

N° 876 | DÉCEMBRE 2024

MENSUEL - PRIX : 1€50

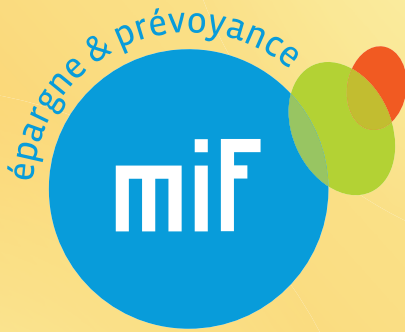
Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



**VENDE
LA SNCF ?**





Mutualiste depuis 1865

POUR VOTRE ÉPARGNE AUSSI, AYEZ DU FLAIR !



**Assurance vie
Épargne Retraite**
la MIF vous accompagne

mifassur.com

09 70 15 77 77

Appel non surtaxé



Jurys composés de journalistes et/ou professionnels

MIF : LA MUTUELLE D'IVRY (la Fraternelle)

Siège social : 23 rue Yves Toudic - 75481 PARIS CEDEX 10

Mutuelle soumise aux dispositions du livre II du code de la mutualité / Identifiée sous le numéro SIREN 310 259 221

Contrôlée par l'ACPR - 4 place de Budapest - CS 92459 - 75436 PARIS CEDEX 09

Document publicitaire sans valeur contractuelle. © Photo : Alexis Jacquin - Agence **comnext**



PAGES 4/5

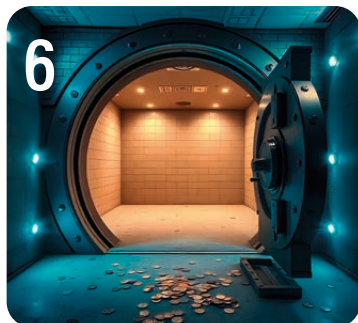
EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE

Fret SNCF, victime du « ce n'est pas moi c'est l'Europe ! »

PAGES 6/17

À LA UNE



- > Vendre la SNCF ?
- > EuMo Expo 2024



- > Vis ma vie au syndicat régional de Paris Rive Gauche



PAGES 18/27

LES PLUS ++



> Du côté des UFR

- Pensions de retraites et salaire mensuel par tête, halte aux fausses informations !
- L'emploi des seniors est en hausse



> Du côté des AG

- Séminaire de la zone Atlantique
- AG 2024 du secteur UFR Alpes
- AG de l'UFR Montpellier
- Sortie festive annuelle de l'UFR Nord
- AG du syndicat UFR de Midi-Pyrénées
- AG de l'UFR Bordeaux
- UFR Clermont-Ferrand - Sortie à Nevers
- AG du syndicat UFR de Nancy

> Un vieux compagnon nous a quittés

Le Mag, la revue de l'UNSA-Ferroviaire

56, rue du Fbg Montmartre
75009 Paris
federation@unsa-ferroviaire.org
Site : www.unsa-ferroviaire.org

Directeur de la publication :
Fabrice Charrière
charriere.f@unsa-ferroviaire.org

Rédacteurs en chef :
Gilles Dontenvill & Fred Porcel

Photos :
Pixabay.com, Freepik.com, Pexels.com

CPPAP : 0327 S 07536
ISSN : 2431-6814

Conception/réalisation :
Agence Ippac - www.ippac.fr

Impression :
ROTO CHAMPAGNE
Z.I. La Dame Huguenotte
52000 CHAUMONT



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER



Par Fabrice CHARRIÈRE

Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire

Fret SNCF, victime du « ce n'est pas moi c'est l'Europe ! »

Si l'on peut reconnaître à la construction européenne le mérite d'avoir mis en place les conditions d'une paix durable entre les peuples, force est de constater qu'elle a, en parallèle, organisé la destruction et la mise en danger de ce que l'humain a de plus cher : sa santé ! Si l'idée européenne, c'est d'aboutir à la paix par la coopération économique, c'est aussi un silence assourdissant sur l'harmonisation des pratiques et des réglementations nationales pour éviter le dumping social qui pèse tant sur les salariés de tous les pays européens. L'Europe, c'est aussi défendre bec et ongles le dogme d'une concurrence libre et non faussée, qui voudrait qu'une entreprise, même publique, ne puisse pas percevoir d'aides de l'État engendrant une « distorsion » de concurrence. Ainsi, les aides pour le fret ferroviaire que SNCF a perçues de 2007 à 2019 n'ont pas été validées par la Commission européenne. **C'est l'actionnaire unique de l'époque, l'État, qui est responsable de cette méconnaissance des règles à respecter !** Et c'est pourtant toujours lui qui, aujourd'hui, en actant la discontinuité, en fait payer le prix aux salariés en s'attaquant à l'outil de production SNCF : des trains entiers « donnés » aux concurrents, une baisse du chiffre d'affaires et une réduction des effectifs de l'ordre de 10%, voilà ce que confirme le nouveau ministre des Transports. Sa préférence pour les bus et les camions par rapport au train ne fait plus aucun doute !



