviaire**  
56 rue du Fbg Montmartre - 75009 Paris  
Tél. : 01 53 21 81 80  
Courriel : [federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)  
Site : [www.unsa-ferroviaire.org](http://www.unsa-ferroviaire.org)

**Directeur de la publication** : Didier Mathis  
**Courriel** : [mathis.d@unsa-ferroviaire.org](mailto:mathis.d@unsa-ferroviaire.org)  
**Rédacteurs en chef** : Gilles Dontenvill & Fred Porcel  
**Membres du comité de rédaction** :  
I. Desbonnets, L. Gaudin, C. Waliszek, L. Fauvieu, J. Fontaine  
**Photos** : Pixabay.com, Freepik.com, Régis Chessum, François Durivault, Robert Masse

**Conception/réalisation** :  
Agence Ippac - 14, rue du Patronage Laique  
52000 CHAUMONT - [www.ippac.fr](http://www.ippac.fr)  
**Impression** :  
ROTO CHAMPAGNE certifiée IMPRIM'VERT  
Z.I. La Dame Huguenotte - 52000 CHAUMONT  
CPPAP : 0917 S 07536 - ISSN : 2431-6814

## ➤ ZOOM

### ÇA S'EST PASSÉ EN MARS

**7 mars 2003** : ouverture du réseau français aux concurrents privés, français ou étrangers, dans le domaine du transport de marchandises.

**3 mars 1944** : triste date, celle de la catastrophe ferroviaire de Balvano.

Elle eut lieu en Italie, près de Balvano et causa la mort de 517 personnes, par asphyxie au monoxyde de carbone. Les victimes étaient des passagers clandestins à bord d'un train de marchandises, qui était à l'arrêt dans le tunnel d'Armi (Galleria delle Armi en italien).

C'est le plus grave accident ferroviaire survenu en Italie et l'une des plus graves catastrophes ferroviaires de l'histoire.

Du fait de la censure militaire exercée à l'époque, tous les détails de l'accident ne sont pas connus avec précision. Deux facteurs expliquent toutefois la catastrophe :

D'une part, en raison des pénuries provoqués par la Seconde Guerre mondiale, le charbon normalement utilisé dans les locomotives n'était pas disponible et un charbon de qualité inférieure lui était substitué. Celui-ci générait une quantité importante de monoxyde de carbone, ce qui n'était pas connu à l'époque.

D'autre part, un marché noir s'était mis en place et, après la libération de Naples par les alliés, certains habitants troquaient des produits frais contre les rations des soldats (cigarettes, bonbons, chewing-gum) et empruntaient clandestinement des trains de marchandises pour aller s'approvisionner à la campagne. Le train spécial 8017 était parti à vide de Salerne vers le sud, pour chercher des munitions en Basilicate. Pendant qu'il traversait Eboli, Persano et Romagnano, des centaines de réfugiés et de passagers clandestins montèrent à bord. Vers 23h40, le train pénétra dans le tunnel d'Armi près de Balvano, puis s'arrêta.

La cause exacte de l'arrêt est inconnue, mais deux thèses furent avancées : le tunnel était en forte pente et le surpoids des passagers causa l'arrêt du train, ou bien le train devait en attendre un autre venant en sens inverse. Quoi qu'il en soit, l'arrêt dura plus d'une demi-heure, alors que la plupart des wagons se trouvaient dans le tunnel avec leurs passagers.



# Regarder l'économie avec les yeux du 21<sup>e</sup> siècle



Les jours se suivent et se ressemblent... Nous constatons, certes, un «mieux» en ce mois de mars, en France, concernant la situation sanitaire, mais nous restons très loin du compte. La campagne de vaccination a démarré après un début poussif et seulement 1.235.000 premières doses ont été injectées dans notre pays, à l'heure où j'écris ces lignes.

Les autorités sanitaires françaises ne peuvent toujours pas garantir l'accès à la vaccination pour tous, car il faut préserver les stocks de vaccins pour les seconds rappels. Près de 12.000 secondes doses ont été injectées dans notre pays, ce qui est très faible. Il y a tout de même une perspective d'espoir ! Trois nouveaux vaccins contre la Covid-19, autorisés en France, pourraient accélérer le rythme des injections ou permettre d'immuniser des patients plus jeunes, y compris en pharmacie.

Malgré ce contexte, l'exécutif durcit le ton pour tenter de freiner l'épidémie sans prendre de nouvelles mesures : sanctions pour les restaurateurs récalcitrants, dispositif policier accru après 18 heures afin de faire respecter le couvre-feu. C'est toute l'activité économique qui pâtit de ces erreurs et changements de cap. Le ralentissement de l'économie française a de graves conséquences pour bon nombre d'entreprises et de salariés, mais il frappe de plein fouet nos jeunes, étudiants ou non-diplômés, à la recherche d'un stage, d'un premier emploi ou au chômage.

9 % des 15-24 ans en emploi ont perdu leur travail pendant le confinement contre 2 % des 40-65 ans, d'après les sources de l'INSEE. Selon Louis Maurin, directeur de l'Observatoire des inégalités, ce constat est une nouvelle illustration de la transformation du marché du travail qui « fait reposer la flexibilité et la précarité sur les jeunes depuis déjà 40 ans ». Dans son dernier rapport, l'observatoire nous rappelle qu'entre 2002 et 2018, le taux de pauvreté des 18-29 ans est passé de 8 % à 13 %. Aucune autre catégorie d'âge n'a connu une telle progression !

L'UNSA-Ferroviaire, consciente de ces mutations, est très attentive à ces thématiques macroéconomiques qui modifient radicalement le monde du travail et notre approche face aux nouveaux défis du quotidien. En tant que partenaires sociaux, nous nous devons d'être vigilants et mobilisés face à ces changements. Nous ne pouvons plus regarder l'économie avec les yeux du 20<sup>e</sup> siècle.

Au travers d'un agenda social riche, nous nous sommes, une nouvelle fois, engagés en faveur des salariés en validant l'accord APLD au niveau du groupe public unifié SNCF. Pragmatiques et loin des démagogies de tous genres, notre objectif est toujours le même : protéger le pouvoir d'achat des cheminots tout en améliorant la qualité de vie des agents dans l'entreprise.

De cette capacité à regarder l'économie et le monde du travail avec un œil nouveau dépend notre crédibilité auprès des actifs !

L'UNSA-Ferroviaire, négociatrice et signataire de l'accord national Télétravail SNCF en 2017, s'est également positionnée, dès le début de cette crise, en demandant à l'entreprise de privilégier au maximum cette méthode de travail, avec pour seul souci la santé et la sécurité des agents.

L'avenir et le développement du télétravail dépendront de ses conséquences sur la productivité des salariés. La perspective de gains de rentabilité pourrait décider les employeurs à promouvoir cette pratique à grande échelle. Selon les économistes, il varierait de 5 % à 30 % en fonction du nombre de jours télétravaillés dans la semaine, selon que l'échantillon porte sur des salariés volontaires bien équipés qui y gagnent en qualité de vie, en temps économisé dans les transports, ou au contraire sur des salariés contraints de télétravailler dans l'urgence.

À l'UNSA-Ferroviaire, nous souhaitons définir un cadre protecteur tout en laissant une marge de manœuvre et le choix aux personnes directement concernées : les salariés !

# Au revoir, Roger !

➤ **AVOIR LA MISSION, CERTES NOBLE, DE RETRACER LES MOMENTS QUE NOUS AVONS PASSÉS AVEC ROGER DILLESEGER N'EST PAS UNE CHOSE SIMPLE.**

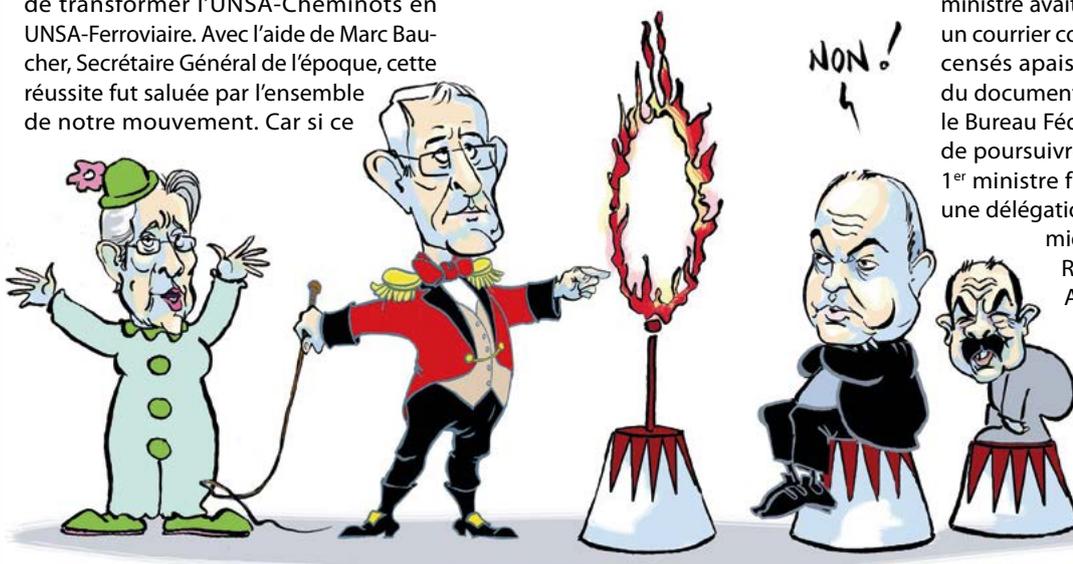
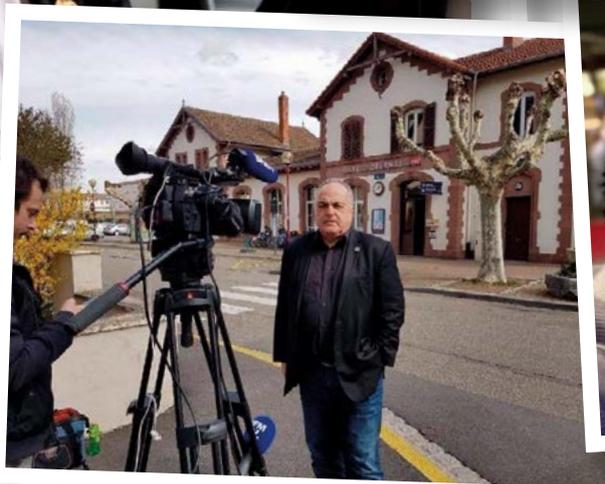
Comme il aime à le rappeler, Roger a commencé le syndicalisme par accident, pour lutter contre la fermeture de la gare d'Obernai où il travaillait. Son combat fut une réussite, puisque l'activité de la gare a été maintenue... mais sans lui. Toutefois, cette bataille a révélé sa vocation pour la défense des droits et acquis sociaux des usagers et des cheminots. Il s'est alors investi pleinement dans le syndicalisme, sur sa région puis sur Paris.

Professionnellement, Roger est un travailleur acharné qui ne compte pas ses heures. Cela a eu tendance à rejaillir sur les collègues qu'il a entraînés dans son sillage. Aux côtés de ce fin négociateur, nous avons traversé des moments intenses, qu'il serait hasardeux de vouloir retracer tellement ils sont nombreux. Néanmoins, en voici quelques-uns qui ressortent de notre mémoire...

En « arrivant aux affaires » de la fédération comme Secrétaire Général adjoint, il a œuvré pour convaincre les indécis de transformer l'UNSA-Cheminots en UNSA-Ferroviaire. Avec l'aide de Marc Baucher, Secrétaire Général de l'époque, cette réussite fut saluée par l'ensemble de notre mouvement. Car si ce

changement d'appellation semble symbolique, il acte l'ambition de notre fédération de devenir le leader du bloc progressiste de la branche ferroviaire. Roger a toujours considéré que le dialogue social et la négociation sont les moteurs de l'industrie ferroviaire. Cette avancée importante a permis de faire évoluer notre communication à tous les niveaux, y compris politique, et d'appréhender avec légitimité les négociations de la future convention collective de la branche ferroviaire.

Une autre anecdote s'est déroulée dans le cabinet du ministre Alain Vidalies. Alors que le conflit sur la réforme de la SNCF était en cours et que le gouvernement de l'époque cherchait à étouffer le sujet, le Premier ministre avait envoyé (un dimanche soir) un courrier contenant quelques éléments censés apaiser la situation. À la lecture du document et sous l'analyse de Roger, le Bureau Fédéral décidait le lundi matin de poursuivre le combat. La réponse du 1<sup>er</sup> ministre fut immédiate, convoquant une délégation UNSA-Ferroviaire l'après-midi même pour, comme dirait Roger, lui mettre une fessée. Au bout de cinq minutes de réprimandes et de reproches, Roger lâcha cette phrase devenue culte : « Vous, Premier ministre, moi, syndicaliste, chacun ses prérogatives. Puisque nous ne trouverons pas d'accord, on





*s'en va !*». Cela surprip tout le monde, Premier ministre inclus, qui ne savait plus quoi dire. Roger savait montrer les dents et faire preuve de fermeté quand c'était nécessaire.

Ce que nous retiendrons de lui : un homme toujours disponible, pédagogue, communicatif et investi dans l'objectif permanent de préserver les intérêts des salariés, avec pragmatisme. Véritable boute-en-train, il savait faire retomber la pression en racontant quelques blagues en alsacien, pas toujours compréhensibles par tous mais toujours drôles...

Après 38 années de service, Roger a donc tiré sa révérence cheminote pour embrasser une retraite bien méritée.

**Roger, la Fédération UNSA-Ferroviaire te remercie pour tout le travail effectué durant ces années et te souhaite une belle et longue retraite. Que ce nouveau chapitre t'apporte bonheur et joies auprès des tiens.**

Par Nathalie WETZEL & Florent MONTEILHET ■

## Bienvenue aux nouveaux arrivants

### Eddy LIMA-PEREIRA

Auparavant conducteur de travaux et chef d'entreprise dans le BTP (bâtiment et travaux publics) lors d'un congé de disponibilité, j'ai été embauché à la SNCF en 2007 pour occuper un poste d'agent de la Surveillance Générale.

Mon expérience syndicale commence avec l'UNSA-Ferroviaire, que j'ai représentée en tant que membre du CHSCT et pour laquelle je suis délégué syndical.

Aujourd'hui, j'intègre la Fédération de l'UNSA-Ferroviaire avec pour mission d'assister le SGS dans la gestion du patrimoine, ainsi que la gestion de la logistique interne.



### Jean-Marc MAINI

J'ai intégré la SNCF en 1983 à Marseille à la CPR (Caisse de prévoyance et de retraite) où j'ai fait toute ma carrière, essentiellement dans le domaine de l'assurance maladie. Mon dernier poste était celui de responsable des services de proximité (antennes).

