

LEmag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



LE TRAIN À HYDROGÈNE EST (ENFIN) EN APPROCHE



SA GARES & CONNEXIONS

La Cour des comptes se penche sur les gares

PAGES 10/11



À LA UNE

L'UNSA-Ferroviaire défend les facilités de circulation

PAGES 16/19



LES PLUS

Fondation SNCF : Top départ !

PAGES 22/24

ÉDITO

L'UNSA-Ferroviaire, acteur social de premier plan PAGE 3

SOMMAIRE

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

- Une nouvelle équipe à Lille !
- Déménagements et travaux au 56

➤ QUOI DE NEUF À LA SNCF ? 6 / 15

- **SA Réseau** : Bilan financier 2020, une situation inquiétante
- **SA Voyageurs** : Les premières rames TER à hydrogène sont enfin commandées
- **Gares & Connexions** : Quand la Cour des comptes se penche sur les gares ferroviaires
- **SAS FRET** :
 - Le début de la fin du fret ferroviaire dans le groupe SNCF
 - De SIRIUS à DIGIDRIVE
- **SA SNCF Holding** : À la découverte de la direction *SNCF Tech*

➤ À LA UNE 16 / 19

- L'UNSA-Ferroviaire s'engage pour la pérennité des facilités de circulation pour tous !

➤ LES PLUS ++ 22 / 27

- Fondation SNCF : Top départ !
- **Du côté des UFR**
 - Le billet du président de l'UFR : Les retraités au service des actifs
 - Un souci avec votre Pass Carmillon ? Que faire ?
 - Le 1^{er} mai ne doit pas devenir un souvenir !

LEmag  *Syndicalisme de référence*
Aux salariés du Ferroviaire !

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 :
L. Gaudin, C. Waliszek, I. Desbonnets, J. Fontaine
Photos : Pixabay.com, Freepik.com, Régis Chessum,
François Durivault

Conception/réalisation :
Agence Ippac - 14, rue du Patronage Laique
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

e-Boutique **Parce que chaque papa est différent !**

Offres réservées adhérents

UNSA 100% GAGNANT ! Ferroviaire

J'Y VAIS e.Boutique

fête des pères 20 juin 2021

Réveillez ses talents cachés avec les offres e-boutique !



Rendez-vous dans votre espace adhérent sur : www.unsa-ferroviaire.org



L'UNSA-Ferroviaire, acteur social de premier plan



Bonjour à toutes et tous, chers collègues,

Cette édition du Mag de juin est très riche en contenu avec de nombreux sujets d'actualité du monde ferroviaire. J'espère que vous la lirez avec plaisir et attention. En tout cas, n'hésitez pas à réagir et à nous faire remonter vos observations ou vos questions.

Avec plus d'énergie encore dans ce contexte sanitaire où nous ne pouvons toujours pas aller à votre rencontre, hormis au travers de nos communications et de nos rendez-vous en distanciel, soyez tout de même persuadés que nous portons sans relâche votre voix dans toutes les instances où l'UNSA-Ferroviaire vous représente.

Notre seul but est de défendre vos droits et vos intérêts qui continuent d'être attaqués de toutes parts et, parfois, désormais de manière totalement mécanique et aveugle par la segmentation de notre groupe en sociétés anonymes.

La cohérence et le vrai pilotage d'une politique de groupe restent encore à trouver, notamment sur le plan des ressources humaines. Bien souvent, à part la recherche du profit maximal pour honorer les engagements des plans de performance signés avec l'État qui dictent la politique de chaque SA, **nous constatons que les autres objectifs de l'entreprise, appartenant au volet social, ne sont pas aussi prioritaires que cela. Par exemple, le fameux « pilier » humain du projet Tous SNCF est malheureusement tenu à l'écart du chantier de la maison SNCF.**

En tant que syndicalistes, vous faites partie de ceux qui savent - vraiment - ce que s'engager pour les autres signifie ! Et je sais que vous connaissez bien ce que « prendre des risques » dans une vie professionnelle veut également dire.

Cette crise est une épreuve pour tous.

Nous ne pourrions pas oublier les peines, les pleurs, les déceptions et tous ceux que nous aurons perdus sur ce chemin difficile. Je le sais, ce que vous faites au quotidien s'inscrit au détriment d'une vie familiale apaisée.

Merci à vous tous, cheminotes et cheminots du service public ferroviaire, pour votre travail de tous les jours, sur les chantiers, dans les bureaux, les technicentres, les guichets, les gares, les brigades, chez vous en télétravail, dans les trains, les quais, les triages et dans tous les locaux d'une activité ferroviaire très malmenée en ce moment.

Cette crise révèle néanmoins un formidable catalyseur des énergies positives de chacun. C'est une occasion exceptionnelle de nous redécouvrir les uns et les autres, d'apprécier nos collaborations et d'interroger nos modèles d'organisation du travail. Tous les cheminots en sortiront la tête haute, soudés et encore plus forts.

À l'UNSA-Ferroviaire, nous portons cette dynamique avec un optimisme de combat.

Il est temps de réfléchir sérieusement à la transformation des systèmes de mobilités, car nous savons que le ferroviaire est un secteur d'avenir et qu'il est potentiellement **LA solution** si ses ressources sont bien allouées pour un accès au ferroviaire facilité et sans discrimination.

Même si le bilan que je dresse objectivement est sombre, il est néanmoins prometteur d'un renouveau qui fait sens ! C'est la raison pour laquelle je tiens à vous adresser ce message d'espoir.

Soyons fiers de nous, car nous tentons au quotidien de contribuer à construire un secteur ferroviaire capable de fournir les conditions sociales les plus avantageuses, pour que chaque travailleur puisse exercer son métier pour l'avenir de tous et dans un cadre épanouissant. **C'est notre objectif !**

Notre posture revendicatrice est simple : nous savons expliquer que les divergences, voire les conflits, n'empêchent pas de discuter de stratégie économique ou des évolutions du service public ferroviaire. Nous défendons le dialogue social, non pour lui-même, mais parce qu'il est un moyen indispensable, utile et efficace de défendre celles et ceux qu'il représente. C'est cette dynamique exigeante qui peut construire ce qu'on appelle "la démocratie sociale", c'est-à-dire la reconnaissance que chacun des acteurs sociaux a un rôle à jouer dans la vie et le développement des entreprises et plus généralement dans la vie économique et sociale du pays.

Plus ce dialogue est vivant, plus l'amélioration des droits sociaux et du bien-être au travail est susceptible d'avoir des effets positifs sur la bonne marche des entreprises et vice versa.

L'UNSA-Ferroviaire est et restera un acteur social de premier plan de la construction du monde ferroviaire !

Par Didier MATHIS
Secrétaire Général de l'UNSA-Ferroviaire ■

Une nouvelle équipe à Lille !

Le 14 avril 2021, le congrès de l'Union Régionale Nord-Pas-de-Calais a élu une nouvelle équipe :

- **Sébastien Caille**, ancien délégué régional Réseau, est devenu secrétaire régional ;
- **Philippe Ducloy**, actuel président des activités sociales et culturelles (ASC) du CSE SNCF, secondera le secrétaire régional en tant qu'adjoint ;
- **Denis Laubry** rempile dans sa fonction de trésorier qu'il exerce depuis de nombreuses années.

Pour une cohérence vis-à-vis de l'entreprise, l'équipe compte un délégué régional par société anonyme :

- **Jean-Jacques Tournay** est chargé de la SA voyageurs et aura fort à faire avec notamment l'ouverture à la concurrence du TER ;



- **Sébastien Hennion**, actuel président des ASC du CSE Directions techniques Réseau, devient délégué régional Réseau. Les différentes réorganisations dont le projet « Maintenir demain » l'occuperont sans aucun doute ;

- **Jean-Philippe Conseil** sera chargé de la SA SNCF et d'une mission supplémentaire, la communication.

La nouvelle équipe est un mélange d'expérience et de jeunesse, le but étant de garder une base solide et d'apporter une nouvelle dynamique et de nouvelles idées. Le travail de cette équipe se fera de concert avec les acteurs terrain que sont les responsables de section syndicale sans lesquels rien ne serait possible.

Un des chantiers majeurs sera de préparer les futures élections professionnelles.

Ce nouveau secrétariat d'Union Régionale est motivé et souhaite se réinventer. Les personnes qui le composent viennent de métiers et d'horizons syndicaux différents, c'est bien entendu une richesse pour l'UNSA-Ferroviaire Nord-Pas-de-Calais. Travailler pour remettre l'humain au cœur des débats sera pour nous indispensable après une période d'isolement dû à la crise sanitaire.

Vous connaissez sûrement l'accueil des gens du Nord et si ce n'est pas le cas, n'hésitez pas à venir nous rencontrer à Lille.

L'équipe de l'UR NPDC ■

LA NOUVELLE ÉQUIPE



SÉBASTIEN CAILLE
SECRÉTAIRE RÉGIONAL



PHILIPPE DUCLOY
SECRÉTAIRE ADJOINT



DENIS LAUBRY
TRÉSORIER



SÉBASTIEN HENNION, JEAN-JACQUES TOURNAY, ET JEAN-PHILIPPE CONSEIL

Déménagements et travaux au 56

➤ **PLUSIEURS AMÉNAGEMENTS ONT EU LIEU EN AVRIL DANS LE BÂTIMENT DE LA FÉDÉRATION, À PARIS. LA CRISE DE LA COVID-19 A BOULEVERSÉ LES HABITUDES DE TRAVAIL, INCITANT À REVOIR L'AGENCEMENT DE PLUSIEURS ESPACES. DE PLUS, DES TRAVAUX ONT ÉTÉ ENGAGÉS AFIN DE RÉNOVER DES LOCAUX VIEILLISSANTS ET/OU AYANT SUBI UN DÉGÂT DES EAUX.**

LES CHAISES MUSICALES D'AVRIL EN QUELQUES MOTS :

Le Centre de formation a quitté son bureau "historique" du 2^e étage pour aller juste à côté, dans le grand espace ouvert ;
Le pôle Développement syndical s'est installé dans l'ancien bureau de la Formation, libérant un bureau au 1^{er} ;
Le pôle Communication a aménagé un studio vidéo dans le bureau du 1^{er} étage laissé vacant par le pôle Développement syndical.

➤ 2^E ÉTAGE : FORMATION & DÉVELOPPEMENT SYNDICAL

Dans le cadre du développement de la nouvelle offre de formation, l'équipe du Centre de formation s'est étoffée. Nouvelle offre, nouvelle organisation, nouvelles recrues, il fallait davantage de place pour répondre à tous ces besoins.

Le Centre de formation a donc quitté son bureau "historique" du 2^e étage - dans lequel ont pris place le pôle Développement syndical et ses experts *Contractuels* - pour s'installer juste à côté, dans un espace plus vaste qui permet un meilleur accueil des stagiaires.

En période de crise sanitaire, le Centre de formation reste ouvert : les formations ont été adaptées pour un enseignement à distance de qualité. Pour connaître le planning et vous inscrire aux formations, il suffit de vous rapprocher de votre UR-UAD ou du référent *Formation* de votre CSE.

Pour toute question, n'hésitez pas à contacter : formation@unsa-ferroviaire.org.

➤ 1^{ER} ÉTAGE : COMMUNICATION & STUDIO D'ENREGISTREMENT VIDÉO

Depuis janvier 2021, le pôle Communication s'est agrandi pour accorder une place croissante aux réseaux sociaux. Pour alimenter la chaîne YouTube fédérale et faciliter les tournages, interviews, montages, etc., le

pôle Com avait besoin d'un espace dédié : c'est fait, il a récupéré le bureau laissé vacant par le pôle Développement syndical, monté au 2^e étage dans l'ancien bureau *formation*. Vous pouvez retrouver sur nos réseaux sociaux, notamment YouTube, nos playlists vidéos :

- **L'UNSAvriez-vous** : elle présente les sujets d'actualité ou les informations syndicales ;
- **À vos côtés toute l'année** : de courtes vidéos créées à partir de photos de tournées syndicales ;
- **L'UNSA et les médias** : comme son nom l'indique, elle met en avant les interviews de responsables nationaux et les vidéos militantes.

