

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



CPR

QUEL AVENIR POUR
LES PRESTATIONS
SPÉCIFIQUES
NON PÉRENNES ?



**Le projet
« Maintenir Demain »**
PAGES 6/7



**La prime d'intéressement,
quel intérêt ?**
PAGES 12/13



**L'UNSA-Ferroviaire
à l'écoute des jeunes**
PAGES 24/25

ÉDITO

Le secteur ferroviaire a besoin de visibilité et d'un cap !

PAGE 3

SOMMAIRE

➤ QUOI DE NEUF À LA SNCF ? 4 / 10

- SA Voyageurs : Focus sur la SA Voyageurs
- Gares & Connexions :
Une gare, ce n'est pas un standard !
- SA Réseau : Le projet « Maintenir Demain »
- SA SNCF Holding :
 - La direction juridique du groupe et de la conformité du groupe
 - Complément à l'article sur les facilités de circulation (FC) pour les ayants droit
 - Témoignage de Stéphane PALME (AP&F)
- SAS FRET :
Ambition fret 2025 - Accompagnement

➤ À LA UNE 11 / 19

- 2021, année européenne du ferroviaire
- La prime d'intéressement, quel intérêt ?
- CPR : Quel avenir pour les prestations spécifiques non pérennes ?

➤ LES PLUS ++ 20 / 31

- Qu'est-ce que le harcèlement sexuel ?
- LYON étape 4 du Tour de France des experts Contractuels !
- Qui fait quoi à l'Union Régionale Alsace ?
- L'UNSA-Ferroviaire à l'écoute des jeunes
- Le chemin de fer d'Équateur ou transandin
- Du côté des UFR
 - Le billet du président de l'UFR : Aider à sauver l'entreprise
 - Notre système social à l'épreuve du virus
 - Prêts entre particuliers
 - Des ondes dans son logement ?
 - France services et Maisons de services au public
 - Contester une contravention sans la payer



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
Site : www.unsa-ferroviaire.org

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

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

IN MEMORIAM

Notre ami et camarade Max JACLAIN de l'Union Régionale Bourgogne-Franche-Comté s'est éteint dans la nuit du 30 au 31 mars 2021, à l'âge de 54 ans, des suites d'une maladie fulgurante.

Chef de circonscription principal à l'Infrapôle BFC, Max était un réel passionné du chemin de fer, un tourneur sur bois hors-pair et un féru de cuisine. Il avait à ce titre participé à l'émission « Un dîner presque parfait » où il avait choisi le thème du ferroviaire pour son repas.

Longtemps délégué du personnel cadre Réseau sur BFC, il avait accepté de reprendre la fonction de délégué de notations cadre sur la zone de production Sud-Est, suite à un départ en retraite. Il a également participé à plusieurs congrès de zone et nationaux. Et surtout, il a porté haut et souvent seul les couleurs de l'UNSA-Ferroviaire lors du dernier grand conflit social sur le site de Besançon auquel il tenait tant.

Il laisse le souvenir d'un homme honnête, rigoureux et engagé dans tout ce qu'il entreprenait, tant au niveau professionnel qu'au niveau syndical.

L'UNSA-Ferroviaire, la zone Sud-Est et son Union Régionale BFC s'associent à la douleur que traversent sa famille, son épouse et ses trois enfants.



Le secteur ferroviaire a besoin de visibilité et d'un cap !



Confinement ou non-confinement ? Le président de la République a tranché mercredi 31 mars : confinement du 3 avril au 2 mai, avec fermeture des écoles dès le 2 avril au soir et des vacances scolaires communes aux trois zones. Dès mi-mai, une possible réouverture progressive du pays...

Pourtant, il est plus que nécessaire d'avoir et de maintenir un cap. Comment notre économie peut-elle se redresser si nos entreprises et nos dirigeants n'ont plus de visibilité pour agir ?

D'un côté, nous avons un **plan de relance et ses 4,7 milliards d'euros** destinés à la SNCF, soit la moitié de ce qui a été consacré à la mobilité par le gouvernement. Cette mesure est précieuse et stratégique, car elle va permettre de poursuivre le travail sur la régénération du réseau structurant comme sur les petites lignes et financer la fin du glyphosate, l'application de la loi Didier (entretien des ouvrages d'art), etc.

D'un autre côté, l'entreprise fait face à une **nouvelle diminution du niveau des réservations** (65 % par rapport à une période de trafic normale) en abaissant le nombre de circulations des trains sur les grandes lignes. Tous les axes ont été touchés avec, en moyenne, une offre de 4 TGV sur 10. Sur Intercités, l'offre a été réduite à 6 trains sur 10. Les réductions drastiques se sont également appliquées sur les relations ferroviaires internationales. D'autres adaptations sont intervenues en région. Par exemple, la région Hauts-de-France a décidé de ne proposer que 72 % du plan de transport TER, depuis le 29 mars.

C'est dans ce contexte anxiogène que nous devons préparer, en tant que partenaire social, la **libéralisation du marché du transport ferroviaire** conventionné avec les directions de la SNCF et des entreprises ferroviaires alternatives. Puisse cette situation être pédagogique pour le gouvernement et les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ! Espérons qu'elle contribuera à réduire l'euphorie des acteurs du ferroviaire lorsque l'on parle des « bénéfices de la concurrence ». Sans oublier les déclarations tonitruantes en décembre 2019 du président de la région Grand Est, qui affirme que les économies seront entre 15 % et 30 % !

C'est en responsabilité que **l'UNSA-Ferroviaire a pour mission de préparer au mieux l'ensemble des dossiers qui composent la thématique de la concurrence.** Transfert du personnel, rémunérations, contenu du sac à dos social, conditions de travail... tout doit être posé sur la table, sans tabou, afin que cette mise en concurrence soit la plus juste possible et qu'elle ne soit pas synonyme de régression sociale pour les agents que nous représentons et défendons.

Concernant le **futur transfert des personnels cheminots**, les opérateurs privés nous rassurent en disant qu'ils feront appel au volontariat. C'est effectivement ce sur quoi nous nous sommes battus et qui figure aujourd'hui dans la loi.

Vous pouvez compter sur l'UNSA-Ferroviaire pour la défense des intérêts des salariés du rail !

Focus sur la SA Voyageurs

➤ **LA CRISE SANITAIRE QUI PERDURE DEPUIS DE NOMBREUX MOIS A DES RÉPERCUSSIONS SUR LA VIE QUOTIDIENNE DES FRANÇAIS. OUTRE LES TRAGÉDIES LIÉES À CETTE PANDÉMIE QUI ONT CAUSÉ DE NOMBREUX DÉCÈS, L'ÉCONOMIE, L'EMPLOI ET LE POUVOIR D'ACHAT SONT ÉGALEMENT SÉRIEUSEMENT IMPACTÉS. LE GROUPE PUBLIC UNIFIÉ (GPU) SNCF N'Y A MALHEUREUSEMENT PAS ÉCHAPPÉ... ENCORE MOINS LA SOCIÉTÉ ANONYME (SA) VOYAGEURS.**

➤ UN BILAN 2020 EN BERNE

Les deux confinements, la fermeture des restaurants et autres espaces de loisirs, la mise en place des couvre-feux nocturnes, les limitations de regroupement familial, etc. ont eu des effets immédiats sur les voyages loisirs et la clientèle professionnelle. Compte tenu de tout cela, les réductions des plans de transport (de 40 à 50% en fonction des activités), qu'ils soient sur TER ou TGV, ont engendré des milliards d'euros de pertes. L'activité la plus touchée est celle de Voyages SNCF qui a perdu 42% de ses passagers, à circulations constantes. Le bilan 2020 est malheureusement catastrophique : sur les plus de 8 milliards de pertes au niveau du groupe, 5,8 milliards sont imputables à la SA Voyageurs. Aucune des activités (Voyages, TER, Transilien et Intercités) n'est épargnée. Certes, les aides de l'État pour le ferroviaire sont conséquentes et la mise en place de l'activité partielle a permis de limiter les dégâts et maintenir l'emploi et la rémunération des salariés. Pourtant, pour l'UNSA-Ferroviaire, la contrepartie risque d'être lourde. En effet, **nous craignons la mise en place dans l'entreprise d'objectifs de réduction d'effectifs sans précédent !**

➤ POUR LE MOMENT 2021 NE TIENT PAS SES PROMESSES

Malheureusement, l'année 2021 débute dans le même contexte sanitaire. Les espoirs d'amélioration grâce à la vaccination s'amenuisent. La campagne de vaccination a démarré après un début poussif et seulement 1 866 000 premières doses ont été injectées dans notre pays. 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 secondes injections. Près de 244 000 secondes doses ont été injectées en France, ce qui est très faible. Sans oublier que nous ignorons si ces vaccins seront efficaces sur les nouvelles souches de la Covid-19. **L'année 2021 sera donc rythmée de nombreuses restructurations ou réorganisations**, avec des impacts en termes de risques psychosociaux (RPS) sans précédent sur les salariés. D'autant plus que face à la crise sanitaire qui perdure dans le temps, les délégations de service public (DSP = marché conventionné) demandent des adaptations du plan de transport. À ce jour, ce sont quatre régions TER et l'Île-de-France qui ont déjà débuté les

discussions sur la baisse du plan de transport, qui s'accompagnera d'un manque à gagner pour la SNCF.

➤ TENIR POUR ÊTRE PRÊTS À REPARTIR

L'enjeu central pour la SA Voyageurs pour 2021 est **donc d'être prête pour la reprise**, tout en assumant la maîtrise de ses coûts. Pour cela, la direction de la SA travaille sur :

- > la reconquête de la clientèle aussi bien professionnelle que loisir ;
- > les réponses aux appels d'offres d'ouverture à concurrence ;
- > l'évolution du modèle transport (occasionnel, les jeunes = ceux qui prennent les covoturages) ;
- > la refonte de la grille tarifaire ;
- > l'optimisation des espaces immobiliers (projet de type " Flex Office ") ;
- > la création de filiales pour les circulations à bas coûts (projet secret OSLO).

L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la SA Voyageurs représente en décembre 2020 (données interne SNCF) 74 656 salariés - **ce qui en fait la première SA du groupe public unifié SNCF** - qui sont composés par 19 429 femmes soit 26,03% et 55 227 hommes pour 73,97%.

Mais c'est aussi un CSE central Voyageurs, 24 comités sociaux et économiques (CSE), des CSSCT réparties sur le territoire. Les élus ou mandatés de l'UNSA-Ferroviaire œuvrent tous les jours, toute l'année, dans toutes les instances de la SA Voyageurs pour la défense et l'amélioration des conditions de travail quotidien des salariés.

Par Nathalie WETZEL, Florent MONTEILHET, Olivier BROSSÉ ■



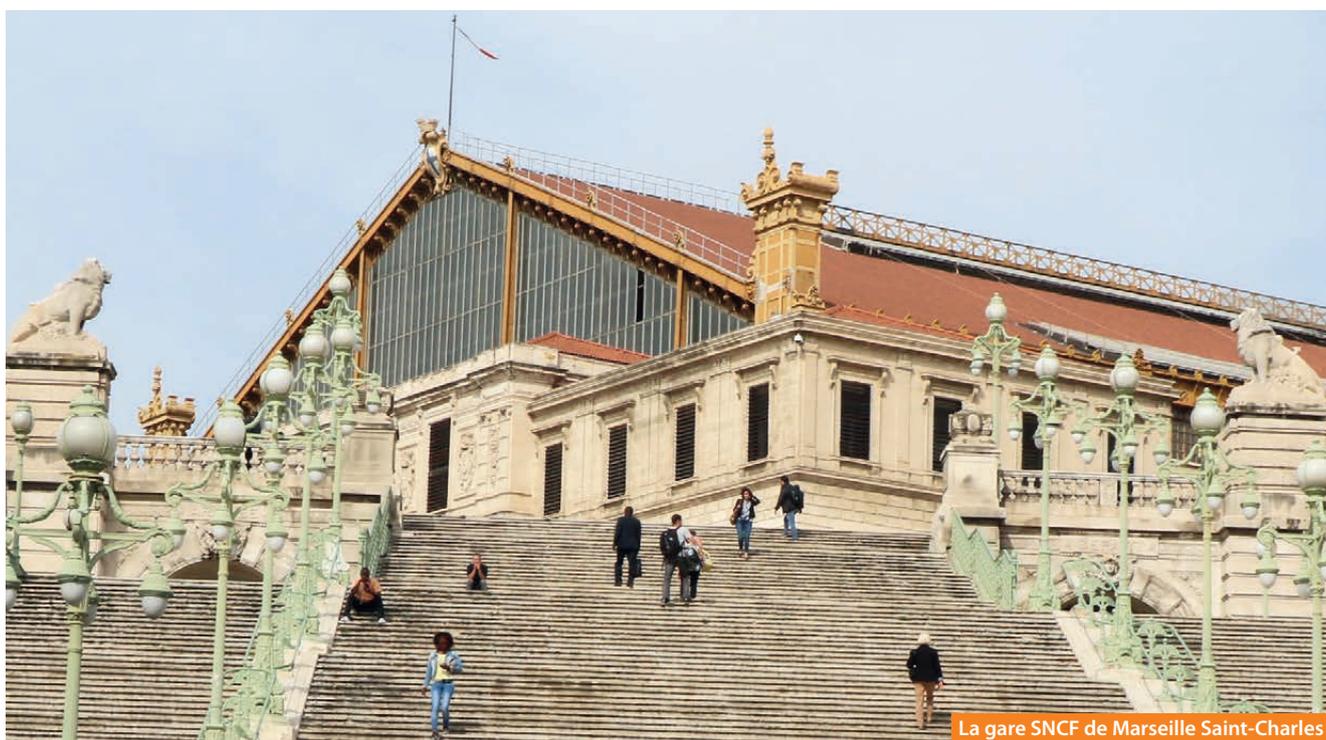


SCANNEZ-MOI POUR NOUS CONTACTER



Une gare, ce n'est pas un standard !

➤ **DANS LA COURSE PERMANENTE À LA PRODUCTIVITÉ, NOS DIRIGEANTS DÉVELOPPENT DES CONCEPTS TOUJOURS PLUS NOVATEURS. ON COMPARE NOS PROCESS À CEUX DU PRIVÉ, ON SE CHALLENGE POUR TRAQUER LE MOINDRE CENTIME, ON RÉDUIT LES ÉQUIPES, BREF ON FAIT TOUT POUR ABAISSER LES COÛTS.**



La gare SNCF de Marseille Saint-Charles

On peut comprendre que cette quête soit vertueuse. Les autorités organisatrices de transport (AOT) que sont les régions gèrent l'argent public et il est normal que notre entreprise, qui délivre un service public, soit rigoureuse dans la gestion de ses gares.

➤ UN PATRIMOINE EXCEPTIONNEL

Pour autant, la réalité rend l'exercice pour le moins complexe. Le parc de 3 000 gares que nous gérons est extrêmement hétérogène. Les plus anciennes de nos gares ont amplement dépassé le siècle et demi. Elles sont parfois classées au patrimoine. Certaines sont de véritables cathédrales, dotées de marquises, de plain-pied ou connectées aux autres réseaux, qu'il faut rendre accessibles, certaines abritent des chefs-d'œuvre ou accueillent des millions de passagers.

“ *Nos gares sont le reflet de notre histoire, de notre architecture, des techniques et des matériaux employés.* ”

Nos gares sont le reflet de notre histoire, de notre architecture, des techniques et des matériaux employés. Les entretenir, c'est aussi se souvenir et parfois bannir à grands frais l'amiante et le plomb.