Passionné par les sujets de protection sociale, j'ai validé en 2018 un master «*Gestion et politique de santé*» à Sciences-Po Paris, avec un mémoire consacré aux difficultés d'accès aux soins des publics précaires.

J'ai adhéré à l'UNSA au début des années 2000 et exercé plusieurs mandats de délégué du personnel.

C'est avec plaisir que j'ai rejoint début janvier le pôle «*Protection sociale*» de la Fédération, pour mettre mon expertise au service des adhérentes et adhérents, mais aussi de l'ensemble des cheminotes et cheminots.



### Lisa GAUDIN GARCIA

Depuis mes débuts chez SNCF, en septembre 2012, j'exerce le métier d'agent commercial dans les gares et boutiques de Lyon.

À l'issue de mon parcours d'attachée opératrice il y a quatre ans, j'ai tout de suite eu à cœur de m'engager dans l'action syndicale, en adhérant à l'Union Régionale Rhône-Alpes de l'UNSA-Ferroviaire. D'abord au sein du GN Jeunes, puis dans le développement syndical et la communication *via* les réseaux sociaux de mon UR.

Pourquoi les réseaux sociaux pour se développer, délivrer de l'information et susciter des adhésions ? Parce que cela a été mon premier réflexe lorsque j'ai souhaité adhérer !

C'est avec beaucoup de plaisir et de motivation que je rejoins le pôle Communication de la Fédération en tant que *Community manager*, en d'autres termes animatrice des réseaux sociaux UNSA-Ferroviaire officiels, où nous vous invitons à nous rejoindre



# TGV Un nouvel établissement TGV pour l'activité Voyages Oui, mais pour quand ?

Cet établissement est le quatrième et dernier établissement TGV de l'activité Voyages, après ceux de TGV Sud-Est, TGV Est européen et TGV Axe Nord.

Il vise à intégrer plusieurs catégories de personnels du périmètre *Traction* qui prenaient jusqu'à présent exclusivement pour TGV et étaient rattachés aux activités TER, Intercités et Transilien. Au total, ce sont six régions et treize résidences de l'axe Atlantique qui sont concernées. Le nouvel établissement *Traction* sera composé d'un siège basé à Paris Montparnasse (avec 31 postes) et six unités territoriales (UT) : Bretagne, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Pays de la Loire, Centre-Val de Loire et Paris Rive Gauche.

## ► LE PÉRIMÈTRE D'ACTION DE LA ZONE TGV ATLANTIQUE

Cette zone regroupe l'ensemble des lignes à grande vitesse (LGV) Atlantique LN2, Bretagne Pays de la Loire de la façade atlantique LN10 et Sud Europe Atlantique (SEA), mais également les lignes classiques desservant, en complémentarité des LGV, les gares TGV de la zone Atlantique.

## ► LES POPULATIONS ET VOLUMES CONCERNÉS

► Conducteurs CRML (94 TA) et CRL (440 TB) ayant la compétence conduite TGV et/ou Intercités prestant pour l'activité *Voyages*, dans le but de les dédier à cette activité.

Les conducteurs ayant la compétence TGV mais appartenant à des roulements mixtes TER ou assurant des missions occasionnelles telles qu'en FAC TGV 2 TN ne seront pas intégrés à ce nouvel établissement.

- Cadres transport traction DPX (14)
- Responsables territoriaux (6)
- Pôle prod et ordonnancement gestionnaires de moyens (GM) (15)
- Pôle QS (6)
- Pôle RH (5)
- Pôle GEF (3)
- Pôle communication (1)

Au total, ce ne sont pas moins de 600 salariés environ qui rejoindront cette entité.



## ► UNE DATE DE CRÉATION TOUJOURS REPOUSSÉE

Prévue à l'origine le 1<sup>er</sup> mai 2020, la mise en place de cet établissement a subi plusieurs reports. Ce fut d'abord l'arrivée du président Farandou et son annonce, le 5 mars 2020, du gel de tous les projets de réorganisations en cours. Ce fut ensuite la demande d'une expertise au CSE axe Atlantique, puis au CSE central Voyageurs, qui reporta sa mise en place à une date ultérieure, non connue à ce jour...

## ► DES INQUIÉTUDES POUR LES AGENTS

### → PROBLÉMATIQUES SPÉCIFIQUES À LA CONDUITE

#### ► Les parcours professionnels conducteurs

Ils seront maintenus dans le nouvel établissement, ce qui est une bonne chose. Cependant, ce qui pose problème, ce sont plus les critères d'accès à la grande vitesse que le parcours professionnel en lui-même. En effet, pour demain, il est à craindre que les listings d'accès TGV des différentes

résidences puissent disparaître, au profit d'une sélection basée sur la compétence des agents, en lien avec la mise en place du projet « **modèle de compétence** » par la direction *Traction*.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette crainte concerne uniquement les agents des périmètres cédants qui ont l'ambition d'accéder à la grande vitesse. Les conducteurs intégrés dans le nouvel établissement ne seront pas inquiétés, puisqu'ils possèdent déjà cette compétence.

#### ► Les protocoles congés

Pour harmoniser la production sur cet axe, la direction compte remettre en cause les protocoles de congés des différentes résidences dès 2022. Elle devra nécessairement passer par des phases de concertation avec les représentants syndicaux, si elle veut que ce projet puisse avoir une chance d'aboutir...

### → PROBLÉMATIQUE CADRES CTT

Même si les cadres *Traction* DPX considèrent que leur rattachement à l'activité *Voyages* peut avoir un intérêt dans leur métier, il n'en demeure pas moins qu'ils ressentent quelques inquiétudes concernant leurs

# Traction es

nouvelles missions. Le périmètre du nouvel établissement et le dimensionnement de leurs équipes les inquiètent, quant à leur disponibilité pour assumer leur rôle de manager.

## → PROBLÉMATIQUE SERVICE DE COMMANDE

La future organisation de la commande des agents de conduite va se répartir entre les gestionnaires de moyens du siège, chargés de la programmation jusqu'à J-30 et la commande opérationnelle de J-3 à J, et les gestionnaires en unité territoriale, en charge de la commande des agents pour la période de J-30 à J-3.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce nouveau découpage temporel de la commande des agents de conduite risque de créer une frustration liée à un sentiment de travail inachevé auprès de ce personnel. Cette situation engendrera également moins de proximité entre les agents de la commande et ceux de la conduite.

## ➤ DES CONSULTATIONS DE CSE ALÉATOIRES

Si les différents CSE présents sur l'axe (le CSE axe Atlantique, les CSE locaux cédants et le CSE central Voyageurs) ont tous été informés de ce projet, il n'en est pas de même pour sa consultation. En effet, nous déplorons que la quasi-totalité des CSE TER cédants n'aient pas été consultés sur ce projet. Pourtant, ce sont bien eux qui subiront le plus les conséquences de cette réorganisation.

**Sur le papier, ce projet est présenté par la direction comme idyllique du point de vue de la sécurité ou de l'organisation. Pour l'UNSA-Ferroviaire, il tend un peu plus à isoler certains personnels, en les dédiant définitivement à un produit. Malheureusement, les inquiétudes légitimes des agents n'ont toujours pas trouvé de réponse à ce jour...**

Par Olivier BROSSE  
Secrétaire Fédéral Traction ■

# C'est aussi du design, de l'architecture et de l'urbanisme



Gares & Connexions a pour vocation de gérer l'environnement de la gare, qui comprend une partie ferroviaire et une interface urbaine. En effet, les usagers des transports collectifs attendent une interconnexion de nos équipements avec les réseaux urbains et interurbains, afin de fluidifier au maximum leur mobilité.

Au fil des ans, G&C a donc développé des compétences en matière de gestion de bâtiments. Mais transformer une gare en pôle d'échanges multimodal nécessite des compétences architecturales, tout autant que d'urbanisme. C'est tout naturellement qu'AREP, agence d'architecture interdisciplinaire, s'est vue rattachée à G&C pour compléter la palette des services du spécialiste de la gare.

Fondée en 1997, filiale à 100 % de SNCF Gares & Connexions, AREP est aujourd'hui la première agence d'architecture de France et une référence internationale dans le domaine. Un effectif de plus de mille collaborateurs d'une trentaine de nationalités lui permet d'être présent notamment sur les marchés du Moyen et de l'Extrême-Orient.

Les compétences d'AREP sont multiples, puisqu'elles vont de l'architecture de conception comme de renouvellement, urbaine et paysagère, du design à l'ingénierie, du conseil et management de projet à la conduite d'opération.

Actuellement en cours de refonte, l'organisation d'AREP va se recentrer autour d'une seule entité juridique : AREP Group. Son organisation interne vient aussi d'être remodelée autour d'un comité de direction d'une quinzaine de directrices et de directeurs, pilotant les quatre grandes directions de la société : métiers, clients, coordination et support.

Le président de son directoire, Raphaël Ménard, intervient au Comex de G&C comme directeur de l'architecture et de l'environnement, traduisant ainsi les liens étroits que G&C entretient avec AREP.

AREP a également pour mission de porter haut et rendre concret l'engagement de G&C en matière de transition écologique.

Par Valérie LOURDAIN et Philippe FROISSARD  
Administrateurs salariés UNSA-Ferroviaire à SNCF Gares & Connexions ■

# Services

## PAIE ET PRESTATIONS ADMINISTRATIVES

# Un centre de service parta

# de tous les cheminots et d

Au service des cinq sociétés SNCF, le Centre de services partagés (CSP) Paie & prestations administratives (PPA) est, au sein de la direction Optim'Services, l'entité chargée d'assurer, pour l'ensemble des 160.000 salariés du groupe public unifié (GPU) SNCF :

- la gestion administrative : gestion de la vie des contrats de travail ;
- la vérification de la paie ;
- l'établissement des bulletins de paie ;
- les opérations techniques nécessaires à la réalisation des obligations sociales de l'employeur : déclarations de cotisations sociales, prélèvement à la source, oppositions sur salaires... ;
- le conseil et l'expertise au service des acteurs RH sur la rémunération, les charges sociales ou encore la réglementation du travail.

Il est également chargé d'assurer, pour l'ensemble des salariés et retraités du GPU :

- l'analyse des droits ouverts en matière d'allocations familiales supplémentaires et de facilités de circulation ;
- l'enregistrement des événements familiaux supports de l'ouverture de ces droits ;
- la fabrication et la distribution des Pass Carmillon et des facilités de circulation.



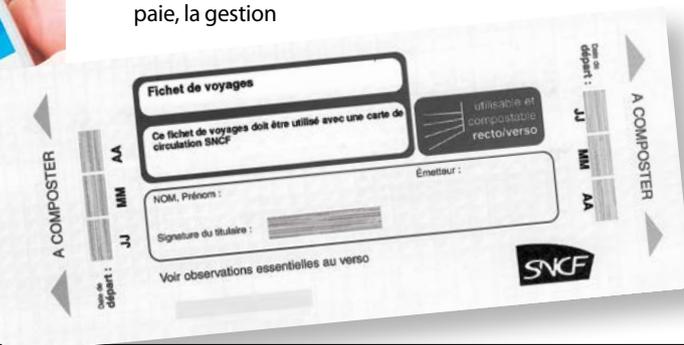
Le CSP PPA compte un effectif disponible de 741 personnes. Il comprend 19 Agences paie et famille (APF) implantées sur plus de 30 sites sur tout le territoire national et un siège situé au Campus de Saint-Denis (Campra et Wilson) représentant 52 effectifs disponibles.

Les services les plus connus par les cheminots et les cheminots sont les Agences paie et famille, qui travaillent :

- pour les acteurs RH des établissements, dans le cadre de la vie des contrats de travail (embauche, rupture de contrat, cessation de fonction...), des opérations en amont et en aval de la clôture de paie, de la mise en œuvre des demandes particulières des activités ou de la résolution des situations individuelles
- pour les salariés, dans le cadre de leurs sollicitations, qu'elles concernent leur paie, la gestion

de leur situation de famille ou encore leurs facilités de circulation. Ces demandes peuvent leur parvenir *via* différents canaux : l'application "Interface salarié", le site intranet [agence-paie-et-famille.sncf.fr](http://agence-paie-et-famille.sncf.fr), par téléphone au 700 000 en interne (0809 400 110 en externe), par courrier au centre de numérisation d'Amiens (Centre de numérisation - Agence paie et famille, 41 rue Jules Barni CS 10411, 80041 Amiens Cedex 1). Rappelons ici que les personnels qui répondent aux demandes téléphoniques (700 000) n'appartiennent plus à l'entreprise, mais à une filiale : KISIO.

Ces collègues dont l'image est parfois décriée travaillent pourtant dans l'intérêt de nous tous et ont à cœur que les services rendus soient toujours de qualité, alors même qu'ils ne sont pas épargnés par les réorganisations successives, suppressions de postes, changements d'outils informatiques ou évolutions de missions. Depuis de nombreuses années, ils doivent faire preuve d'une adaptation continue et travailler régulièrement en situation dégradée, sans que leur métier ne soit valorisé par la direction.



# général au service des établissements

“ L’UNSA-Ferroviaire ne s’oppose pas par principe à la modernisation, mais face à ce projet qui s’appuie sur des données orientées, elle affirme son opposition à une évolution aboutissant à la destruction de plus de 70 emplois. ”

Pour les plus anciens, souvenons-nous que ce service est issu des bureaux administratifs des établissements qui, après avoir été longtemps scindés en CMGA et Agences famille, sont devenus Agences paie et famille (regroupement des deux secteurs d’activité) en 2014.

Plus près de nous, rappelons quelques-unes des évolutions traversées :

- transfert des prestations familiales aux Caisses d’allocations familiales ;
- mise en service d’Hélios en remplacement d’IDAP (outil de gestion des procédures administratives : embauche, paie, gestion des contrats, suivi des droits...);
- suppression des accueils physiques et téléphoniques internes et mise en place d’une plateforme téléphonique externe ;
- mise en œuvre de la réforme ferroviaire ;
- évolution de l’organisation des fonctions supports d’Optim’Services ;
- mise en place du prélèvement à la source.

2020 ne les aura pas épargnés, comme bon nombre d’agents qui, entre télétravail et retour sur sites, ont dû s’adapter et se réinventer en permanence. Malgré les aléas, chaque cheminote et cheminot a pu recevoir sa paie dans les temps et les demandes de FC ont été traitées avec professionnalisme.

Pour ces personnels, 2021 sera à nouveau une année marquante, puisqu’elle verra la mise en œuvre de la **dématérialisation des FC ayants droit et ascendants**<sup>1</sup> qui permettra à la direction de réaliser l’économie de plus de 70 postes, ainsi que la mise en place d’un nouvel outil de gestion des demandes qui pourrait aussi amener son lot de disparitions de postes.

<sup>1</sup> Tous les actifs et retraités cheminots qui ont des ayants droit et des ascendants prenant le train sont concernés. Pour rappel, le groupe compte 336.000 ouvriers de droits (ODT) salariés ou retraités et 884.000 ayants droit.