Pour plus d'informations : rendez-vous au 1^{er} étage de la fédération mais ... *Silence, on tourne !*



Le bureau d'accueil du 3^e étage

Concernant les travaux de rénovation

En septembre 2020, la fédération a subi un important dégât des eaux au 3^e étage, qui a endommagé les sols et la porte de ce niveau, les plafonds, murs et sols du 2^e étage ainsi que le couloir du 1^{er} étage. Dans un souci d'uniformisation, la fédération a donc entrepris de remplacer l'intégralité des sols du 3^e étage et rénover les plafonds et murs fissurés par le temps. Le hall d'entrée et le grand bureau du 3^e bénéficient de nouveaux luminaires, améliorant les conditions d'accueil et de travail à cet étage.

Concernant le 2^e étage, lors de la dépose du sol, il a été constaté que la structure de l'immeuble était détériorée par l'usure du temps, le dégât des eaux et les insectes. L'architecte de l'immeuble est intervenu, mandatant une entreprise spécialisée. Aujourd'hui, le 2^e étage a également été rénové !

Lisa GAUDIN
Pôle Communication ■



Bilan financier 2020 à Réseau : une situation inquiétante

➤ **LA RÉFORME DU FERROVIAIRE APPLIQUÉE LE 1^{ER} JANVIER 2020 A INTRODUIT DE NOMBREUSES NOUVEAUTÉS, NOTAMMENT LA TRANSFORMATION DES EPIC RÉSEAU ET GARES & CONNEXIONS EN SOCIÉTÉS ANONYMES (SA) ET LA FILIALISATION DE CETTE DERNIÈRE AU SEIN DE RÉSEAU.**

Malgré l'augmentation du capital des deux SA fin 2019 pour clore les changements engagés par la réforme, deux facteurs ont toutefois largement perturbé l'état financier de Réseau : le mouvement social de fin 2019 / début 2020 et, bien sûr, la crise de la Covid qui a entraîné un arrêt quasi total de l'activité pendant cinq semaines, puis une reprise progressive pour les chantiers prioritaires et une activité quasi normale de juillet à septembre. Il y a eu à nouveau un décrochage des activités avec le 2^e confinement, même si les transports du quotidien ont été un peu préservés.

Cette crise a entraîné une activité partielle et une perte des redevances d'infrastructure d'1,2 Md d'euros. Mais le retard dans les investissements a été partiellement rattrapé.

Dans ce contexte, l'État a mis en place un plan de relance et de soutien au ferroviaire en septembre 2020 pour un montant de 4,05 Mds d'euros, afin de soutenir les investissements ferroviaires. Ce plan a pris la forme

d'une augmentation de capital de la SA SNCF, qui sera étalée en 2021, 2022, 2023, un 1^{er} versement a été reçu le 23 février 2021.

En termes de bilan :

- > **chiffre d'affaires** : entre le budget et le réel, la différence est de 1,119 Mds d'euros (608 M€ en 2019) ;
- > **marge opérationnelle (MOP)** : la différence est de 1,151 Mds d'euros (899 M€ en 2019) ;
- > **résultat** : la différence est de 1,446 Mds d'euros (236 M€ en 2019) ;
- > **retard non rattrapé sur les investissements** : il s'élève à 384 M€ et est dû principalement à la régénération ;
- > **cash-flow libre (CFL)** : l'entreprise avait prévu un cash-flow négatif et termine en dégradation de 1 Md à la fin de l'année par rapport à ce qui avait été budgété. Soit un total de 2,6 Mds en négatif. Il sera financé en partie grâce au plan de relance, il reste 1 Md que Réseau va devoir compenser en s'endettant auprès de la SA SNCF ;

> **objectif du plan de relance 2020** : il prévoyait une performance de 97 M€, la SA Réseau a réussi à réaliser une performance de 130 M€ malgré la crise.

Pour G&C, 2020 aura été marquée par des difficultés pour les commerces (et donc une perte de redevances) et une réduction globale d'activité : 38 M€ de retard de loyers, un plan de crise de 63 M€, 8 M€ d'activité partielle. Mais G&C a réussi à contrecarrer les effets de la crise puisque le CFL est positif de 6 M€ à la fin de l'année.

En ce qui concerne les autres filiales :

- > **SFERIS** : CA de 101 M€ pour 110 M€ de budget, impact COVID principalement sur les prestations de sécurité et activités plus fortes que prévues sur les travaux et gestion de l'Infra ;
- > **ALTAMETRIS** (société de surveillance par drones) : 5 M€ de CA équivalent au budget et partenariat commercial avec SARP (VEOLIA) ;
- > **EURAILS-COUT** : 33 M€ de CA pour 30 M€ de budget (+3 M€ suite performance d'ERS aux Pays-Bas).

Le point primordial pour l'avenir de SNCF Réseau sera le futur contrat de performance. Il est important de rappeler que la dérive de l'endettement est alimentée par un état du réseau dégradé qui nécessite un fort besoin de régénération, malgré une certaine forme de désengagement de l'État.

L'impact de la crise sanitaire a eu des conséquences sur les investissements, plus particulièrement sur la mise en conformité et le renouvellement. Il touche également l'entretien, mais les remplacements de rail restent supérieurs au budget, car l'état du réseau ne permet pas la baisse de celui-ci. Cela aura un impact sur les OPEX. De plus, les interventions sur la végétation sont en décrochage.





LA QUESTION DES LECTEURS

Où se trouve la plus vieille locomotive à vapeur en activité en France ?

Elle est en Charente-Maritime et tire sur 21 kilomètres le "train des Mouettes", qui relie La Tremblade à Saujon. Classée monument historique, cette vénérable dame emprunte une ligne ouverte en 1876 pour le transport des huîtres.



Si vous voulez voyager comme au XIX^e siècle et fendre l'air à 30 km/h, rendez-vous ici : <http://traindesmouettes.fr/>

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

LE JARGON CHEMINOT

Faire grincer la commode

Sur une machine à vapeur, cela signifiait forcer l'allure au maximum.

Renverser le gouvernement

Toujours sur une locomotive à charbon, cela signifiait battre contre vapeur. La distribution de la vapeur aux cylindres était conçue de telle sorte qu'il soit possible de fonctionner en marche arrière pour ralentir le convoi.

Ça s'est passé en juin

- 1846 (14 et 15 juin) : inauguration de la première liaison entre Paris et Bruxelles avec deux trains par jour, celui du matin effectue le trajet en 12h30, celui de nuit en 14 heures. Aujourd'hui Thalys met... 1h20.

- 1957 (4 juin) : mise en service du premier train autos-couchettes entre Boulogne-sur-Mer et Lyon. C'était il y a plus d'un demi-siècle, mais il paraît que les trains de nuit ont à nouveau de l'avenir !



Le retard sur les travaux de régénération ne permettra pas d'atteindre les objectifs prévus au budget pour les gains de maintenance.

Sur le plan des charges de personnel, l'écart entre le budget et le réel se creuse. En effet, le budget prévoyait un recul de 375 effectifs disponibles (ED) et au final, il y a eu une diminution de 478 ED. Pour rappel, sur la période 2017-2020, 1 978 emplois ont été supprimés pour faire de la productivité et 1 906 emplois ont été externalisés.

L'enveloppe du plan de relance est divisée en trois tranches : deux portent sur des projets déjà existants, mais qui n'étaient pas financés (glyphosate et LDFT), la dernière (2,3 Mds) semble calibrée pour couvrir l'impact des éléments exceptionnels identifiés à ce jour (fonds de concours prévu en 2020, impact Covid sur le CFL 2020...).

Enfin, sur les gains de productivité, l'entreprise a réussi à améliorer son résultat de 62 M€ par rapport à son objectif.

L'UNSA-Ferroviaire se demande donc comment pallier le manque de financement. À cette question, l'entreprise n'apporte pas de réponse pour le moment, mais le contrat de performance sera primordial pour l'avenir de notre SA.

Les seules réponses obtenues portent sur :

- > le recrutement non effectué en 2020, la représentante de l'entreprise nous a indiqué que le retard devrait être rattrapé en 2021 ;

> les pénalités, c'est un axe majeur du plan de performance de SNCF Réseau, avec la réduction des achats sur contrats, le système de prescription est très pesant, il ne laisse pas assez de marge pour les fournisseurs. Il faut faire en sorte que ce soit gagnant-gagnant.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'impact de la crise sanitaire est indéniable, celle-ci va avoir de lourdes conséquences sur une longue période. Pour autant, elle ne doit pas devenir l'explication ou le "coupable" pour toutes les réorganisations en cours et à venir.

Pour l'exercice 2020, le fait que l'entreprise réussisse à améliorer son objectif de productivité malgré la crise ne peut que nous interroger. La SA devrait rattraper son retard sur les objectifs de 2020 en 2021, mais nous attendons de voir avant de nous en féliciter. Notre délégation déplore le manque d'informations pour avoir une bonne vision et compréhension de la situation.

Par l'équipe du CSE central Réseau

SCANNEZ-MOI POUR NOUS CONTACTER



UN CONTRAT INNOVANT SNCF // ALSTOM

Les premières rames TER à hydrogène sont enfin commandées



➤ LA DIRECTION DE LA SA SNCF VOYAGEURS VIENT ENFIN D'OFFICIALIZER UNE COMMANDE DE DOUZE TRAINS À HYDROGÈNE AUPRÈS DU CONSTRUCTEUR ALSTOM.

Il s'agit de 12 (plus 2 en option) premiers trains « bimode » (alimentés par l'électricité et l'hydrogène) dont les premiers essais sur voies pour le réseau français national (RFN) sont programmés en 2023. Cela fait logiquement suite aux promesses du « verdissement » du ferroviaire et de la réduction des émissions de CO2.

L'UNSA-Ferroviaire rappelle que l'hydrogène s'inscrit pleinement dans le programme PLANETER, la démarche de réduction de l'impact environnemental des mobilités régionales de la SA SNCF Voyageurs. Notre conviction est qu'avec une offre plus dense de trains TER, il y aura beaucoup moins de CO2 déversé dans l'atmosphère.

➤ LES PREMIERS TRAINS À HYDROGÈNE FRANÇAIS

Déjà lancés en Allemagne en 2018, les trains à hydrogène vont donc faire leur apparition en France ! Le 8 avril 2021, la direction de la SA SNCF Voyageurs a passé commande à Alstom, acteur clé

de la mobilité en France, pour le compte des régions **Auvergne-Rhône-Alpes**, **Bourgogne-Franche-Comté**, **Grand Est** et **Occitanie**.

La répartition des trains se fera ainsi :

Auvergne-Rhône-Alpes : trois trains à hydrogène sont prévus pour circuler sur les relations Moulins – Clermont-Ferrand – Brioude et sur la ligne Lyon – Clermont-Ferrand ;

Bourgogne-Franche-Comté : trois trains circuleront également sur les lignes Dijon – Laroche Migennes – Auxerre – Avallon et Dijon – Laroche Migennes – Auxerre – Corbigny ;

Grand Est : trois rames plus deux en option sont prévues sur la ligne Mulhouse – Thann – Kruth.

Occitanie : trois trains sillonneront la ligne Toulouse - Montréjeau-Luchon ;

L'UNSA-Ferroviaire se félicite que la capacité de ces nouvelles rames écologiques soit similaire aux précédentes générations TER. En effet, ces quatre

voitures disposeront d'une capacité de 220 places. Par ailleurs, ces rames nouvelle génération auront une autonomie de 600 kilomètres et ce, même sur des lignes non électrifiées, à une vitesse de 160 km/h.

Les autorités organisatrices des mobilités (AOM) n'ont donc pas à faire un choix entre nombre d'usagers et écologie...

➤ COMMENT FONCTIONNE LE TRAIN À HYDROGÈNE ?

Dans sa version "bimode", électricité et hydrogène, le Régiolis n'aura pas de moteur Diesel, mais des piles à combustible alimentées par de l'hydrogène stocké dans les réservoirs en toiture, ainsi que des batteries placées sous le train. L'hydrogène sera mélangé à l'oxygène présent dans l'air ambiant pour obtenir de l'électricité. Par ce mélange, la pile produit l'électricité nécessaire au déplacement de la rame.

Il n'y a aucun gaz à effet de serre émis, le seul résidu sera... de l'eau !

Pour tous les territoires, la question cruciale posée par la technologie à hydrogène est celle de l'alimentation. En effet, l'un des principaux investissements consiste à construire une station d'approvisionnement. Pour les quatre régions pilotes, l'hydrogène est envisagé comme un écosystème global qui pourrait ravitailler non seulement les trains, mais aussi des bus, des camions, voire des bateaux, etc.