Au fil du temps, nos voyageurs sont devenus des consommateurs. Nos commerces, orientés autour du voyage, se sont donc très largement diversifiés. À l'heure du numérique, nos gares se sont équipées d'antennes-relais, de wifi. À l'heure de Vigipirate, elles se sont équipées de caméras pour sécuriser les accès.

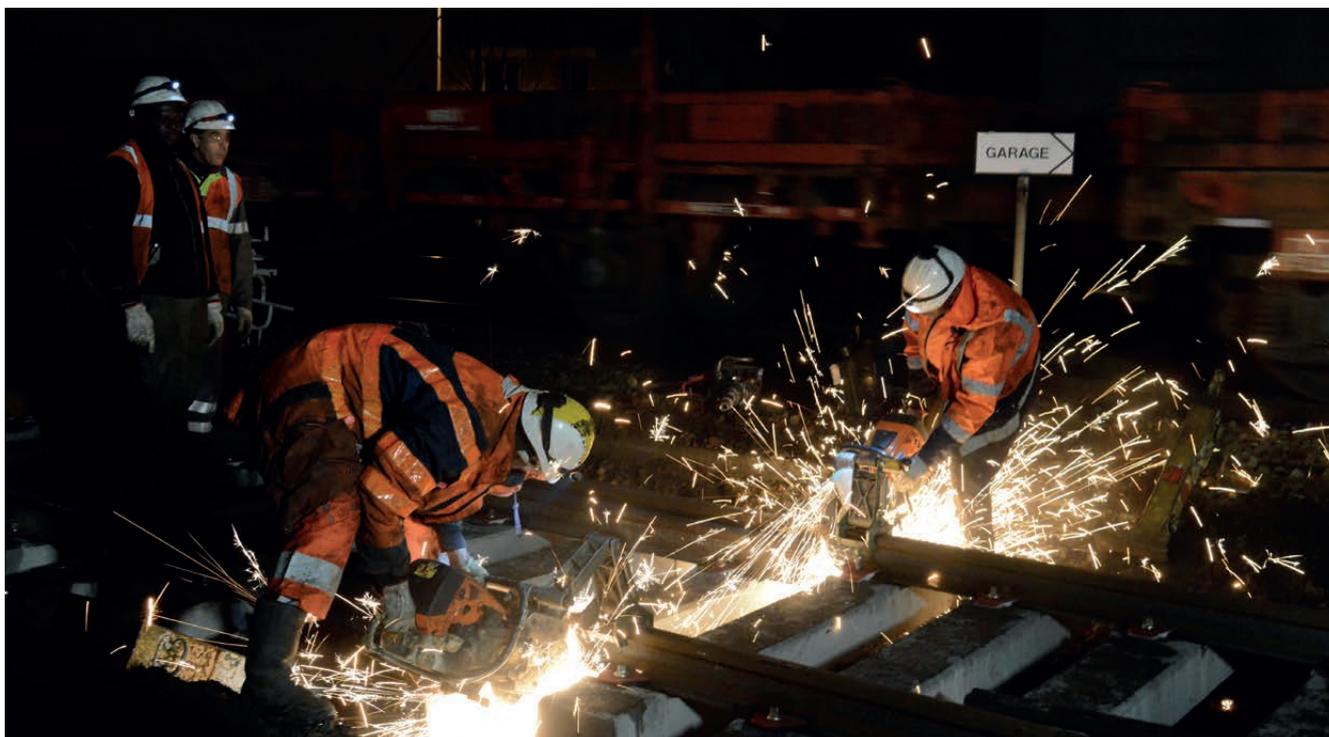
Et c'est cette multiplicité de services qui, au fil du temps, a vu l'accumulation de réseaux truffer nos gares de câbles, de fibres, d'arrivées et d'évacuations d'air comme d'eau.

Voilà nos gares, diverses, multiples, servicielles qui reflètent nos vies passées et à venir. Vouloir les standardiser reviendrait à les « normer » et donc à les simplifier, c'est-à-dire : ôter leur âme. Est-ce cela que nous voulons vraiment ?

Par Valérie LOURDAIN et Philippe FROISSARD
Administrateurs salariés de Gares et Connexions ■



Le projet « Maintenir Demain »



➤ **LORS DU CSE CENTRAL RÉSEAU DU 2 NOVEMBRE 2020, LA DIRECTION NOUS A INFORMÉS DE SES RÉFLEXIONS SUR UNE ÉVOLUTION D'ORGANISATION ET DE FONCTIONNEMENT DE LA MAINTENANCE VOIE – SES DANS LES ÉTABLISSEMENTS INFRAPÔLES DE MAINTENANCE ET TRAVAUX. LE PROJET « MAINTENIR DEMAIN » EST LANCÉ.**

➤ LA DIRECTION A SA VISION DU PROJET

➔ POURQUOI CHANGER ?

L'ambition de SNCF Réseau est d'atteindre le meilleur niveau de maintenance pour la sécurité, ainsi que la ponctualité des circulations ferroviaires et **cela, au meilleur coût.**

Le modèle actuel de production montre ses limites. Il remonte à 25 ans pour les établissements et à peu près 20 ans pour les unités. Certaines difficultés n'ont pas été surmontées à ce jour et sont à l'origine de potentiels risques sécurité :

- surcharge de travail du DPX ;
- faiblesse dans l'organisation des chantiers ;
- coordination difficile entre les trop nombreux acteurs des chantiers de maintenance ;
- déprogrammations de chantiers trop nombreuses.

➔ OBJECTIFS

L'objectif principal est de continuer à délivrer les sillons attendus par les clients avec la sécurité requise et plus de qualité pour, en définitive, parvenir à améliorer la performance sans renoncements, tout en veillant au bien-être des salariés.

Une organisation de la maintenance plus fluide et sans redondance, ainsi qu'une nouvelle répartition plus claire des missions et des responsabilités sont aussi visées.

L'objectif final est d'aboutir à une plus grande performance collective et à un plus fort épanouissement au travail, les deux étant étroitement liés.

➔ L'ORGANISATION ENVISAGÉE ET SES TROIS PRINCIPES DE BASE

- Les unités de production sont mixtes (Voie et SES) afin de simplifier la gestion des interfaces, permettre une meilleure

utilisation des ressources mobilisées et faciliter la coordination des activités.

- Le responsable hiérarchique des agents de production est présent au sein de l'équipe avec une forte présence terrain. Il a pour responsabilité la bonne réalisation de la production (sécurité, qualité, délai) et est baptisé MPX, pour manager de production.
- Le siège des unités est organisé autour de deux entités :

- une responsable de la gestion du patrimoine et de la sécurité intégrée ;
- une responsable de l'ordonnancement et de l'organisation de la production.

Six établissements « Tête de file » sont désignés. Ils doivent définir les détails de l'organisation pour une mise en place le 1^{er} janvier 2022.

La généralisation à tous les établissements se fera en deux vagues, avec des mises en place aux 1^{ers} janvier 2022 et 2023.

LA VISION DE L'UNSA-FERROVIAIRE EST BIEN DIFFÉRENTE

Etant donné l'importance et les nombreux changements que ce projet implique, car il s'agit bien d'une révolution ou *a minima* d'une réorganisation majeure, l'UNSA-Ferroviaire a demandé et obtenu dès son annonce la mise en place d'une concertation spécifique de projet (CSP).

Nous aurions préféré être consultés avant le cadrage de l'organisation envisagée, car à ce stade, il paraît déjà trop bridé dans ses principes de base.

Le 10 mars s'est donc tenue une deuxième table ronde sur le projet **Maintenir demain**. Ce que l'UNSA-Ferroviaire retient en premier lieu, c'est que **Maintenir demain n'est qu'un volet du plan de performance** de SNCF Réseau, qui a pour objectif principal d'accoster à 325 millions d'euros d'économies à l'horizon 2026, dont 1/3 d'économies sur la masse salariale.

Rappelons donc ici les véritables objectifs du projet **Maintenir demain** tels que les décrit le compte-rendu du CODIR de la DGOP du 2 juin 2020.

À l'horizon 2026, il faudra atteindre les objectifs suivants :

- réduction de 18,6% de la population Voie ;
- réduction de 17% de la population caténaire ;
- réduction de 17% des agents SEG ;
- réduction de 4 à 10% des autres métiers EALE, OA, OT-H.

Au niveau de l'encadrement, ce sont bien **250 postes de cadres qui seront supprimés** en Infrapôles, avec en parallèle une réduction de 9% de l'effectif de structures. Il n'est pas imaginable que l'UNSA-Ferroviaire, en organisation syndicale responsable, suive l'entreprise dans cette voie quand, au surplus, les objectifs de performance de ce projet ne sont pas clairement énoncés !

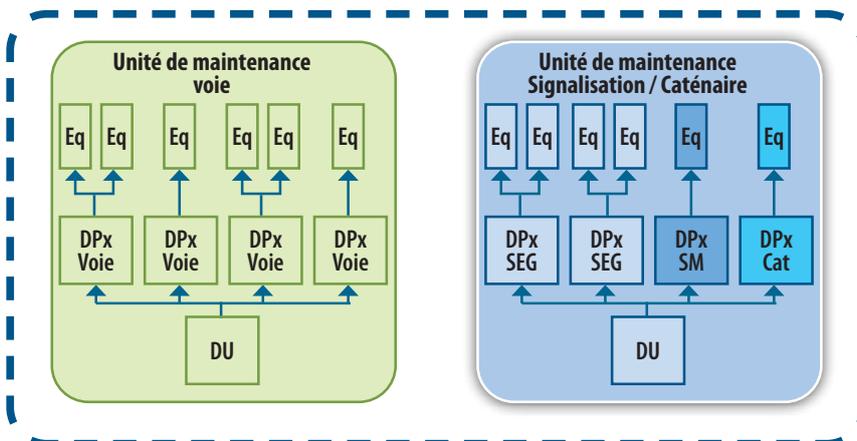
Maintenir demain contient donc un véritable plan de suppression d'emplois qui ne veut pas dire son nom !

LA FIN DES DPX

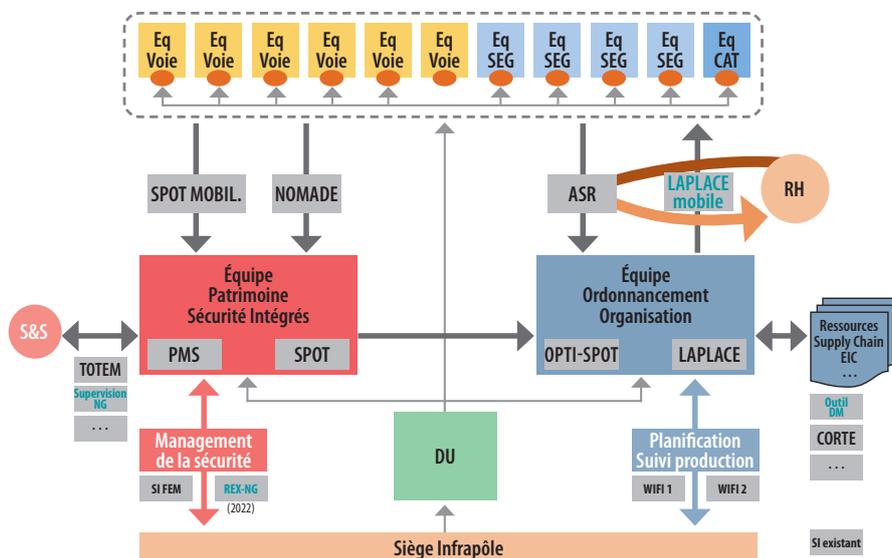
Cet échelon managérial qui manquait au président Gallois est jeté aux orties sans autre forme de procès. Une exécution sans jugement et sans avoir trouvé ou même cherché des solutions à la fameuse charge de travail du DPX.

Devant une telle méconnaissance des problématiques du management opérationnel de proximité, cette décision nous fait hésiter entre **colère et inquiétude**.

MODÈLE ACTUEL DES UNITÉS DE PRODUCTION DANS LES INFRAPÔLES :



MODÈLE PROPOSÉ DANS LES FUTURES UNITÉS MULTI-MÉTIERS :



Pour mettre en place le nouveau modèle « UP multi-métiers », l'entreprise s'appuie sur le digital et la numérisation. Or les systèmes informatiques et les applications sont très chronophages, car ils sont pour l'instant loin d'être aboutis et ne donnent pas satisfaction au quotidien à leurs utilisateurs.

Faisons déjà fonctionner tout cela afin de pallier les dysfonctionnements, avant d'imaginer mettre en place un nouveau modèle de production.

BEAUCOUP PLUS DE QUESTIONS QUE DE RÉPONSES

Vous l'aurez compris, beaucoup de questions restent en suspens dans ce nouveau modèle proposé par **Maintenir demain** :

Sur quels éléments, études ou analyses se base la pertinence du modèle proposé ? Nous ne comprenons pas le fonctionnement des futures unités, un directeur

d'unité (DU) managera 12 à 15 MPX ainsi que deux cellules d'appui. La chaîne de commandement ainsi que la chaîne de responsabilités n'apparaissent pas clairement dans ce projet.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, l'UNSA-Ferroviaire ne peut qu'être résolument opposée à ce projet Maintenir demain.

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas dupe !

Par Christophe THÉTIER, Philippe GUELPA, Pascal ESCANDE, Raphaële ALLARD, Benoit THÉVENARD et Olivier ARMAND ■



La direction juridique du groupe et de la conformité du groupe

➤ **AU SEIN DU GROUPE PUBLIC UNIFIÉ (GPU) SNCF, LA FONCTION JURIDIQUE GROUPE EST CONSTITUÉE DE 200 JURISTES ENVIRON AYANT AU MOINS UN MASTER 2 EN DROIT.**

➤ **CHAQUE SA ET SAS DU GPU DISPOSE DE SA PROPRE DIRECTION JURIDIQUE**

Au niveau de la holding du GPU, la direction juridique groupe (DJG) a pour missions de protéger les intérêts de SNCF SA, que ce soit *via* les missions de conseil juridique des entités, de gestion du contentieux, de formation ou encore de veille

juridique. La DJG joue également un rôle d'impulsion stratégique et de pilotage lorsque des intérêts concernant le GPU sont en jeu.

Depuis deux ans environ, la DJG a mis en place une démarche de digitalisation de sa fonction, notamment *via* le chatbot juridique A.lex.

Le secrétariat du conseil d'administration et le contentieux d'intérêt groupe sont rattachés à la DJG.

➤ **SIX DÉPARTEMENTS ET DEUX PÔLES**

Ils constituent la DJG, représentant environ 80 juristes :

- le département **Social, responsabilités et sûreté** intervient en droit social, en droit de la responsabilité administrative, civile et pénale, en droit applicable aux activités de la sûreté, en droit de la santé et de la sécurité au travail et en droit de l'environnement ;
- le département **Droit immobilier** intervient en appui des équipes immobilières opérationnelles sur l'ensemble de leur activité, de la stratégie à l'exécution en matières contractuelle et contentieuse ;
- le département **Risques et assurances** (DdRA) est en charge de la conception et de la mise en œuvre de la politique d'assurance du groupe public unifié, avec pour priorité de mettre en conformité les entités du groupe avec les obligations légales ou contractuelles pesant sur elles en matière de couverture d'assurances ;
- le département **Droit des affaires, concurrence et régulation** intervient en matière de droit des sociétés, assiste et conseille le secrétaire du conseil d'administration de SNCF SA, de droit de la concurrence interne et européen.
- le département **Propriété intellectuelle et protection des données** est organisé autour de trois pôles :

FOCUS SUR LE SERVICE VEILLE JURIDIQUE ET COMMUNICATION DE LA FABRIQUE DU SAVOIR

- > Le droit est par nature une matière qui évolue de jour en jour et la connaissance des derniers textes et jurisprudences applicables est une nécessité absolue pour les juristes.
- > Le service *Veille juridique et communication* assure la veille juridique quotidienne pour toutes les entités juridiques du GPU. Pour cela, les deux juristes du service consultent notamment Légifrance pour les textes, ainsi que les nombreuses revues juridiques auxquelles la DJG est abonnée. Par rapport aux autres grandes entreprises, ex-EPIC, (Orange, EDF, GDF, la Poste, la RATP, ADP...), le fonds documentaire de la DJG est très riche. Ce service est aussi, en quelque sorte, la mémoire juridique du GPU. En effet, sont à disposition notamment les textes fondateurs de la SNCF en 1937.
- > Outre la veille quotidienne, le service réalise et diffuse une veille hebdomadaire et la gazette juridique, rédige des notes, effectue des recherches juridiques et des veilles thématiques.