Au prétexte que la modernisation est attendue par une grande partie des ayants droit et ouvriers droit, affirmation qui ne s’appuie sur le résultat d’aucune enquête concrète, l’entreprise met en œuvre le projet **Mes FC dématérialisées** (MFC-D) qui consiste à dématérialiser les facilités de circulation des ayants droit et ascendants.

Au-delà, c’est surtout l’économie réalisée sur la masse salariale qui intéresse la direction. Le remplacement de l’usage des supports de facilités de circulation actuels (cartes nominatives, fichets à composer et autocollants à apposer sur les cartes) par un site web et une application pour smartphone, va en effet supprimer de nombreux postes. L’ayant droit sera dans l’obligation de posséder un moyen technique (smartphone, ordinateur et imprimante ou tablette) afin de pouvoir utiliser ses FC à son gré, ou compter sur l’ouvrier droit pour générer ses justificatifs s’il ne possède pas les outils adéquats ou ne les maîtrise pas. De plus, ceux qui n’ont pas de smartphone se trouveront pénalisés, puisqu’ils devront

anticiper de cocher une case virtuelle sans possibilité de l’annuler, quels que soient les aléas potentiels, contrairement aux autres qui pourront attendre la dernière minute pour réaliser l’opération.

La discrimination des personnes ne disposant pas d’internet ou d’un smartphone est assumée par la direction.

L’UNSA-Ferroviaire ne s’oppose pas par principe à la modernisation, mais face à ce projet qui s’appuie sur des données orientées, elle affirme son opposition à une évolution aboutissant à la destruction de plus de 70 emplois.

Imposer aux cheminotes et cheminots des obligations qui vont à l’encontre de la liberté de bénéficier de ses droits sans discrimination ne peut être accepté par l’UNSA-Ferroviaire, qui revendique de **laisser aux salariés actifs et retraités (ouvriers droit) le choix du type de support FC, numérique ou papier, pour chacun de ses ayants droit et ascendants**, ainsi que la mise en place d’une cellule interne d’assistance, pour les ouvriers droit et ayants droit qui opteraient pour la version digitale.

Par vos élu.e.s du CSE SA SNCF ■



# Quelle est la situation auj Quelles sont les perspecti



## ► ORGANISATION ACTUELLE DE FRET SNCF

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, la structure juridique de Fret SNCF est une société par actions simplifiée (SAS), ce qui signifie qu'il n'y a pas de conseil d'administration. La conséquence directe dans le fonctionnement de l'entreprise est que les décisions sont prises soit en CSE Fret, soit au niveau du conseil d'administration de SNCF Holding.

Concernant l'organisation interne de l'entreprise, dix **Usines** (équivalent à des établissements) sont réparties sur le territoire national : Nord, Normandie-Ile-de-France, Grand Est, Alsace-BFC, AURA, Atlantique, Ligne Est-Méditerranée, Méditerranée, Grands Parcours, Technifret (dédiée au Matériel).

La direction nationale basée à Clichy pilote l'ensemble. Des agents qui lui sont rattachés sont répartis sur l'ensemble du territoire, principalement à Paris, Lille, Bordeaux et Lyon.

Au niveau des instances représentatives du personnel, il n'y a qu'un seul CSE sur un périmètre national, avec 31 élus titulaires : le CSE Fret. L'UNSA-Ferroviaire est la 3<sup>e</sup> organisation syndicale à Fret SNCF avec sept élus titulaires (4 Cadres, 2 Maitrises, 1 Exécution) et 20% de représentativité.

Pour traiter les sujets de la santé, sécurité et des conditions de travail (SSCT), il existe au niveau national une commission centrale, à laquelle s'ajoutent 18 commissions locales SSCT réparties sur l'ensemble du territoire. Les secrétaires de ces CL-SSCT sont obliga-

toirement des élus du CSE, afin de respecter la loi qui impose qu'un élu ait les missions dévolues aux SSCT.

## ► SITUATION ACTUELLE DE FRET

En 2020, le chiffre d'affaires était de 680 millions d'euros, contre 800 au budget prévisionnel. Cette baisse de 20% s'explique par une réduction des trafics fret liée aux mouvements sociaux contre la réforme des retraites, aux crises sanitaire (Covid-19) et économique qu'ont subies les clients de Fret SNCF, principalement céréaliers, sidérurgiques et automobiles.

En comparaison, en 2015 le chiffre d'affaires dépassait le milliard d'euros.

Concernant les effectifs, Fret SNCF comptait 15.000 agents en 2009, contre 5.800

# ourd'hui ? ves d'avenir ?

“ Fret SNCF comptait  
15.000 agents en 2009,  
contre 5.800 fin 2020... ”

fin 2020. Ce chiffre en chute constante s'explique majoritairement par la baisse du trafic et les nombreuses réorganisations successives menées par l'entreprise depuis dix ans.

L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire s'est faite en deux temps :

- 7 mars 2003 : ouverture du transport international de fret avec une première circulation en juin 2005 ;
- 31 mars 2006 : ouverture du transport intérieur de fret, complétant ainsi l'ouverture du marché du fret.

Depuis lors, Fret SNCF n'assure plus qu'environ 55% du trafic de marchandises en France. Elle reste donc toujours majoritaire dans le paysage des entreprises ferroviaires.

## > PROJET AMBITION FRET 2025

Afin de se projeter vers l'avenir, Fret SNCF a élaboré un projet intitulé **Ambition Fret 2025**, principalement possible grâce au plan de relance de l'État. Trois axes principaux sont traités afin de revenir à un équilibre à l'horizon 2025 : la production, les systèmes d'information, les réductions de frais de personnel.

### > La production

Les moyens de production que Fret SNCF souhaite mettre en œuvre sont intitulés la **gestion capacitaire**. À travers ces mots peu explicites, Fret SNCF veut exploiter les trains au maximum de leur capacité longueur/tonnage, afin de minimiser les coûts de production. Pour être clair, le but est d'ajouter à un train entier un ou plusieurs lots de wagons, des coupons, ayant la même direction que le train d'origine. L'objectif est de profiter du sillon, de la locomotive et du conducteur, sans frais supplémentaires.

Quand on regarde les décisions prises par Fret SNCF par le passé, on se rend compte qu'aucune idée novatrice n'est avancée. L'histoire est un éternel recommencement et ce mode de production peut s'apparenter à ce qui s'appelait le *wagon isolé* ou *l'organisation spéciale*.

### > Les systèmes d'information (SI)

La modernisation des systèmes d'information est un deuxième pilier important de l'avenir de Fret SNCF. Le système en cours de développement s'appelle ORP, Optimisation des ressources de production. Il a pour ambition de rattraper deux ans de retard et pallier les limites techniques de RUS, grâce à l'évolution technologique de conception d'outil web.

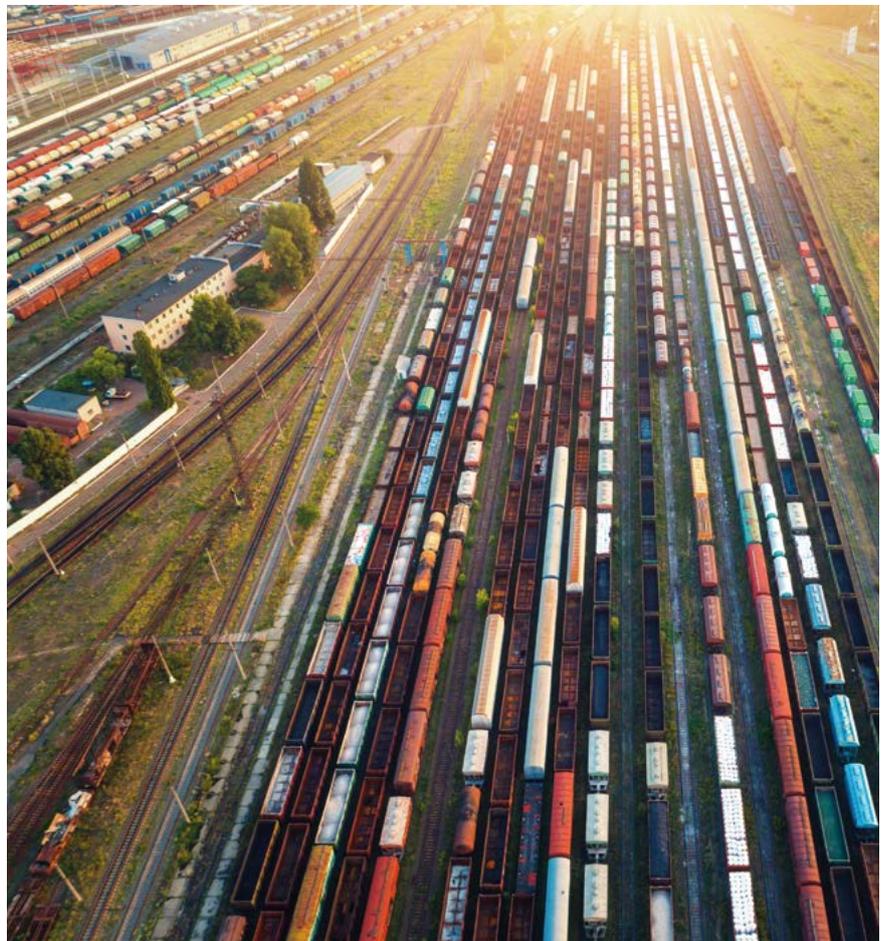
ORP proposerait un service plus agile, fiable et compétitif aux clients. Il rempla-

cerait totalement certains outils tels que PACIFIC, SPACC et partiellement certains autres, comme RUS, et IDAP en attendant le déploiement d'Optimum. Par contre, pas de changement pour l'outil AMETISTE, ni pour Commande des taxis.

Cet outil web, propriété de Fret, sera relié aux autres outils du SI. Il sera composé de sept modules reliés entre eux pour optimiser les ressources (Budget, Acheminement, Agents, Wagons, Commerce, Engins moteurs et Relais-Dessertes). Dans chaque module, sauf Budget, l'omniprésence d'algorithmes aidera à la prise de décision.

### > Les frais de personnels

Sur le sujet de la réduction des frais de structure et des supports de production, Fret SNCF a plusieurs leviers, particulièrement sur les agents de conduite et l'enca-





drement. L'économie projetée pour 2020 chez les conducteurs est de l'ordre d'une centaine de postes. Le même chiffre est annoncé pour 2021. L'entreprise espère des mutations vers TER, Transilien, TGV ou dans le groupe SNCF, mais veut éviter à tout prix une fuite des ressources vers la concurrence fret (ECR, Europorte, etc.).

Concernant l'encadrement, les récentes réorganisations et en particulier la fusion des quatre directions de Fret pour n'en former plus qu'une seule au début de 2020, n'ont pas encore permis de faire les économies d'échelle escomptées. Il n'y a pas forcément de baisse de charge à ce niveau, mais plutôt des *process* à mettre en œuvre. Fret SNCF préconise des reclassements, majoritairement au sein du GPU.

**> Plan de relance du gouvernement**

Comme suite à la crise sanitaire et à l'importance du volet écologique pour le gouvernement, il a été décidé d'octroyer 4,7 milliards d'euros pour le ferroviaire en général. Sur cette somme, environ un milliard est prévu pour le fret ferroviaire, au travers du réseau. Un peu plus de 500 millions d'euros sont d'ores et déjà financés et 450 millions d'euros restent à trouver (Europe, collectivités...).

- Cet argent sera réparti sur quatre items :
- la modernisation des triages : Woippy, Sibelin, Le Bourget et Miramas ;
  - la rénovation de voies de service ;
  - la rénovation des lignes capillaires fret ;
  - l'accès aux ports.

Bien qu'il n'y ait pour le moment pas de visibilité détaillée sur la répartition des dépenses entre ces quatre items, l'importance de la qualité du réseau est l'une des conditions de la pertinence du fret ferroviaire.

**> Aide de l'État à l'exploitation**

Au travers du consortium 4F (Fret ferroviaire français du futur) regroupant l'ensemble des acteurs du secteur, il a été demandé à l'État français une aide de 270 millions d'euros. Cette demande porte principalement sur le wagon isolé (WI), le combiné et une aide aux péages. Elle fait suite à une succession de difficultés, principalement externes : les mouvements sociaux contre la réforme des retraites, la Covid-19 et la crise économique chez les clients de Fret SNCF : sidérurgiques, automobiles, céréales principalement. Bien entendu, les autres opérateurs ferroviaires (ECR, Europorte...) ont les mêmes difficultés.

Le retour, validé par les différents ministères, est aux alentours de 170 millions d'euros pluriannuels. Il faut savoir que cette somme devra être validée annuellement dans le plan de finances du gouvernement. On peut espérer une certitude de financement sur 2021 et 2022, les élections présidentielles de 2022 changeront peut-être la donne. Pour autant, la trajectoire financière de Fret SNCF jusqu'en 2025 en tient compte.

- Sur ces 170 millions d'euros dédiés au fret ferroviaire, Fret SNCF peut espérer :
- 50 à 60 millions d'euros sur le wagon isolé.



- Étant quasiment la seule à le proposer aux clients, Fret SNCF récupère quasiment toute la part dédiée au WI ;
- 20 millions d'euros sur l'aide aux péages ;
  - rien pour le combiné (les opérateurs de combiné, inscrits dans 4F, en bénéficieront directement).

Le président de Fret SNCF, Frédéric Delorme, a reconnu que, sans ces aides, la SAS Fret SNCF n'aurait jamais passé le cap de l'année 2020. Il est également conscient que l'argent ne suffira pas. Il faut une volonté publique et politique ainsi que d'autres mesures, notamment des systèmes incitatifs pour favoriser le développement durable, comme de réels objectifs pour les ports ou encore des abattements fiscaux et, bien entendu, favoriser le report modal.

**> 4F : Fret ferroviaire français du futur**

Fret SNCF s'est donc inscrit dans le consortium 4F (<https://www.fret4f.fr>). Il regroupe les principales entreprises de transport ferroviaire de marchandises, les principaux opérateurs de combiné multimodal en France, les opérateurs ferroviaires de proximité, l'association française du rail (AFRA), le groupement national des transports combinés, l'association française des détenteurs de wagons, la fédération des industries ferroviaires, l'union des transports publics et ferroviaires, le syndicat des entrepreneurs de travaux de voies ferrées de France, l'association française des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants, le comité pour la liaison européenne transalpine.

SNCF Réseau n'est pas présent en tant que tel, mais s'y associe de manière officielle afin de travailler sur les sujets sillons et péages. À ce sujet, 4F a travaillé sur un dossier à proposer au gouvernement. La pertinence du fret ferroviaire y est bien entendu la clé. La crise sanitaire a démontré la plus-value et l'importance du mode ferré pour transporter tout ce qui est essentiel.