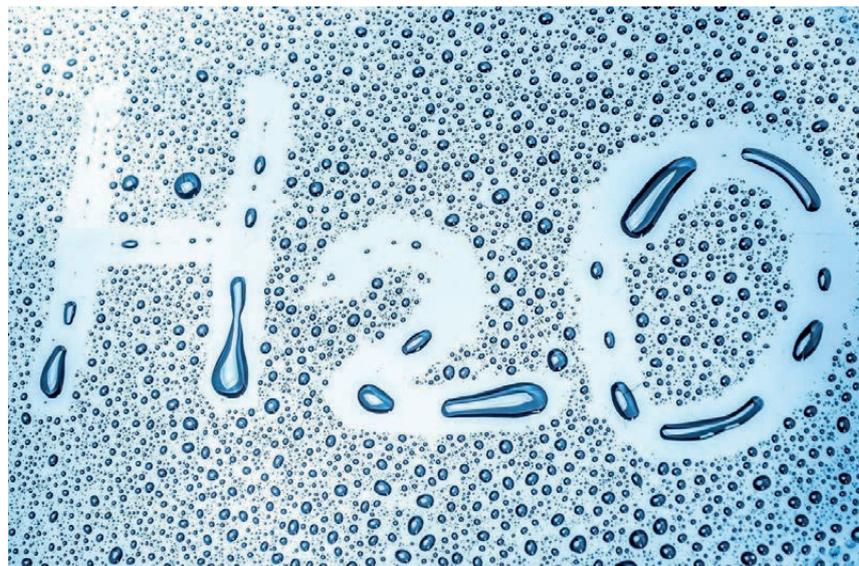
Le financement de ces stations d'approvisionnement est un réel défi compte tenu du temps imparti jusqu'à la mise en circulation de ces rames. Dans une volonté publique de verdissement des modes de transports de voyageurs, l'État et les régions doivent prendre leurs responsabilités sans que cela péjore les investissements réels dans les rames.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce surcoût inhérent et impératif à cette évolution vers un TER à 0% d'émission de CO2 devra être supporté entièrement par les pouvoirs publics et non par les usagers et les entreprises ferroviaires, d'autant plus que la mutualisation de ces installations avec d'autres modes de transports est avérée.

► LE COÛT DU CONTRAT INITIAL

Le contrat d'achat des rames s'élève pour Alstom à 190 M€ pour la fourniture des 12 rames. Le projet total est estimé à 231 M€, car il comprend également les équipements installés à bord des trains par la SNCF. Les quatre régions engagées participent au financement à hauteur de 215 M€. S'y ajoutent 8 M€ de participation de SNCF et 8 M€ d'Alstom. Dans le cadre de son plan en faveur de l'hydrogène lancé en 2018, l'État versera 47 M€ aux régions par le biais de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Les 12 premiers trains à hydrogène français seront donc normalement mis en service commercial en 2025... si rien ne s'y oppose par ailleurs.



Au regard du financement du projet et de la prévision de mise en service, similaire au calendrier d'ouverture à la concurrence, l'UNSA-Ferroviaire s'interroge sur l'investissement de départ de SNCF Voyageurs : en cas de perte de marché, récupérera-t-elle sa contribution financière initiale ?

► VERS LE ZÉRO ÉMISSION DE CO2 DANS LE TRANSPORT PUBLIC FERROVIAIRE ?

L'ambition de la SNCF d'ici 2035 est de supprimer l'utilisation de rames essentiellement Diesel alors même que l'entreprise en possède aujourd'hui environ 1100. L'hydrogène, rejetant ainsi uniquement de la vapeur d'eau non nuisible à l'environnement marquerait une étape supplémentaire vers le *zéro émission* dans le transport public ferroviaire.

Cette innovation serait vraiment une bonne nouvelle pour la planète et un atout pour le ferroviaire, s'il n'y avait un problème de taille : l'hydrogène n'est quasiment pas présent dans la nature, contrairement au pétrole ou au gaz. Pour l'utiliser, il faut donc le fabriquer.

Quels impacts sur la sécurité ?

Une maîtrise industrielle en matière de risques : tout comme d'autres gaz combustibles ou sources d'énergie, la manipulation d'hydrogène comporte des risques. Les particularités de l'hydrogène, en comparaison à d'autres combustibles comme le gaz naturel ou l'essence, ont imposé de nouvelles pratiques pour garantir la sécurité des personnes exposées.

Événement redouté et conséquences : une fuite d'hydrogène dans l'air ambiant est à

redouter, car elle peut mener à un mélange inflammable ou explosif d'hydrogène et d'air. Si le mélange hydrogène-air contient moins de 4 % d'hydrogène, celui-ci est suffisamment dilué dans l'air pour ne pas s'enflammer. Des questions se posent donc sur les conséquences d'un accident ferroviaire avec ce type d'énergie.

L'UNSA-Ferroviaire engagera des discussions rapidement sur ces sujets avec l'entreprise.

Quels impacts sociaux ?

L'évolution technologique va entraîner des évolutions des gestes métiers. À ce titre, l'entreprise devra former les personnels à cette nouvelle technologie de pointe.

L'UNSA-Ferroviaire revendique que la période de transition écologique nécessaire serve à amorcer une véritable conduite du changement pour tous les salariés travaillant sur le parc Diesel.

Si l'UNSA-Ferroviaire s'inscrit totalement dans cette innovation qui sera bénéfique pour les AOM, les voyageurs et la SNCF, nous revendiquons que des discussions sur le sujet débutent rapidement avec les partenaires sociaux afin d'aborder l'ensemble des thématiques.

Par Nathalie WETZEL / Olivier BROSSÉ / Guillaume VERET / Xavier LEMAIRE / Florent MONTEILHET ■



**SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER**



Quand la Cour des comptes se penche sur les gares ferroviaires

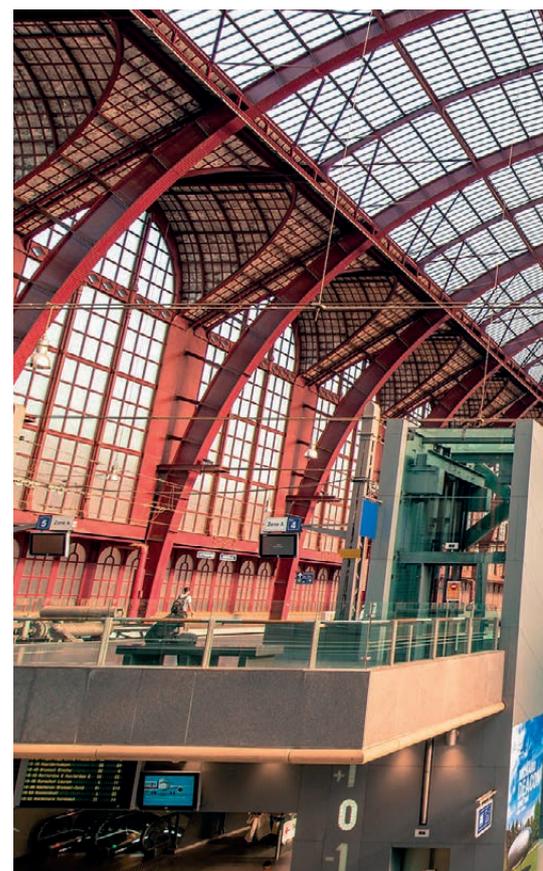
► POUR LA PREMIÈRE FOIS DE SON HISTOIRE, LA COUR DES COMPTES EST VENUE AUDITER LA SA SNCF GARES & CONNEXIONS. ELLE DRESSE UN CONSTAT SANS CONCESSION ET POINTE PLUSIEURS FAIBLESSES, MAIS AUSSI UNE CERTAINE DÉFAILLANCE DE L'ÉTAT. VOICI BRIÈVEMENT CE QUE DIT LE RAPPORT.

► **UNE OFFRE DE SERVICE MAL DÉFINIE, UNE QUALITÉ DE SERVICE À AMÉLIORER**

Gares & Connexions exploite et entretient plus de 3 000 gares sur le territoire métropolitain, ce qui constitue un maillage correct du territoire. Actuellement, ces gares sont classées en trois catégories, en fonction du nombre de voyageurs accueillis chaque année et de la nature du trafic. **La Cour estime que cette classification est très incomplète** et propose qu'à l'avenir, l'on puisse distinguer les très grandes gares, les gares spécifiquement dédiées au TGV, les gares de ville avec un trafic régional impor-

tant, les gares de proximité et les haltes ferroviaires. Cette nouvelle segmentation permettrait une gestion plus pertinente et apporterait plus de cohérence en matière de services.

En effet, **la Cour pointe une offre de service très variable entre gares de même catégorie**, du fait de l'absence de cahier des charges précis en la matière. La carence de l'État, actionnaire des gares, est ici pointée une première fois. La Cour propose que les autorités organisatrices de transport se saisissent du sujet pour déterminer les objectifs de niveau de services qu'elles attendent. Ainsi, l'État pourrait fixer les



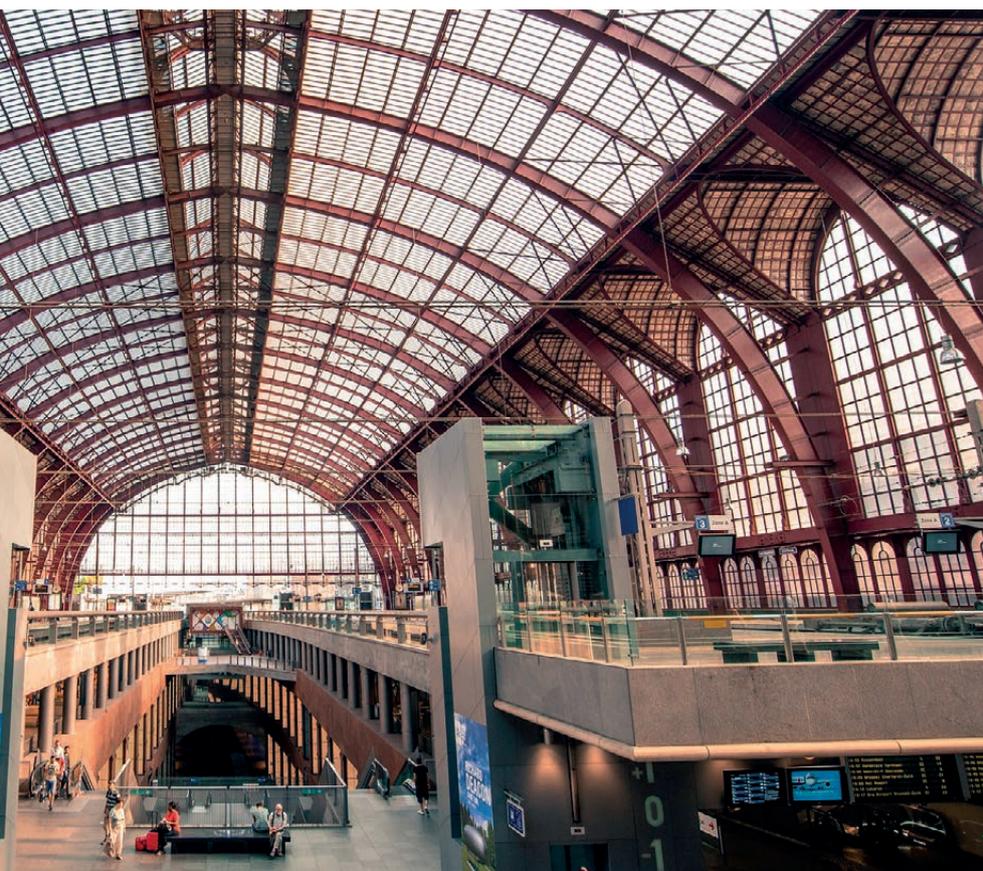
objectifs pour les gares nationales quand les régions détermineraient ceux des gares TER.

Troisième faiblesse, **la qualité de service est insuffisante** et les incitations financières trop peu contraignantes pour G&C. La Cour considère qu'au regard des engagements financiers importants des régions, il serait intéressant que leur rôle soit renforcé en matière de gestion des gares. Ainsi, elle propose d'ouvrir aux régions la possibilité de demander le transfert de propriété des gares d'intérêt local ou régional, pour leur permettre d'y effectuer des choix d'investissements en cohérence avec leur politique de mobilités.

► **UN MODÈLE ÉCONOMIQUE COMPLEXE ET PEU LISIBLE POUR LES TRANSPORTEURS**

Le modèle économique de G&C se compose d'un forfait de gestion et de recettes commerciales. Le forfait est constitué de **tarifs de gares qui ne sont pas toujours cohérents** entre gares de même catégorie et le principe même du forfait est jugé insuffisamment incitatif pour entraîner la recherche de productivité. Les redevances des commerces en gare concourent à abaisser le tarif de gare et à financer les investissements. La variation des tarifs d'une année sur l'autre génère un manque de visibilité pluriannuelle pour les autorités





organisatrices, ce qui est très pénalisant pour elles.

