



EDITO

du Secrétaire Fédéral Réseau

Depuis le 24 janvier 2020, début de l'épidémie du Coronavirus COVID-19, notre pays, au stade 3, fait état de plusieurs centaines de personnes décédées et plusieurs milliers de cas confirmés. Certes, ces chiffres peuvent être alarmants, mais nous ne devons pas céder à la panique et ne pas faire preuve de paranoïa. Néanmoins, il est recommandé d'adopter les mesures d'hygiène et sanitaires afin d'éviter la propagation de ce virus.

Les conséquences économiques sont plutôt importantes car elles auront un impact sur le PIB sur l'année 2020, notamment sur certaines chaînes de production industrielles qui rencontrent des difficultés d'approvisionnement mais également sur le tourisme, la restauration, et en ce qui nous concerne, les transports.

Le président du groupe SNCF, Jean-Pierre FARANDOU, qui avait annoncé un manque à gagner colossal à cause de la grève, devra ajouter à cela, les pertes liées à la baisse de fréquentation des trains. Quelles seront les conséquences sur notre entreprise et sur les conditions de travail des cheminots ?

Concernant l'actualité au sein de notre entreprise, il faut noter que la décision de Jean-Pierre FARANDOU de nommer François NOGUE en tant que directeur des ressources humaines du groupe SNCF est encourageant. Le 5 mars 2020, l'UNSA-Ferroviaire a rencontré le nouveau DRH afin de lui exposer la situation alarmante de l'entreprise à la suite des orientations politiques et stratégiques depuis les multiples restructurations. Le DRH, attentif à nos revendications et nos alertes, a pris des engagements notamment sur le dialogue social, l'emploi, la mobilité inter sociétés, la ré internalisation de certaines missions et l'établissement d'un projet d'entreprise qui renforce la place du ferroviaire au sein des territoires. L'UNSA-Ferroviaire encourage ces décisions mais sera attentive que tous les engagements, pris par la direction du groupe SNCF, soient respectés.

Christophe THETIER

ZP SUD EST

LES ÉCHOS DU COMITÉ SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

CSE DU 20 FEVRIER

Le CSE du 20 février a été fortement écourté puisque c'était un temps fort de la grève auquel est toujours associée l'UNSA FERROVIAIRE. Seules les désignations prévues ont été traitées en accord avec les autres OS, pour l'UNSA FERROVIAIRE :

au CSE central : Mr BELLORGET Jean-Yves en tant que titulaire, Mme ALLARD Raphaëla en tant que suppléante.

à l'instance commune : Mme ALLARD Raphaëla en tant que suppléante.

Pour le remplacement de MR BELLORGET Jean-Yves au CASI BFC : Nommé Mr HUDELEY Philippe

Pour le remplacement Mr KESR Naim entant qu'élu suppléant au CSE : Mme HUOT MARCHAND Julie.

Le dossier CCR « Les Laumes » devait être présenté en CSE. Nous n'avons pas pu en discuter en séance mais nous l'avons fait en toute responsabilité puisque le dossier avait déjà été débattu en CSSCT où nous sommes représentés Nous avons émis des réserves sur quelques points. Sur d'autres la DZP n'a pas voulu répondre (le calcul de réserve et le document permettant l'étude de charge).

- ✓ Pour le reclassement des agents, le travail se poursuit avec la RRH.
- ✓ Les roulements sont prévus à 9, c'est un point de vigilance car les interventions réserve dans les roulements s'effectuent principalement le week-end ce qui restreint les demandes de congé le week-end car la réserve est utilisée sur les roulements.
- ✓ Les formations, elles sont en cours et le programme est conforme à ce qu'on connaît habituellement.
- ✓ Le gain de productivité est de 3 postes, un point préoccupant : la suppression de deux qualifications C. Cela qui ne permet plus d'évolution d'agents d'exécution vers le collège Maîtrise au sein d'une CCR.

SOMMAIRE

ZP SUD EST

LES ÉCHOS DU CSE

CSE du 20 février 1

INFOS NATIONALES

LE CSE CENTRAL RESEAU 2

L'ACCORD DE CLASSIFICATION DENONCÉ 2

RÉFORME DES RETRAITES 3

NOUVEAU CONTRAT DE TRAVAIL 3

DZP Sud Est



LE CSE CENTRAL RESEAU

La mise en place du CSE Central Réseau acte la nouvelle réorganisation de notre entreprise avec le passage en 5 sociétés. Cette énième transformation n'est pas sans conséquences sur la santé de l'ensemble des cheminot-e-s, toutes et tous se questionnent sur la pérennité de notre entreprise mais également de leur devenir en son sein. Ces inquiétudes ont plutôt favorisé la recrudescence des Risques Psycho Sociaux. D'autres sujets comme la sous-traitance à tout va, le démantèlement du réseau par les Régions à la suite du rapport Philizot, l'énorme poids de la dette qui plane encore sur la tête de SNCF RESEAU, les incessantes restructurations sont tous des facteurs très anxiogènes pour les cheminotes et cheminots de Réseau.