De plus, 4F a commandé au cabinet Altermind un rapport sur le coût des externalités (émissions carbone, rejets évités en utilisant le mode ferroviaire, etc.). Ce rapport fournit des analyses actualisées sur ces externalités, complétées par des analyses complémen-

taires tenant compte d'un doublement de la part modale du fret ferroviaire. Ce rapport est principalement tourné vers les gains environnementaux.

4F s'est donc servi de ces analyses globales afin de demander 270 millions d'euros pour tout le secteur. Cette manière de faire a surtout permis de contourner les règles de l'Union européenne en termes de concurrence. Donner une fois de plus à Fret SNCF n'aurait pas été possible pour l'État. Par contre, le fait de donner une enveloppe à tout le secteur, répartie ensuite entre toutes les entreprises, est une solution viable sur l'avenir.

La volonté de 4F est maintenant de continuer à peser dans le débat. Une gouvernance est à l'étude avec en point de mire 2030 et ce doublement de la part modale.

### ► ANALYSE UNSA-FERROVIAIRE

Nous partageons le constat que l'entreprise seule ne peut pas espérer être pérenne, le fret ferroviaire étant structurellement déficitaire. Pour que la SAS Fret SNCF ait un avenir, il faut donc des aides de l'État et de l'Europe.

L'association 4F permet de détourner les règles de Bruxelles, puisque les aides ne sont pas données à une seule entreprise (qui plus est, à fonds publics) mais à l'ensemble du secteur. L'UNSA-Ferroviaire porte donc auprès de Fret SNCF et plus directement auprès de Frédéric Delorme, président de Fret SNCF, et de Jérôme Leborgne, directeur général de Fret SNCF, plusieurs points d'attention :

“ Pour que la SAS Fret SNCF ait un avenir, il faut donc des aides de l'État et de l'Europe... ”

- accompagner correctement les cheminots et cheminotes dont l'entreprise souhaite se séparer, tant en termes de prévention des RPS que financiers ;
- communiquer aux cheminots sur l'avenir (qu'il soit bon ou mauvais) ;
- communiquer à l'extérieur sur les ambitions de SNCF ;
- faire du lobbying auprès du gouvernement et des parlementaires, français et européens.

Pour ce faire, les élus UNSA-Ferroviaire interpellent et rencontrent régulièrement les différents dirigeants de Fret SNCF et du GPU pour apporter des idées, des propositions allant dans ce sens. Nous rencontrons aussi des acteurs politiques locaux et nationaux, afin de démontrer que le fret ferroviaire a toute sa pertinence, notamment sur les flux stratégiques, mais aussi dans une volonté de s'inscrire dans la transition écologique prônée par le gouvernement français et l'Union européenne.

C'est en agissant ainsi que l'UNSA-Ferroviaire pourra soutenir les cheminotes et les cheminots, pour essayer de maintenir à flots la SAS Fret SNCF le plus longtemps possible.

Guillaume VERET  
Secrétaire Fédéral Fret ferroviaire  
et transition écologique ■



## ► ZOOM

### LES QUESTIONS DES LECTEURS

## Existe-t-il un glossaire des abréviations et acronymes SNCF ?

Et bien... oui, c'est ici :

<https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/lexique-des-acronymes-sncf/table/?sort=abreviation>

On y trouve des RHR, la CAAV, mais aussi CUL... NU... LOL.



## D'où vient le nom de la clé de Berne ?



Et bien... de Berne, en Suisse. Non pas parce qu'elle y est fabriquée, mais parce que c'est dans cette ville qu'il fut décidé de l'utiliser, lors de la conférence internationale pour l'unité technique des chemins de fer, en mai 1886.

Toujours utilisée aujourd'hui, la clé de Berne, aussi appelée un carré, sert notamment à manoeuvrer les serrures des portières des voitures et des fourgons, les commutateurs de sécurité, armoires de service, passages à niveau... L'extrémité carrée est de forme pyramidale, pour s'adapter à des pans de serrures compris entre 6 et 9 mm.

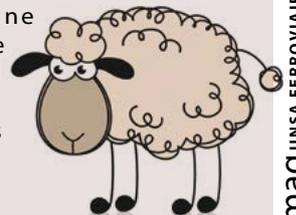
Merci à Laurent de Lille pour cette question !

Envoyez vos questions à :  
[lemag@unsa-ferroviaire.org](mailto:lemag@unsa-ferroviaire.org)

## LE JARGON CHEMINOT

“**Brouter**” : (terme de régulateur) un train broute lorsqu'il suit de trop près un train précédent.

“**Saute-mouton**” : pont permettant un croisement de deux voies d'une même ligne en faisant passer l'une au-dessus de l'autre.



# Activité Partielle de Longue Durée

## ► UN PEU D'HISTOIRE

L'activité partielle existe depuis plusieurs années et, avant 2013, était nommée *chômage partiel*. Elle a vocation à limiter les licenciements économiques en permettant à une entreprise de diminuer temporairement sa masse salariale. Lors d'une baisse d'activité, l'employeur peut ainsi réduire l'activité de ses salariés en les plaçant en chômage technique.

Elle est encadrée par la loi reprise aux articles L.5122-1 et suivants du Code du travail. Les sociétés du groupe SNCF sont devenues éligibles à l'activité partielle avec l'ordonnance n°2020-346 du 27 mars 2020 portant mesures d'urgence en matière d'activité partielle.

Cette activité partielle de droit commun prévoit, jusqu'au 31 janvier 2021, que les indemnités minimales versées aux salariés soient de 70% de la rémunération brute (pour 100% du temps de travail chôme). Cette indemnité est prise en charge par l'État à concurrence de 60% de la rémunération brute (70 % pour les secteurs sinistrés, selon le décret n° 2020-810 du 29 juin 2020).

L'indemnité versée aux salariés et la prise en charge par l'État vont diminuer dans le cadre de l'activité partielle de droit commun.



La notion d'activité partielle de longue durée (APLD) a été créée par l'article 53 de la loi n°2020-734 du 17 juin 2020. Ce dispositif permet à une entreprise de mettre en place l'activité partielle sur une période pouvant s'étendre jusqu'à 24 mois, consécutifs ou non, sur une période de 36 mois. L'indemnité minimale versée au salarié durant la période chôme est de 70% et l'allocation versée par l'État est de 60%. Ce dispositif n'est possible que dans le cadre d'un accord de branche ou d'entreprise.

## ► ET À LA SNCF ?

Après avoir négocié et signé un accord sur l'activité partielle de longue durée au niveau de la branche, l'UNSA-Ferroviaire s'est attachée à en améliorer les dispositions par le biais d'un accord au niveau du groupe public unifié SNCF. Elle a ainsi obtenu des avancées supplémentaires pour ses salariés et rappelé le principe de faveur : un accord au niveau d'un CSE ou d'une SA ne s'applique que s'il contient des dispositions plus favorables aux salariés.

**L'accord groupe ne prévoit de s'appliquer pour le moment que sur la SA Voyageurs et l'activité Voyages.** En effet, la baisse du chiffre d'affaires, en corrélation avec la baisse des circulations dans le cadre d'un plan de transport adapté en 2020, a fortement impacté l'activité TGV. Même si nous espérons toutes et tous un retour rapide à la normale, force est de constater que 2021 sera encore une année économiquement difficile. Cet accord permet de protéger les salariés et limiter l'impact pour l'entreprise, en bénéficiant d'aides supplémentaires sur une durée de 18 mois.

## ► DES AVANCÉES NOTABLES

L'UNSA-Ferroviaire a ainsi obtenu la garantie de l'emploi des salariés contractuels contre le licenciement économique. La garantie d'emploi des salariés statutaires est également rappelée. Elle a limité le recours à l'activité partielle à hauteur de 40% du temps de travail (50% avec autorisation de la DIRECCTE), alors que l'activité partielle de droit commun est autorisée à 100%. La charge de travail des salariés et les objectifs individuels doivent être adaptés de manière proportionnelle à la baisse d'activité.





“ **L'UNSA-Ferroviaire a revendiqué et obtenu seule que les périodes chômées soient sans impact pour TOUS les salariés...** ”

riés, concernant l'acquisition des droits à congés payés et à repos supplémentaires, les éventuels droits à l'allocation chômage, la répartition de l'intéressement, les garanties complémentaires de frais de santé et de prévoyance pour les salariés contractuels, les droits à la retraite des agents relevant du régime général, les droits à la retraite des agents du cadre permanent relevant du régime spécial, l'acquisition de points de retraite complémentaire au-delà de la 60<sup>e</sup> heure indemnisée dans les conditions définies par l'AGIRC/ARRCO pour les salariés contractuels, l'acquisition des droits en matière d'ancienneté et de temps de présence dans l'entreprise, le calcul des dotations pour le budget de fonctionnement des CSE et les activités sociales et culturelles (ASC), ainsi que pour le calcul du budget FASS (fonds d'action sanitaire et sociale).

L'UNSA-Ferroviaire, souvent seule à porter des revendications en faveur des salariés à tous les niveaux (branche et entreprise), a obtenu des avancées importantes. Réuni le 13 janvier 2021, le Bureau Fédéral a décidé à l'unanimité la signature de l'accord.

**L'UNSA-Ferroviaire est la première organisation syndicale, en termes de représentativité, à signer cet accord qui garantit l'emploi et la rémunération des salariés SNCF.**

Par Fabrice CHARRIÈRE  
Secrétaire Fédéral RH et juridique ■

Durant la période chômée, l'UNSA-Ferroviaire a garanti une rémunération fixe à 100% (traitement, indemnité de résidence, prime de travail ou de traction, allocations familiales supplémentaires et indemnités fixes mensuelles) et le niveau de rémunération globale au minimum à 80% du brut des douze mois précédant le 1<sup>er</sup> jour de mise en activité partielle de longue durée dans l'entreprise (incluant les EVS hors allocations de déplacement). Soit, sur la période chômée, un minimum de 90% du net versé habituellement. Pour un salarié étant en activité partielle à 40%, sa rémunération nette sera donc au minimum de 96% de sa rémunération habituelle.

De plus, l'UNSA-Ferroviaire a obtenu qu'une comparaison soit effectuée avec la rémunération annuelle brute de la période comprise entre mars 2019 et février 2020, pour neutraliser l'impact éventuel de l'activité partielle 2020.

Pour tous les salariés, l'UNSA-Ferroviaire a obtenu que les périodes d'activité partielle soient sans impact sur la détermination des éléments de rémunération variable (La Prime, la gratification individuelle de résultats (GIR) ou la part variable), ainsi que sur la prime de fin d'année (PFA), la gratification de fin d'année (GFA) et les gratifications d'exploitation (GAEX) et de vacances (GRAVAC), ou encore l'attribution de l'allocation familiale supplémentaire (AFS). L'APLD est également sans impact sur la rémunération due pendant les congés (notamment l'acompte congés pour les agents de conduite).

### ► ET EN PLUS DE LA RÉMUNÉRATION ?

Le salarié peut activer son compte personnel de formation (CPF) pour réaliser une formation certifiante, une validation des acquis de l'expérience (VAE), un bilan de compétences, un permis de conduire, une formation de créateur / repreneur d'entreprise. Pour des formations sur les périodes chômées au titre de l'APLD, validées par le manager, l'entreprise s'engage à proposer aux salariés concernés par le présent accord un abondement financier de 50 % du montant mobilisé par le salarié sur son CPF. Pour d'autres formations réalisées sur les heures chômées, l'abondement de l'entreprise sera de 10 %.

**L'UNSA-Ferroviaire a revendiqué et obtenu seule** que les périodes chômées soient sans impact pour TOUS les sala-



# Matériel

## Une histoire de loups



► **L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DE CERTAINES LIGNES TER EN RÉGION, VOIRE SUR LE RÉSEAU ILE-DE-FRANCE, SE PROFILE. POUR LE MOMENT, RIEN N'EST GRAVÉ DANS LE MARBRE, MAIS LA SITUATION EST PLUS QUE FLOUE ET « QUAND C'EST FLOU, C'EST QU'IL Y A UN LOUP » !**

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il y a actuellement beaucoup plus d'interrogations que de certitudes sur les conséquences de l'ouverture à la concurrence pour le domaine Matériel. Il est sûr néanmoins que les effets négatifs seront multiples, notamment sur les coûts de maintenance et la disponibilité du matériel. Mais il y a aussi de sérieuses inquiétudes sur la pérennité actuelle des technicentres de maintenance et donc sur l'avenir professionnel de leurs agents.

Certes, tous ces établissements ne seront pas concernés, mais plusieurs seront fortement impactés par l'arrivée de cette concurrence. Les répercussions pour le Matériel iront d'ailleurs au-delà des

technicentres de maintenance, puisque les technicentres industriels seront également touchés, quoi qu'on en dise. Ces zones d'ombre génèrent évidemment des doutes et des incertitudes dans l'esprit des agents du domaine M.

Les contradictions que l'on peut constater dans les argumentaires des responsables politiques, ou dans l'attitude de l'entreprise, ne sont pas de nature à lever toutes ces incertitudes. Il s'agit donc là d'un dossier complexe, aux multiples conséquences négatives, à la fois techniques, financières et sociales, sur lequel l'UNSA-Ferroviaire se doit de peser et faire entendre ses demandes.

### ► **MAINTENANCE DU MATÉRIEL : LES INCERTITUDES ET LES QUESTIONS DE L'UNSA-FERROVIAIRE**

Pour les régions concernées, le parc d'automoteurs sera réparti entre plusieurs prestataires. Aussi l'UNSA-Ferroviaire s'interroge sur plusieurs points fondamentaux qui, à ses yeux, sont décisifs pour l'avenir des établissements actuels et, évidemment, de leurs agents, ainsi qu'à l'organisation de la maintenance.

Concernant les éléments nécessaires à la maintenance, en plus des facilités essentielles, il faut savoir si la SNCF sera dans l'obligation de :

- > céder à titre gracieux tous les documents nécessaires (qui sont pourtant en grande partie sa propriété intellectuelle !);
- > céder également, dans les mêmes conditions, les évolutions apportées aux documents de maintenance des fabricants;
- > fournir son REX (retour d'expérience), notamment par rapport aux phénomènes de vieillissement et de fatigue des matériels;
- > faire part des événements critiques d'origine Matériel;
- > permettre l'accès complet à sa GMAO (gestion de maintenance assistée par ordinateur);
- > fournir des renseignements ou les conclusions des investigations en cours;
- > transmettre les modifications faites sur les logiciels embarqués;
- > donner des informations sur les innovations en cours;
- > fournir les pièces détachées *via* son CLI (centre de logistique industrielle);
- > partager le stock de pièces PRM/PRMD (pièces réparables du matériel) et pièces de consommations courantes;
- > avoir l'obligation de réparer ou réviser les PRM/PRMD de la concurrence, de donner l'accès au RNAS (référentiel national des articles symbolisés), aux BDU (brouillons de désignation unifiée) en cours, aux CDU (cartes de désignation unifiée);
- > fournir les états de pièces de rechange;
- > partager la veille technologique;
- > collaborer à l'élaboration des cahiers des charges fonctionnels lors du lancement des appels d'offres par les régions pour les nouveaux véhicules;
- > participer au dépouillement des réponses des constructeurs suite aux appels d'offres pour de nouveaux véhicules;
- > faire part des déspecialisations en cours;
- > donner la liste de ses fournisseurs;
- > transmettre l'historique (ex DOSEQUI : dossier d'équipe) des agents qui seront transférés de la SNCF;
- > donner les évaluations des actions de formation;
- > accueillir et former les agents de la concurrence sur le Technicampus...