La Cour estime que la SA G&C souffre d'un défaut de culture de la performance économique et d'une méconnaissance du coût des prestations, ce qui entraîne de l'opacité et de l'inertie qu'il conviendrait de corriger.

► DES RESSOURCES INSUFFISANTES AU REGARD DES BESOINS D'INVESTISSEMENTS

La Cour reconnaît que G&C n'est pas aujourd'hui en mesure de financer seule les investissements dans les gares, tant le patrimoine est considérable par son volume et son intérêt historique et culturel. G&C est donc fortement dépendante des subventions des collectivités pour assurer l'entretien minimal des bâtiments. Ces investissements ont toujours été en croissance, pour atteindre 411 M€ en 2019.

Au 1^{er} janvier 2020, G&C s'est vu transférer la gestion des quais, des passerelles, des souterrains et des grandes halles voyageurs. **Ces nouveaux actifs vont entraîner un doublement des besoins annuels en investissements.**

La Cour estime que face à cette impasse financière, **les fondements du modèle économique du gestionnaire de gares doivent**

être réexaminés. Pour ce faire, elle propose de mettre fin au mécanisme de rétrocession aux transporteurs de la moitié des bénéfices réalisés grâce aux commerces en gares. La Cour considère qu'il est crucial que l'État assume ses responsabilités à l'égard du réseau de gares, notamment pour tous les sujets touchant à l'accessibilité en gares et la politique patrimoniale et culturelle de l'État dont il est le prescripteur.

La Cour rappelle qu'en 2019, l'État français a contribué au financement des investissements en gare à hauteur de 32,7 M€ quand l'État fédéral allemand participait à hauteur de 362 M€.

À l'heure où va se négocier un contrat de performance entre l'État et la SA SNCF G&C,



la Cour appelle de ses vœux la fixation d'orientations et l'expression de la stratégie choisie par l'État pour financer le réseau des gares. Compte tenu de la place prépondérante que jouent les régions, SNCF Réseau et les collectivités territoriales, la Cour invite l'État à **associer toutes les parties prenantes à la fixation des orientations partagées ainsi qu'à leur financement.**

► L'UNSA-FERROVIAIRE SALUE LE TRAVAIL MENÉ PAR LA COUR DES COMPTES

Par son expertise et son indépendance, ce rapport est de nature à apporter un éclairage intéressant. L'UNSA-Ferroviaire partage le constat que l'absence d'État stratège place G&C dans une situation plus qu'inconfortable. Il est temps de faire évoluer les choses et gageons que ce rapport le permettra.

Si l'UNSA-Ferroviaire valide le principe de revoir la segmentation des gares, la définition d'objectifs de niveaux de services et une implication plus forte des régions dans la gestion des gares locales, la nécessaire recherche de rationalisation des prestations, pour autant, l'UNSA-Ferroviaire considère que la force d'un réseau réside dans son unicité. Le morcelage ou la multiplication des intervenants sur des missions clairement définies entraîne une hausse des coûts. La polycompétence est plutôt la voie qui nous semble adaptée.

Quant à l'abandon du report d'une partie des recettes commerciales pour financer les investissements, l'UNSA-Ferroviaire considère qu'en effet ce reversement, s'il peut paraître vertueux, n'est pas suffisamment contributeur pour faire baisser significativement le tarif et, par décalage, le prix du billet. Il permettrait en revanche à la SA G&C d'investir davantage, dans les gares régionales notamment.

L'UNSA-Ferroviaire considère qu'il ne faut pas mélanger les enjeux. Le ferroviaire est un mode de transport qui mobilise une infrastructure lourde. Il est écologiquement pertinent et économiquement rentable pour peu que l'on raisonne en global et à long terme. Voyons plus loin !

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



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER



CESSION D'ERMEWA

Le début de la fin du fret ferroviaire dans le groupe SNCF



➤ **DEPUIS PLUS DE SIX MOIS MAINTENANT, LA PRESSE INFORME D'UNE POSSIBLE VENTE DE LA FILIALE ERMEWA, POSSÉDANT UN PARC DE PLUS DE 100 000 WAGONS.**

Initialement valorisée à hauteur de 2,5 milliards d'euros, cette filiale serait finalement vendue aux alentours de 3,2 Mds d'euros à un consortium associant la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) et la société allemande de gestion d'actifs DWS.

Cette vente amène de nombreuses questions, tant sur la stratégie de développement du fret ferroviaire au sein du groupe SNCF que sur la finalité économique de cette cession.

➤ **SUR LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE**

L'ambition portée par le groupe est de doubler la part modale d'ici 2030. Pour cela, le groupe peut (ou pouvait) compter sur ses entreprises ferroviaires : Fret SNCF et le réseau des Captrain, son commissionnaire de transport (Forwardis), son loueur de locomotives (Akiem), son opérateur combiné (Naviland Cargo) et son loueur de wagons (Ermewa).

L'avantage d'une multitude de sociétés intégrées au groupe permet des synergies dans les propositions d'offres aux chargeurs.

Les questions légitimes qui se poseront dorénavant seront celles du maintien d'un lien de partenariat entre Ermewa et les entreprises du groupe. Le président Farandou a essayé de rassurer dans la presse en mettant en avant les futurs propriétaires comme «des partenaires de long terme, à même d'assurer la pérennité de l'activité de cette société».

“ Les questions légitimes qui se poseront dorénavant seront celles du maintien d’un lien de partenariat entre Ermewa et les entreprises du groupe. ”

➤ **SUR LA FINALITÉ ÉCONOMIQUE DE CETTE VENTE**

Il est maintenant acté que ces 3,2 Mds d’euros viendront combler le déficit du groupe SNCF, particulièrement dû à la crise sanitaire et l’adaptation de l’offre TGV et par conséquent la baisse de fréquentation des trains.

Sans que cette décision d’affectation soit critiquable, il est important de se remémorer quelques éléments de contexte. Les wagons qu’utilisait la SNCF (devenue ensuite Fret SNCF) ont pour beaucoup été cédés à France Wagons (devenue Ermewa quand la SNCF a pris 100% des parts dans cette société en 2010) pour un euro symbolique. En effet, les comptes du transporteur ferroviaire et de sa filiale wagons devaient être séparés. Maintenant qu’Ermewa est valorisée à 3,2 Mds d’euros, il aurait pu être logique de reverser comptablement une partie de cette somme à la SAS Fret SNCF, dont personne ne peut ignorer les difficultés financières.

Nous pouvons donc conclure à un double choix stratégique manqué :

- > une stratégie commerciale qui pourrait être en difficulté, à moins que le message lancé soit le premier pas dans un démantèlement du transport de marchandises par le rail ;
- > une stratégie financière où, comme dans les années 80-90, le fret finance le “voyageur”, alors que la situation économique actuelle ne le permet plus.

Ces choix du président Farandou seront-ils précurseurs d’une mort annoncée depuis 20 ans ?

Guillaume VERET
Secrétaire Fédéral Fret & Transition écologique ■



De SIRIUS à DIGIDRIVE

➤ **LES CONDUCTEURS DU GPU SNCF UTILISENT L’APPLICATION SIRIUS DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES POUR LES AIDER DANS LEURS OPÉRATIONS DE CONDUITE AU QUOTIDIEN.**



Depuis sa mise en œuvre, cette application a connu plusieurs évolutions et deux principales versions, dont SIRIUS NG, utilisée en production depuis plusieurs années. Une nouvelle version nommée SIRIUS NEXT est en cours d’instruction pour une mise en œuvre future.

Cependant, la SAS Fret SNCF a souhaité se doter d’une application mobile plus en adéquation avec les besoins de ses conducteurs et au service de sa stratégie de développement. Dans ce cadre, Fret SNCF a lancé le projet DIGIDRIVE en septembre 2018, dont l’objectif est le développement en interne d’un service « outil ADC » dédié à partir de 2021.

Pour Fret SNCF, le déploiement de sa propre application mobile est un atout pour en maîtriser les coûts à sa juste valeur et en toute transparence et proposer à ses agents de conduite une application mobile adaptée et efficace.

Dans la mesure où DIGIDRIVE entrera dans l’écosystème complet de Fret SNCF, il sera interactif avec toutes les applications Fret SNCF utiles et restera évolutif en cas de besoin avec le futur

système d’information Fret SNCF qui s’appelle ORP.

DIGIDRIVE incorporera différentes applications de gestion documentaire (GAIA, PACIFIC, ORP, GED), d’envoi de composition (RUS), de traitements de la paie (AMETISTES), du carnet de bord numérique (DIGICAB) et du bulletin de freinage digitalisé.

Au vu des multiples présentations au cours de cette année 2021 par le chef de projet, il s’avère que ce logiciel paraît très complet. L’UNSA-Ferroviaire se demande pourtant s’il n’aurait pas été plus sage de continuer le développement de SIRIUS NEXT avec la direction de la Traction, afin d’économiser les quelques millions d’euros que DIGIDRIVE va coûter à la SAS Fret SNCF.

Lionel LEDOCQ
Expert fédéral Fret ■



À la découverte de la



➤ **UNE ÉQUIPE AUX COMPÉTENCES HORS DE L'ORDINAIRE, AU SERVICE DE PROJETS D'ENVERGURE INTERNATIONALE AVEC DES ENJEUX MAJEURS DE TRANSFORMATION POUR LE GROUPE, PIONNIÈRE DANS DES TECHNOLOGIES DE POINTE.**

Les activités de la direction Technologies, innovation et projets groupe (*SNCF Tech*) s'inscrivent dans un contexte de transformation des mobilités :

- **les attentes des clients se renforcent** : les voyageurs et les chargeurs visent plus de qualité, un service individualisé (temps réel, porte-à-porte, simplicité...) et à moindre coût, ceci en toute sécurité ;
- devant le foisonnement des offres de mobilité et l'arrivée de nouveaux acteurs, le train doit pouvoir **devenir plus fréquent, plus souple, plus fiable, plus propre et plus compétitif**, totalement intégré dans les mobilités de demain. C'est la condition de son développement, notamment dans le cadre européen du marché des transports.

SNCF Tech vise l'amélioration de la performance du mode ferroviaire et l'essor des mobilités durables, au service des tous les clients du groupe, en tenant compte de toute leur diversité. Sa mission est :

- de contribuer à faire évoluer les éléments du système ferroviaire, en France et en Europe à 5, 10 ou 15 ans ;
- d'expérimenter au travers de projets d'innovation et de prototypes, pour s'assurer de la viabilité de solutions nouvelles.

SNCF Tech veut ainsi inspirer la transformation du système pour qu'il soit, pour nos clients, **compétitif, agile, durable et intégré** dans les mobilités à venir.

Cela suppose de concevoir des évolutions de fond :

- simplification de l'infrastructure ;
- pilotage plus intégré de l'ensemble des flux ;
- automatisation accrue ;
- nouvelle performance énergétique ;
- conception modulaire et frugale de l'infrastructure et des trains ;
- expérience client enrichie et interfaces multimodales repensées.

La réussite de la transformation du système dépendra de la mobilisation de **nouvelles compétences**, de tous les talents, de **partenariats** ouverts et innovants.

➤ **UNE ORGANISATION EN PLUSIEURS ENTITÉS**

Leurs **missions** convergent vers l'ambition commune d'imaginer et inspirer le futur, en continuant d'oser, tester et faire grandir des solutions en rupture, tout en restant réalistes, au contact des activités.

➤ **La direction Innovation & recherche :**

- **Le programme Tech4Rail** : définir le système ferroviaire du futur qui sera autonome, plus compétitif en coût et bas carbone. Développer et tester les prototypes majeurs pour cette transformation ;
- **Le programme Tech4Mobility** : incuber et expérimenter les nouvelles mobilités collectives et innovantes, pour répondre aux besoins et usages des territoires ;

direction *SNCF Tech*

QUELQUES CHIFFRES CLÉS

- 80** collaborateurs dans la direction I&R
- 55** doctorantes et doctorants pilotés par I&R répartis au sein du groupe SNCF (GPF + AREP, SYSTRA, ALTAMETRIS et KEOLIS)
- 477** experts SYNAPSES dans le GPF dont 38 I&R (SYNAPSES est le réseau des experts scientifiques et techniques du groupe)
- 64** propositions d'invention (chiffres décembre 2018)
- 605** brevets au 8 avril 2019

• **Research4Future** : détecter des technologies en rupture, piloter les explorations scientifiques et développer de nouvelles compétences pour préparer le futur.