Certes, nous ne pouvons espérer résoudre rapidement tous les problèmes qui, dans notre entreprise, attendent encore une solution. En bien des cas, ces problèmes trouvent une origine lointaine dans les décisions prises par les gouvernements successifs. Ils sont encore aggravés par les différences d'idéologies et de buts qui changent au gré de l'arrivée de nouveaux dirigeants à la tête de notre pays. Il ne saurait manifestement être question, de remonter aux causes et aux origines de ces difficultés.

Néanmoins, nous pouvons peut-être créer un nouvel état d'esprit qui permette, à un stade ultérieur, de les résoudre.

Pour cela, il ne suffit pas de situer cette instance sur le plan de l'abstraction et des généralités. Il nous faut parler franchement des problèmes concrets et de la manière dont nous pouvons en aborder la solution.

La délégation UNSA-Ferroviaire, conformément aux aspirations de l'ensemble des cheminot-e-s de Réseau, qu'ils soient au statut ou contractuels souhaite trouver des solutions qui permettraient à chacune et chacun de travailler sereinement dans un climat de bon augure.

Nous souhaitons examiner avec l'entreprise, la situation actuelle et partager nos constats pour être efficace et faire de Réseau et même du GPU, une entreprise forte, florissante et attractive.

L'ACCORD "CLASSIFICATIONS ET RÉMUNÉRATIONS" DE LA CONVENTION COLLECTIVE DE LA BRANCHE FERROVIAIRE

Fruit d'un important travail de négociation **depuis plus de deux ans entre les cinq Organisations Syndicales Représentatives dans la branche ferroviaire et l'Union des Transports Publics (UTP)**, cet accord portait des droits importants pour les salariés et des garanties pour les différentes entreprises, dans le contexte d'ouverture à la concurrence.

L'UNSA Ferroviaire n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence. Mais consciente des attentes des salariés face à ces importants changements, l'UNSA Ferroviaire s'est engagée à finaliser, par la négociation, un haut niveau de protection pour les salariés et un haut niveau de sécurité ferroviaire. Le tout pour permettre à chaque entreprise de développer, via le dialogue social et dans le respect de ce cadre commun, son propre modèle social en fonction de ses caractéristiques et de ses activités (voyageurs, fret, gestionnaires d'infrastructures, missions de sécurité ferroviaire, etc.).

Ces travaux ont abouti à un projet d'accord qui a recueilli, en janvier dernier, les signatures de l'UNSA ferroviaire et d'une autre OS qui représentent à elles deux près de 40% des

salariés de la branche. Conformément au Code du travail, pour être valide, l'accord signé ne devait pas faire l'objet de dénonciation d'organisations syndicales représentant au moins 50% des salariés de la branche. Sur le fil 3 OS ont notifié leur opposition à l'accord, le rendant ainsi non valide.

Pour les salariés de la branche, cela signifie que les nouveaux droits obtenus via la négociation ne seront appliqués ni chez l'opérateur historique, ni dans les Entreprises Ferroviaires privées : **pas de Rémunération Minimum Annuelle Garantie (RAG), pas de prime d'ancienneté, pas de compensation minimale garantie du travail de nuit, les jours fériés et le dimanche, pas de Négociation Annuelle Obligatoire (NAO) de branche**, etc.

Sans règles communes applicables à toutes les Entreprises Ferroviaires, les écarts de compétitivité seront accrus et la concurrence déloyale (**dumping social**) sera favorisée. L'opérateur historique gardera son système de classifications et ses mécanismes de rémunérations et les autres Entreprises Ferroviaires appliqueront le Code du travail. Avec cette carence, l'opérateur historique risque de perdre de nombreux marchés conventionnés à la faveur d'autres Entreprises Ferroviaires. Les conséquences sur le marché de la grande vitesse seront similaires. L'Activité Voyages connaîtra le même sort que celle du Fret !

Pour **l'UNSA-Ferroviaire**, ce constat est effarant. En tant qu'Organisation Syndicale responsable, **l'UNSA-Ferroviaire** a le devoir de défendre les intérêts de l'ensemble des salariés du ferroviaire.