Concernant les investissements, les activités et les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) vont-elles geler les investissements en cours et arrêter les projets d'investissements sur les actuels sites de maintenance SNCF ? Les autorités organisatrices vont-elles répartir équitablement les futurs investissements entre la SNCF et les intervenants privés ?

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il ne faut pas hésiter à en douter, vu les cadeaux royaux faits à la



concurrence pour qu'elle vienne s'installer sur des voies neuves, avec des matériels neufs et des ateliers de maintenance complètement neufs, rien que pour elle.

Concernant les agents de maintenance, quelle sera la politique de fidélisation des éléments indispensables pour réaliser une maintenance de qualité ? Quels plans de carrière l'entreprise compte-t-elle mettre en place pour ceux qui ne seront pas transférés ? Quels seront les impacts sur les effectifs ? Comment va-t-elle gérer ces nouvelles contraintes de GPEC (gestion prévisionnelle des emplois et compétences), elle qui a déjà tant de lacunes et d'insuffisances dans ce domaine ? Un accord est en cours de négociation sur la SA Voyageurs, pas pour

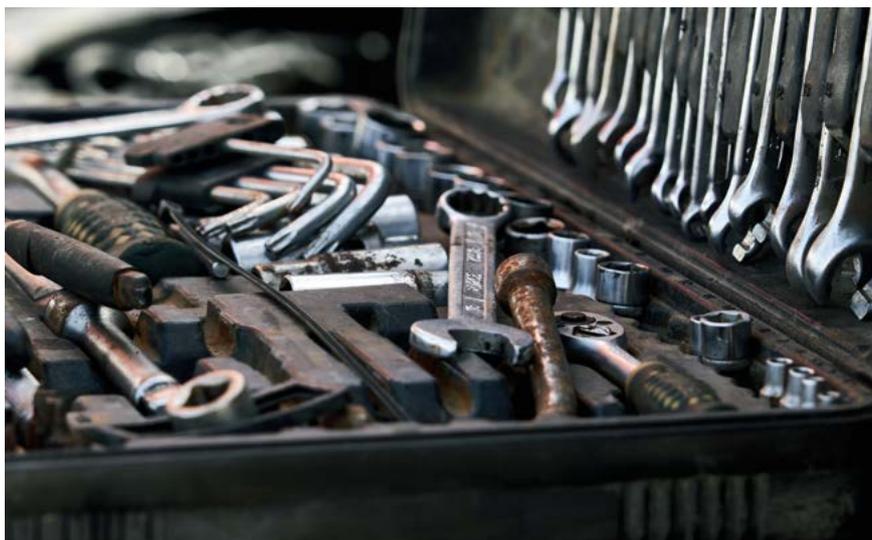
de la GPEC comme nous l'entendons, mais pour définir les outils qui permettront de supprimer des postes et tenter en même temps de garder les meilleurs et tant pis pour les autres, à savoir les agents qui font partie des familles de métiers « sensibles », sensibles comme « plus nécessaires »...

Concernant les agents des services d'ingénierie, la direction du Matériel prévoit-elle des baisses d'effectifs ? Quelle politique sera choisie vis-à-vis de MASTERIS, notamment vis-à-vis de travaux de sous-traitance pour les établissements de maintenance autres que la SNCF ? Sachant que les *clusters* (regroupements de sites) sont à présent directement rattachés hiérarchiquement et "managérialement" à SNCF Matériel, donc sortis des établissements, la filialisation ou la privatisation de l'ingénierie est-elle enclenchée ? Il est impossible de le savoir, la direction restant totalement muette sur de nombreux sujets dangereux pour les agents et en particulier pour celui-ci.

### > COÛTS DE MAINTENANCE ET DISPONIBILITÉ DU MATÉRIEL : LES CERTITUDES DE L'UNSA-FERROVIAIRE

Pour les régions volontaires à l'ouverture à la concurrence, ou plutôt pour celles qui ont comme objectif de ne plus avoir à traiter avec la SNCF, l'éclatement des actuels établissements de maintenance va générer de nombreux inconvénients.





Le premier, majeur, sera l'augmentation généralisée (pour la SNCF, mais aussi pour la concurrence et de fait pour les autorités organisatrices) des coûts de maintenance. En effet, si lors des regroupements d'entités on réalise des économies d'échelle, lorsque l'on éclate ces entités, on augmente les dépenses et notamment les coûts :

- > de la maintenance des sites ;
- > de la maintenance des équipements de production ;
- > d'outillages ;
- > d'encadrements ;
- > de nettoyage des véhicules ;
- > des stocks ;
- > de stockage des pièces de rechange ;
- > induits par l'éclairage et le chauffage, qui sont doublés ;
- > de nettoyage des locaux ;
- > de gardiennage ;
- > de la gestion et du traitement des déchets ;

- > de formation ;
- > d'investissements ;
- > liés aux normes qualité, environnement, sécurité du personnel.

**Le deuxième inconvénient majeur sera une diminution de la disponibilité des véhicules.**

En effet, plus un parc de véhicules est petit, plus il est difficile à gérer. Actuellement, s'il est possible de stocker une pièce d'avance sur un site ; demain cette pièce sera toujours sur site alors qu'il y aura deux sites de maintenance. Actuellement, sur un parc important, avec deux engins arrêtés et en attente de pièces, il est facile de prendre les pièces en bon état sur l'un des véhicules pour permettre à l'autre de rouler. Demain, ce sera impossible si deux engins régionaux sont arrêtés avec l'un maintenu par la SNCF et l'autre par la concurrence.



“ On peut même penser qu'il faudra dans certains cas sous-traiter quelques opérations de maintenance, avec les risques générés par la multiplication des intervenants. ”

Plus un parc est petit et plus le nombre d'agents de maintenance nécessaire est faible. Sur les « niches techniques » où les agents bien formés sont peu nombreux, les interventions de maintenance seront plus difficiles à réaliser lors des vacances ou des maladies. On peut même penser qu'il faudra dans certains cas sous-traiter quelques opérations de maintenance, avec les risques générés par la multiplication des intervenants.

**► AVENIR DES AGENTS CONCERNÉS PAR L'OBLIGATION D'ALLER TRAVAILLER CHEZ LA CONCURRENCE : LES INTERROGATIONS DE L'UNSA-FERROVIAIRE**

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire intérieur de voyageurs, le décret n°2018-1242 du 26 décembre 2018 sur les modalités de transfert des cheminots d'une entreprise à l'autre, définit les conditions pour les salariés qui devront quitter la SNCF quand l'entreprise aura perdu un marché face à un opérateur ferroviaire privé. Il précise la procédure applicable au transfert des contrats de travail des salariés et notamment les modalités de calcul du nombre de salariés à transférer, ainsi que les règles, indemnités et procédures applicables en cas de refus par le salarié du transfert de son contrat de travail.

Ce décret détermine également les modalités de maintien de tout ou partie de la rémunération des salariés transférés, ainsi que les conditions d'exercice de leur droit d'option au bénéfice du statut de cheminot, en cas de réembauche par la SNCF. Il détaille également les emplois concernés par ces transferts, comme la conduite des trains, les services en gare, la maintenance courante du matériel roulant ou la gestion des aléas d'exploitation.

Selon que « le salarié est affecté à plus de 50% ou moins de 50% au service transféré »,



les conséquences d'un refus de transfert seront différentes. Pour celui affecté à plus de 50%, un refus conduit à une «rupture du contrat de travail» avec l'entreprise ayant gagné le marché. Celui affecté à moins de 50% se verra proposer un autre poste par l'entreprise perdante. Le décret fixe des niveaux planchers à l'indemnité de licenciement selon la durée de la carrière au sein de l'entreprise et définit « le salaire ou le traitement à prendre en considération pour le calcul de cette indemnité ».

Pour les salariés acceptant le transfert, le décret prévoit le «maintien du niveau de leur rémunération nette de cotisations salariales». Il liste les éléments fixes et variables de cette rémunération, à la fois pour les salariés de la SNCF sous statut de cheminot et pour les autres salariés.

L'UNSA-Ferroviaire avait négocié des avancées significatives pour les agents. Malheureusement, d'autres OS ont fait un autre choix en dénonçant ces avancées, faisant retomber les garanties au niveau minimum de la loi.

### ➤ LES CONTRADICTIONS DES RESPONSABLES POLITIQUES

Les technicentres de maintenance (TM) sont issus de la fusion et du regroupement au sein d'une seule entité régionale des différents établissements de maintenance régionaux qui concouraient à la maintenance des niveaux 2 et 3 (ex-dépôts, entretiens, CMT).

Lors de la création de ces TM, l'UNSA-Ferroviaire avait fait part de ses inquiétudes et réticences, notamment au niveau social, en raison des pertes d'emplois (service d'appuis et dirigeants des établissements). Par contre, elle reconnaissait qu'il y avait une certaine pertinence technique (par le regroupement des compétences conduisant à une augmentation des synergies techniques), managériale et économique à ces regroupements, notamment par les économies d'échelle générées.

Avec l'ouverture à la concurrence, si la SNCF perd la gestion de lignes, le prestataire choisi aura plusieurs solutions pour la maintenance de son matériel roulant :

- > faire assurer la maintenance par la SNCF. Ne rêvons pas, c'est une possibilité qui a peu de chance d'être retenue du fait des choix des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ;
- > faire lui-même la maintenance, avec l'aide des AOM ;
- > faire appel à la sous-traitance, soit par le biais de constructeurs ferroviaires, soit par le biais de ROSCOs (*rolling stock company* = sociétés de location de matériel roulant qui possèdent et entretiennent des locomotives et des wagons de chemin de fer, loués aux sociétés qui exploitent les trains).

L'UNSA-Ferroviaire voit *a minima* trois contradictions majeures dans l'attitude des politiques sur le dossier.

### ➤ L'ASPECT ÉCONOMIE D'ÉCHELLE

L'argumentaire des économies d'échelle ou de nécessité de garder un noyau critique de compétences est systématiquement repris par les politiques nationaux ou

régionaux (bien souvent par l'intermédiaire des services d'État ou régionaux) quand il s'agit de justifier des regroupements de sites ou d'établissements publics qui engendreront la fermeture d'hôpitaux ruraux, de services d'urgence, de maternités, de perceptions, de bureaux de poste, de classes, etc. Seuls les édiles et la population concernée s'opposent à l'arbitraire de ces mesures de fermeture.

Et dans le cadre de l'ouverture à la concurrence de certaines lignes régionales, les noyaux critiques de compétences volent en éclats ! Il y aura création de nouveaux sites de maintenance dédiés aux véhicules des prestataires qui se seront vu attribuer les lignes ouvertes à la concurrence. La région Grand Est a déjà annoncé la création de deux nouveaux sites, l'un en Alsace et l'autre en Lorraine ; la région des Hauts-de-France propose la création d'un nouveau site sur Saint-Pol-sur-Ternoise (Pas-de-Calais) ; d'autres conventions régionales se proposent aussi d'offrir un établissement de maintenance dédié, sans oublier les grands constructeurs situés sur l'hexagone, pas forcément français, qui souhaitent s'installer à leur tour dans quelques régions afin de capter de la maintenance. Serait-ce parce qu'il y a de quoi faire et que les établissements de maintenance du matériel de la SNCF ne savent plus faire ? Ou ne veulent pas faire ? Ou ne souhaitent plus faire... ?

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette dé-densification qui ne manquera pas de générer des

coûts supplémentaires est bien la preuve d'une contradiction majeure des politiques. Pour la région Grand Est, on se souvient des politiques qui ont été moins vindicatifs et moins prompts à défendre les établissements qui ont fermé ces dernières années, tels que les technicentres industriels d'Épernay et de Montigny-Lès-Metz, ou la quasi-fermeture du technicentre de Chalindrey, sachant que rien n'est moins sûr que de le garder.

### ➤ L'ASPECT FINANCIER

Ces nouveaux sites de maintenance auront un coût, même un coût très important, avec aussi un coût de maintenance par véhicule qui augmentera également sur les actuels sites de maintenance SNCF.

Il faut rappeler que le budget transport dans les régions est l'un des tout premiers postes de dépenses (entre la première et troisième place suivant les régions). Depuis que ce sont les régions qui assurent le financement des transports régionaux, il est fréquent d'entendre les responsables politiques locaux dire que le transport ferroviaire coûte cher et se plaindre des médiocres prestations de la SNCF, qui parfois ne sont pas en adéquation avec les sommes investies.

Avec un équilibre financier des transports régionaux qui est pour le moins fragile et précaire alors qu'il ne devrait pas l'être, car le service public ne devrait pas générer de bénéfice, la crise sanitaire a impacté les



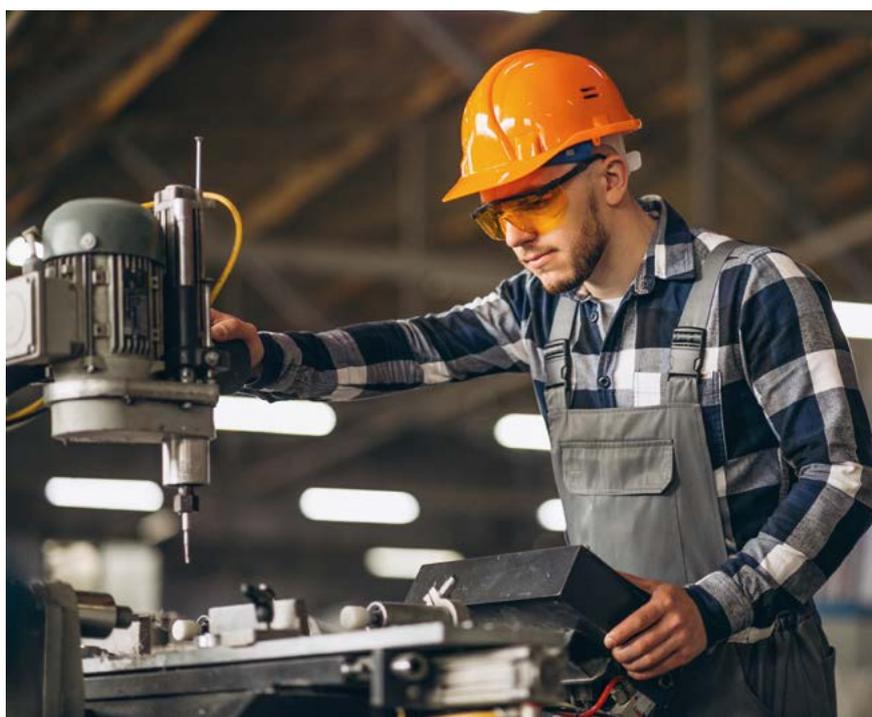
régions qui estiment leurs pertes à quatre milliards d'euros. Certaines, sur le poste de dépenses de transport régional, ont tellement été « dans le rouge », que :

- > elles ont menacé de ne plus rémunérer la SNCF pour ses prestations, avant que le ministre des Transports ne s'en mêle et les rappelle à l'ordre ;
- > d'autres se sont déclarées en cessation de paiement ;
- > toutes ont appelé à des compensations financières de l'État, que celui-ci ne leur avait d'ailleurs pas versées lors de transfert de délégation de service public.