> **La direction Interopérabilité et normalisation** : apporter son expertise sur les sujets réglementaires et normatifs pour accompagner les évolutions de l'architecture du système ferroviaire du futur, sûr et interopérable.

> **La Team 2024** : mobiliser l'ensemble des savoir-faire et des métiers du groupe au service des athlètes, de tous les spectateurs et de la logistique, pour être au rendez-vous des Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

Pour rappel : entre le 26 juillet et le 11 août 2024, puis du 28 août au 8 septembre 2024, les Jeux olympiques puis paralympiques « Paris 2024 » vont constituer un événement hors du commun, mobilisant 15 000 athlètes olympiques et paralympiques de 200 nations, 20 000 journalistes, 3 000 personnalités rattachées au CIO et 7 à 8 millions de personnes attendues du monde entier pour assister aux épreuves. 4 à 5 milliards de téléspectateurs suivront aussi les JO à travers la planète. Les enjeux de transport constituent, comme pour chaque édition, un défi essentiel pour la réussite des Jeux olympiques de Paris.

INNOVER DÈS MAINTENANT AVEC LES TERRITOIRES



Quelques innovations à la une de l'actualité :

- partenaire de la première commande de trains à hydrogène en France pour les régions ; aboutissement de plus de deux ans de travail sur ce projet mené par la direction Innovation & recherche et les directions du Matériel et de TER.
- expérimentation TER hybride qui allie le moteur Diesel à des batteries, TER à hydrogène (train bimode : électrique et hydrogène), TER fonctionnant au biocarburant (réduction de 60% les émissions de CO2), TER fonctionnant au biogaz (réduction des émissions de CO2 de 80% par rapport au Diesel), train autonome.
- projet FLEXY et DRAISY, solutions instruites pour les petites lignes au sein du « Nouveau TER »
- le projet COCA pour « carénage optimisé pour les chocs et l'aérodynamisme » dont l'objectif premier est de réduire la consommation d'énergie et ainsi éviter l'émission de 537 tonnes de CO2 par an.
- le projet « Carrefour intelligent » a validé par des démonstrations en 2019 et 2020 la communication entre les véhicules connectés et les passages à niveau.

Les collaborateurs de *SNCF Tech* sont ainsi tous ensemble acteurs de la transformation du groupe. Ces aventures, ils les vivent avec de multiples contributeurs, dans le groupe et à l'extérieur, grâce à une méthode ouverte d'innovation, un ancrage dans les territoires, en France et en Europe.

Nous adressons nos remerciements aux

personnes de ce service qui nous ont aidés à réaliser cet article.

Par les élus CSE SNCF SA ■



L'UNSA-Ferroviaire s'engage pour la pérennité des facilités de circulation pour tous !

► **CETTE DEUXIÈME RÉUNION DE TRAVAIL S'EST DÉROULÉE DANS LE CADRE DES TRAVAUX DE LA MISSION INTERMINISTÉRIELLE INITIÉE PAR LA LETTRE DU 7 DÉCEMBRE 2020. CES TRAVAUX SE SITUENT DANS LA PERSPECTIVE D'ATTRIBUTION DES FACILITÉS DE CIRCULATION (FC) AUX SALARIÉS ET PENSIONNÉS, DANS LE CADRE DU TRANSFERT POSSIBLE ENTRE LES ENTREPRISES DE LA BRANCHE FERROVIAIRE SELON LA RÉPARTITION DES MARCHÉS OUVERTS À LA CONCURRENCE.**

Un premier tour de table a consisté à faire l'état des lieux des travaux de la mission interministérielle selon les aspects juridiques, financiers, fiscaux et sociaux du dossier.

Pour les bases juridiques, le décret de loi de 1938, dans son article 16 toujours en vigueur, précise que « l'interdiction de délivrance de facilités de circulation comportant une réduction supérieure à 50% ne s'applique pas aux FC dont bénéficient les agents des chemins de fer ou pensionnés, leurs femmes et leurs enfants mineurs ».

Il ne crée pas les facilités de circulation. Elles existaient avant ce décret au sein des différentes entreprises ferroviaires (compagnies privées antérieures à la SNCF, par le biais d'ordres de direction). Il encadre plutôt ces

facilités de circulation. Il fixe la liste des personnes qui peuvent en bénéficier et encadre la liberté d'organisation de la SNCF. Il soumet le dispositif à l'homologation du ministre. Un constat a été dressé à partir du décret du 12 novembre 1938. Après recherches, il est acté qu'il est toujours en vigueur, n'ayant fait l'objet d'aucune mesure abrogatoire depuis sa parution. Il faut noter que ces dispositions reprennent les textes parus et appliqués dans différentes compagnies de chemin de fer privées d'avant la création de la SNCF.

D'autre part, ne sont reprises que les mesures applicables aux salariés actifs et pensionnés ainsi qu'à leurs ayants droit (femmes et enfants mineurs). Certaines compagnies attribuaient des FC aux ascendants, il n'y en a pas trace dans le décret de 1938. Il

POUR L'UNSA-FERROVIAIRE :

Delphine LEDIEU
Frédéric FOURNIER
Marc-André GANTNER

POUR LA MISSION INTERMINISTÉRIELLE :

Régine BREHIER, CGEDD
Frédérique BREDIN, IGF
Manuel LECONTE, CGEDD
Jean-Louis REY, IGAS

faudra attendre 1954, 1956 et 1974 pour voir réapparaître les ascendants comme bénéficiaires de facilités de circulation, sous certaines conditions.

Légalement, il semble que les conditions d'attribution des FC restent dans le cadre juridique du décret les instituant. Il n'existe pas d'accord d'entreprise au sens SNCF sur ce texte, mais les textes GRH00400, GHR00246. Les contenus de ces référentiels sont homologués par l'État.

La question qui se pose donc d'un point de vue juridique est : le ministre ou la SNCF avaient-ils le pouvoir d'étendre la liste de l'article 16 du décret de 1938 en accordant des réductions tarifaires de plus de 50% aux ascendants ? En regardant le texte, la question des enfants majeurs peut également se poser.



Nous avons rappelé à nos interlocuteurs que la composition des cercles familiaux n'était pas identique à ce jour, la notion de couple se substitue à la notion de femme et surtout, la majorité des enfants a largement évolué, l'âge obligatoire de la scolarité est passé à 16 ans entre 1938 et aujourd'hui. Le phasage des examens scolaires, lui, n'a pas évolué de manière corollaire. Notons qu'en 1938, les enfants n'étaient plus à la charge des parents bien avant leur majorité.

L'approche de la mission interministérielle s'est faite sous deux angles :

> **Avantage tarifaire accordé à une certaine catégorie de voyageurs, auquel cas nous serions dans le droit des transports**

Si nous approfondissons l'approche « avantage tarifaire », nous avons dans le Code des transports des dispositions (articles) qui définissent ce qu'est une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et qui a le pouvoir de fixer les tarifs des services publics de mobilité conventionnés, situation qui nous intéresse le plus pour les salariés transférés. Les tarifs des services publics sont fixés ou homologués par l'autorité compétente, soit l'État pour les services nationaux comme les Intercités ou TET et les AOM

“ La question qui se pose d'un point de vue juridique est : le ministre ou la SNCF avaient-ils le pouvoir d'étendre la liste de l'article 16 du décret de 1938 en accordant des réductions tarifaires de plus de 50% aux ascendants ? ”

au niveau territorial, donc TER, dans le cas des services ferroviaires.

Ces textes, qui ressortent de la politique tarifaire, n'interdisent pas la mise en place de facilités de circulation. Mais comme ils confient la responsabilité de la politique tarifaire à des autorités précises qui sont l'État ou les AOM, ce serait un peu incompatible avec la responsabilité qui leur est confiée par le décret-loi de 38 de mettre en place une procédure différente de la proposition SNCF et de l'homologation ministérielle. Il y aurait donc une discordance de compétence si nous nous plaçons sous cette approche tarifaire.

> **Élément de la politique salariale de la SNCF**

Est-ce plutôt un élément de la politique de l'entreprise SNCF vis-à-vis de ses salariés ? Cet élément étant en lien avec leur statut d'agents. Dans cette approche-là, nous sommes dans un cadre *droit du travail*.

Plusieurs choses laissent à penser que les FC ne sont pas des avantages tarifaires, du fait qu'elles s'appliquent uniformément sur tout le territoire et à tous les services. Elles paraissent davantage liées à la qualité d'agent SNCF actif ou retraité et aux ayants droit des agents et non à celle d'utilisateur ou de voyageur, puisque les bénéficiaires des FC ne sont pas obligés de les utiliser et dans un certain nombre de cas, ils n'achètent pas de titre de transport. Certains contrats de travail les plus récents font un renvoi à la réglementation interne prévoyant les FC. Nous devons encore vérifier le contenu exact de ces contrats de travail.

Est-ce que ces facilités de circulation sont un élément ou non du statut particulier des agents, ou est-ce un élément proche, mais pas vraiment dans le statut ? Les textes de la loi de 2018, L.2121-20 à 27, reprennent les dispositions applicables aux salariés transférés. Quand on lit le RH0001, il n'existe rien sur les facilités de circulation.

Pour traiter le sujet des FC des salariés transférés, il reste à établir un accord de branche, voire des accords interentreprises, à défaut la loi.

➤ PRÉLÈVEMENT SOCIAL ET FISCAL

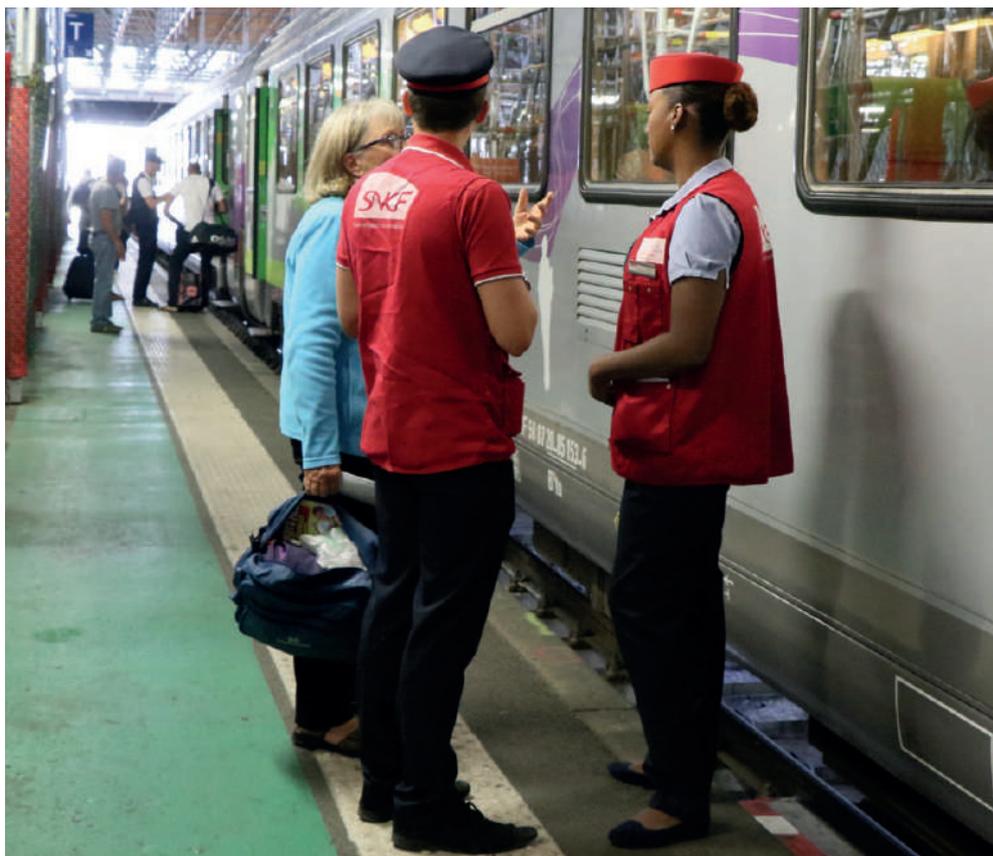
La mission interministérielle doit mettre à jour le sujet des facilités de circulation pour assurer une transparence totale en matière de prélèvements sociaux et de fiscalité. Il est profité de la mise en place des nouvelles règles d'attribution pour « normaliser » la situation.