DZP Sud Est



LA REFORME DES RETRAITES

La "clause à l'italienne" pour les Agents Statutaires non ADC nés après 1980.

C'est une mesure négociée par l' **UNSA Ferroviaire** pour la SNCF, au plus fort de la grève contre la réforme des retraites. Elle concerne les générations nées entre 1980 et 2004 pour des statutaires non ADC, qui basculeront en 2025 dans le système à points. Cette disposition s'applique en effet aux actifs qui seront à cheval sur l'actuel régime et le futur "système universel à points".

Elle garantit une meilleure prise en compte des droits acquis dans le système actuel. Il ne faut pas la confondre avec la "clause du grand-père".

La "clause à l'italienne" est une expression qui fait référence à un dispositif adopté en Italie lors de la réforme des retraites engagée en 1995. A la SNCF, les statutaires non ADC nés après 1980 cotisent aujourd'hui dans le système actuel. A partir du 1er janvier 2025, ils cotiseront dans le "système universel à points". Ces salariés cumuleront donc deux sortes de pensions. Pour la première, basée sur le régime par annuités, la "clause à l'italienne" maintient au sens strict les droits acquis avant 2025, qui s'appliqueront dans les conditions actuelles.



Prenons l'exemple d'un agent statutaire non ADC, Clément né en 1980 et embauché à la SNCF à 21 ans (2001). Comme Clément est né après 1973 pour obtenir une retraite à taux plein, il doit cotiser 172 Trimestres soit 43 ans.

PROJET INITIAL : Rapport Delevoe.

Pour Clément son **AOD aurait été à 61 ans et 4 mois**. Rémunération de 1655€ nets au 31 décembre 2024 (2050€ bruts), il aura cotisé 24 ans au régime spécial. $2050€ \times (24/43) \times 75\% = 41,86\%$ de 2050€ = 858,13€. A laquelle s'applique une décote de 25% soit 643,60€ bruts, soit pension nette (9,8% de cotisations) = **580,53€**. (Quel que soit l'âge de départ réel, la pension de retraite de la 1^{ère} partie de carrière n'aurait pas varié).

NEGOCIATION UNSA FERROVIAIRE :

Pour Clément son **AOD sera à 57 ans**. Rémunération de 2200€ nets au moment de son départ en retraite à son âge pivot de 62 ans (2720€ bruts), il aura cotisé 41 ans au régime spécial et au SUR. $2720€ \times (41/43) \times 75\%$ sans décote = 71,51% de 2720€ soit 1945,07€ bruts à proratiser en fonction de son âge de départ réel, soit à 62 ans, 41 ans cotisés au total et 24 ans sur le régime spécial, donc $(24/41) \times 1945,07 = 1138,58€$ bruts, soit pension nette = **1027€**. (En fonction de l'âge de départ réel et de la rémunération des 6 derniers mois avant le départ en retraite réel, la pension de retraite de la 1^{ère} partie de carrière varie).

Grâce aux négociations **UNSA FERROVIAIRE**, Clément va percevoir **446,47€** de plus sur sa pension nette de retraite.

Concrètement, le calcul des droits acquis avant le 1er janvier 2025 se fera au moment du départ en retraite, "sur la base du salaire des six derniers mois de la carrière" a expliqué le 1er Ministre. au prorata du temps passé dans ce régime. Ce calcul sera donc effectué sur l'ensemble de la carrière avec les règles du régime spécial (trimestres, 75%, AOD....), et non juste sur le salaire des 6 derniers mois au 31 décembre 2024, comme l'avait au départ envisagé l'ancien haut-commissaire aux retraites, Jean-Paul Delevoe dans son rapport rendu le 18 Juillet.

NOUVEAU CONTRAT DE TRAVAIL

Dès le 1er janvier 2020, le contrat de droit classique devient la référence. La rémunération sera celle du marché, avec des fourchettes selon le lieu d'affectation. Les critères ne seront plus basés uniquement sur les diplômes. L'expérience et les compétences cumulées seront des éléments importants à prendre en compte. Nous faisons tout le constat que les étapes de recrutement sont longues. C'est pourquoi les phases d'attente seront considérablement réduites pour permettre une intégration plus rapide. Le nouveau contrat de travail présenté est basé sur :

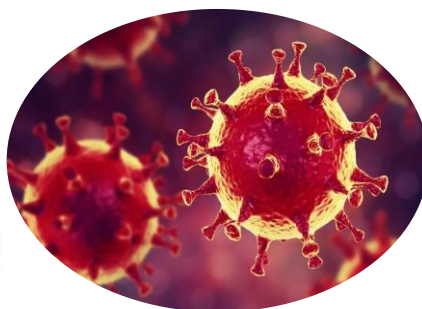
✓ Les clauses effectives, qui ont des clauses optionnelles liées aux S.A. La mobilité des agents se fait selon leur

qualification. Pour les cadres, la mobilité est nationale. Pour les maîtrises, elle est territoriale. Et pour les opérateurs, elle concerne plutôt la région administrative.