1. le pôle **Image et marques** (marques, noms de domaines, dessins et modèles, droits d'auteur, droit à l'image, convention de tournage de films dans les emprises ferroviaires...)

2. le pôle **Partenariats et digital** (jeux-concours, mécénat...)

3. le pôle **Protection des données personnelles** (mise en œuvre des traitements ou réalisation des études d'impact, sensibilisation à la protection des données personnelles). Il assure la mission de délégué aux données personnelles à la suite de l'entrée en vigueur du RGPD (validation des demandes d'inscription au registre, tenue et documentation du registre des traitements, instruction des plaintes en relation avec la CNIL, contrôle de conformité à la réglementation RGPD).

- le département **Marchés et contrats**, créé le 1^{er} janvier 2020, a pour mission de sécuriser juridiquement les marchés et contrats passés par la SA SNCF par tous moyens (conseil, accompagnement en « mode projet », contrôle, formations...) et d'assurer l'animation de la filière juridique au sein du GPU sur les sujets concernant le droit de la commande publique et le droit des contrats ;

- le pôle **Fabrique du savoir et pilotage** (FDS) a pour ambition d'identifier, valoriser et diffuser les connaissances de la direction juridique du groupe. Les juristes et documentalistes du service *Veille juridique et communication* appartiennent au réseau des documentalistes juridiques des ex-EPIC (Orange, la Poste, EDF, GDF, RATP, ADP...) qui échangent régulièrement sur leurs pratiques. Ce service a trois missions : la veille et les recherches juridiques, la gestion des abonnements à des revues juridiques et la communication. Il est proactif dans la veille juridique afin de diffuser les nouvelles normes, textes et jurisprudences concernant les activités du GPU.

- le pôle **Conformité** est l'une des valeurs phares du GPU. L'un des rôles du pôle est de piloter et de contrôler le déploiement des programmes de conformité, leur mise en œuvre et leur mise à jour en lien avec les fonctions concernées. Ce pôle intervient par exemple dans la lutte contre la corruption et le trafic d'influence, la prévention de la fraude...

Par les élus CSE SNCF SA ■



Complément à l'article sur les facilités de circulation (FC) pour les ayants droit



La mise en œuvre de la dématérialisation des FC ayants droit, dont nous avons parlé dans le Mag de mars 2021, va commencer dès le mois de mai 2021.

Ce sont environ 20 000 personnes dont les fichets seront dématérialisés. Cette première vague de déploiement sera suivie par la dématérialisation :

- des fichets de 80 000 à 120 000 personnes, en juillet 2021 ;
- des « parcours scolaires », en octobre 2021 ;
- des fichets des retraités, soit 190 000 personnes en décembre 2021 ;
- des cartes de circulation au 1^{er} semestre 2022.

La dématérialisation des FC ayants-droit des actifs et des retraités sera ainsi terminée à la mi-2022.

Témoignage de Stéphane PALME Gestionnaire en Agence paie et famille (AP&F)

> Quel a été ton parcours professionnel dans l'entreprise ?

Embauché au CP en 10/1999 en tant que gestionnaire au bureau de l'EEX de Besançon, j'ai poursuivi ma carrière sur un poste de gestionnaire au bureau administratif de l'EMT de Dijon en 04/2002. En 02/2005, j'ai participé à la création des agences famille en tant que gestionnaire FC/Famille. Nous gérons alors, outre les facilités de circulation, les prestations familiales des cheminots. Depuis, les APF ont été créées, regroupant la partie gestion administrative et la partie FC/Famille. Initialement rattachées à la région, elles sont aujourd'hui gérées au niveau national, ce qui engendre un manque de proximité avec la direction, que je regrette. Heureusement, l'ambiance dans l'équipe est bonne et les managers de proximité (DPX et responsable APF) sont à l'écoute.

> Qu'est-ce qui te plaît dans votre activité ?

J'aime le contact avec les cheminots, la diversité des dossiers parfois complexes. J'ai d'ailleurs tenu l'accueil physique de l'APF avant que celui-ci ne disparaisse. Depuis que j'ai pris la qualification D, mon rôle a été d'apporter mon appui et mon expérience à mes collègues gestionnaires. Je suis également en contact avec les pôles RH des établissements pour le suivi des dossiers (embauche, etc.). Bref, le relationnel me plaît.

> Quelle est ta vision des évolutions des APF ?

Au niveau organisationnel, je regrette la perte de certaines activités qui ont été transférées durant ces dernières années : les prestations familiales vers la CAF, la mise en place de la plateforme téléphonique KISIO. C'était pourtant l'ADN du métier. Je reste inquiet quant à la charge de travail qui restera à la suite du projet MFC-D (Mes facilités de circulation dématérialisées) par rapport aux moyens humains qui eux auront disparu.

Ambition FRET 2025 - Accompagnement

➤ **APRÈS AVOIR PRÉSENTÉ SON PROJET AMBITION FRET 2025 (CF. NOS MAGS DE JANVIER ET MARS 2021) FRET SNCF A SOUHAITÉ DISCUTER DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES AGENTS PROCHAINEMENT IMPACTÉS.**

Deux bilatérales se sont déroulées, permettant à l'UNSA-Ferroviaire de porter ses revendications et propositions afin qu'elles soient intégrées dans un texte soumis à consultation du CSE Fret, la FR60001.

➤ **SEULE L'UNSA-FERROVIAIRE S'EST POSITIONNÉE « POUR »**

Bien que fondamentalement contre les réorganisations et les suppressions d'emplois, l'UNSA-Ferroviaire, fidèle à sa politique d'accompagner les agents tout au long de leur carrière, ne pouvait se résoudre à les laisser sans rien, ou à la merci de dispositions décidées par l'entreprise de manière unilatérale.

Il était donc logique de se positionner en faveur d'un texte, composé en grande partie de mesures issues des propositions qui ont pu être faites lors des bilatérales. La cohérence et la volonté de soutenir les cheminotes et les cheminots de Fret SNCF devaient être assumées, nous l'avons fait. Sans entrer dans le détail des mesures proposées, l'UNSA-Ferroviaire a souhaité dans un premier temps que soit rappelée et renforcée la **prise en compte des risques psychosociaux**. Dans ce contexte de perpétuelles réorganisations, les agents sont en risques permanents, il ne faut donc pas le mettre de côté.

Des mesures complémentaires pour **soutenir les mobilités et les projets professionnels** ont ensuite été ajoutées. En axant sur l'individualisation et la formalisation des différents entretiens RH, l'UNSA-Ferroviaire a souhaité que l'entreprise prenne ses responsabilités vis-à-vis des agents dont elle supprime le poste.

➤ **DES GARANTIES POUR LES AGENTS**

La priorité reste bien entendu l'emploi et il nous a paru nécessaire de **soutenir financièrement les agents** devant subir des changements de postes en déménageant, y compris pour suivre leur conjoint. Mais l'UNSA-Ferroviaire a insisté et obtenu des garanties financières pour les **agents qui changent de poste sans déménager**. La baisse de trafic que connaît Fret SNCF entraîne mécaniquement un **surplus d'agents de conduite (ADC)** dans les cadres d'organisation. Afin de ne pénaliser ni l'entreprise, ni les ADC, des mesures financières ainsi que des garanties de retour vers Fret SNCF pour ceux qui le souhaitent ont été actées. Celles-ci ont pour but de **favoriser des mutations vers TER**, où des besoins existent.

Malgré les difficultés financières, Fret SNCF peine à recruter sur certains chantiers,

tels Woippy et Sibelin. C'est pour cela que des agents acceptant une mutation vers ces chantiers pourront bénéficier d'une indemnité spécifique.

Enfin, si aucune solution interne ne pouvait être trouvée, l'UNSA-Ferroviaire a porté et obtenu de Fret SNCF que **des formations soient financées** afin que l'agent puisse se reconvertir.

Des dispositions financières pour la **création d'entreprise et la reprise d'une activité salariée** ont aussi été actées.

La plupart de ces mesures sont complémentaires aux RH0910 et RH0939 déjà existants.

➤ **L'UNSA-FERROVIAIRE A TRAVAILLÉ POUR QUE LES AGENTS AIENT UNE SOLUTION PÉRENNE À FRET SNCF OU, À DÉFAUT, DANS LE GPU SNCF**

Néanmoins, ces changements imposent d'énormes sacrifices et c'est à ce titre que ces mesures sont proposées. Il ne fallait pas mettre de côté l'éventualité d'un départ de l'entreprise pour les agents ayant un projet professionnel et il semblait responsable que Fret SNCF les accompagne également. Certes, ces mesures ne sont pas parfaites et pourraient être meilleures. Mais le rôle de l'UNSA-Ferroviaire était d'obtenir le maximum, c'est ce qui a été fait par la délégation présente lors de ces discussions. Rien n'est figé, d'autres évolutions pourraient voir le jour prochainement.

L'ensemble des élus du CSE Fret et la Fédération UNSA-Ferroviaire répondront à toutes vos interrogations et vous accompagneront si malheureusement vos postes étaient amenés à évoluer.





SCANNEZ-MOI POUR NOUS CONTACTER



Par Guillaume VERET
Secrétaire Fédéral Fret et Transition écologique

2021, année européenne du ferroviaire



► L'ANNÉE 2021 A ÉTÉ PROCLAMÉE « ANNÉE EUROPÉENNE DU FERROVIAIRE » PAR L'EUROPE

Au-delà de la crise sanitaire que nous connaissons, c'est une crise économique que nous subissons maintenant depuis près d'un an. Nous le savons, l'horizon n'est pas dégagé et aucune vision à court ou moyen terme n'est envisageable.

Pour autant, les cinq SA/SAS de SNCF ne sont pas attentistes. Les réorganisations et les mises en place de nouvelles façons de travailler continuent malgré tout.

L'UNSA-Ferroviaire prend ses responsabilités à tous les niveaux, en défendant les cheminotes et cheminots, tout en essayant de pérenniser les emplois au sein du groupe public unifié (GPU) malgré l'ouverture à la concurrence qui se profile et dont notre [Mag spécial de janvier 2021](#) a permis d'en éclairer les contours.

Le gouvernement et les régions à la manœuvre sur ce sujet mettent de plus en plus en avant les aspects écologiques dans leurs décisions. Il est vrai que **les sujets de développement durable et de transition écologique sont davantage prégnants** et que la société ne peut pas rester insensible à ces sujets.

► DES MESURES EN FAVEUR DU TRAIN

Le ministre Jean-Baptiste Djebbari a récemment communiqué sur sa volonté de **remettre les trains de nuit au cœur du système ferroviaire français**, en profitant de financements dans le cadre du pacte vert européen (*Green Deal*).

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le train de nuit reste une solution écologique alternative à l'avion malgré un matériel vieillissant. L'horizon de dix lignes d'ici 2030 paraît donc atteignable.

La SNCF n'est pas en reste avec ses divers projets allant dans le sens de la transition écologique : train à hydrogène, train autonome, retour du train de primeur Perpignan-Rungis, programme *Planète Voyages*.



Quelles que soient les SA/SAS, la SNCF veut montrer qu'elle s'implique dans ces sujets. Mais il ne faut pas que ces différents projets soient juste une vitrine. La SNCF doit réellement s'impliquer pour les faire vivre. Elle aura besoin de l'ensemble des agents du GPU pour y adhérer. Elle aura également besoin des partenaires sociaux pour les mener à bien.

► L'UNSA-FERROVIAIRE EST BIEN DÉCIDÉE À AGIR

Consciente de l'importance de ces sujets, l'UNSA-Ferroviaire a décidé de **lancer des groupes de travail sur la transition écologique**. Notre structure se doit d'être partie prenante, à tous les niveaux. C'est pour cela que nous souhaitons apporter notre expertise, aussi bien dans les projets que peut mener SNCF, que dans notre fonctionnement interne.

Les jeunes, les retraités, les UR/UAD, tout le monde est impliqué dans ces réflexions, car c'est notre avenir qui se joue dès maintenant. Chaque action, qu'elle soit individuelle ou collective, permettra de réduire les impacts d'une société qui ne s'est que trop peu souciee de la planète et de l'écologie.

“ Pour l'UNSA-Ferroviaire, le train de nuit reste une solution écologique alternative à l'avion malgré un matériel vieillissant. ”

Vous le voyez, le rôle de notre organisation syndicale est multiple. C'est cette facette plurielle qui montre l'importance d'un syndicat progressiste, ouvert vers l'extérieur et dont l'intérêt n'est pas de se renfermer sur lui-même, mais plutôt de prendre ses responsabilités.

Cela, l'UNSA-Ferroviaire y arrivera grâce à tous ses militants et adhérents, donc grâce à vous.

Par Guillaume VERET
Secrétaire Fédéral Fret et Transition écologique ■



La prime d'intéressement, quel intérêt ?

► CE QUE DIT LA LOI

La prime d'intéressement a pour objet d'associer les agents aux performances et résultats de l'entreprise. Le calcul et les critères de versement de la prime sont fixés dans un accord d'intéressement, renouvelable tous les trois ans.

C'est un retour financier individuel de la performance collective.

Bien que très répandu dans les entreprises, ce dispositif est facultatif et ne se substitue à aucun élément de la rémunération (article L3312-4 du Code du travail).

► LA DÉCLINAISON DANS LE GROUPE PUBLIC UNIFIÉ (GPU)

Dès 2014, l'**UNSA-Ferroviaire** a engagé des négociations avec la direction pour le versement de l'intéressement à tous les salariés de l'entreprise. Ces négociations ont été payantes puisqu'elles ont conduit à la signature d'accords une première fois en 2015 pour les deux EPICs (Mobilité et Réseau), puis en 2016 lors de la création de l'EPIC de tête.

En 2018, de nouvelles négociations ont conduit à la signature de trois nouveaux accords pour la période 2018-2020. Ces trois accords sont constitués de critères de performance économique, industrielle et sociale. Une formule basée sur l'atteinte



partielle ou totale des objectifs fixés pour ces trois critères, l'année précédente, permet de fixer le montant brut de l'intéressement de l'année.

Les montants versés aux agents sont proratisés en fonction de leur temps de présence dans l'entreprise pour l'exercice considéré.

Chaque salarié SNCF éligible à l'intéressement peut choisir entre trois options :

1. le versement automatique et par défaut sur le plan d'épargne groupe SNCF (PEG - Fonds Horizon Solidaire), défiscalisé (mais bloqué cinq ans avec possibilité de dispositifs de débloquage anticipé) et **avec abondement de l'entreprise (30% pour un versement annuel inférieur à 500 €) au mois de mai 2021 ;**

“ Dès 2014, l'**UNSA-Ferroviaire** a engagé des négociations avec la direction pour le versement de l'intéressement à tous les salariés de l'entreprise. ”

2. le versement direct sur le salaire de mai 2021 à la demande du salarié et, dans ce cas, fiscalisé ;

3. la combinaison des deux solutions, en plaçant une partie de la prime sur le PEG et en percevant l'autre partie sur la paie de mai 2021.