Droit applicable : quel que soit le nom, les FC sont constitutives d'avantages en nature ou en espèces et doivent entrer dans l'assiette de cotisation.

Provisoirement, l'ACOSS a passé un accord avec l'entreprise SNCF sur plusieurs périodes de 2010 à 2016. Depuis 2019, le projet d'accord n'a pas été signé, mais par tacite reconduction, l'accord précédent reste applicable. La mission interministérielle s'interroge toutefois sur le niveau du prix choisi comme prix de référence pour les titres de transport à prix de marché.

Chiffres 2019 : montant 87,1 M€ et prélèvement 21 M€ (dont 7,6 M€ de CSG et CRDS). Les autres entreprises donnent des FC, mais de manière plus restrictive en appliquant intégralement les règles du droit commun. La mission interministérielle travaille sur une proposition qui concerne le « consommé » en considérant les aspects liés à l'impôt sur le revenu et le droit suiveur en cas de mobilité interentreprises avec, pour éventualité, l'individualisation des FC.

L'UNSA-Ferroviaire note que d'une manière générale, l'attachement des facilités de circulation ne permet pas de connaître le niveau d'utilisation des FC sur l'ensemble des trains. Seuls les trajets effectués avec l'émission d'une réservation permettent un suivi réel. Dans certains cas, le montant du prix réglé par l'agent ou ses ayants droit ne



diffère pas beaucoup du montant acquitté par le voyageur lambda. C'est notamment le cas pour les OUIGO et les tarifs Prem's sur les relations TGV (quand ils existent) et qui sont les prix de référence choisis dans le cadre des accords avec l'ACOSS. À ce jour, l'individualisation de la gestion des facilités de circulation ne semble pas réaliste.

➤ PARANGONNAGE EFFECTUÉ PAR LA MISSION INTERMINISTÉRIELLE

Comment cela se passe-t-il ailleurs ? Une enquête a été effectuée auprès des directions des entreprises suivantes : Transdev, Thello, Ariva, Thalys, Eurostar, DB, Ratp, Air France, Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB), Engie, Carrefour, Groupe Accor.

Ce qui a été examiné : les périmètres et les montants des avantages.

La plupart des entreprises accordent des avantages tarifaires sur le produit, soit sous forme de FC et/ou avantages tarifaires classiques. L'octroi aux ayants droit des salariés n'existe que dans le transport. Seule Air France donne des facilités aux ascendants. Pour les retraités, il n'existe aucune mesure pour Carrefour et ATMB.

Seules la RATP et la SNCF octroient la gratuité ou la quasi-gratuité.

Avantages de branches : dans les **transports urbains de voyageurs**, il existe une convention collective qui prévoit des facilités de circulation.

Industrie électrique et gazière : le décret de 1946 vaut convention collective. Les avantages sont accordés au personnel, retraités et leurs ayants droit.

Il existe aussi des accords interentreprises pour tout le **réseau autoroutier**.

En matière d'accord d'entreprise, on trouve Air France. Carrefour octroie une remise de 10% sur les achats avec un plafond annuel.

➤ SUIVI OPÉRATIONNEL DES ENTREPRISES

Dans toutes les entreprises, il y a un suivi individualisé de la consommation de l'avantage. Le droit commun du prélèvement fiscal et social est appliqué, avec notamment la prise en charge des cotisations sociales des salariés par eux-mêmes.





► TRAVAIL DE RÉFLEXION DE LA MISSION INTERMINISTÉRIELLE POUR L'AVENIR

La mission a planché sur cinq scénarios qui ne sont pas arrêtés, voire certains pourraient tellement évoluer qu'ils disparaîtraient des propositions qui seront faites en fin de projet. Cela va de la généralisation des facilités de circulation SNCF à l'ensemble des entreprises ferroviaires de la branche, à la monétisation des FC pour les salariés, compensée éventuellement par l'entreprise d'appartenance de ceux-ci avec des variables à concrétiser pour les ayants droit et les ascendants.

PLUSIEURS REMARQUES DE LA DÉLÉGATION UNSA-FERROVIAIRE

Dans certains scénarios, il faut faire attention à la prise en charge des cotisations salariales pour une partie des salariés par l'employeur. Cela pourrait faire naître une forme de distorsion salariale entre salariés d'une même entreprise.

Pour les scénarios proposant tout ou partie monétaire des FC pour les ayants droit, nous nous posons la question d'un tel intérêt de tracer cet avantage par un suivi individualisé, si on respecte les 30 % de réduction. De plus, sur quel tarif se basera l'ACOSS pour le calcul du taux appliqué ?

“ *L'UNSA-Ferroviaire maintient que les FC, pour tous les salariés et pensionnés ainsi que pour leurs ayants droit et ascendants, doivent être maintenues telles qu'elles existent.* ”

Comment serait réintroduite la compensation en termes de rémunération sur la feuille de paie en compensation d'une possible perte de pouvoir d'achat ?

La réunion s'est achevée par la présentation rapide du tableau non finalisé qui permettra d'analyser les plus et les moins ainsi que les enjeux de chaque scénario, qui constituera la proposition définitive de la mission interministérielle.

L'UNSA-Ferroviaire maintient que les FC, pour tous les salariés et pensionnés ainsi que pour leurs ayants droit et ascendants, doivent être maintenues telles qu'elles existent.

Les FC sont un des éléments qui permet la fidélisation des salariés à l'entreprise à laquelle est rattaché (en l'occurrence la SNCF pour le moment) l'ouvrant droit. Dans le cadre de l'étude de la mission interministérielle, cette fidélisation est un argument supplémentaire à prendre en compte pour contenir les coûts de formation initiale pour les entreprises de la branche ferroviaire.

Ces facilités de circulation sont aussi une juste contrepartie donnée aux anciens salariés de la SNCF de pouvoir continuer à voyager sur l'ensemble du territoire. C'est aussi une compensation financière par rapport à des pensions qui peuvent

être moindres, comparées au secteur privé. Cela participe ainsi au maintien du pouvoir d'achat.

Ces facilités de circulation permettent également à ces salariés (anciens et nouveaux) d'avoir une vie sociale et associative importante pour le pays.

Tous nos travaux sont repris dans une contribution de l'UNSA-Ferroviaire remise à la mission. Cette contribution, adaptée en fonction des éléments présentés et débattus lors de nos entrevues, fera l'objet d'un prochain article dans le Mag de l'UNSA-Ferroviaire. Les discussions vont continuer avec la mission interministérielle.

L'UNSA-Ferroviaire sera attentive aux propositions en gardant à l'esprit ses revendications : défendre les facilités de circulation pour tous au sein de la branche ferroviaire !

Delphine LEDIEU, Frédéric FOURNIER
et Marc-André GANTNER ■





Campagne de communication UNSA-Ferroviaire en faveur du développement du rail

#jesoutienslerail



Capital Humain & politique ESE



« C'est le spectre du désengagement de la sécurité sociale qui se profile »,

alerte Olivier Techec, Président de Mutuelle Entrain

Le 22 mars 2021, l'ensemble des organismes de complémentaires santé ont annoncé la prise en charge de 4 consultations de psychologue par an, dès le premier euro, dans la limite de 60€ par séance en 2021. Pour cela, les adhérents sont libres de consulter le psychologue de leur choix, en présentiel ou à distance, suite à une orientation médicale.

Une décision qui intervient alors que l'impact de la pandémie sur le moral des Français devient prégnant. Fin février, un sondage mettait en évidence que pour 39% des Français, la crise sanitaire avait eu un impact sur les pensées dépressives. De même, une étude issue de Santé Publique France affirmait que 23% des Français souffraient d'anxiété, les chiffres montant à 1 sur 3 chez les étudiants.

« Pour Mutuelle Entrain, l'accompagnement des populations sur les effets de la

crise sanitaire va de soi et doit se concrétiser par une facilitation de l'accès à ce type de consultation », affirme Olivier Techec, Président de Mutuelle Entrain. Cette nouvelle prestation constitue une avancée permettant de répondre à cette urgence sanitaire et les adhérents de Mutuelle Entrain qui le souhaitent pourront y accéder.

Le désengagement de l'État

« Il y a cependant un revers à cette médaille, alerte Olivier Techec. Le régime obligatoire n'intervenant pas sur cette prestation, sa prise en charge est entièrement financée par les complémentaires santé et c'est le spectre du désengagement de la sécurité sociale qui se profile. Le risque est réel de voir à l'avenir d'autres prestations être décorrélées du régime obligatoire dans un souci de recherche d'économie. »



Rien ne peut justifier le niveau de taxation des complémentaires santé

C'est ce même prisme économique qui a amené l'Etat à créer une « taxe Covid » de 2,6% en 2020 et 1,3% en 2021. Au total, les taxes représentent 2 mois de cotisations sur une année.

« Là encore, si Mutuelle Entrain est d'accord avec le principe d'une aide exceptionnelle de la sécurité sociale suite à une crise sanitaire tout aussi exceptionnelle, rien ne peut justifier le niveau de taxation des complémentaires santé. La santé n'étant pas une marchandise, elle ne peut être taxée à près de 17% », conclut le Président de Mutuelle Entrain.

**Mutuelle Entrain : cheminote et engagée.
Contactez-nous !**

0 809 40 54 54

Service gratuit
+ prix appel

f in www.mutuelle-entrain.fr

La résiliation infra-annuelle vous permet de changer de mutuelle à tout moment, les conseillers de Mutuelle Entrain se chargent de tout.

Fondation SNCF : Top départ !

➤ **25 MARS 2021 : LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA FONDATION SNCF A MARQUÉ LE TOP DÉPART DE SON NOUVEAU QUINQUENNAT. COMME LORS DES MANDATS PRÉCÉDENTS, L'UNSA-FERROVIAIRE PARTICIPERA AUX TRAVAUX DE CETTE FONDATION, CAR PORTER LA VOIX DES SALARIÉS DU GROUPE SNCF EST UNE NÉCESSITÉ ! FONCTIONNEMENT, ORIENTATIONS, DOMAINES D'INTERVENTIONS, BUDGET ET PROGRAMMES PHARES DE LA FONDATION SNCF : ON VOUS DIT TOUT (OU PRESQUE).**

➤ QUELQUES DATES CLÉS

- **1995** : naissance de la **Fondation Solidarité SNCF**. Son budget annuel est alors de 150 000 euros, bien loin du budget actuel. Son premier quinquennat marque le lancement des *Coups de cœur solidaires*. Leur but : encourager l'engagement bénévole des salariés de la SNCF.
- **2001** : la **Fondation Solidarité SNCF** devient une fondation d'entreprise, autonome et membre de *l'Admical*, référent du mécénat d'entreprise.
- **2006** : avec la mise en place d'un réseau de 22 correspondants régionaux, la fondation intervient à présent sur tous les territoires.
- **2011** : la **Fondation Solidarité SNCF** devient **la Fondation SNCF**. Le mécénat de compétences et les premiers pas à l'international marquent son quatrième quinquennat.
- **2016** : avec SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Logistics et Keolis, la Fondation SNCF devient une fondation groupe. En janvier 2019, elle initie « l'alliance pour le mécénat de compétences », qui rassemblera 17 dirigeants d'entreprise ayant signé un manifeste.
- **2021** : de nouvelles orientations pour ce quinquennat, la crise sanitaire révèle l'ampleur des actions de la Fondation SNCF. Elle continuera à disposer d'un budget lui permettant de réaliser ses projets ambitieux, malgré les pertes annoncées récemment par le groupe SNCF.

➤ RÔLE ET COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Son conseil d'administration (CA) se réunit tous les trimestres. Il définit la **stratégie**, les **domaines d'intervention** de la fondation, supervise ses **grands programmes**, adopte le **budget** et les **rapports d'activité** ainsi que financiers. À ce titre, il supervisera



les travaux des comités techniques de la fondation, nous y reviendrons plus loin. Le CA de la Fondation SNCF se compose d'administratrices et administrateurs SNCF, de personnalités qualifiées dans les domaines de l'insertion professionnelle, de l'environnement et de domaines transverses (CESE¹, sociologues, consultants en développement durable) ainsi que d'un représentant des salariés pour les organisations syndicales CFDT, CGT et, bien évidemment, l'UNSA-Ferroviaire.