- ✓ Le dédit formation qui sera appliqué pour les formations de plus de 2500 euros.
- ✓ La clause de Non-Concurrence qui permet de ne pas diffuser notre savoir-faire aux entreprises privées.
- ✓ Les périodes d'essai de 2 mois renouvelables 1 fois pour les opérateurs ; de 3 mois renouvelables 1 fois pour les maîtrises et de 4 mois renouvelables 1 fois pour les cadres. Ces périodes d'essai ne pourront pas être réduites.

✓ La référence du futur règlement remplaçant le RH254 qui sera la convention collective.

L'UNSA-Ferroviaire a pourtant dénoncé plusieurs années de « disette » sur l'augmentation salariale. La rémunération est un levier important pour récompenser les cheminot-e-s de leur professionnalisme et leur savoir-faire. Aujourd'hui, il existe des problèmes de recrutements mais également de détachements des agents à la SNCF. Les candidats ne se sentent plus reconnus professionnellement. Ce qui occasionne de plus en plus régulièrement des démissions. Pour l'UNSA-Ferroviaire, le temps de tenue de poste prévu lors du premier entretien doit être respecté impérativement. Concernant la fin du RH254, notre organisation syndicale est dubitative quant à l'application du nouveau contrat de travail pour les annexes C qui, eux, ont été embauchés avec un contrat de gré à gré.



Pour se conformer aux recommandations du gouvernement, le bâtiment de la fédération UNSA-Ferroviaire est fermé jusqu'à nouvel ordre.

Un point quotidien régulier est fait avec les organisations dans chaque DZP. A l'issue de chaque réunion, la DRH envoie une note qui fait office de compte rendu aux participants.

Un point hebdomadaire est fait avec les élus membres de chaque CSSCT.

Vos élus ne sont pas en vacances, ils restent joignables par mail et téléphone pour vous soutenir et vous conseiller dans ses moments difficiles, n'hésitez pas à leur faire remonter vos interrogations.

Face à cette pandémie, en Organisation Syndicale responsable et consciente des enjeux sanitaires d'une part et de service public d'autre part, l'UNSA-Ferroviaire apporte son soutien aux salariés et aux clients de la SNCF.

LA DELEGATION UNSA FERROVIAIRE AU CSE ZP SE :

ALLARD	Raphaële	allard.r@unsa-ferroviaire.org 07.66.17.15.83	BELLORGET	Jean Yves	bellorget.jy@unsa-ferroviaire.org 06.01.28.11.38.
BUZIO	Lionel	buzio.l@unsa-ferroviaire.org 07.67.36.64.86.	CHARBONNIER	Sébastien	charbonnier.s@unsa-ferroviaire.org 06.78.72.16.39.
COULON	Patrice	coulon.p@unsa-ferroviaire.org	CROS	Delphine	cros.d@unsa-ferroviaire.org
ESCANDE	Pascal	escande.p@unsa-ferroviaire.org 07.60.07.37.91.	GAMELA	Cindy	gameila.c@unsa-ferroviaire.org
HENRY	Pierre	henry.p@unsa-ferroviaire.org 06.11.18.39.43.	MAURIN	William	maurin.w@unsa-ferroviaire.org
MURATI	Jean David	murati.jd@unsa-ferroviaire.org	POULEAU	Catherine	pouleau.c@unsa-ferroviaire.org
RAJKOWISKI	Jean Marcel	j-marcel.rajkowski@reseau.sncf.fr	VIVIER	Marie Laure	vivier.ml@unsa-ferroviaire.org
		Le RS	MEZIGHECHE	Karim	Mezigheche.k@unsa-ferroviaire.org 06.34.31.61.51.

VOUS SOUHAITEZ NOUS ADRESSER DES QUESTIONS :

jecontactemondeleguezpse@gmail.com

SI VOUS SOUHAITEZ CONSULTER NOS INFORMATIONS EN LIGNE :

<https://jecontactemondeleg.wixsite.com/unsacsezpse>



INFORMATIONS PRATIQUES

www.unsa-ferroviaire.org

UNSA Ferroviaire

19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis

federation@unsa-ferroviaire.org