À défaut de réponse, l'intéressement est automatiquement placé sur le PEG sans possibilité de rétractation sur le fonds Horizon Solidaire (niveau de risque 3/7).



LE BILAN : Depuis l'entrée en vigueur des accords, les montants bruts suivants ont été versés

EPIC	Au titre de 2015	Au titre de 2016	Au titre de 2017	Au titre de 2018	Au titre de 2019	SA/SAS	Au titre de 2020	Total sur 6 ans	Total sur 3 ans
RÉSEAU	449 €	367 €	350 €	174 €	267 €	RÉSEAU	341 €	1 948 €	782 €
MOBILITÉ	401 €	401 €	401 €	192 €	239 €	VOYAGEURS	265 €	1 899 €	696 €
SNCF	398€(**)	489 €	477 €	274 €	323 €	SNCF	317 €	2 278 €	914 €
						FRET	285 €	1 919 €	716 €
						G&C	341€(*)	1 904 €	772 €

(*) prime exceptionnelle ; (**) prime + intéressement

► NOS REVENDICATIONS

Même si les catégories de critères des différents accords sont similaires, leurs spécificités dans chaque EPIC conduisent à des différences notables dans les montants alloués, ce qui engendre du mécontentement entre agents.

L'assiette de calcul des montants de l'intéressement est trop basse et engendre forcément des montants relativement bas. Nous sommes bien loin des 1 200 euros brut sur trois ans que nous revendiquons.

Le compte n'y est pas !

Les critères économiques sont difficilement atteignables et peu compréhensibles pour les agents.

De plus, les agents ont le sentiment de ne pas percevoir un intéressement à la hauteur de leur investissement et mettent en parallèle les montants d'intéressement parfois beaucoup plus élevés versés dans d'autres entreprises.

À noter cette année, malgré un contexte économique et sociétal difficile, le montant de l'intéressement est resté équivalent, voire en augmentation sur certaines SA.

► ET MAINTENANT ?

Les accords en vigueur dans les trois ÉPICs ont été reconduits dans les nouvelles SA pour trois ans (2021-2023) et devront, à terme, faire l'objet de nouvelles négociations avec une signature des organisations syndicales (OS) représentatives (signature à plus de 50% pour valider les accords).

Il est à craindre que toutes les SA ne soient pas à égalité. En effet, en fonction de la représentativité de certaines OS dans les SA, certains accords ne verront pas le jour pour défaut de signatures à 50%



des organisations syndicales représentatives. Ce scénario est malheureusement probable.

Nous devons tout mettre en œuvre pour gagner les prochaines élections professionnelles et ainsi peser encore plus sur la représentativité dans chaque SA et SAS. Dès cette année, les agents de la SA Gares & Connexions (auparavant rattachés à l'EPIC Mobilités, maintenant rattachés à Réseau mais dans une SA spécifique) n'ont pas perçu d'intéressement, mais une prime exceptionnelle correspondant à l'intéressement Réseau.

Des négociations avec les OS représentatives de cette SA sont en cours afin d'aboutir

à la signature d'un nouvel accord avant le 30 juin 2021 (accord à 50%) pour application dès 2022. L'UNSA étant majoritaire, il ne fait aucun doute que si les négociations aboutissent, l'accord sera signé et mis en place.

Par Jean-Paul FOURNIER et Sophie GIRARD



CPR : Quel avenir pour les prestations spécifiques non pérennes ?



Le bâtiment de la CPR à Marseille



► UN PEU D'HISTOIRE

Le régime spécial de la SNCF

Le décret du 6 août 1938 permet la création d'une *Caisse de soins aux familles et agents de la SNCF* qui sera à l'origine de la caisse de prévoyance actuelle. Rappelons que ce n'est que sept ans plus tard, dans le cadre des ordonnances de 1945, que fut instauré le régime général de sécurité sociale, avec son article 17 prévoyant le maintien des régimes antérieurs. D'une manière générale, les régimes spéciaux désignent des régimes légaux qui, indépendamment du

régime général, accordent à certaines catégories socioprofessionnelles (mineurs, marins, militaires, cheminots) des **avantages supérieurs à ceux du régime général**. **La Caisse de prévoyance et de retraite (CPR)** devenue par décret du 7 mai 2007 la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF (CPRPSNCF) **fait partie intégrante du régime spécial de la SNCF**. Elle verse donc aux agents statutaires, retraités et à leurs ayants droit des prestations au moins équivalentes, voire supérieures, à celles du régime général, notamment en matière de taux de prise en charge et de prestations spécifiques.



► LES PRESTATIONS SPÉCIFIQUES VERSÉES PAR LE RÉGIME

LES PRESTATIONS PÉRENNES

Certaines prestations spécifiques sont qualifiées de *pérennes* du fait de leur caractère réglementaire. En effet, elles sont reprises au règlement de prévoyance et du personnel de la SNCF entré en vigueur le 14 novembre 2010 (chapitre 5 *Prestations spéciales*). C'est donc une garantie de stabilité pour les ressortissants de notre régime et il n'y a pas de sujet d'inquiétude actuellement en ce qui les concerne.

Les prestations spécifiques inscrites au règlement de prévoyance sont les suivantes :

- **achat de lentilles** non remboursables, mais prises en charge sur la base de lunettes et de verres de mêmes caractéristiques.
- **frais de transport** pour se rendre en consultation.
- **couronnes** sur implants, implants dentaires pour stabilisation de prothèses complètes mandibulaires, inter de bridge, rebasage des prothèses adjointes.
- **cures** : allocation d'hébergement sans conditions de ressources, indemnités pour la personne accompagnant un enfant de moins de dix ans, allocation journalière pour cures libres de convalescence ou cures balnéaires.
- **prestations différentielles d'hospitalisation** : différentiel remboursé, pour certains membres de la famille d'un agent ou d'un retraité relevant d'un autre régime d'assurance maladie, entre les prestations servies par ce régime et les prestations garanties par le régime spécial de prévoyance du personnel de la SNCF.
- **prestation spéciale d'accompagnement (PSA)** : pour des aides jugées nécessaires au maintien à domicile, pour des frais d'hébergement en établissement d'hébergement pour personnes âgées.

- **Allocations décès** servies, sous certaines conditions, en cas de décès de l'agent, du retraité ou d'un de leurs ayants droit.

LES PRESTATIONS SPÉCIFIQUES NON PÉRENNES

D'autres prestations servies actuellement par la CPR sont plus « fragiles », car provisoires et révocables, ce sont les prestations spécifiques non pérennes (PSNP).

Elles furent instituées par une décision du conseil d'administration de décembre 2006 (avant le transfert de gestion et le passage à l'autonomie au 1^{er} janvier 2008) et, **pour leur financement, un fonds de réserve spécial fut constitué** à partir de 2007, par affectation de 50% du résultat excédentaire du régime de prévoyance.

Elles évoluèrent au cours des années, avec une importante intégration de prestations en mars 2010 liée à la volonté d'utiliser une partie du fonds de réserve de la caisse encore important à cette époque et la mise en œuvre du règlement de prévoyance, qui nécessita un toilettage et des arbitrages

“ Certaines prestations spécifiques sont qualifiées de pérennes du fait de leur caractère réglementaire. ”

concernant les prestations à inscrire au sein de ce dernier.

Jusqu'en 2011, le fonds de réserve a été doté chaque année en fonction des résultats du régime de prévoyance, mais la loi de financement de la Sécurité sociale de 2012 a modifié le financement du régime de prévoyance, en prévoyant l'encadrement du mécanisme de compensation bilatérale maladie par une règle de plafonnement des transferts de la Caisse nationale d'assurance maladie.

Le montant de ce fonds a atteint jusqu'à 164 millions mais, non alimenté depuis 2012, il se situait à hauteur de 60 millions d'euros à fin 2020, pour une dépense globale de 6 à 7 millions d'euros par an consacrée au financement de ces PSNP.

Les prestations spécifiques non pérennes au 1^{er} avril 2021 :

- forfait pour fauteuil roulant pour enfant,
- forfait pour appareils correcteurs de la surdité,
- forfait pour prothèses dentaires mobiles,
- transports post-opératoires,
- hébergement de parents d'enfant de moins de 16 ans hospitalisé,
- forfait laser (myopie, presbytie, astigmatisme et hypermétropie),
- articles pour incontinence,



- détartrage-surfçage pour les assurés diabétiques (*prestation supprimée car prise en charge au titre des prestations légales depuis fin 2019*),
- complément à l'aide à l'acquisition d'une complémentaire santé (CACS) ; *supprimé depuis le 1^{er} novembre 2021 (fin de l'ACS et la mise en place de l'aide à la complémentaire santé solidaire - CSS)*,
- supplément de la prestation spéciale d'accompagnement,
- exonération de la participation forfaitaire de 24 euros (*la participation de 24 euros remplace le ticket modérateur et s'applique aux actes dont le tarif est supérieur ou égal à 120 euros ou ayant un coefficient supérieur à 60, qu'ils soient effectués en ville ou dans un établissement de santé*),
- fonds d'intervention délégué (FID).

► ANALYSE PAR MONTANTS ET PRESTATIONS

Le montant global annuel consacré aux PSNP et le nombre de bénéficiaires ont fortement baissé à partir de 2017, avec la suppression du forfait optique (12,4 millions d'euros en 2010 pour 102 521 bénéficiaires contre 6,98 millions d'euros en 2019 pour 40 840 bénéficiaires).

En 2019, les quatre premières prestations en montant versé étaient le **forfait pour appareils acoustiques** (2 710 033 €) le **supplément PSA** (1 613 801 €), la participation à l'achat des **articles pour incontinence** (1 054 064 €) et la prise en charge du **forfait 24 euros** (931 007 €) qui représentent à elles seules 6 308 905 euros, soit 90% du montant des PSNP avec 39 814 personnes concernées (dont 33 129 pour le seul forfait 24 euros) soit au total plus de 97% des



assurés ayant bénéficié de ces prestations. Après les forfaits 24 euros, en nombre de personnes, on trouve les articles pour incontinence (2 601), le forfait acoustique (2 872), la SPSA (1 212) et le forfait dentaire pour prothèse mobile (1 339).

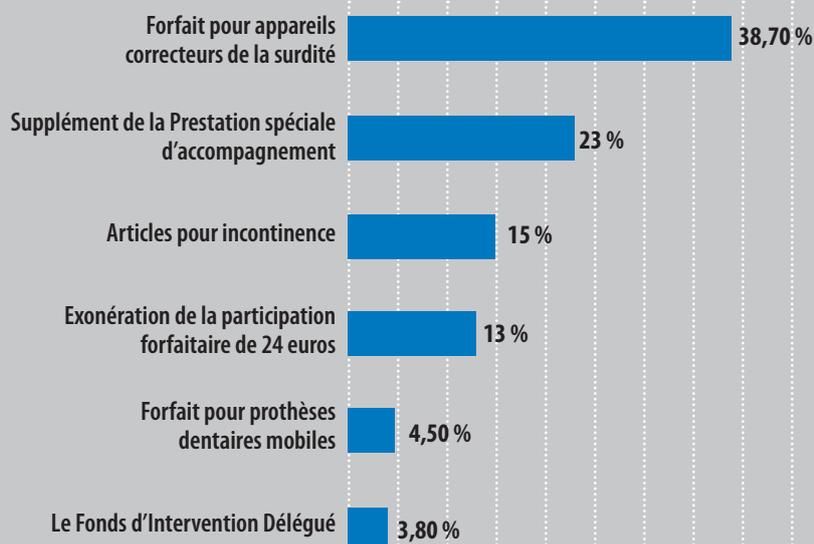
► ANALYSE PAR TYPE DE POPULATION

La plus grande majorité des prestations versées concerne des assurés de plus de 50 ans et notamment des retraités. Selon une analyse de la caisse réalisée à partir des données de 2018, les retraités représentent 70 % des bénéficiaires des PSNP. Ainsi le montant versé pour les 27 453 retraités concernés s'élève à 5,12 millions d'euros, soit 90% du montant des prestations versées. Les PSNP répondent donc en priorité à des besoins plutôt centrés sur les retraités et certaines prestations sont très utilisées.

► LA POSITION DE LA CPR ET LES TUTELLES

La question se pose donc du devenir des PNSP et les tutelles, ainsi que la direction de la caisse, avaient engagé depuis quelques années avec les administrateurs de la CPRPSNCF une réflexion à ce sujet. Dès 2018, bien consciente des évolutions réglementaires à venir (« 100% santé »), l'UNSA-Ferroviaire avait proposé la relance du groupe de travail de la CPR qui, en 2015, travailla déjà sur ce dossier sans parvenir à aboutir à des solutions faisant consensus.

Répartition des prestations spécifiques non pérennes par % des montants versés





Le mot de la présidente de la commission de prévoyance, Marie-Cécile Marchetti



"En ma qualité d'administratrice UNSA-Ferroviaire au sein du conseil d'administration de la CPRP et présidente de la commission Prévoyance, j'ai suivi et participé depuis plusieurs années aux débats sur la thématique des prestations spécifiques non pérennes, témoins d'une longue histoire marquée par les projets des ministères d'en supprimer certaines et d'en transférer d'autres vers le FASS SNCF. Bien que ce dispositif nécessite une évolution avec l'arrivée notamment du "100% santé", il n'est pas question pour les administratrices et administrateurs UNSA-Ferroviaire de céder à la pression des tutelles et d'abandonner nos PSNP de but en blanc, sans garantie d'un reste à charge zéro ou du moins minimal. C'est un sujet très important dont les bénéficiaires sont majoritairement les retraités (70% pour 90% des montants versés) et auquel l'UNSA-Ferroviaire est très attachée, car statut de pensionné rime bien souvent avec baisse des revenus. Bien conscients de la responsabilité pesant sur nos épaules et soucieux de l'avenir, les administratrices et administrateurs UNSA-Ferroviaire ont demandé la mise en place de groupes de travail constitués de représentants des affiliés et de la CPR, pour affiner l'aspect technique du sujet et nous nous inscrivons au sein de ces travaux de façon constructive et responsable, tout en conservant un état d'esprit le plus possible tourné vers le maintien de ces avantages. Le domaine de la santé représente de nos jours un environnement de plus en plus contraignant notamment avec les déserts médicaux, les délais très longs pour obtenir un rendez-vous, les dépenses croissantes consacrées aux soins et aux accessoires. Nous serons donc particulièrement vigilants sur le risque de renoncement aux soins pour des raisons budgétaires."

Fin 2019, branle-bas de combat ! Les ministères de tutelle avaient unilatéralement projeté, à compter de janvier 2020, la suppression de certaines PSNP, la réduction drastique du budget concerné et le transfert vers le Fonds d'action sanitaire et social (FASS) SNCF, sans concertation préalable, de certaines PSNP ! Dans le contexte d'alors de réforme des retraites, l'UNSA-Ferroviaire avait dénoncé au sein du CA de la CPRP cette méthode brutale et unilatérale et avait pu obtenir un rétropédalage des tutelles, le gel du dossier et le maintien des PSNP. Du fait de la paralysie des travaux sur ce dossier en 2020, dans le contexte de la pandémie, l'UNSA-Ferroviaire a pu obtenir une seconde reconduction des PSNP en l'état, pour l'exercice 2021 dans l'attente de la reprise de la concertation au sein du CA de la caisse.

Ainsi et selon les orientations du conseil d'administration de décembre 2020, un nouveau dispositif relatif aux PSNP doit être arrêté au cours de l'année 2021. Il prendra effet au 1^{er} janvier 2022 et pourrait aller jusqu'à la suppression pure et simple de ces dernières sur décision des ministères de tutelle.