➤ NOUVELLES ORIENTATIONS

Ce **premier conseil d'administration du quinquennat** a permis de définir les nouvelles orientations de la fondation. La crise sanitaire actuelle révèle le rôle crucial du monde associatif et l'ampleur des actions de la Fondation SNCF, qui entend durant ce nouveau quinquennat se recentrer sur ses missions et capitaliser sur ses acquis. Pour ce quinquennat, la fondation se fixe pour mission **d'aider les jeunes à s'insérer dans la société**. Ses actions s'articuleront autour de deux domaines d'interventions :

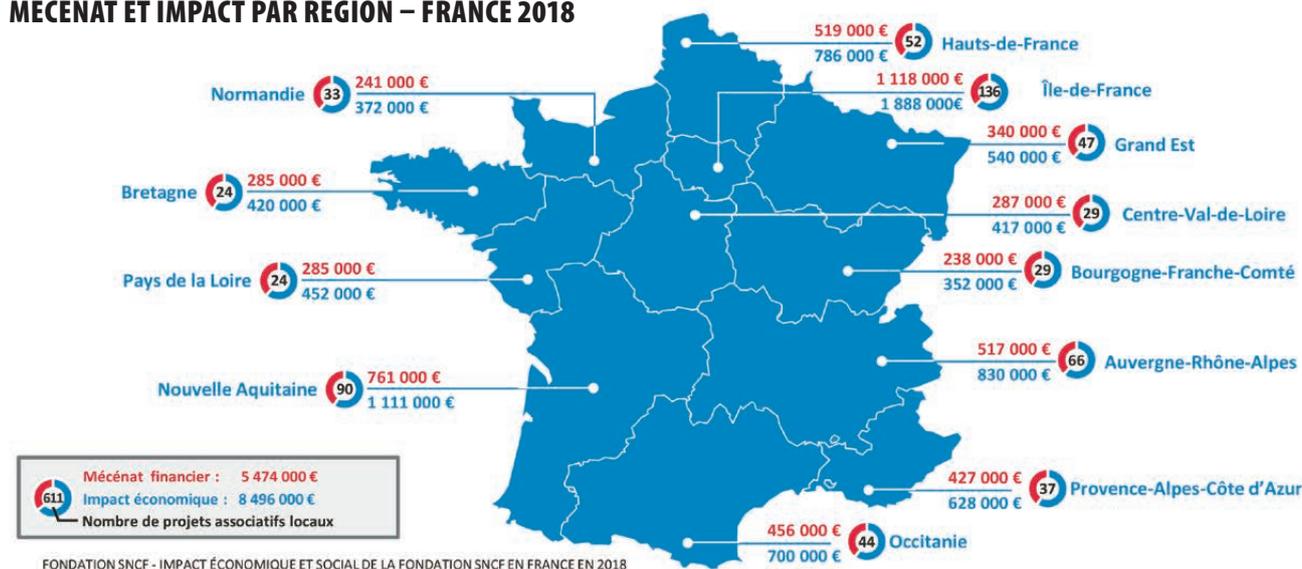
1- Trouver sa voie

La Fondation SNCF aidera les jeunes de 11 à 25 ans à **construire leur avenir de citoyens responsables et d'acteurs de leurs trajectoires** par des actions de soutien scolaire, d'aide à l'orientation ou de mobilisation de leurs compétences dans des projets solidaires et civiques.

Ces jeunes seront issus de milieux peu favorisés (quartiers prioritaires ou zones rurales), en situation précaire, en décrochage scolaire ou en situation de handicap. Ce projet s'appuiera sur trois ambitions :

- **accompagner et motiver les jeunes tout au long de leur scolarité** afin de réduire le risque de décrochage scolaire par du parrainage ou de l'aide aux études, les aider à développer leur confiance en eux ainsi que leur potentiel et familiariser au numérique, dès le collège, celles et ceux ne disposant pas de l'équipement nécessaire dans leur foyer ;
- **aider les jeunes à trouver leur voie professionnelle** en soutenant des projets leur permettant de réfléchir à l'orientation et la construction de leur projet professionnel, notamment vers des métiers d'avenir

MÉCÉNAT ET IMPACT PAR RÉGION – FRANCE 2018



(environnement, digital, etc.) tout en leur apportant des notions de savoir-être en société et de sens civique ;

- **développer l'esprit entrepreneurial et citoyen** pour les aider à faire face aux défis qui les attendent. La Fondation SNCF encouragera les jeunes à s'engager dans des projets solidaires pour qu'ils deviennent pleinement citoyens.

2- Agir pour l'environnement

La Fondation SNCF soutiendra les jeunes qui ont envie d'agir en faveur de l'environnement à travers des projets locaux, concrets et utiles pour la revitalisation de leurs territoires. Ce champ d'intervention, inédit pour la fondation, s'adressera à des jeunes de 11 à 30 ans qui fourmillent d'idées en faveur de l'environnement sur leurs territoires, mais ont besoin d'un coup de pouce pour structurer leurs projets. L'accompagnement s'articulera autour de trois axes :

- **soutenir l'éducation à l'environnement** via la sensibilisation et l'éducation à la préservation de la nature, l'économie circulaire, les modes de consommation durable, la lutte contre le gaspillage, le changement climatique, etc. ;
- **encourager l'économie circulaire** par la sensibilisation au recyclage, à la réduction des déchets, la lutte anti-gaspillage, la réparation et le réemploi d'objets et d'outils numériques, le troc, le compostage, etc. ;
- **favoriser les initiatives locales en faveur de l'environnement** en proposant des initiatives individuelles ou collectives, dans les territoires comme la création de jardins potagers biologiques, fermes bio, cuisine avec plantes sauvages, agriculture urbaine, circuits courts, opérations de nettoyage (littoral, rivières...).

➤ BUDGET DE LA FONDATION

Malgré la COVID-19 et les trois milliards d'euros de pertes en 2020 annoncés par le groupe SNCF, la Fondation SNCF continuera à disposer d'un budget lui permettant de déployer des actions à la hauteur de ses ambitions.

Son budget annuel sera de 4,5 millions d'euros contre 5,5 pour le quinquennat précédent. Il sera consacré en **priorité aux initiatives permettant de faciliter l'insertion des jeunes** dans la société. Il pourra aussi répondre à d'autres urgences, grâce à un soutien financier exceptionnel *via* la mise en place d'un « Fonds d'urgence jeunesse »².

L'UNSA-Ferroviaire a approuvé le budget de ce quinquennat lors du conseil d'administration du 25 mars 2021.

En 2021, cette crise systémique touche un nombre croissant de personnes et de structures. Les jeunes, « au cœur » du nouveau quinquennat de la Fondation, sont particulièrement impactés. La Fondation a décidé de renouveler l'opération de fonds exceptionnel de l'année passée, avec la mise en place d'un « Fonds d'urgence Jeunesse ». Trois champs ont été préconisés pour aider les jeunes en difficulté :

- **la précarité alimentaire** (avec une attention particulière aux projets de lutte contre le gaspillage, équilibre alimentaire et économie circulaire...);
- **la détresse psychologique/sociale ;**
- **l'inclusion numérique des jeunes.**

Le mécénat de compétences sera aussi mobilisé pour soutenir, accompagner et maintenir le lien avec les jeunes. Une dotation de 300 000 € sera consacrée à ce fonds d'urgence jeunesse.

En 2018, la Fondation SNCF avait demandé une expertise à



la société Goodwill pour connaître son impact social et financier sur les territoires. Son mécénat financier d'un budget de 5 474 000 € génère alors un impact économique de 8 496 000 €. À l'heure de l'ouverture à la concurrence, il serait bon de rappeler aux régions que la SNCF, c'est également une Fondation qui soutient de nombreux projets locaux, avec un impact économique non négligeable.

➤ FONCTIONNEMENT À VENIR

Le conseil d'administration du 25 mars 2021 a validé la mise en place de **quatre comités thématiques** (CT). Ils auront pour objectif de **décliner les orientations** validées en CA et d'élaborer les **stratégies d'actions** proposées. Ils recevront les potentiels **partenaires associatifs** et échangeront sur leurs projets, afin de sélectionner ceux avec qui la fondation contractualisera des **mécénats**. Enfin ils feront des points de suivi et retours d'expériences et enfin **évaluer l'impact des actions** soutenues tout au long du quinquennat.

Chaque comité se réunira 2 ou 3 fois par an, en fonction de l'actualité des programmes. Compte tenu des orientations de la Fondation SNCF pour ce nouveau quinquennat, l'UNSA-Ferroviaire a décidé de se tourner vers les membres de son groupe national (GN) Jeunes pour désigner ses participants aux quatre comités thématiques, à savoir :

¹ Conseil économique, social et environnemental.

² Fonds d'urgence jeunesse : en 2020, la Fondation s'est mobilisée pour l'intérêt général "en urgence" au regard des besoins générés par la crise sanitaire et a apporté un soutien financier exceptionnel en mécénat national et territorial.

- **Lisa Gaudin**, de l'Union Régionale (UR) de Lyon pour le CT *Trouver sa voie* ;
- **Élise Rémond**, de l'UR de Dijon pour *Agir pour l'environnement, construire avec les jeunes des territoires durables* ;
- **Alexis Klemenuik** de l'UAD Matériel & Traction pour *Projets à l'international*.

- **Alexandre Akhamlich** de l'UR de Paris Est pour *Engagement des salariés* (autour du développement du mécénat de compétences notamment) ;
- À l'issue de chaque CT, une restitution des travaux sera transmise au représentant UNSA-Ferroviaire au conseil d'administration de la

Fondation. Un point sera également réalisé lors de chaque groupe national Jeunes afin de répertorier les avis et les attentes de nos (jeunes) participants. En fonction des besoins, des groupes de travail réunissant les membres des CT seront organisés par le représentant UNSA-Ferroviaire au CA de la Fondation.

À PROPOS DU MÉCÉNAT DE COMPÉTENCES SNCF

Depuis 2013, la SNCF soutient le monde associatif et mobilise ses salariés via le mécénat de compétences.

L'objectif est simple : donner les moyens à tous les salariés du groupe de s'engager en mettant leur savoir-faire au service d'actions bénévoles d'intérêt général et ce, dans le cadre d'une activité professionnelle.

Avec l'accord de son manager, le salarié peut consacrer entre une demi-journée et dix jours par an à un projet de son choix, comme celui de s'engager pour une grande cause ou d'accompagner une personne en difficulté dans ses études ou son parcours professionnel.

Pour rejoindre le dispositif et exprimer son souhait d'engagement, il faut aller sur la plateforme dédiée : <https://engagementcitoyen.sncf.com/fr/cms/engagementcitoyen.sncf.com/fr/cms/page/qui-sommes-nous>.

À fin 2020, 4 577 salariés étaient engagés sur leur temps de travail, en moyenne trois jours par an.

Ce dispositif a passé l'épreuve de la Covid. Les missions d'accompagnement scolaire, numérique ou professionnel des salariés volontaires ont pu se

transformer en format à distance, grâce aux associations. La SNCF entend développer et valoriser cette expérience dans la carrière de ses salariés, en **doublant le nombre de collaborateurs engagés sur leur temps de travail d'ici la fin du quinquennat (objectif de 10 000 salariés volontaires)** et en mettant en place le mécénat de compétences longue durée, de 24 mois maximum. Actuellement sur les 5 000 agents engagés :

- 58% sont des femmes.
- 15% d'entre eux seulement sont du collège exécution.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la Fondation SNCF pourra atteindre ses objectifs si elle réussit à mieux faire connaître le dispositif à ses agents d'exécution. Maintien des éléments variables de solde (EVS) et libération facilitée de la production sont les axes de progrès proposés par l'UNSA-Ferroviaire et son représentant au CT *Engagement des salariés*, qui est du collège exécution et agent de conduite.

Rappelons que dans le cadre de ce mécénat, l'entreprise bénéficie du dispositif sur l'avantage fiscal (soit 60% du montant du salaire chargé du salarié engagé).

LES COUPS DE CŒUR SOLIDAIRES

Depuis 20 ans, la Fondation SNCF apporte chaque année un soutien financier à plus de 300 projets associatifs portés par des salariés du groupe. En 2020, ce sont 340 projets soutenus et 633 000 euros versés.

Tous les salariés du groupe SNCF engagés bénévolement dans une association solidaire sur leur temps personnel peuvent participer à l'opération « Coups de cœur solidaires ». Cette année, le dispositif évolue et s'ouvre aux alternants, CDD et intérimaires avec un contrat d'au moins un an dans l'entreprise.

Il s'agit de valoriser l'engagement des salariés de SNCF en apportant un soutien financier à leurs projets solidaires et environnementaux, partout en France.