Les entreprises qui remporteront le marché d'exploitation des lignes ouvertes à la concurrence, ou éventuellement les ROSCOs en charge de la maintenance des matériels, ne seront pas des philanthropes. Ces entités sont et seront là pour faire prioritairement des bénéfices, qui serviront essentiellement à rémunérer leurs actionnaires, les investissements nécessaires restant certainement financés par les régions.

Le transport ferroviaire coûte cher, mais les régions qui portent ce discours sont prêtes à rémunérer des opérateurs privés, y compris pour la part bénéfices et versements de dividendes aux actionnaires, et à voir le coût de la maintenance SNCF augmenter.

Le transport ferroviaire coûte cher, mais les régions sont prêtes à investir dans des centres de maintenance inutiles. Ces régions auront donc bien du mal à justifier :





- ✓ **vis-à-vis de l'État** : les appels à l'aide pour obtenir des compensations financières. L'État, dans le plan de relance suite Covid, souhaitant impliquer les régions pour mettre la main au portefeuille afin de relancer le ferroviaire ;
- ✓ **vis-à-vis des électeurs et contribuables** : les dépenses inutiles générées par la construction de nouveaux centres de maintenance, l'augmentation des dépenses liées à la dé-densification de la maintenance, le versement de dividendes aux actionnaires des entreprises privées qui remporteront les marchés.

### ➤ L'ASPECT ÉCOLOGIQUE

Les deux principales qualités du transport ferroviaire sont que ce mode de transport est :  
 ✓ économiseur d'espace ;  
 ✓ peu générateur de gaz à effet de serre.

Or, avec la création de nouveaux sites de maintenance, il faudra utiliser, inutilement à nos yeux, de nouvelles surfaces. Si le transport ferroviaire est un transport écologique, les sites de maintenance génèrent malgré tout quelques nuisances pour le moins visuelles en s'implantant sur de grandes surfaces.

Depuis les deux dernières élections (européennes et municipales), les représentants politiques se sont découvert une fibre écologique. Alors, souhaitons bon courage aux politiques « *pro ouverture à la concurrence* » pour expliquer aux populations qui seront

impactées par les nuisances des nouveaux sites de maintenance :

- ✓ qu'il faut qu'elles les acceptent et en subissent les contraintes ;
- ✓ que les habitations des riverains risqueront de perdre de leur valeur ;
- ✓ que les coûts de traitements des eaux usées risqueront d'augmenter, etc.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, sur l'aspect écologique pour les régions des transports régionaux, c'est là aussi une contradiction majeure des politiques.

### ➤ LES CONTRADICTIONS DE LA SNCF

Depuis maintenant plus d'une décennie, la SNCF a fait le choix de sous-traiter une partie de la maintenance, soit pour la production, soit pour l'ingénierie, ou de faire appel à des CDD en nombre et sur le long terme en « s'arrangeant » avec le Code du travail. Des sociétés d'ingénierie notamment (comme AGAP2 ou SEGULA) sont intervenues dans les technicentres en ayant accès à notre GMAO, nos documents de maintenance, notre REX, donc à notre richesse technique. Certes, cela s'est fait pour des interventions limitées dans le temps, mais ces sous-traitants qui ne connaissent pas le ferroviaire ont eu tout loisir de *collecter* notre savoir. Maintenant, avec l'ouverture à la concurrence, la direction du Matériel hurle aux loups, avec l'obligation qui est faite de confier notamment aux nouveaux entrants le résultat de ses investigations.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la direction du Matériel, qui s'appelle à présent SNCF Matériel, en faisant entrer les loups dans sa bergerie, ne peut aujourd'hui s'en prendre qu'à elle-même.

### ➤ CONCLUSION

Les dossiers d'ouverture à la concurrence de certaines lignes démontrent une fois de plus l'impéritie des politiques sur un dossier technique complexe. Ici, les responsables politiques de certaines régions sont sur une attitude purement dogmatique. Ils n'ont pas mesuré toutes les incidences négatives humaines, techniques et financières d'un tel projet. L'UNSA-Ferroviaire, par son aptitude pragmatique et sa volonté d'en démontrer toute l'inutilité et le coût faramineux sur les finances publiques, entend peser fortement sur ce projet.

Je vous engage à lire ou relire le Mag entièrement dédié au sujet de l'ouverture à la concurrence ici : <https://fr.calameo.com/books/00612937122681600d653>

SCAN ME



Philippe DUMÉ  
Secrétaire Fédéral Matériel ■

# Santé Le médecin du travail à la SNCF

► **POUR L'UNSA-FERROVIAIRE, C'EST UN ACTEUR ET UN INTERLOCUTEUR IRREMPLAÇABLE EN MATIÈRE DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ AU TRAVAIL.**

Aujourd'hui, plus d'une centaine de médecins du travail sont en activité au sein du groupe public unifié (GPU) SNCF. Nous les rencontrons le plus souvent à l'occasion des visites d'aptitude obligatoires (à l'embauche, périodiques, de reprise du travail, etc.). Ce rôle les associe parfois et à tort à l'autorité patronale, mais qui sont-ils vraiment ?

► **UN PROFESSIONNEL DE SANTÉ, MAIS PAS SEULEMENT !**

Médecin avant tout, le médecin du travail, appelé aussi «médecin de prévention», doit assurer un lien entre la santé et le travail, les conditions de travail et l'employeur. Ses principales missions se concentrent autour du contrôle de l'aptitude physique et psychologique du personnel, l'hygiène, la sécurité et les conditions de travail (horaires, ergonomie, cadences, bien-être des salariés, etc.) afin d'écartier *a priori* tous risques d'atteinte à la santé physique ou mentale des salariés. À la SNCF, qui dispose d'un service de santé au travail dit autonome (mis en place à l'initiative de l'employeur), le médecin du travail est salarié du GPU.



► **UN CURSUS SPÉCIALISÉ...**

La médecine du travail est une spécialité à part entière, au même titre que la cardiologie, la gynécologie, etc. En plus du tronc commun des six années d'études de médecine, quatre années de formation supplémentaires dans le cadre de l'internat de médecine sont nécessaires pour valider cette spécialité, qui aboutissent à la délivrance du diplôme d'études spécialisées en médecine du travail.

Le médecin du travail doit donc disposer de solides connaissances techniques et de facultés d'analyse idoines. Cette expertise lui permet de faire le lien entre les risques identifiés sur les postes de travail et les examens médicaux d'aptitude des salariés.

► **... ET AU-DELÀ**

En relation avec les salariés, les représentants du personnel et la ligne managériale, il doit, outre sa formation, faire preuve de sang-froid et de pragmatisme face à certaines situations tendues, voire à risque, et démontrer des aptitudes relationnelles ainsi qu'un bon sens de la communication. Son éthique doit être exemplaire afin de résister aux pressions éventuelles de la direction en matière de production, en veillant sur la santé des salariés.

► **QUELLES SONT SES PRÉROGATIVES ?**

Le médecin du travail est indépendant et, en cas de risque ou danger particulier pour le personnel, il est autorisé à alerter l'entreprise, voire à recourir à des expertises complémentaires à ses propres examens. Toutefois, son rôle est exclusivement préventif, il reste tenu au secret médical et professionnel. Par exemple, les avis d'aptitude temporaire ou les propositions d'aménagement de poste qu'il émet ne doivent jamais mentionner la pathologie dont souffre le salarié.

► **POUR QUI ?**

Tous les salariés de l'entreprise sont concernés par la médecine du travail et peuvent faire appel à elle.

En dehors des visites obligatoires, tout salarié peut consulter son médecin du travail à chaque fois qu'il s'interroge sur le lien entre sa santé et son travail. Le médecin du travail recherchera alors des pathologies débutantes ou déclarées pouvant impacter la tenue du poste et les conditions de travail du salarié.

Il faut noter que les sollicitations à l'initiative du salarié sont en constante augmentation ces dernières années, notamment liées aux



risques psychosociaux (RPS) dont les chiffres sont alarmants, comme en attestent les différents rapports médicaux dans de nombreux CE puis CSE. Même si les médecins du travail peuvent déléguer les visites d'information et de prévention aux infirmiers et infirmières en santé au travail, certains médecins du travail peuvent ainsi être eux-mêmes en situation de RPS, avec une charge de travail qui devient, *de facto*, insurmontable.

### Quelques exemples de missions du médecin du travail au sein du GPU SNCF :

- > au moment de l'embauche, pour s'assurer que la personne est apte à exercer au poste qui lui sera assigné, tant du point de vue physique que psychologique ;
- > le suivi médical de la sécurité, non seulement des agents de conduite mais aussi de tous ceux qui tiennent des postes exposés aux risques ferroviaires ou dangers particuliers (amiante, bruit, produits chimiques...);
- > les examens médicaux de suivi et de prévention de tous les salariés, pour s'assurer qu'il n'y a pas d'incompatibilité avec d'éventuelles difficultés de santé et le poste tenu (mal de dos, vue, charge mentale, pressions diverses...). Dans certains cas, le médecin du travail peut proposer un aménagement de poste, une inaptitude temporaire ou définitive, ou préconiser le reclassement du salarié ;
- > une surveillance médicale renforcée des personnes en situation de handicap, des femmes enceintes... ;
- > des visites des ateliers, chantiers, lieux d'exploitation... et analyses des process, techniques d'intervention, méthodes de travail *pour proposer*, et le cas échéant *mettre en place des mesures préventives et des solutions d'ergonomie* ;
- > alerter la direction en cas de risques pour la santé des salariés ;
- > aider les lignes managériales à rédiger le document unique d'évaluation des risques (DUER) ;
- > etc.

### > SES MISSIONS EN CSSCT

Un acteur clé qui exerce ses missions dans une équipe pluridisciplinaire qui vise la prévention, la veille et la mise en place de mesures correctives.

Le médecin du travail et la CSSCT, chacun dans leur rôle, concourent ensemble à la santé et à la sécurité au travail des salariés et jouent un rôle de prévention et de sensibilisation.

Les membres de la CSSCT incluent le chef d'établissement ou son délégué, ainsi qu'une délégation du personnel. L'inspec-

“ *Le médecin du travail et la CSSCT, chacun dans leur rôle, concourent ensemble à la santé et à la sécurité au travail des salariés et jouent un rôle de prévention et de sensibilisation..* ”

teur du travail et le médecin du travail sont conviés aux CSSCT, qui se réunissent *a minima* une fois par trimestre. En cas d'accident grave au travail, une CSSCT extraordinaire peut être déclenchée. Outre la protection physique et mentale des salariés, la CSSCT a d'autres responsabilités, comme l'identification des causes d'accident de travail, l'analyse des conditions de travail, la mise en place des solutions de prévention, de mesures conservatoires correctives, en cas de droit d'alerte.

Quand il participe aux réunions de CSSCT, il effectue des visites périodiques des lieux de travail avec les membres et le président. Il peut par ailleurs être sollicité sur des projets initiés par la CSSCT en apportant son expertise.

*Nota bene* : en cas de danger grave et imminent pour un ou plusieurs salariés, le médecin du travail est habilité à alerter l'employeur et les représentants du personnel pour éviter l'apparition de toute pathologie ou aggravation, afin de soustraire le salarié à l'exposition au(x) risque(s).

### > POUR L'UNSA-FERROVIAIRE...

Le médecin du travail est un acteur incontournable pour préserver la santé des salariés. Il est inséré dans une action pluridisciplinaire, centrée essentiellement sur le suivi médical, la prévention individuelle et collective par rapport aux postes de travail, l'évaluation des risques, la veille sanitaire, mais également en termes de conseil, d'actions de communication de prévention comme des formations, de l'information. Sa

vision individuelle et collective des salariés lui permet de construire une réponse globale et synthétique. Cette pratique lui confère la possibilité d'alerter tout en respectant le secret médical concernant les altérations de la santé physique et/ou mentale des salariés, en les reliant aux différents risques sanitaires dans l'entreprise. L'UNSA-Ferroviaire est très attachée au service de santé autonome (la médecine du travail) de la SNCF. Elle rappelle que contrairement à d'autres organisations syndicales, elle avait soutenu et s'était prononcée POUR le dossier d'agrément de santé au travail lors du CCGPF du 3 décembre 2019, agrément délivré le 7 octobre 2020 par la DIRRECTE d'Ile-de-France.

En effet, en l'absence d'agrément pour l'ensemble du GPU, les services de santé au travail SNCF pouvaient juridiquement être ouverts à la concurrence par les SA SNCF, avec toutes les conséquences imaginables sur les emplois de nos collègues des services médicaux SNCF !

Enfin, cette reconduction de l'unicité du service de santé au travail autonome de la SNCF, dont le médecin du travail, fin connaisseur des « métiers du ferroviaire », est la cheville ouvrière, garantit une équité et une égalité de traitement en matière de suivi en santé au travail pour tous les salariés du GPU.

Par Sandrine DUMONTIER & François PIEROTTI ■



# Où est fabriqué le Mag de l'UNSA-Ferroviaire ?



➤ **SI JE VOUS DIS CHAUMONT, VOUS PENSEZ À QUOI ?  
LÀ, MAINTENANT, TOUT DE SUITE, SANS RÉFLÉCHIR.  
SAVEZ-VOUS OÙ CELA SE TROUVE, PAR EXEMPLE ?**

Alors ? Grand Est, oui... Haute-Marne, vous y êtes... Viaduc ? Viaduc, évidemment !