Il a été décidé de mettre en place au sein du CA de la caisse un groupe de travail,

composé d'administrateurs et d'experts de la caisse, chargé d'évaluer les prestations existantes et de proposer des évolutions en tenant compte du 100% santé, voire de nouvelles prestations prenant la forme de participations financières directes (remboursement de soins ou d'actes...) ou indirectes (services aux assurés, actions de prévention...). Sur ces bases, la commission de prévoyance sera chargée d'élaborer différentes pistes d'évolution, sur lesquelles sera amené à délibérer le conseil d'administration.

➤ LA POSITION DE L'UNSA-FERROVIAIRE

Particulièrement attentive à l'évolution des PSNP, l'UNSA-Ferroviaire est donc présente, constructive et force de propositions dans le cadre de la réflexion engagée au sein du CA de la CPRP. Afin d'alimenter cette concertation, a été mis en place au sein de la fédération un groupe de travail (GT) interne rassemblant l'équipe du pôle Protection sociale ainsi que des administrateurs et administratrices au CA de la CPRP, issus notamment des services médicaux et de l'action sociale, afin de croiser ces différents périmètres.

Sur la base de ce travail collectif en amont, un membre de ce GT fédéral et administrateur de la caisse participe aux séances du groupe de travail de la CPRP, dont les premiers se sont tenus en février et mars 2021. Ainsi, il est bien évident que l'UNSA-Ferroviaire ne laissera pas « jeter aux orties » sans compensation certaines prestations, tels les compléments sur prothèses auditives ou dentaires, du fait de la mise en place du 100% santé.

En effet, cela priverait les assurés sans complémentaire santé de toute prise en charge adaptée, avec d'importants restes à charge pouvant encourager un renoncement à ces soins et/ou accessoires. Le cas échéant, il conviendra d'aider financièrement ces personnes à acquérir une complémentaire santé et nous exigeons dès lors un accompagnement systématique de ces publics par la caisse.

De la même manière, l'UNSA-Ferroviaire sera vigilante sur le maintien, voire l'amélioration, de prestations touchant les personnes en situation de perte d'autonomie :

- le supplément à la prestation spéciale d'accompagnement (SPSA) qui permet de prendre en charge une partie plus importante des frais d'hébergement en établissement médicalisé, lorsque les

personnes ne sont plus en capacité de rester chez elle ;

- la participation à l'achat d'articles pour incontinence non remboursable dans le cadre des prestations légales.

Nous serons également très attentifs à l'éventuelle évolution du fonds d'intervention délégué.

► LA VISION ET LES PROPOSITIONS DE L'UNSA-FERROVIAIRE SUR L'ÉVOLUTION DE CES PRESTATIONS

On peut classer les PSNP selon différentes catégories :

> Celles susceptibles d'éviter un renoncement pour « reste à charge » important

Certaines prestations sont fortement utilisées, notamment le forfait pour appareils correcteurs de la surdité et le forfait pour prothèses dentaires mobiles. Cependant, avec la mise en place progressive du « 100% santé », le choix de certains paniers de soins peut désormais permettre dans ces domaines d'éviter tout reste à charge pour les personnes adhérentes à une complémentaire santé.

Il en va de même en ce qui concerne l'exonération de la participation forfaitaire de 24 euros, les transports post-opératoires, l'hébergement de parents d'enfant de moins de 16 ans hospitalisé, le forfait laser. Dans ces conditions, un des scénarios proposés par la caisse est de supprimer ces forfaits et d'inciter les personnes sans complémentaire à souscrire la « complémentaire santé solidaire » (CSS gratuite) ou les aider à l'acquiescer si leurs ressources sont supérieures aux plafonds définis pour bénéficier de la gratuité (CSS participative avec cotisation variant selon l'âge sur la base maximale d'un euro par jour et par bénéficiaire).



L'UNSA-Ferroviaire a posé la question à la caisse du nombre de personnes susceptibles d'être concernées par cette aide à l'acquisition, ainsi que leur catégorie (retraités ou actifs) et les diverses possibilités de prise en charge totale ou partielle de leurs cotisations.

Des réponses précises sont attendues sur ces différentes données et conditionne-



ront la position des administratrices et administrateurs UNSA-Ferroviaire sur ce sujet sensible.

> Les prestations liées à l'âge et la perte d'autonomie

Il convient à ce niveau de considérer la composition et l'évolution de la pyramide des âges des ressortissants de la caisse (134 515 actifs en 2019 pour 186 957 retraités et 146 415 ayants droit).

Les retraités seront de plus en plus majoritaires et âgés (l'âge moyen des retraités en 2019 est de 72 ans et 3 mois), notre population vieillissant et les actifs et leurs ayants droit diminuant du fait de la fin du recrutement au statut depuis le 1^{er} janvier 2020. Ainsi, ce type de prestations prendra au fil du temps encore plus d'importance. Ce sont :

> Les articles pour incontinence (INC)

Depuis 2010, ces articles sont pris en charge par la CPR à 100 % du prix facturé dans la limite de 1 000 euros annuels. Pour l'UNSA-Ferroviaire, la question de leur maintien ne se pose pas, car un régime spécial tel que le nôtre ne peut pas faire moins que le régime général et la mise sous conditions de ressources et/ou l'abaissement du plafond de ces prestations, envisagés par les tutelles, ne nous paraissent pas justifiés.

L'UNSA-Ferroviaire a fait la proposition de leur inscription au titre des prestations spécifiques pérennes, avec maintien du plafond, en les intégrant au règlement de prévoyance afin de les sécuriser.

> Le supplément de la prestation spéciale d'accompagnement (SPSA)

Cette prestation d'un montant maximal de 1 500 euros concerne 1 212 assurés en 2019 pour un montant de 1 613 801 euros (1 331,51 euros consommés en moyenne).

Cette prestation concerne des personnes qui bénéficient ou ont bénéficié de la PSA et résident en EHPAD ; ce supplément permet de prendre en charge une partie un peu plus importante de leur séjour.

Dans l'esprit, il se substitue au placement spécial en vigueur à la CPR jusqu'au début des années 2000 et qui a pris fin avec la mise en place de la PSA, susceptible de favoriser le maintien à domicile des personnes de plus de 60 ans.

Il faut également intégrer le fait que les personnes à faibles ressources placées en établissements médicalisés peuvent bénéficier de l'aide sociale pour couvrir une partie des frais d'hébergement.

Le SPSA est néanmoins une prestation utile pour les ressortissants et les familles, car il majore la participation au titre de la PSA, le temps souvent de trouver des solutions de financement plus pérennes. La mise sous conditions de ressources de ce supplément est aussi évoquée, ainsi que son éventuelle extension vers un montant plus important. Par contre, l'évolution de cette prestation vers un plafond plus important pourrait être intéressante en attendant la mise en place de prestations générales dans le cadre du futur risque « dépendance ».

Ainsi, l'UNSA-Ferroviaire a fait la proposition de porter le plafond du SPSA à 3 000 euros et de l'inscrire au titre des prestations spécifiques pérennes, en l'intégrant au règlement de prévoyance afin de le sécuriser.

> Les prestations d'accompagnement des publics fragiles

- Le fonds d'intervention délégué (FID)
Le FID a été mis en place en 2002 avec un plafond annuel de 100 000 euros au départ, afin de répondre à des situations particulières liées à des prestations non prises en charge par l'assurance maladie ou



LA QUESTION DES LECTEURS

Où en est le train sous vide d'Elon Musk, l'Hyperloop ?

Rappelons qu'il s'agit d'un système de transport sur rail proposé à l'origine par l'actuel PDG de Tesla, qui consiste en des wagons/capsules flottant sur des rails en utilisant la lévitation magnétique pour se déplacer dans des tubes sous vide jusqu'à 1 200 km/h. Et bien... ça avance. Le site d'essais français à Toulouse devrait accueillir prochainement des pièces pour tester ce transport du futur, un corridor de transport de marchandises entre Rotterdam et Amsterdam est à l'étude dans la province de Groningen, dans le nord du pays. Enfin, il y a quelques mois, la société Virgin a testé un prototype de capsule Hyperloop avec, pour la première fois, deux passagers humains à l'intérieur. Bref, ça avance doucement, pour le moment.

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

LE JARGON CHEMINOT

« Bouffer le trait »

Dépasser la vitesse. L'expression fait allusion aux traits du cadran du tachymètre (compteur de vitesse).

Ça s'est passé en mai



Le 10 mai 1869, les États-Unis sont enfin traversés d'est en ouest par une ligne de chemin de fer. Les deux équipes chargées de sa construction, l'une partie de Sacramento, en Californie, l'autre d'Omaha, dans le Nebraska, opèrent une jonction triomphale en un lieu appelé Promontory Point, dans l'Utah. Les États-Unis forment désormais un ensemble humain unifié. Il s'ensuit la fixation des fuseaux horaires afin de pouvoir établir des horaires rigoureux pour les trains transcontinentaux (les fuseaux horaires sont adoptés au plan international en 1884, lors de l'International Prime Meridian Conference, à Washington).

Source : Herodote - Le média de l'histoire

présentant des restes à charge importants. Le plafond annuel a été porté à 500 000 euros quelques années plus tard, avec la mise en place d'une commission administrative des situations individuelles (CASI) pour les demandes présentant un reste à charge supérieur à 500 euros.

En 2019, le montant consacré à ce fonds s'est élevé à 270 375 € pour 362 ressortissants indemnisés sur 511 demandes exprimées (270 375 € en 2018 pour 222 dossiers accordés et 417 demandes).

Les dossiers présentés en CASI représentent plus de 95% du budget FID et se répartissent selon quatre catégories :

- prestations dentaires (26,6% du budget FID) ;
- soins paramédicaux non remboursables liés à l'enfance (47,9% du budget FID) ;
- produits et actes non remboursables (11,2% du budget FID) ;
- dépassements de tarifs hors dentaire (7,5% du budget FID).

Cette prestation soulève plusieurs interrogations :

- la faible connaissance de l'existence de ce fonds par l'ensemble des assurés. Ainsi on comptabilise seulement 500 demandes en 2019 et autour de 400 en moyenne les années précédentes ;
- le risque de redondance avec le FASS géré par l'action sociale SNCF, malgré la conclusion parfois de dossiers en « participations conjointes » ;
- la prise en charge possible de certaines dépenses par d'autres organismes (complémentaires santé, assurance, MDPH, conseil départemental...) pouvant conduire à la sollicitation de l'assuré et au montage de dispositifs complexes de co-financement.

Tout invite donc à l'évolution de ce fonds qui pourrait être redéployé le cas échéant vers le FASS SNCF, afin de maintenir le service auprès de l'assuré.

Les demandes seraient alors instruites au titre du FASS en collaboration avec la

CPR, pour certains dossiers nécessitant un examen par un praticien-conseil (médecin ou dentiste).

Concernant les séances de psychomotricité et autres soins paramédicaux en faveur d'enfants faisant face à des difficultés d'apprentissage, non remboursables par l'assurance maladie et quelquefois prises en charge au titre du FID, **l'UNSA-Ferroviare a fait la proposition de créer une nouvelle prestation permettant d'octroyer une participation financière à ce type de dépenses et de l'inscrire au titre des prestations spécifiques pérennes, en l'intégrant au règlement de prévoyance afin de le sécuriser.**

➤ EN CONCLUSION.... PROVISOIRE

À la suite des séances du groupe de travail et de la discussion en commission de prévoyance, le calendrier établi par la caisse prévoit que le CA de la CPR **délibèrera sur l'évolution des PSNP à l'horizon de l'été 2021. En effet, une adaptation préalable des procédures et du système d'information de la caisse sera bien évidemment nécessaire avant toute nouvelle évolution.**

À la date où nous écrivons ces lignes, difficile de savoir si ce calendrier pourra être respecté, car il est évidemment conditionné aussi par la qualité du dialogue social.

Vous l'aurez compris, pas question pour l'UNSA-Ferroviare de laisser le sujet aux décisions unilatérales des ministères de tutelle et vous pouvez compter sur vos administratrices et administrateurs UNSA-Ferroviare au sein du CA de la CPR pour défendre, voire améliorer et pérenniser des prestations spécifiques du régime spécial. Bien entendu, ils vous tiendront informés de l'évolution de ce dossier au fur et à mesure de l'avancée des travaux.

Par le pôle fédéral Protection sociale
François PIEROTTI, Sylvain PAPILLAUD
et Jean-Marc MAINI ■



Qu'est-ce que le harcèlement sexuel ?



ARTICLE L.1153-1 DU CODE DU TRAVAIL

Aucun salarié ne doit subir des faits :

1/ Soit de harcèlement sexuel, constitué par des propos ou comportements à connotation sexuelle répétés qui soit portent atteinte à sa dignité en raison de leur caractère dégradant ou humiliant, soit créent à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante ;

2/ Soit assimilés au harcèlement sexuel, consistant en toute forme de pression grave, même non répétée, exercée dans le but réel ou apparent d'obtenir un acte de nature sexuelle, que celui-ci soit recherché au profit de l'auteur des faits ou au profit d'un tiers.

→ Il n'est pas nécessaire qu'il y ait une relation hiérarchique entre l'auteur des faits et la victime pour que le harcèlement soit caractérisé.

→ À savoir : les salariés ne sont pas les seuls protégés contre le harcèlement sexuel en entreprise. Sont aussi concernés les stagiaires, les personnes en formation, les candidats à un emploi, un stage ou une formation, les alternants ainsi que les personnes des entreprises extérieures intervenants dans l'entreprise.

➤ QUELLES PEINES ENCOURUES ?

- Le harcèlement sexuel est un **délit**, pouvant être puni de **2 ans d'emprisonnement** et de **30 000 € d'amende**.
- Si l'auteur des agissements est un salarié, il encourt en plus une **sanction disciplinaire**, qui peut aller jusqu'au licenciement pour faute grave.

➤ QUELQUES CHIFFRES :

- **Une femme sur cinq** a déjà été victime de harcèlement dans le cadre de son travail.
- **Chez 40 %** des femmes victimes : 30 % ont vu leur santé se dégrader, 28 % ont subi un blocage dans leur carrière et 15 % un non-renouvellement de leur contrat.
- **7 % des hommes** sont aussi victimes de harcèlement sexuel.

➤ QUELQUES EXEMPLES :

- Pour un supérieur hiérarchique d'envoyer des sms ou des courriels en faisant des propositions, des déclarations intimes ou des mots affectifs ;
- Pour un collègue de tenir les propos suivants « **Bon, c'est quand qu'on couche ensemble ?** » et de poser des questions intimes sur la vie privée ;
- D'adresser à un subordonné des remarques sur sa vie privée, de porter des **appréciations axées sur son ana-**

tomie, de tenter **d'obtenir des faveurs sexuelles** et d'exercer des mesures de représailles professionnelles ;

→ Pour un salarié d'avoir envers un collègue un comportement injurieux, consistant en des insultes et remarques essentiellement à caractère sexuel et des **gestes déplacés**.

Il ne faut pas perdre de vue que toute drague lourde n'est pas constitutive de harcèlement sexuel !

Ainsi, selon la loi, une **attitude de séduction** même dénuée de tact ou de délicatesse ou de simples signaux sociaux conventionnels lancés de façon à exprimer la manifestation d'une inclination **ne constituent pas en soi le délit de harcèlement sexuel**, notamment en l'absence de chantage ou de pressions.

L'UNSA-Ferroviaire est à vos côtés au quotidien.

Les référents Harcèlement CSE UNSA-Ferroviaire sont à votre disposition si besoin.