Les dossiers doivent être déposés en ligne, ils sont instruits et sélectionnés par des jurys régionaux. Chaque région dispose d'une enveloppe de 1 000 à 2 000 euros et d'une dotation supplémentaire de 1 000 euros pour un projet coup de cœur s'inscrivant dans l'un des deux nouveaux domaines d'intervention de la Fondation.

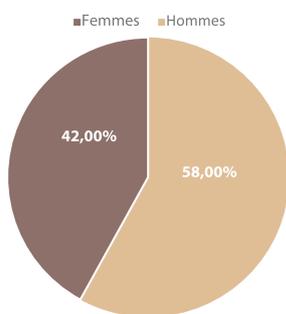
Pour rappel, il s'agit d'aider les jeunes à construire leur avenir de citoyens responsables et d'acteurs de leur trajectoire professionnelle et soutenir leurs initiatives écologiques durables sur les territoires.

L'édition 2021 se déroulera du 14 juin au 13 septembre. Les participants auront donc trois mois pour déposer leur dossier avant la sélection du jury en octobre.

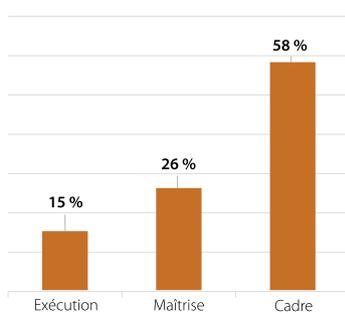
Gilles DONTENVILL
Secrétaire fédéral de la zone Nord-Est
Membre du CA de la Fondation SNCF

ANALYSE DES SALARIÉS ENGAGÉS

Répartition H/F



Répartition par collège



Durée moyenne de mission : 3 jours sur les 10 possibles

40 % d'engagement en Île-de-France

Environ 100 associations partenaires



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER





LE MAG DIGITAL

C'EST MOINS D'ENCRE DANS LA NATURE



 **LEmag**
LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE

Le Mag digital
Disponible tout de suite
Accessible partout

www.unsa-ferroviare.org



LE BILLET DU PRÉSIDENT DE L'UFR

Les retraités au service des actifs

C'est grâce à la solidarité interprofessionnelle et à la solidarité intergénérationnelle que nous verrons bientôt la lumière au bout du tunnel. **Nous avons deux combats à mener de front : la pandémie et les difficultés de l'entreprise.** Seule l'action syndicale peut nous permettre de rebondir et d'avancer de nouveau.

Nous sommes en capacité de combattre l'adversité qui nous agresse depuis plusieurs mois.

Le premier acte consiste à prendre soin de nous et assurer ensemble la fin de la propagation du virus, par la vaccination et les mesures barrières ; ce sera long, mais possible. Le second acte, c'est de s'adosser

à l'action des actifs qui luttent avec acharnement contre la destruction programmée du système ferroviaire français et européen.

Les retraités militants de notre organisation syndicale ont le potentiel pour aider dans les UR/UAD et au sein des instances statutaires de la fédération.

La camaraderie et la fraternité présentes dans nos rangs peuvent répondre aux inquiétudes et aux angoisses des adhérents et adhérentes, même convaincre les autres cheminotes et cheminots de nous rejoindre pour ensemble, tous ensemble, unir nos forces et nos compétences afin d'élaborer des réflexions et des stratégies de progrès.

Le rail est à n'en pas douter le chemin qu'il faut suivre sans faire un pas de côté pour redynamiser le fret, moderniser les TER et les gares et assurer la pérennité des emplois. Ceux qui ont brisé le statut, qui s'attaquent aux facilités de circulation et aux emplois, adeptes de la concurrence, seront comptables de leurs erreurs et devront en rendre compte devant la Nation.

Pour ma part, avec vous toutes et tous, je tiens à être le garant de ce combat. Prenez soin de vous, courage et détermination pour faire briller à nouveau le rail ensemble.

Par Jacques DURON, Président de l'UFR ■

Un souci avec votre Pass Carmillon ? Que faire ?

Le Pass Carmillon, c'est notre « carte d'identité » de cheminote ou de cheminot qui nous accompagne tout au long de notre vie d'actif ou de retraité. Il arrive toutefois que l'on soit obligé de le renouveler, suite à une perte, un vol ou parce qu'il est défectueux. Certains d'entre vous nous ont alertés sur des difficultés rencontrées à cette occasion. Nous profitons de ce numéro du Mag pour répondre à quelques-unes de vos questions.

Qui contacter en cas de problème ?

L'Agence famille retraités :

- par téléphone, avec un numéro unique : **0809 400 110** (numéro gratuit depuis un poste fixe).
- sur le site internet « Services aux retraités SNCF » : <https://services-aux-retraites.sncf.com> (accès sécurisé en tapant votre numéro de CP + votre mot de passe).

Votre Pass Carmillon ne fonctionne plus ?

Il est conseillé de le tester au préalable sur plusieurs guichets et plusieurs automates

(bornes libre service, tourniquets Transilien). Si le dysfonctionnement se répète, il faut contacter votre Agence famille Retraités.

Vous recevez un nouveau Pass Carmillon et souhaitez avoir libre accès au réseau SNCF de l'Ile-de-France : que faire ?

Que vous viviez en région parisienne ou non, vous avez accès au réseau SNCF Ile-de-France, mais vous devez au préalable activer votre Pass sur une borne Transilien. Pour cela, introduisez votre Pass Carmillon dans le lecteur Navigo d'un automate Transilien (de couleur noire et blanche pour les plus récents) et suivez les indications affichées à l'écran. Cette validation est nécessaire une seule fois durant toute la vie du Pass.

Vous avez reçu un nouveau Pass Carmillon, vous pensez l'avoir correctement validé, mais il refuse obstinément de vous laisser franchir les lignes de contrôle automatique banlieue (CAB) ?

Contactez l'Agence famille retraités, car on nous a signalé quelques cas de « bug » sur des nouveaux Pass.



Ces informations sont extraites de deux documents publiés par la SNCF en 2018 (« Notice d'utilisation du Pass Carmillon » et « Note d'information accès réseau Ile-de-France »). Ils sont accessibles sur le site Internet « Services aux retraités SNCF » - Rubrique Pass Carmillon/Documentation) et vous y trouverez d'autres précisions (gestion du code secret, etc.). Vous pouvez aussi vous rapprocher de vos correspondants UNSA-Ferroviaire pour obtenir ces documents, ou leur signaler une éventuelle difficulté liée à votre Pass.

Par Monique TESSIER ■



Le 1^{er} mai ne doit pas devenir un souvenir !

➤ **LE 1^{ER} MAI ÉTAIT, POUR NOUS TOUS, MILITANTS, SYMPATHISANTS, JEUNES, MOINS JEUNES, ACTIFS ET RETRAITÉS... L'OCCASION DE NOUS RASSEMBLER, À PARIS OU DANS NOS RÉGIONS. MAIS VOILÀ, C'ÉTAIT AVANT QU'UN VIRUS NE VIENNE BOULEVERSER NOS VIES, JUSQUE DANS NOS PRATIQUES SYNDICALES. POUR AUTANT, COMME L'ÉCRIT JEAN-MARC SCHAEFFER (SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'UNSA RETRAITÉS) DANS SON ÉDITORIAL D'INFO RETRAITÉS DE MAI-JUIN : « LE 1^{ER} MAI NE DOIT PAS DEVENIR QU'UN SOUVENIR » !**

La lettre aux retraités de l'UNSA « Info Retraités » paraît tous les deux mois. Vous pouvez la consulter sur le site internet de l'UNSA ([www.unsa.org / index](http://www.unsa.org/index) Unsa Retraités). Vous pouvez également vous la procurer auprès de vos correspondants UNSA-Ferroviaire.

Derrière la journée du 1^{er} mai, plus d'un siècle de lutte sociale. En voici un bref rappel.

Le 1^{er} mai 1886, de nombreux salariés des USA se mettent en grève et manifestent en revendiquant la journée de huit heures. Après d'âpres combats, qui ont entraîné des morts, les huit heures sont officialisées aux USA, l'internationale socialiste prend forme en faisant de ce jour la journée internationale des travailleurs. En France, le 1^{er} mai 1891, portant la même revendication, des manifestants sont arrêtés par une funeste fusillade à Fourmies. En 1906, le gouvernement Clemenceau crée le ministère du Travail, en 1919, la journée de huit heures est légalisée... Puis, sous la pression des syndicats, le 1^{er} mai 1920 est décrété journée chômée.

Le 1^{er} mai 1936 sera particulièrement animé, car il se situe au milieu de la grande vague de grèves du Front populaire.

En 1941, le maréchal Pétain cherche à récupérer cette journée et déclare le 1^{er} mai 1942 « fête du Travail et de la concorde sociale ».

Ensuite, l'expression « fête du Travail » remplacera définitivement « fête des travailleurs ».

Le 1^{er} mai 1948, cette journée devient chômée et payée, mais de plus en plus un enjeu de luttes symboliques.

Cette année encore, le contexte actuel n'a pas permis d'organiser de rassemblements dans des conditions satisfaisantes. Mais cette journée aura été l'occasion pour l'UNSA (actifs et retraités) d'exprimer sa solidarité envers les travailleuses et travailleurs les plus exposé(e)s et les plus fragiles.

Jean-Marc SCHAEFFER - Monique TESSIER ■



Notre solidarité avec les travailleur.ses au front depuis un an

Le 1^{er} mai est une journée pour tous les travailleur.ses, mais cette année je voudrais dire toute notre solidarité à ceux qui prennent soin de nous quand le malheur s'en prend à nous. Depuis le déclenchement de la crise sanitaire, les travailleur.ses des secteurs essentiels et de proximité restent mobilisés.es sur le front.

Une fête des travailleur.ses au front

Cette année, la fête du Travail est avant tout une fête de ces travailleur.ses au front. Au nom de l'UNSA, je veux ici leur exprimer respect, estime et admiration pour leurs actions depuis le début de la crise. Des services de réanimation aux salles de classe en passant par les rayons et les caisses des supermarchés, les travailleur.ses du front assurent le maintien des services essentiels à la population.

Par leur sens de l'intérêt général et du dévouement à autrui, ils sauvent des vies, garantissent notre sécurité et nos libertés républicaines, éduquent nos enfants, prennent soin de nos aînés, nettoient nos rues et permettent au pays de tenir bon.

Le blues des héros du quotidien

L'expression de « héros du quotidien », couramment employée pour les désigner, repose sur un malentendu : les travailleur.

ses du front ne sont ni invincibles, ni inoxydables.

En dépit de leur résilience et de leur abnégation, nombre d'entre eux disent leur regret d'être retombés dans l'oubli dès la fin du premier confinement.

Notre solidarité

Parce que la formule de « héros du quotidien » ne doit pas masquer la réalité bien souvent précaire des conditions de travail et de vie des travailleur.ses du front. Parce que les travailleur.ses du front ont permis au pays de tenir debout face à l'un des pires chocs économiques et sanitaires de l'histoire.

L'UNSA appelle les entreprises et les pouvoirs publics à rendre hommage, au nom de la solidarité nationale, à l'engagement des travailleur.ses du front, en :

- rendant prioritaire leur vaccination,
- leur versant les primes promises,
- investissant dans la formation,
- requalifiant les contrats précaires,
- revalorisant les salaires.



Par Laurent ESCURE,
Secrétaire Général
de l'UNSA
(30 avril 2021) ■



**SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER**



Pour chacun, pour tous, pour la vie



 MUTUELLE
FRANÇAISE
Groupe VYV, Union Mutualiste de Groupe soumise aux dispositions du Code de la mutualité, n° Siren 552 661 832, n° LEI 6950902681144162.
Siège social : Tour Montparnasse - 25, avenue du Maine - 08° 25' - 75° 35' Paris Cedex 13. Un Com. Groupe VYV - @Gmfimages - 0121.



Le Groupe VYV est le 1^{er} acteur global de santé et de protection sociale.

Le Groupe VYV œuvre au quotidien pour être utile à tous et à chacun tout au long de leur vie. Il protège plus de 11 millions de personnes dans l'ensemble de son écosystème et propose des solutions adaptées aux employeurs publics et privés. Acteur engagé, il innove et anticipe pour construire une société plus équitable et socialement responsable. Le Groupe VYV s'affirme comme un véritable entrepreneur du mieux-vivre.

www.groupe-vyv.fr

GRUPE
vyv

Entrepreneur du
mieux-vivre