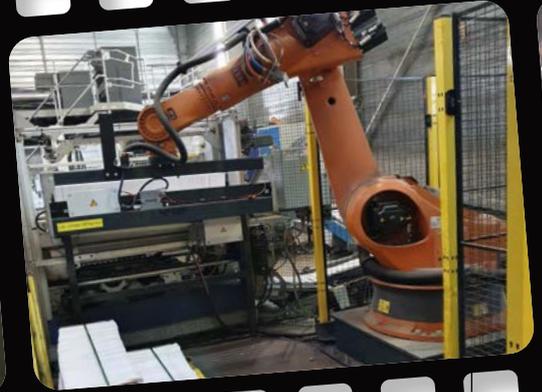
Je dois avouer qu'à part sa situation géographique (surtout celle de sa gare qu'avec tant d'autres, j'ai dû apprendre par cœur il y a de nombreuses années) Chaumont ne m'évoquait pas grand-chose. C'était avant de découvrir que dans cette petite ville (23.000 habitants quand même) est imprimé le magazine que vous avez sous les yeux, *Le Mag de l'UNSA-Ferroviaire*, votre *Mag*.

Plus précisément chez Rotochampagne qui, comme son nom ne l'indique pas (vous pensiez plutôt bulles et flûtes, n'est-ce pas ?) est une imprimerie familiale qui possède une belle histoire. Elle commence avec un homme, Gilbert Bletner, résistant pendant la Seconde Guerre mondiale. À la Libération, il fonde le journal *La Haute Marne Libérée*

qui devient par la suite *Le Journal de la Haute Marne*. À sa mort dans les années 60, son fils Jean reprend les rênes puis le journal devient un groupe d'édition qui, dans les années 90, crée Rotochampagne. Enfin, en 2002, c'est au tour de sa petite fille, Marie-Jeanne, de devenir directrice générale du groupe. Comme je vous le disais, il s'agit bien d'une histoire de famille.

Le quotidien *Le Journal de la Haute Marne* touche environ 100.000 personnes à travers la région, malgré la progression du numérique. Évidemment, il n'y a pas que le *Journal de la Haute Marne* et *Le Mag de l'UNSA-Ferroviaire* qui sont imprimés à Chaumont. Les supports et les thèmes sont aussi divers que des journaux, des publicités, des magazines sur la pêche ou des mangas.

Côté technique, visiter cette imprimerie est une expérience qui sort de l'ordinaire. Pourtant, imprimer *Le Mag*, c'est presque comme à la maison : il faut du papier, de l'encre et une imprimante. Presque. Parce qu'ici, chaque bobine de papier dépasse la tonne, l'imprimante (Offset) est grande comme une maison et peut imprimer plusieurs dizaines de milliers de magazines par heure ! Dans cet atelier immense, le numérique dernier cri côtoie ce qui fait l'histoire de l'imprimerie : après la transmission des fichiers informatiques contenant toutes les pages en couleurs, d'immenses plaques de



## LE SAVIEZ-VOUS ?

- > La commune s'est appelée Chaumont-en-Bassigny jusqu'en 1971.
- > Danièle Bour, illustratrice et créatrice de « Petit ours brun » est née à Chaumont.
- > Chaumont est située sur la Ligne de Paris-Est à Mulhouse-Ville, sur laquelle se trouve le viaduc de Chaumont.
- > Le train Intercités relie la gare de Chaumont à Paris en 2h45.
- > Le viaduc et la gare de Chaumont ont notamment servi de cadre aux films *Le Pacha*, *Le Cerveau* et *Un étrange voyage*.

métal qui en reprennent tous les détails sont forgées au dixième de millimètre près avant d'être avalées par la machine. C'est alors à la mécanique de prendre bruyamment le relais, ingurgitant des kilomètres de papier à toute vitesse, projetant les diverses encres par passages successifs, les séchant immédiatement après en une fraction de seconde avant d'envoyer le rouleau quelques mètres plus loin se faire découper, plier, emballer à une vitesse incroyable !

Malgré l'automatisation inévitable de cette industrie, il ne fait aucun doute que pour exister, votre *Mag* nécessite beaucoup, beaucoup de travail, de techniques, de

technologies et surtout, de savoir-faire. Un savoir-faire qu'il faut conserver, dans ce monde qui va de plus en plus vite, où toutes les informations sont accessibles en un clic, un tapotement de doigt...

Merci à Olivier Petitot et toute l'équipe de Rotochampagne qui nous a accueillis et permis de visiter cet endroit extraordinaire.

Par Catherine WALISZEK  
Adhérente à l'UR Alsace ■





# Les poids-lourds entrent dans la danse

## ► DEPUIS L'ARTICLE SUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES (VE) IL Y A UN AN, QUOI DE NEUF ?

Ils s'imposent partout : +160% en France en 2020 quand les thermiques reculent d'un tiers, 15% des ventes totales attendues en 2021, idem en Europe, en Chine, aux USA. Le prix des batteries ne cesse de baisser, leurs performances et leur durée de vie d'augmenter. Près de cent nouveaux modèles attendus en 2021, toutes les marques s'y sont mises et les Chinoises débarquent en Europe, sans doute pas pour y faire de la figuration...

## ► POURQUOI UN TEL SUCCÈS ?

À 100.000 euros, une Tesla Model S abat le 0 à 100 km/h en moins de trois secondes (2,1s pour sa version *Plaid*) dans un salon de cuir cinq places high-tech et insonorisé. Pour la même chose en thermique, il faut une Bugatti Veyron Super Sport à deux millions d'euros et des boules Quiès. Quand la Tesla consomme deux euros aux 100 km, l'assurance, l'entretien et la conso de la Bugatti coûtent un peu plus.

Cette comparaison haut de gamme est transposable aux autres segments et, si cela ne suffisait pas, les VE tombent peu en panne. Pas besoin d'entretenir ni de remplacer turbo, vanne EGR, injecteurs, soupapes et mille litres de pétrole chaque année qu'il faut extraire, transporter, raffiner, distribuer en détruisant tout sur son trajet. Côté *expérience à bord*, comme dit la pub, un VE se met à jour régulièrement, propose des applis ou des films pendant qu'il surveille la route à votre place, lance le chauffage ou la clim quand il sait que vous allez arriver, vous envoie un SMS pour dire où il est garé, se paramètre de A à Y depuis son tableau de bord tactile ou un téléphone. Accessoirement, il vous transporte, vite ou pas, sans le bruit et l'odeur.

Un VE est un smartphone perpétuellement de dernière génération, quand un véhicule thermique est un télégraphe Bell. Ou Marconi, si l'on est fan de marques italiennes.

## ► CÔTÉ CAMIONS ?

Père spirituel d'*Homo Conso*, Amazon a décidé d'électrifier sa flotte. Vu ses moyens,



ça ne traînera pas. Ça tombe bien, les modèles d'utilitaires se multiplient comme des petits pains et Tesla, encore lui, prépare la production de son semi-remorque. Devant la réussite de ses voitures, les camions sont sa future poule aux électrons d'or. Le mastodonte chinois BYD est sur le créneau depuis longtemps, il arrive en Europe tandis que les constructeurs historiques Mercedes, Renault, Daf, Volvo et Scania commercialisent déjà des modèles électriques.

Quand les 38/44 tonnes électriques à 1000 km d'autonomie équipés de batteries garanties à vie remplaceront les diesel, quand ils rouleront en convoi automatique (*platooning*) avec un seul chauffeur éveillé en tête pendant que les autres se reposeront derrière, augmentant leur temps de conduite et abaissant encore leurs coûts, quand ils traduiront en temps réel les indications sur la route au cas où le chauffeur ne parle pas la langue du pays traversé, quand ils seront autorisés à entrer au cœur des villes interdites aux thermiques sans besoin d'aménagements particuliers ni d'investissements publics, quels arguments restera-t-il aux autres modes de transport pour s'opposer au *tout-camion* ?

## ► ET DEMAIN ?

À batteries aujourd'hui, à hydrogène demain, la mobilité électrique décolle partout, comme les énergies renouvelables désormais plus rentables - sans subventions - que les fossiles. Les géants pétroliers ne s'y trompent pas et investissent en masse dans des réseaux de recharge : BP, Total et Shell déjà, Exxon bientôt. Le monde commence doucement à changer, enfin. Mais *Homo Conso* ne veut pas le savoir. Bozo le clown des réseaux lui dit que si on ne peut pas faire 800 km d'un coup la seule fois de l'année où l'on en a besoin, c'est nul. Que le cobalt, c'est mal. Que le recyclage des batteries, c'est pas bien. *Homo Conso* n'en sait rien et vérifie encore moins, mais il partage, clic... clic... Ce qui le tenterait pour passer à l'électrique ? Ressembler à Elon Musk, PDG de Tesla, devenu l'homme le plus riche du monde en quelques mois.

Face aux VE, les véhicules thermiques sont aux mobilités modernes ce que le débardeur jacquard est à la mode : il faut beaucoup d'imagination pour trouver encore ça S3XY.

Par Frédéric PORCEL ■



# LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR

## Vérité et mensonges

Nous pensions que 2021 allumerait la lumière dans le tunnel mais non, hélas, il n'y a que des points de lumière furtifs, comme dans le tunnel des Alouettes en amont de la gare de Vierzon. Nous, les anciens, avons le sentiment que nous sommes de trop dans ce monde d'après, qu'il faudrait laisser la place aux jeunes et mourir en silence.

Il n'en est pas question, l'énararchie qui pense cela va avoir une surprise de taille. Les mêmes qui ont fait un sans faute dans la mauvaise gestion de la pandémie se retrouvent les pieds dans la glaise. Après l'affaire des masques, celle des traitements, des moyens humains et matériels dans les hôpitaux, nous sommes devant le mur du manque de doses vaccinales. La partie de poker commence, qui va gagner la gestion des priorités, des choix. La vérité est dans le vent. Nos décideurs publics, privés, politiques et chefs d'entreprise ouvrent la boîte à mensonges pour cacher souvent leur incompétence et leur médiocrité galopante. Les soi-disant perdants d'hier sont les gagnants d'aujourd'hui, c'est l'argent qui triomphe outre-Manche.

Que devient notre entreprise dans ce profond magma ? Nos ami(e)s actifs sont remarquables, en particulier ceux de l'UNSA-Ferroviaire qui, grâce à leur pragmatisme et leur professionnalisme, assurent la marche et le feu d'une stratégie qui déraile. J'en veux pour preuve la situation catastrophique du transport de voyageurs, du fret, des infrastructures, des finances, du personnel et de la concurrence...

Le doute s'empare de mon esprit et j'ai de la peine pour ce que je vois, entends et pour tous ceux qui bredouillent des contre-vérités à longueur de temps. À ces derniers, je voudrais modestement leur apprendre la valeur du doute, qui doit sans cesse guider le mental de celles et ceux qui cherchent la vérité. C'est un très long chemin semé d'embûches. Il faut orienter la tête et les jambes dans le sens du progrès pour améliorer l'Homme et l'Humanité. Rien ne sert d'être énarque pour être humble et respecté du peuple et surtout faire entendre sa voix en Europe et dans le monde. Il y a aujourd'hui trop de gens qui souffrent et dont les projets même les plus modestes restent au butoir ou devant un signal d'espoir fermé.

Mes ami(e)s, soyons pour les jeunes la lumière au bout du tunnel. Ce serait un bel héritage.

Par Jacques DURON,  
Président de l'UFR ■

**UNSA**  
Créateur de lien social !  
**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

www.unsa-ferroviaire.org

L'ACTUALITÉ DE L'UNSA RETRAITÉS

# Autonomie, pouvoir d'achat...

Dans ce contexte économique et social particulier, il est toujours important de rester vigilant car, outre les problèmes médicaux ou sociaux liés directement à la pandémie, l'activité politique et sociale continue son chemin. L'économie est gravement affectée et de nombreux actifs voient leur avenir compromis. Les retraités semblent à première vue moins touchés par cette situation économique. Toutefois, d'après le COR (Conseil d'orientation des retraites), les conséquences de la crise sanitaire laissent craindre une augmentation significative du nombre de retraités précaires. Il est donc important de continuer notre militantisme, sans fléchir.

Le Bureau National de l'UNSA Retraités s'est tenu le 17 décembre, en distanciel. De nombreux sujets ont été évoqués et il a été décidé d'envoyer plusieurs courriers d'alerte au gouvernement.

## ► AUTONOMIE

Jean-Paul Tripogney a résumé la situation actuelle et précisé en particulier que le déficit de la Sécurité sociale est maintenant de 49 milliards d'euros, essentiellement dû à la crise sanitaire. Il a rappelé que l'UNSA demandait que cette dette soit prise en charge par l'État. Mais le PLFSS (Projet de loi de financement de la Sécurité sociale) est maintenant adopté par le parlement et confirme la cinquième branche, en affectant un budget spécifique à la CNSA (Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie). Toutefois, il est urgent que les besoins liés à la perte d'autonomie, notamment sur le long terme, soient pris en compte par une loi. C'est pourquoi le Bureau National a adopté à l'unanimité le principe d'adresser une lettre à Monsieur Olivier Véran,

ministre des Solidarités et de la Santé, et à la déléguée en charge de l'autonomie, Madame Brigitte Bourguignon, pour leur signifier notre impatience quant à l'élaboration de la loi "Grand Âge" et les alerter sur l'urgence de régler la situation devenue extrêmement difficile des personnes âgées en perte d'autonomie.