Delphine LEDIEU, Christine VASSEUR,
Solange GARRIGUES et les participants
des GT Référents harcèlement CSE et Mixi Team ■



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER

Lyon - Étape 4 du Tour de France des *Experts Contractuels* !

➤ **APRÈS UNE PETITE PAUSE LIÉE À LA SITUATION SANITAIRE, NOUS VOILÀ DE RETOUR POUR DE NOUVELLES JOURNÉES D'INFORMATIONS CONTRACTUELLES !**

Malgré cette période compliquée pendant laquelle les rencontres sont difficiles à organiser pour tout le monde, nous tenons à remercier l'équipe de l'UR Rhône-Alpes pour l'accueil chaleureux qui nous a été réservé. Ces journées d'informations sont toujours très riches en échanges, il y a beaucoup de questions sur le fonctionnement des salariés contractuels. Nous nous apercevons à chaque rencontre avec les UR qu'ils sont avides d'informations précises sur ces salariés. C'est avec plaisir que nous répondons à leurs questions et que nous restons à leur disposition à chaque instant.

La finalité de ces journées étant que toutes ces informations soient répercutées sur le terrain lors des tournées.

Lors de ces échanges, certaines questions reviennent systématiquement comme celles sur les évolutions de carrières, les différentes annexes qui coexistent, la mutuelle... et d'autres sont totalement nouvelles sur les droits des salariés contractuels.

Notre rôle informatif sur les embauchés contractuels, sans oublier les anciens, en tant qu'experts de la fédération est toujours le bienvenu lors de ces rencontres. Ces journées permettent à tous de s'enrichir mutuellement sur les thèmes abordés qui



sont vastes en croisant les infos collectées du terrain.

Il y a eu, comme à chaque fois que nous allons à la rencontre des militants UNSA-Ferroviaire, beaucoup de questions sur le fonctionnement de ces salariés de la SNCF mais également des demandes d'avoir plus de documents à disposition tels que le guide (en phase de validation), une FAQ (foire aux questions) spéciale contractuels, des petits mémos.

Ces documents, mis à disposition de l'ensemble de la structure sur le site internet, permettent aux militants lors des tournées d'aborder plus facilement les nouveaux et anciens contractuels de l'entreprise.

Tous les sujets sont abordés y compris le côté « social » comme l'accès au logement, les congés spéciaux, l'accès aux antennes d'assistantes sociales...

Cette journée à Lyon nous a donné l'occasion de pouvoir échanger avec les permanents de l'UR dans le but de les aider à

répondre de façon plus précise aux questions auxquelles ils sont confrontés lors de leurs tournées terrain.

Une fois de plus, le challenge s'est avéré positif et après un long moment d'échanges entre nous tous, des idées nouvelles de documents à réaliser ont émergé. Il y a un réel enrichissement des deux côtés de pouvoir mener ces journées d'informations, notre progression et notre développement syndical ne pourront que s'accroître auprès de ces agents qu'avec ce partage et ces échanges entre les structures régionales et la fédération.

Nous tenons encore à remercier l'équipe lyonnaise pour leur accueil et leur convivialité !

Par Isabelle BELBOUCHE
et Cédric BANCOURT ■



L'UNSA-Ferroviaire, deuxième syndicat de la SNCF, est à votre écoute et à votre disposition. Contactez-nous sur cette adresse dédiée : questionscontractuelles@unsa-ferroviaire.org

Qui fait quoi à l'Union Régionale Alsace ?

Strasbourg, à quelques minutes à pied de la gare. Un grand bâtiment d'une autre époque, une cinquantaine de marches à graver qui semblent tester notre motivation. Enfin, le souffle court et promettant de se mettre sérieusement au sport, nous arrivons dans les locaux de l'Union Régionale d'Alsace, l'UR, où règne déjà une ambiance chaleureuse grâce à ses quatre membres permanents et souriants :

Pascal Stricher secrétaire de l'UR, **Audrey Ruzzi** secrétaire et trésorière adjointe, **Gérard Schott** secrétaire adjoint et **Ludovic Wintenberger**, trésorier et secrétaire adjoint.

Élus pour trois ans, ils ont la lourde tâche de « faire tourner la boutique ». Mais au fait, que font-ils quand ils ne partent pas à la rencontre des agents sur le terrain ? Si la question est simple, la réponse l'est moins, car les membres de l'UR Alsace sont polyvalents, même si chacun a sa spécialité, son domaine de prédilection selon son parcours dans l'entreprise.

Parmi les tâches principales, **internet et les réseaux sociaux** occupent une bonne partie du temps. En effet, il faut traiter et répondre aux messages qui arrivent tous les jours. Ceux-ci peuvent aussi bien concerner des demandes d'adhésion, d'informations de la part d'adhérents/militants ou encore des infos de la fédération ou de la SNCF. Les pages **Facebook, Twitter et Yammer** de l'UR demandent elles aussi à être alimentées régulièrement, afin de bénéficier d'une bonne visibilité et toucher un maximum de personnes.

Malgré la généralisation du numérique, les **tracts papiers** existent toujours et jouent un grand rôle dans la transmission d'informations, notamment des **comptes rendus de réunions** du comité social et économique (CSE), de représentants de proximité (RPX), de commissions santé, sécurité et conditions de travail (CSSCT)... Les délégués syndicaux qui les rédigent s'appuient souvent sur les connaissances des membres de l'UR. Ces derniers sont en effet les **interlocuteurs privilégiés** des militants, des adhérents ou même des curieux. C'est d'ailleurs pour ces derniers que des journées Découverte sont organisées



L'Union Régionale est située au 8 rue de Koenigshoffen à Strasbourg

plusieurs fois par an et ce, même depuis l'apparition du virus « *dont-on-ne-doit-pas-prononcer-le-nom* », tout en respectant les gestes barrières. Ces journées sont un bon moyen d'en apprendre plus sur toute la mécanique syndicale.

Les délégués syndicaux et les militants ne sont pas en reste. Une partie d'entre eux se réunit en **bureau d'union tous les deux mois** pour aborder les sujets de l'actualité syndicale, comme par exemple les **agents contractuels**, un thème important au sein de l'UR, mais aussi de l'UNSA-Ferroviaire. Les sujets sont nombreux dans une entreprise en pleine mutation comme la nôtre ! N'oublions pas non plus ce qui revient tous les ans... Et non, il ne s'agit pas du Père Noël mais bien des **notations**. Attendues avec impatience par bon nombre d'agents, elles représentent un travail important pour les membres de l'UR, encore plus depuis l'arrivée du règlement général de protection des données (RGPD). En effet, si les syndicats pouvaient auparavant communiquer le listing entier des agents par collège et qualification, avec le RGPD cette pratique n'est plus autorisée.

L'UR accompagne et conseille les délégués de commission dans leurs missions. En effet, charge à ces derniers désormais de contacter chaque agent qui peut prétendre à une promotion en qualification, position, grade... afin de lui faire part de sa situation individuelle. Un travail colossal mais qui doit être fait, car l'enjeu est important.

À toutes ces tâches régulières s'ajoutent les périodes de **mouvements sociaux**, des moments toujours très intenses. Assurément, cela demande une sacrée organisation pour gérer la communication, la coordination des délégués syndicaux, la transmission d'informations, l'organisation des réunions, des manifestations...

Il y aurait encore beaucoup à ajouter, cette liste étant évidemment non exhaustive. On pourrait évoquer la gestion de la trésorerie, des virements bancaires, des adhésions, des démissions... mais il faut bien s'arrêter à un moment... en espérant ne pas vous avoir déjà perdus en route !

Pour finir, l'industriel Henry Ford dit un jour : « *Se réunir est un début, rester ensemble est un progrès, travailler ensemble est la réussite* ». À elle seule, cette phrase résume tout ce que l'on peut trouver à l'UR d'Alsace. Comme dans les autres, sans doute.

Parce qu'à l'UNSA, il y aura toujours le A d'Autonomie, mais avant tout le U d'Union.

Par Catherine WALISZEK
Adhérente à l'UR Alsace ■



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER



AUDREY

"Entrée à la SNCF en Bac Pro Service effectué de 2002 à 2004 au guichet, je suis restée au commercial en gare jusqu'en 2009, année durant laquelle j'ai rejoint le service Groupes à Strasbourg. C'est aussi en 2009 que j'ai adhéré à l'UNSA et que j'ai commencé à m'investir syndicalement. Ne me retrouvant plus dans le métier "commercial", j'ai décidé de faire un bilan de compétences afin de m'aider à me positionner concrètement dans une éventuelle reconversion. Il en est ressorti que j'avais besoin d'un métier dans lequel je pouvais aider les personnes car je déteste l'injustice ; le syndicalisme s'est alors imposé comme une évidence et je ne le regrette pas.

J'ai obtenu mon premier mandat DP CHSCT à la direction régionale de Strasbourg en 2011. Puis j'ai rejoint l'UR en tant que membre permanent en 2012 et eu plusieurs mandats. Depuis 2018, je suis RPX de l'EO SERVICES STRASBOURG et trésorière au comité des activités sociales inter-entreprises (CASI) de Strasbourg."

LUDOVIC

"Embauché à la SNCF en 2002 à l'ingénierie du technicentre de Bischheim, c'est la réforme des retraites en 2007 qui m'a poussé à adhérer à l'UNSA, puis à m'y investir. En 2009, j'ai obtenu mon 1^{er} mandat CHSCT qui a rendu concret mon engagement. Par la suite, j'ai notamment été élu délégué du personnel (DP) en 2011, vice-président des activités sociales et culturelles (ASC), puis secrétaire adjoint du comité d'établissement régional (CER) Alsace entre 2014 et 2018. Je suis trésorier et secrétaire adjoint de l'UR Alsace depuis 2016."

GÉRARD

"J'ai rejoint la SNCF en tant que gestionnaire de moyens (GM) à l'établissement Matériel et Traction en 2000. J'ai tout d'abord occupé le poste de gestionnaire engins moteur et très vite celui de chef de feuille (gestion du personnel roulant Fret et Voyageur), poste que j'ai occupé jusqu'en 2014. La relation avec le personnel roulant m'a amené à m'investir dans un mandat de délégué du personnel durant plusieurs années. En 2014, suite aux élections professionnelles j'ai été propulsé au poste très enrichissant de secrétaire du CER Alsace durant deux mandats. Le syndicalisme s'est présenté à moi comme une évidence, j'avais envie de savoir comment cela se passait dans notre entreprise où les syndicats occupent une grande place. De plus, cela me tenait à cœur de défendre les injustices, mais également d'être le trait d'union entre les salariés et la direction. Aujourd'hui je suis, entre autres, trésorier du CSE Grand Est, trésorier adjoint et membre du bureau du CASI de Strasbourg et bien sûr, membre permanent de l'UR Alsace."

PASCAL

"Embauché à la SNCF en qualité d'opérateur en signalisation ferroviaire en 1982, je passe en 1990 l'examen d'agent de maîtrise. Je rejoins cette même année la FMC (Fédération Maîtrise et Cadres), syndicat qui est devenu l'UNSA-Ferroviaire actuelle. Dès lors, j'ai eu des mandats aussi variés que passionnants, tels que DS/DP/CHSCT/délégué de commission/CE... J'ai également effectué une dizaine d'années en tant que juge des prud'hommes au tribunal de Saverne (Bas-Rhin). Je suis devenu permanent syndical à l'UR Alsace en 2015, avec une spécifique plutôt tournée vers Réseau, puis secrétaire de l'UR Alsace en 2018.

Vous voyez donc que mon histoire avec l'UNSA-Ferroviaire ne date pas d'hier et la défense du salarié a toujours été le fil conducteur de mon engagement syndical."



Séminaire préparatoire aux élections professionnelles de 2018 en Alsace



Audrey RUZZI



Ludovic WINTZENBERGER



Gérard SCHOTT



Pascal STRUCHER

L'UNSA-Ferroviaire à l'écoute des jeunes

➤ **LE COLLECTIF JEUNES DE L'UNSA-FERROVIAIRE EST COMPOSÉ DE JEUNES ADHÉRENTS, JEUNES SALARIÉS DES ENTREPRISES DU FERROVIAIRE ET JEUNES DANS L'ÂGE, ISSUS DE TOUS MÉTIERS ET TOUS COLLÈGES.**

➤ **FONCTIONNEMENT DU GROUPE NATIONAL JEUNES**

Le GN Jeunes se réunit au minimum trois fois par an. Il est composé d'un représentant par structure locale de notre organisation syndicale (Unions régionales, Unions autonomes de directions et Union fédérale des retraités) ainsi que des membres du secrétariat fédéral de notre fédération.

Lors de la réunion qui précède chaque élection professionnelle à la SNCF, les représentants du GN Jeunes présents élisent son secrétaire et son secrétaire adjoint.

Le Secrétaire général de l'UNSA-Ferroviaire désigne un Secrétaire fédéral chargé de piloter le GN et d'assurer le relais avec le secrétariat fédéral.

La COVID-19 n'a pas freiné les travaux du GN Jeunes. Habituellement réunis à la fédération, nous avons su nous adapter et organiser nos traditionnelles réunions en distanciel.

➤ **RÔLE DU GROUPE NATIONAL JEUNES**

Le GN Jeunes aborde les sujets d'actualité et permet d'établir les revendications propres aux jeunes, qui seront ensuite portées par nos négociateurs lors des réunions avec les directions des entreprises du ferroviaire, de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), etc.

Les membres du GN Jeunes participent également aux différents groupes de travail (GT) mis en place par la fédération (Textes, Transition écologique, etc.) et aux réunions du réseau Jeunes de l'UNSA interpro.

À force de travail et d'entraide, une com-



munauté "Jeunes" s'est construite et permet aujourd'hui de créer du lien entre les jeunes adhérents et adhérents de l'UNSA-Ferroviaire.

➤ **LA VOIX DES JEUNES DANS L'ORGANISATION SYNDICALE**

Oui, la voix des jeunes compte dans notre organisation syndicale, c'est pourquoi les membres du GN Jeunes sont représentés par leur secrétaire de GN lors des congrès et des conseils nationaux de l'UNSA-Ferroviaire.

Ainsi, les jeunes peuvent exprimer leurs visions, attentes et revendications sur les dossiers présentés dans les différentes instances de notre organisation syndicale.

➤ **SES ACTIONS**

Le GN Jeunes mène également ses propres actions :

- Avec sa "Grande enquête" diffusée fin 2020, le GNJ a donné la parole aux salariés du ferroviaire : 1 248 salariés ont pu évaluer l'UNSA-Ferroviaire et faire part de leurs attentes afin qu'ensemble, nous construisions le syndicalisme de demain.
- Il a participé à la construction de la campagne électorale des élections aux conseils d'administration SNCF en 2020.

- Il élabore régulièrement ses propres communications.

Nos jeunes adhérents et/ou les jeunes salariés des entreprises ferroviaires doivent être acteurs du monde syndical.

Ensemble, faisons de l'UNSA-Ferroviaire le syndicat de demain !

Par Pauline DEBAST et Gilles DONTENVILL ■



SCANNEZ-MOI POUR NOUS CONTACTER



Le syndicalisme doit porter les idées et les revendications des jeunes salariés, ils sont le futur et composeront le monde du travail de demain ! Les membres du GN Jeunes permettent cette vitale et permanente remise en question, qui nous incite à bouger nos lignes et faire de l'UNSA-Ferroviaire ce qu'elle est depuis toujours : une organisation syndicale en phase avec les attentes et les besoins de tous les salariés, quel que soit leur métier ou collègue.