## ► POUVOIR D'ACHAT DES RETRAITÉS, CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

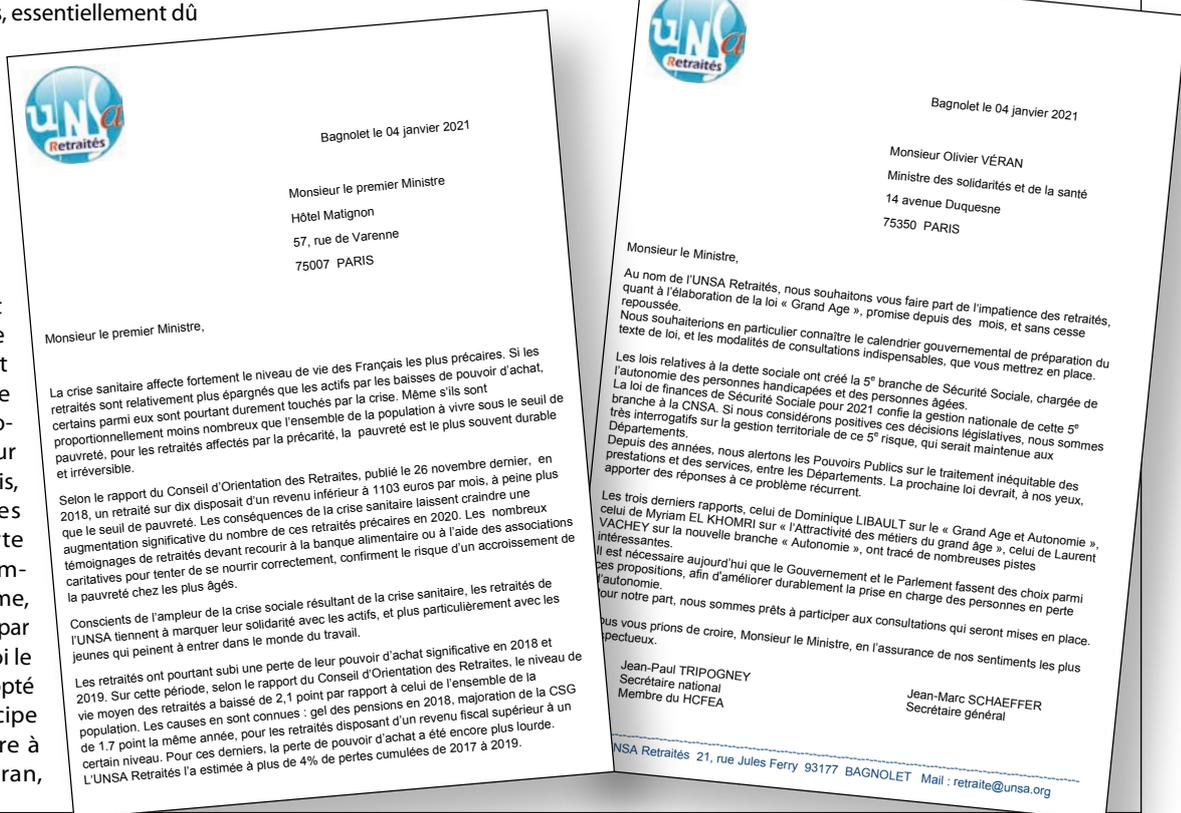
Claude Lassaly a dressé le tableau de la situation actuelle sur la base du dernier rapport du COR. L'impact de la crise sanitaire sur l'économie et l'impact démographique entraînent des modifications du rapport entre la masse financière des retraites et le PIB (produit intérieur brut). Si la crise a moins touché les retraités que les actifs, la situation des retraités les plus modestes reste insatisfaisante. Le Bureau National a adopté à l'unanimité le principe d'adresser une lettre ouverte au Premier Ministre, au ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance, Monsieur Bruno Le Maire, ainsi qu'au ministre des Solidarités et

de la Santé, Monsieur Olivier Véran. Le rapport du COR est accessible ici [cor-retraites.fr](http://cor-retraites.fr), ainsi que le dossier de presse qui l'accompagne (celui-ci étant beaucoup plus accessible et particulièrement riche d'informations).

## ► SNURI (SYNDICAT NATIONAL DE L'UNSA DES RETRAITÉS ISOLÉS)

Jean-Louis Biot a présenté l'état actuel de ce syndicat. Il a rappelé qu'il permet aux adhérentes et adhérents de l'UNSA n'ayant pas de possibilité de maintenir leur adhésion au sein de leur secteur d'activité, par manque de structure « retraités », de continuer à adhérer une fois à la retraite. Toutes ces informations sont détaillées et accessibles sur le site de l'UNSA, rubrique « Retraités » : <https://www.unsa.org/>.

Jean-Marc SCHAEFFER  
(Secrétaire Général de l'UNSA Retraités)  
Monique TESSIER (UFR Centraux) ■



# Contrôle technique des véhicules : des tarifs plus transparents

Depuis le 8 octobre 2020, un site d'information sur les tarifs des contrôles techniques des véhicules (visites et contre-visites) recense les prix pratiqués par les centres en question. Ceux-ci sont tenus d'afficher de manière visible et lisible de l'extérieur, à l'entrée principale du public, leurs tarifs par type d'énergie : essence, diesel, gaz, hybride, électrique.



Sont concernées les catégories de véhicules légers, à savoir : les voitures particulières, 4X4, voitures de collection, camionnettes, camping-car de moins de 3,5 tonnes.

Le site de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) présente la liste des centres agréés de chaque département ; ce qui permet de connaître celui qui propose le meilleur prix (hors offres promotionnelles) selon le type de véhicule et son énergie.

Les centres doivent transmettre leurs tarifs au site sans délai, ainsi que toute modification. Le changement de prix peut même être communiqué avant sa modification effective si la date et l'heure à laquelle il sera effectif sont précisées.

Tout manquement constaté par la DGCCRF est passible d'une amende administrative de 1.500 € maximum ou de 3.000 € en cas de récidive.



Pour consulter le site de la DGCCRF : <https://prix-contrôle-technique.gouv.fr/>



Textes de référence : arrêté du 29 juillet 2020 relatif à la publicité des prix des prestations de contrôle technique de certaines catégories de véhicules légers / décret n°2019-1127 du 4 novembre

2019 relatif à l'information du public sur les prix du contrôle technique de véhicules légers.

## À quoi servent les promotions ?

La lecture des manuels de marketing est toujours édifiante : « *La promotion des ventes est l'ensemble des actions qui visent à influencer les comportements des clients potentiels par le biais d'une incitation matérielle immédiate (exemple : une réduction de prix, un cadeau...) afin de déclencher un achat. Elle permet d'attirer de nouveaux clients non-consommateurs de la marque ou du produit, qui achètent un produit semblable ou substituable, de faire connaître et de stimuler la demande du type de produit, de fidéliser les clients et de faire acheter plus ou plus tôt. Elle permet aussi d'attirer des consommateurs par un prix très bas pour leur vendre d'autres produits.* »

Tout est dit ! Pour le consommateur, les promotions peuvent se révéler dangereuses.

Beaucoup d'entre elles peuvent être des arnaques. On trouve parfois un lot de deux produits plus chers que deux unités. Des produits de luxe à prix « cassés » argumentés par des faillites dues à la pandémie de COVID 19, peuvent n'être que de pâles copies du produit convoité. Plus généralement, il est inutile d'accumuler trop de produits dans nos placards. On a bien vu en pleine crise qu'il y avait encore de quoi manger ! Les stocks conduisent à consommer plus ou à gaspiller en laissant passer les dates de péremption. Ce ne sont pas des économies, des dépenses inutiles peuvent bloquer de l'argent potentiellement utilisable pour des besoins plus urgents.

Nous ne sommes pas dans une société de pénurie. Attendre d'avoir consommé



un paquet de biscuits avant d'en racheter peut donner l'occasion de goûter à une nouveauté... comme une tartine de pain beurré saupoudré de cacao ou garnie d'un peu de confiture !

Articles extraits des « Feuilles de Choux »  
(revue de l'ADEIC Languedoc-Roussillon, à consulter sur <https://www.adeic-lr.fr/>)

# La plateforme SignalConso, c'est quoi ?

➤ **PROBLÈME DE PRIX, PRODUIT PÉRIMÉ, LITIGE CONTRACTUEL... VOUS POUVEZ DÉSORMAIS SIGNALER TOUS CES ABUS LIÉS AU DROIT DE LA CONSOMMATION À LA RÉPRESSION DES FRAUDES, SUR LA PLATEFORME SIGNALCONSO.**



➤ **QU'EST-CE QUE C'EST ?**

Vous constatez une anomalie liée au droit de la consommation, vous avez un litige contractuel avec une entreprise ? Vous pouvez le faire savoir à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF). Pour simplifier cette procédure, celle-ci vient de mettre en ligne une plateforme internet : SignalConso. Lorsque vous faites un signalement sur SignalConso, l'entreprise incriminée est prévenue.

➤ **COMMENT ÇA FONCTIONNE ?**

En quelques clics, vous pouvez faire un signalement depuis votre ordinateur ou votre smartphone sur le site <https://signal.conso.gouv.fr/>

Après avoir sélectionné l'une des 15 catégories répertoriées (téléphonie, voiture, alimentation, etc.), indiquez le type d'anomalie (affichage des prix, hygiène, problème de commande...), détaillez le problème rencontré, nommez l'entreprise, précisez la date.

Vous pouvez également ajouter une pièce jointe à votre signalement (photo du produit, etc).

Vous devez ensuite communiquer à la plateforme vos nom, prénom et adresse mail. Vous avez la possibilité de rester anonyme vis-à-vis de l'entreprise.

➤ **ET APRÈS ?**

Vous serez informé sur vos droits et la réglementation applicable, ou orienté vers l'interlocuteur adapté si la DGCCRF n'est pas compétente. Une fois le signalement effectué, le professionnel concerné est averti et invité à remédier au problème. Par exemple, si vous signalez l'absence de carte des vins dans un restaurant, le restaurateur averti en constitue une et en fait une photo qu'il envoie à la DGCCRF sur la plateforme. Le problème est ainsi corrigé rapidement et vous en êtes informé par un email de SignalConso.

Pour information, chaque année, la DGCCRF reçoit plus de 70.000 signalements. En cas de signalements répétés ou graves concernant un même établissement ou secteur, les enquêteurs de la DGCCRF pourront plus rapidement effectuer des contrôles et repérer les fraudes.

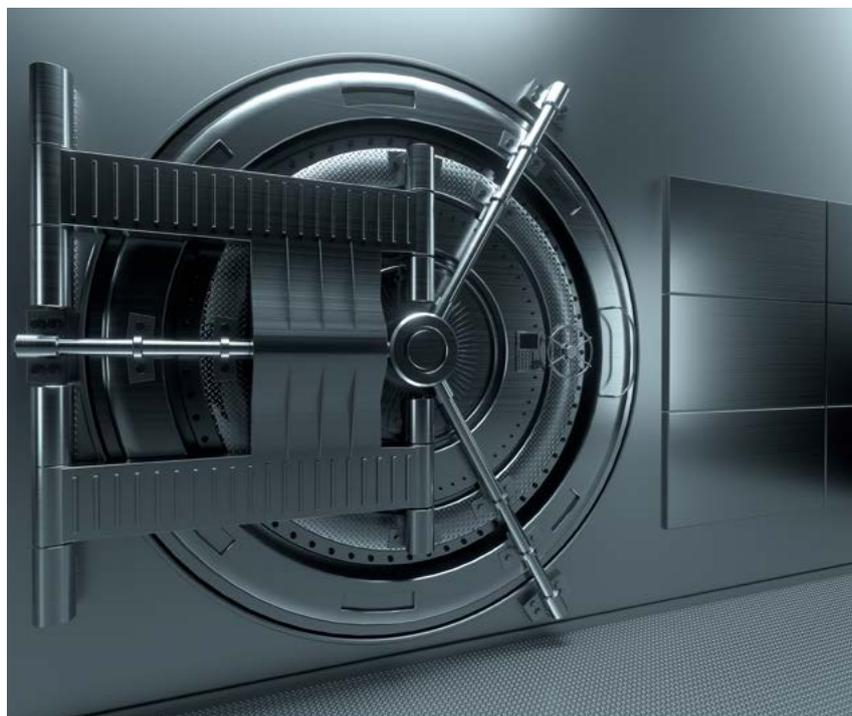
Article extrait de « Infos pratiques et diverses » publié par le Secteur Retraités de Tours (Source : l comme info n°161)

# La garantie des dépôts bancaires

➤ **VOTRE ÉPARGNE EST PROTÉGÉE PAR DEUX GARANTIES : L'UNE INSTAURÉE PAR LES BANQUES EN CAS DE FAILLITE DE VOTRE ÉTABLISSEMENT BANCAIRE, L'AUTRE PAR L'ÉTAT, S'AGISSANT DES LIVRETS RÉGLEMENTÉS.**

En période de crise, il est légitime de s'interroger sur ce qu'il adviendrait de ses économies en cas de défaillance des banques. C'est pour répondre à cette préoccupation que celles-ci ont mis en place un fonds de garantie spécifique, le fonds de garantie des dépôts et de résolution (FGDR).

Son rôle est de vous indemniser dans un délai de sept jours ouvrables lorsque votre banque n'est plus en mesure de délivrer les sommes inscrites au crédit de vos différents comptes (compte courant, compte sur livret, compte et plan d'épargne logement, livret jeune, etc.).



Vous n'avez aucune démarche à entreprendre. C'est le fonds qui se charge de répertorier les dépôts indemnisables et de vous en informer. Mais attention, il ne peut intervenir que si le siège social de votre banque est situé en France ou à Monaco. S'il est situé dans un autre pays de l'Union européenne, c'est la garantie de ce pays qui est susceptible de jouer en cas de défaillance de votre banque.

## ➤ MONTANT DE L'INDEMNISATION

Toutes les sommes déposées sur vos comptes bancaires sont couvertes par la garantie des dépôts, y compris lorsqu'elles sont libellées dans une devise autre que l'euro. Le montant de l'indemnisation est globalement limité à 100.000 euros par personne, quel que soit le nombre de comptes couverts. Si vous exercez une activité indépendante et avez séparé votre patrimoine personnel de votre patrimoine professionnel, le plafond s'applique séparément à votre compte personnel et à votre compte professionnel. Si vous avez des

comptes ouverts dans plusieurs banques, en cas de faillite généralisée, la garantie du FGDR s'applique banque par banque.

Si vous avez ouvert un compte joint avec votre conjoint, partenaire de pacs, concubin ou toute autre personne, l'indemnité est répartie à parts égales entre chaque titulaire du compte (et s'impute à hauteur de cette limite sur votre plafond d'indemnisation).

Par exemple, si vous avez un compte personnel sur lequel figure la somme de 5.000 euros et un compte joint ouvert avec votre concubin avec un solde créditeur de 3.000 euros, vous serez personnellement indemnisé à hauteur de 6.500 euros : 5.000 € + 3.000 € / 2.

Pour information, les livrets d'épargne réglementés (livret A, LDDS, LEP) bénéficient d'une garantie spécifique de l'État, plafonnée à 100.000 euros par personne. Elle se cumule avec la garantie mise en place par les banques pour les autres comptes (FGDR).

Article extrait de « Infos pratiques et diverses » publié par le Secteur Retraités de Tours

(Source : *l comme info* n°163)



# RGPD

RÈGLEMENT GÉNÉRAL SUR  
LA PROTECTION DES DONNÉES

## **AUJOURD'HUI, VOUS ÊTES ADHÉRENTE OU ADHÉRENT DE NOTRE SYNDICAT UNSA-FERROVIAIRE et nous vous en remercions**

À l'occasion de cette nouvelle année 2021, afin d'améliorer nos services et notamment la gestion du fichier des adhérents, le secrétaire général a décidé d'intégrer les informations présentes sur le haut de votre bulletin de salaire, pour plus de facilité lors de votre inscription.

**Nous avons besoin de ces informations pour :**

- > vous informer par notre magazine ou notre newsletter ;
- > vous envoyer votre reçu fiscal ;
- > vous faire bénéficier des offres de nos partenaires ;
- > vous aider et vous défendre le cas échéant.

Naturellement, les retraités sont dispensés de cette formalité.



Nous avons besoin de votre participation pour pouvoir faire de notre syndicat un exemple et c'est à cette occasion que nous vous demanderons chaque début d'année le haut de votre bulletin de salaire.

Pour toute information,  
vous pouvez adresser un e-mail à :  
[dpo@unsa-ferroviaire.org](mailto:dpo@unsa-ferroviaire.org)

**CNIL**  
COMMISSION NATIONALE  
INFORMATIQUE & LIBERTÉS