INTERVIEW

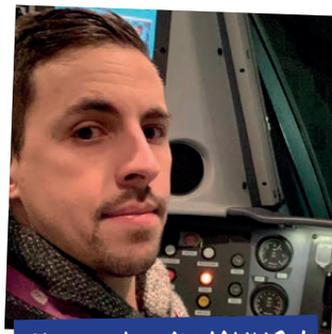
ALEXANDRE : CONDUCTEUR DE TRAIN TRANSILIEN - AMBASSADEUR SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX SOUS LE PSEUDONYME DE CHATDURAIL

J'ai eu mon examen en décembre 2018 et quelques mois après, j'ai adhéré à l'UNSA-Ferroviaire qui est pour moi le syndicat nouvelle génération dans le ferroviaire.

À la suite d'une réunion de nouveaux adhérents, j'ai décidé de m'investir et les collègues m'ont formé et accompagné dans le monde militant. J'ai pris mes premiers mandats en tant que délégué de commission de notations Traction, ainsi qu'un siège en conseil de discipline.

Ma vision des choses est simple : la confrontation systématique, le rejet de tout changement est une méthode qui ne fonctionne plus et ne fédère plus. La négociation et le dialogue apportent selon moi beaucoup plus de solutions et instaurent une relation de confiance entre notre organisation et notre direction.

J'ai la profonde conviction que nous serons une très grande force syndicale dans notre branche dans les années à venir et je compte m'investir encore plus, afin d'apporter à nos collègues une nouvelle vision du syndicalisme dans le ferroviaire.



Alexandre AKHAMLIH



Aurélie FERNANDEZ

AURÉLIE : AGENT COMMERCIAL CHEZ SNCF

J'ai adhéré à l'UNSA-Ferroviaire lorsque j'occupais le poste de téléconseiller en relation clients à distance (RCAD) à Nancy. J'ai fait ce choix pour la présence et l'implication de ses militants au quotidien, notamment au sein de l'Union régionale de Lorraine. J'y ai découvert un syndicat dont je partage les valeurs et dont l'esprit d'entraide est présent.

J'ai ensuite rejoint le GN Jeunes, qui regroupe des personnes de différents services et différentes régions. C'est un collectif qui permet de dépoussiérer le syndicalisme et qui, grâce à sa mixité, permet de porter la voix des jeunes en travaillant sur des sujets qui nous concernent tous. Chacun à quelque chose à apporter. Le fait que ce GN existe et soit vivant montre l'intérêt de l'UNSA-Ferroviaire pour les salariés du ferroviaire.

Par mes actes et mes remontées d'informations quotidiennes, je fais partie de la voix des jeunes auprès de mon syndicat.



Lisa GAUDIN

LISA : COMMERCIALE EN GARE

Je suis membre du GN Jeunes UNSA-Ferroviaire depuis 2016, année de mon adhésion, car j'ai tout de suite eu envie de m'investir dans la vie de mon syndicat. Porter la voix des jeunes de mon Union régionale Rhône-Alpes auprès des autres jeunes de notre organisation syndicale et de la fédération, m'a paru un très bon moyen de le faire.

J'ai choisi l'UNSA-Ferroviaire car je l'ai spontanément classée dans la case du syndicat qui "sait que ça va changer avec ou sans nous, alors autant que ça soit avec nous !".

Je suis persuadée que les jeunes adhérents, les jeunes embauchés et les jeunes en âge sont le devenir de notre organisation syndicale, ils doivent être acteurs de tous les changements qui touchent notre quotidien au travail.

AURÉLIEN : AGENT DE CONDUITE

Je suis membre du GN Jeunes depuis plusieurs années maintenant. J'ai adhéré à l'UNSA-Ferroviaire car j'aime son côté pragmatique et efficace. Je n'aime pas partir au conflit dès qu'un problème survient, je préfère discuter pour trouver des solutions avant d'aller plus loin. C'est ce que j'aime à l'UNSA-Ferroviaire, elle sait être dans le dialogue et "mordre" quand il le faut.

Je suis adhérent à l'Union régionale de Toulouse, les jeunes y sont très bien intégrés et participent quotidiennement au fonctionnement de notre syndicat local.



Aurélien JEANNE

SARAH : CONTRÔLEUSE À BORD TER

Je suis membre du GN jeunes depuis environ huit ans. Au départ, mon UR m'y a désignée pour que je puisse constater et contribuer au travail ainsi qu'aux réflexions menées par la fédération au national. J'y ai trouvé une écoute attentive, des débats intéressants, des réponses et des conseils.

La place des jeunes au sein de notre structure grandit à chaque instant, ce qui est moteur pour tous. Les jeunes peuvent ainsi se sentir écoutés et œuvrer à faire de l'UNSA-Ferroviaire un syndicat qui leur ressemble. Le syndicat lui, en perpétuelle mutation, reste en accord avec ce que les cheminots attendent d'une organisation syndicale.

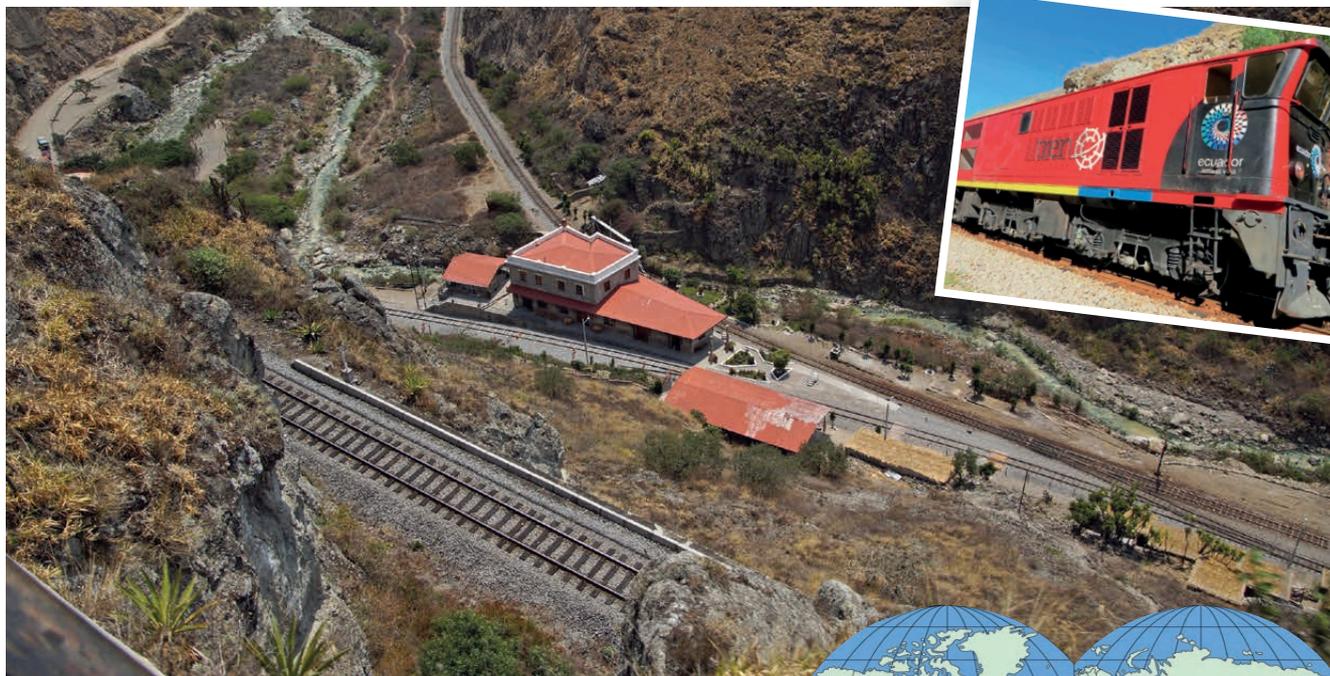
Un cercle vertueux qui contribue au fait que nous soyons une organisation syndicale en progression à chaque élection professionnelle.

Et vu l'engagement des jeunes actuellement, la tendance n'est pas près de s'inverser.



Sarah PIRET

Le chemin de fer d'Équateur ou transandin



► LA LIGNE FERROVIAIRE LA PLUS PÉRILLEUSE DU MONDE

Lors d'un voyage organisé par le CE de l'ex-SNCF Mobilités, j'ai pu visiter ce beau pays qu'est l'Équateur et prendre place à bord de l'unique train y circulant encore. Construite entre 1860 et 1908 à travers la Cordillère des Andes, la ligne Quito-Guayaquil avait pour but de relier l'océan Pacifique aux hauts plateaux andins. **En raison de la configuration du pays, cette ligne est considérée comme la plus périlleuse au monde !** Mais elle accéléra le développement économique du pays, permettant aux produits de l'*hinterland*, l'arrière pays, d'accéder à la côte Pacifique et donc aux ports, pour une expédition dans le monde entier. Inaugurée en 1929 de Quito à Ibarra, puis jusqu'à San Lorenzo en 1957 et Cuenca en 1965, elle ne fut cependant **jamais desservie par un service fiable**. En 1994, faute de rentabilité face à la route panaméricaine, la plupart des lignes sont fermées. Seuls quelques tronçons sont maintenus en service, uniquement à des fins touristiques, dont le fameux **Nez du diable**, parcours ferroviaire le plus difficile au monde : la ligne passe de 300 à 2600 mètres d'altitude en seulement 60 km ! Cette unique ligne fonctionne avec une méthode très particulière, le **Zig-Zag** : un coup en avant et un coup en arrière. Le tout,

au bord du précipice : frissons garantis !

En 1997 et 1998, le phénomène météorologique *El Niño* déclencha plusieurs glissements de terrains, balayant les infrastructures. Le train se concentra alors davantage encore sur le trafic touristique.

► ET TOUJOURS EN SERVICE

En 2013, 250 millions de dollars furent votés pour la réhabilitation et la réouverture de la ligne, sur la totalité du parcours et toujours à l'unique fin touristique.

Côté matériel roulant, les locomotives sont d'origine française, construites par ALSTOM en 1992 à neuf exemplaires et du type BBB série 2400. Elles sont à transmission électrique, sur la base d'un modèle destiné à l'exportation. Certaines sont encore en exploitation à ce jour. Les voitures, malgré leur aspect rétro, datent des années 1980.

Les Équatoriens restent très attachés à ce patrimoine incontournable de leur pays. Si vous avez le goût du risque et êtes amoureux des beaux paysages, rendez vous en Équateur... dès que ce sera de nouveau possible.

Bon voyage !

Par François DURIVault ■



Peuplé de 17 millions d'Équatoriens, l'Équateur est un pays d'Amérique du Sud frontalier du Pérou et de la Colombie, baigné par l'océan Pacifique. Il est partagé en trois grandes régions :
- la **côte du Pacifique**, à l'ouest, où se trouve la ville de Guayaquil,
- la **partie andine**, au centre, avec la capitale et principale ville du pays, Quito,
- l'**Amazonie équatorienne**, dans l'est du pays, berceau de ressources en hydrocarbures et riche d'une biodiversité exceptionnelle.
À ces trois régions continentales, il faut ajouter les îles Galápagos, situées dans l'océan Pacifique à un millier de kilomètres à l'ouest de la côte.



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER





LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR

Aider à sauver l'entreprise

Comment aider nos actifs pour reconstruire un projet industriel pour la SNCF ? Lorsque j'entends la tutelle, la direction de l'entreprise, les autorités nationales de transports, les politiques et la commission Transport de l'UE, je doute de leur volonté d'améliorer le système ferroviaire et, comme jadis avec la directive 91/440, revitaliser le fret ferroviaire. J'ose affirmer que « **la vérité de l'homme, c'est avant tout ce qu'il cache** ».

Avec l'arrivée de la concurrence, **que devient la péréquation tarifaire** qui contribuait à l'équilibre financier du transport de voyageurs ? Qu'en est-il de l'équilibre financier entre le rentable et le service public déficitaire ? Qu'en est-il de l'aménagement du territoire lorsque le plan de transport à venir va supprimer des sillons pour faire de la place aux entreprises concurrentes qui vont écrémer le marché ? Comment une entreprise encore très endettée peut-elle investir pour rivaliser avec la concurrence,

avec la finance ? À la « décharge » la LOTI, la SRU : la régionalisation des transports régionaux de voyageurs élaborée en 1997, le statut des cheminots gage de fidélisation des personnels ?

Nous pouvons penser aujourd'hui que la pandémie aura bien aidé les acteurs de la destruction de notre entreprise, en obligeant les cheminots et les cheminotes à rester chez eux avec le télétravail. Masqués et à distance, on voit moins bien la réalité. **Quid également de nos facilités de circulation ?**

Le fret ferroviaire impuissant face à la route qui n'a pas convaincu les décideurs, pourtant Geodis est la filiale montante de la SNCF. Pourquoi n'avons-nous pas su réaliser l'inter-land des ports français comme Le Havre et l'acheminement de son trafic vers Marseille ? On reparle des autoroutes ferroviaires du Lyon-Turin et du canal Seine Nord, c'est un rêve d'autrefois. **C'est le lobby routier qui l'emporte à nouveau** et le réchauffement climatique

peut attendre... La COP21, c'est un hochet pour les écologistes et les « tirés au sort » de la Commission nationale.

Nous, les vieux, avons du mal avec ce gâchis organisé. Que faire alors ? Peut être réveiller les populations, leur conseiller de revoir le film de Ken Loach, *Navigators*, illustration de la concurrence libre et non faussée chère aux Anglo-saxons.

Tous ensemble, nous devons tenter de motiver les clients et les usagers du rail, mais aussi les salariés et en particulier les jeunes qui n'ont pas vécu les épisodes à l'origine de cette erreur de stratégie. Nous devons toutes et tous nous engager pour ce combat de pacte de progrès.

Par Jacques DURON, Président de l'UFR ■

SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER

www.unsa-ferroviaire.org

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

Notre système social à l'épreuve du virus

► UN SYSTÈME EFFICACE ET PROTECTEUR

Ces derniers mois, dans le contexte de crise sanitaire, notre système social basé sur la redistribution a fait consensus. On ne compte plus les voix politiques, économiques, syndicales, associatives... qui en ont souligné la générosité et son efficacité protectrice. Y compris celles de ceux qui, jadis, prônaient la réduction des dépenses. En 2018, la France arrivait en tête des pays de l'OCDE pour ses dépenses sociales, qui représentaient 31,2% de son produit intérieur brut (PIB). **Notre système, envié par d'autres pays, a ainsi permis de contenir les inégalités sociales** héritées de la crise économique de 2008. Mais, désormais, au choix politique de 2017 (importantes diminutions d'impôts pour les plus aisés) que nous avons dénoncé, s'ajoutent la Covid-19 et l'émergence de nouvelles pauvretés.

► INÉGALITÉS ET PAUVRETÉ EN HAUSSE

Dans son rapport annuel publié fin janvier 2021 sur les inégalités dans le monde, l'organisation Oxfam affirme que la France n'est pas épargnée par ces hausses. Notre pays comptait 41 milliardaires en 2019, soit 4 fois plus qu'après la crise financière de 2008. Les 10 % les plus riches possèdent 50 % des richesses de la France. En 2020, la richesse des milliardaires français a progressé de 2 %, davantage que celle des Américains ou des Chinois. **Actuellement, on compte 400 000 pauvres de plus qu'en 2018**, 8 millions de Français ont besoin de l'aide alimentaire, contre 5,5 millions avant la crise sanitaire. Plus d'une mère de famille monoparentale sur quatre qui travaille est pauvre. Oxfam



pointe aussi l'écart de pensions entre les hommes et les femmes au moment de la retraite. Tous régimes confondus, il est de 42 % ou 26 % en comptant les pensions de réversion.

► LUTTER CONTRE LA PAUVRETÉ

Esther Duflot, prix Nobel d'économie en 2019, pense qu'il n'y a pas de solution miracle contre la pauvreté, ni d'arbitrage possible entre santé et économie. Sans vaccin, ou tout autre moyen d'endiguer l'épidémie, on ne pourra pas repartir sur une économie saine. Pour elle, le plan de relance ne soutient pas assez les laissés de côté par le dispositif de chômage partiel. **Il faudrait mettre l'accent sur la redistribution en direction de ceux qui pâtissent le plus de l'épidémie.** Elle dénonce notre système actuel qui s'appuie sur la méfiance envers le pauvre, envers celui qui a besoin d'aide. Elle constate avec effarement à quel point le mythe selon lequel les aides rendent les gens paresseux est répandu. Un mythe repris par le président de la République refusant de revaloriser le revenu de solidarité active (RSA). Jusqu'à présent, aucune recherche n'a mis en évidence l'effet désincitatif des aides sociales pour reprendre un travail. Esther Duflot considère que l'aide généreuse ne rend pas les gens plus paresseux, mais plus aptes à trouver un travail. Quand il y en a.

► DES PISTES POUR REDONNER ESPOIR

- ✓ **Repenser une protection sociale** plus digne pour aider ceux qui en ont besoin (changement de carrière, déménagement pour trouver un emploi après une fermeture d'entreprise...).
- ✓ **Accorder le RSA à partir de 18 ans** à l'instar de la presque totalité des pays européens où les jeunes perçoivent un minimum social.
- ✓ **Étendre un filet de sécurité pour les chômeurs** afin de maintenir leurs droits à l'indemnisation, à l'opposé de l'actuel projet de réforme de l'assurance chômage combattu par les syndicats.
- ✓ **Augmenter les budgets des secteurs indispensables** à la société (petite enfance, éducation, personnes âgées) et y créer des emplois qui ne sont ni délocalisables ni remplaçables par des robots.

Par Jean-Marc SCHAEFFER,
Secrétaire général de l'UNSA Retraités ■



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER



Article extrait de la « Lettre Info Retraités n° 73 »,
consultable sur le site de l'UNSA (www.unsa.org/index Unsa Retraités)

Prêts entre particuliers

Conséquence de la crise économique liée au Covid, **le seuil de dispense de déclaration fiscale pour les prêts entre particuliers est relevé** afin d'alléger les obligations déclaratives des particuliers et professionnels. Depuis septembre 2020, il est passé de 760 à 5 000 euros.

Contrairement à une idée encore trop largement répandue, **les prêts entre personnes proches entrent dans le champ de la réglementation fiscale**. S'ils sont inférieurs ou égaux au seuil légal, les prêts entre particuliers n'ont pas besoin d'être déclarés, même s'ils font l'objet d'un document sous seing privé ou notarié ou s'ils sont assortis d'intérêts. En revanche, **au-delà de 5 000 euros, ils doivent être déclarés à l'administration fiscale** par le biais du formulaire n°2062, en précisant les noms et adresses du prêteur et de l'emprunteur, le montant et les conditions du prêt.

Cette obligation incombe à l'emprunteur qui doit envoyer sa déclaration de prêt au centre des impôts dont il dépend, en même



temps que sa déclaration de revenus de l'année au cours de laquelle le prêt a été souscrit.

Le seuil de 5 000 euros se détermine en incluant l'ensemble des prêts souscrits durant une période de douze mois. Cette règle vaut également pour les prêts consentis. Si une personne a accordé plusieurs prêts de moins de 5 000 euros chacun à différentes personnes, aucun des emprunteurs n'est tenu de les déclarer. Si le prêt donne lieu

au versement d'intérêts, ceux-ci doivent être déclarés chaque année par les deux parties dans leur déclaration de revenus. Ils sont soumis, pour le prêteur, au prélèvement forfaitaire unique de 30 % actuellement en vigueur (12,8 % au titre de l'impôt sur le revenu et 17,2 % de prélèvements sociaux), sauf en cas d'option globale pour le barème progressif. **Tout défaut de déclaration est sanctionné de 150 euros d'amende**. Il est conseillé au prêteur de formaliser par écrit tout prêt supérieur à 1 500 euros, car seule la reconnaissance de dette ou le contrat de prêt fait foi en cas de contestation ultérieure. Une précaution supplémentaire consiste à l'enregistrer auprès de l'administration fiscale, plus particulièrement de son service des droits d'enregistrement, moyennant une taxation forfaitaire de 125 euros au titre des actes innomés.

Formulaire de déclaration et de reconnaissance de dette :

<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/R38209>

Extrait des Feuilles de Chou n° 92, revue de l'ADEIC Languedoc-Roussillon

Des ondes dans son logement ?

À qui s'adresser (et à quel prix) pour faire réaliser des mesures d'ondes électromagnétiques dans son logement ?

C'est gratuit. Tout le monde peut, sans frais, demander à l'Agence nationale des fréquences (ANFR) d'envoyer un laboratoire spécialisé **mesurer l'exposition aux ondes de son logement**, qu'il en soit propriétaire ou locataire, qu'il s'agisse d'une résidence principale ou secondaire. Il est aussi permis de faire contrôler les émissions d'un appareil connecté en particulier, comme un **compteur Linky**.

Cette possibilité est limitée à **une visite par an et par logement au maximum**. L'agence réalise ainsi environ 3 000 contrôles annuels. La demande doit être envoyée à l'ANFR avec le formulaire Cerfa n°15003*02. Ce dernier doit être contresigné par la mairie ou par une association agréée (dont la liste figure sur le site anfr.fr) afin de limiter les

demandes fantaisistes. La mairie n'a pas de raisons de refuser *a priori*. En revanche, elle peut être surprise, si elle ne connaît pas cette procédure. Invitez-la à se renseigner auprès de l'ANFR.

À réception du formulaire, l'ANFR mandate **un laboratoire accrédité qui se déplace chez vous**. S'il mesure l'exposition globale de votre logement, il cherche d'abord la pièce la plus exposée, réalise des mesures à différentes hauteurs et cherche les sources principales d'ondes dans cette pièce.

Son rapport est envoyé à l'ANFR et à vous-même. L'ensemble de ces démarches prend en général plusieurs semaines. Si cette visite révèle que le niveau d'exposition de votre logement dépasse 6 volts/mètre, l'ANFR alerte le contributeur principal à cette exposition aux ondes (en général, l'opérateur propriétaire de l'antenne qui émet trop) pour qu'il règle la situation. Ce



niveau n'est dépassé que dans 1% des lieux contrôlés par l'ANFR. **Pour 80 % d'entre eux, le niveau d'exposition est inférieur à 1 volt/mètre, mais le plus élevé, l'an dernier, atteignait 28 volts/mètre.**

À noter qu'il est possible de se renseigner sur les taux d'exposition aux ondes électromagnétiques autour de chez vous sur le site Cartoradio (cartoradio.fr) de l'ANFR. Celui-ci répertorie toutes les mesures déjà effectuées autour de votre adresse, ainsi que l'emplacement des stations radioélectriques (antennes-relais de téléphonie mobile, TV, radio, etc.).

Extrait des « Infos pratiques et diverses » publiées par le secteur retraités de Tours (Source : I comme info n° 167)

France services et Maisons de services au public

➤ **ÉVOQUÉS POUR LA PREMIÈRE FOIS EN AVRIL 2019 PAR LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE SUITE À LA CRISE SOCIALE DES « GILETS JAUNES », CES DEUX SERVICES RESTENT ENCORE RELATIVEMENT MÉCONNUS.**



➤ LE LABEL « FRANCE SERVICES »

Dans chaque espace « France services », les usagers ont accès à un guichet polyvalent et un bouquet de services au quotidien garanti composé d'un socle de neuf ministères ou partenaires de l'État : la Direction générale des finances publiques, le ministère de l'Intérieur, le ministère de la Justice, la Poste, Pôle emploi, le Conservatoire national des arts et métiers, la Caisse nationale des allocations familiales, l'assurance retraite, la mutualité sociale agricole (MSA).

Au-delà de ce socle de services garantis, les collectivités peuvent déployer des offres de services complémentaires.

Pour accéder à la carte France services, vous pouvez cliquer sur le lien suivant : <https://cget-carto.github.io/France-services/>

➤ LES MAISONS DE SERVICES AU PUBLIC (MSAP)

Une Maison de services au public est un lieu dans lequel les habitants peuvent être accompagnés dans leurs démarches

administratives : emploi, retraite, famille, social, santé, logement, énergie, accès au droit, etc. Chaque MSAP, en fonction de son implantation sur le territoire, construit une offre de services spécifique et adaptée aux besoins identifiés sur son bassin de vie. L'offre de base d'une MSAP s'articule autour des services suivants :

- **accueil, information et orientation** : sur les différentes prestations correspondant à la situation de l'utilisateur, connaissance des conditions à satisfaire, démarches à réaliser, orientation si nécessaire vers l'agence partenaire adéquate, libre accès à des postes informatiques connectés à l'internet ;

- **aide à l'utilisation des services en ligne** : accompagnement de l'utilisateur pour rechercher des informations sur un site, créer ou mettre à jour son espace personnel, appui pour réaliser des télé-procédures (du type déclaration d'impôts) ou des simulations de prestations, soutien de l'utilisateur dans l'utilisation des équipements numériques mis à disposition (ordinateur, scanner, système de visioconférence, imprimante...);

- **facilitation administrative** : aide à la compréhension des informations adressées et des éléments sollicités, à la constitution de dossier ou à la vérification de sa recevabilité, à l'édition, le retrait ou le dépôt de document ;

- **mise en relation** : aide à la prise de rendez-vous téléphonique ou physique avec un conseiller partenaire ou à distance via des systèmes visio au sein de la Maison de services au public.

Pour trouver une maison de services au public près de chez vous, cliquez sur le lien suivant : www.maisondeservicesaupublic.fr

Extrait des Feuilles de Chou n° 92, revue de l'ADEIC Languedoc-Roussillon

UNSA ferroviaire *Tout l'UNSA*

pour **3€ / mois!**

Coût moyen mensuel de l'adhésion après abattement fiscal

Ensemble, réinventons le syndicalisme!

- Juridique**: Assistance professionnelle après 6 mois d'ancienneté
- Ecoute**: Intégrer un collectif moderne et à l'écoute
- Internet**: Accès complet site, appli mobile et E-Boutique

Contester une contravention sans la payer

➤ **L'IDÉAL, EN MATIÈRE DE CIRCULATION, EST DE NE PAS SE METTRE EN SITUATION DE DEVOIR PAYER UNE AMENDE. MAIS IL FAUT RECONNAÎTRE QU'IL EST PARFOIS DIFFICILE D'ÉCHAPPER AUX « PIÈGES » TENDUS.**

J'ai en tête, par exemple, un parking principal de centre-ville, où l'entrée et la sortie, surveillées par une caméra de vidéoverbalisation, n'étaient pas clairement définies. Il a fallu que de nombreux citoyens non avertis, à qui on avait appliqué une belle amende et retiré plusieurs points de leur permis, se manifestent, pour que, par miracle, apparaissent enfin des panneaux de signalisation bien visibles, dont un gros *Sens interdit* qui aurait pu éviter bien des désagréments.

Si vous pensez ne pas être en infraction, il faut savoir qu'il n'est pas toujours obligatoire de régler une amende liée à la circulation pour pouvoir la contester. Revue ci-après de différentes situations.

➤ LE FORFAIT DE POST-STATIONNEMENT

Un forfait de post-stationnement (FPS) peut être adressé au conducteur en cas de non-paiement du stationnement ou de dépassement du temps imparti. Depuis le 9 septembre 2020, il est possible de le contester sans avoir à payer le montant de l'amende, le Conseil constitutionnel ayant rappelé qu'il n'est pas concevable dans un État de droit de devoir exécuter au préalable la peine pour pouvoir contester l'infraction. Pour contester un FPS, l'usager doit déposer un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) un mois maximum suivant la notification. Le destinataire du recours (commune, métropole...) et les modalités (par lettre RAR ou internet) sont précisés dans l'avis de paiement. En cas de rejet du recours ou d'absence de réponse dans un délai d'un mois, il est nécessaire de saisir la

Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) sur son site internet (accueil.ccsp.fr) ou par courrier.

➤ LE PROCÈS-VERBAL ÉLECTRONIQUE

Remplaçant le PV manuscrit, le PV électronique concerne toutes les infractions à la circulation routière (stationnement gênant, non-respect de la signalisation, etc.). Il peut être contesté dans un délai de quarante-cinq jours, soit par courrier, soit sur le site de l'Antai, l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (antai.gouv.fr). À noter que vous ne pourrez plus contester si vous payez l'amende, car cela équivaut à reconnaître avoir commis l'infraction alors que la contester permet de ne pas perdre de points sur son permis (l'administration ne peut prouver que vous en êtes l'auteur, ni vous obliger à désigner un autre conducteur).

➤ LA VIDÉOVERBALISATION

La vidéosurveillance permet de verbaliser les véhicules en infraction sans interpellier le conducteur. Pour certaines infractions, comme le stationnement gênant ou l'usage des voies réservées au transport collectif, le titulaire du certificat d'immatriculation ne peut échapper à sa responsabilité pécuniaire, sauf à dénoncer le conducteur fautif. À défaut, il doit payer l'amende. Pour toutes les autres infractions relevées par la vidéoverbalisation et à moins qu'il reconnaisse expressément la contravention en payant l'amende ou en avouant l'avoir commise, ou si le cliché extrait de la vidéo le confond sans aucune incertitude, le titulaire de la carte grise ne peut en aucun cas être pénalement condamné pour les faits relevés.



➤ LES CONTRAVENTIONS PAR RADAR AUTOMATIQUE

Vous pouvez contester le PV soit par courrier recommandé avec l'original de l'avis de contravention et du formulaire de requête en exonération, soit par le site de l'Antai. Vous disposez de quarante-cinq jours pour contester votre infraction, sans avoir à payer l'amende au préalable. Il convient de vérifier que le PV n'est pas caduc (il doit indiquer précisément la marque, le type, le numéro d'identification ainsi que l'organisme ayant opéré la vérification de l'appareil de contrôle ; il doit également mentionner la date de vérification périodique de l'appareil qui doit avoir été réalisée moins de douze mois avant et le lieu précis de l'infraction, indispensable pour vérifier la réglementation applicable, ainsi que la signature des agents verbalisateurs). Il faut savoir que, dans la grande majorité des cas, les radars automatiques ne permettent pas de pouvoir identifier l'auteur de l'infraction.

Pour info : 33 000, c'est le nombre moyen de PV distribués chaque jour par les radars automatiques (fixes, mobiles, feux rouges, etc.).

Extrait des « Infos pratiques et diverses » publiées par le secteur Retraités de Tours
(Source : *I comme info* n° 167)

Optez pour une mutuelle **engagée, juste, solidaire,** qui vous ressemble



Mutuelle Entrain a été créée par les cheminots, pour les cheminots et leurs familles.

Proches de vous, partout en France, nous répondons à vos besoins en préservant le caractère intergénérationnel et solidaire d'une véritable couverture santé mutualiste.

**Votre devis immédiatement
et sans engagement sur notre site Web :**
www.mutuelle-entrain.fr

Offre de bienvenue

**2 mois
de cotisations
offerts !**



**REJOIGNEZ
LA COMMUNAUTÉ
ENTRAIN**

0 809 40 54 54

**Service gratuit
+ prix appel**



Mutuelle régie par le livre II du code de la mutualité, SIREN 775 558 778.
Crédits photos : Mutuelle Entrain - Nathalie Daubry - Stéphane Urbano -
Emmanuel Grimault - Cédric Delestrade - Arnaud dauphin