Parfois, il n'est pas nécessaire de rester ministre longtemps pour marquer l'histoire : on ne peut que regretter que le choix de l'intérêt commun pour notre société et notre planète n'ait pas été fait..



Comme le disent souvent les équipes UNSA-Ferroviaire à Fret, quand l'air sera devenu irrespirable et que la dégradation du climat engendrera catastrophes et guerres, les générations futures se demanderont bien pourquoi ce gouvernement a préféré respecter les règles européennes plutôt que celles de la Nature...

Parfois, il n'est pas nécessaire de rester ministre longtemps pour marquer l'histoire : on ne peut que regretter que le choix de l'intérêt commun pour notre société et notre planète n'ait pas été fait.

Pourtant, les faits sont là : la revue The Lancet, présentant le rapport annuel publié le 30 octobre 2024 du Lancet Countdown, regroupant 122 experts issus de 57 institutions académiques, alerte sur la hausse des risques sanitaires.

Selon le rapport, le nombre de personnes de plus de 65 ans mortes à cause de températures élevées en 2023 a augmenté de 167 % par rapport aux années 1990, soit 102 points de pourcentage de plus que les 65 % attendus liés au vieillissement de la population. Il souligne également qu'en 2023 les personnes pratiquant une activité physique en plein air ont été exposées à un stress thermique pendant 27,7 % d'heures de plus que dans les années 1990. De même, la chaleur a engendré une perte de 6 % d'heures de sommeil en 2023 par rapport à la moyenne de la période 1986-2005.

La hausse des températures a entraîné en 2023 une perte de 512 milliards d'heures potentielles de travail. Cela s'est traduit par une perte potentielle de revenus d'un montant de 835 milliards de dollars.

Plus de 60 % des terres émergées ont enregistré une augmentation du nombre de jours de très fortes pluies entre la période courant de 1961 à 1990 et celle de 2014 à 2024. En parallèle, 48 % de ces territoires ont été touchés par au moins un mois de sécheresse extrême en 2023. Les spécialistes expliquent que la sécheresse menacera la sécurité alimentaire et que les menaces sur la sécurité de l'eau augmenteront le risque de transmission de maladies infectieuses. A priori, le rapport n'a pas été diffusé auprès des pouvoirs publics français...

Et le pire est que le **projet de loi de finances (PLF) 2025** va dans le même sens ultralibéral et destructeur que la décision concernant Fret SNCF. **Des économies, rien que des économies !**

La baisse prévue des crédits de l'État en faveur des transports ne va pas améliorer la situation. Pourtant, de l'argent, il y en a. Même la présidente de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTPF) le dit en prônant la mise en place d'une taxe sur les poids lourds.

Autre source de revenus possible pour le transport public ferroviaire : les autoroutes ! En effet, la fin des concessions autoroutières entre 2031 et 2036 pourrait être l'occasion de transformer les surprofits, évalués par l'Autorité de régulation des transports à 40 milliards d'euros, en investissements dans le ferroviaire. Chiche ?

Dans cette même logique, l'UNSA-Ferroviaire, avec toute l'UNSA, est extrêmement inquiète des répercussions que pourrait avoir **le projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS) pour 2025**. À l'heure où j'écris ces lignes, il est en discussion à l'Assemblée nationale et suscite de nombreuses craintes, notamment en ce qui concerne les droits des assurés sociaux et le financement de notre système de protection sociale, régime général, comme régime spécial.

L'UNSA dénonce une politique d'austérité qui ne prend pas en compte la réalité actuelle ni ne prépare l'avenir.

Le report de la revalorisation des pensions du 1^{er} janvier 2025 au 1^{er} juillet 2025, pour économiser 4 milliards d'euros, se ferait au détriment des retraités. Concernant le vieillissement de la population, il est urgent d'adopter une loi de programmation pluriannuelle sur le grand âge, permettant de financer la branche autonomie. De même, la réduction du taux de remboursement des consultations médicales par l'Assurance maladie de 70 % à 60 % induirait un report sur les complémentaires santé... Tout cela alors que dans le même temps, **les exonérations de cotisation employeur se sont élevées à 80 milliards d'euros en 2023 !**

À l'heure où l'UNSA-Ferroviaire négocie une complémentaire santé pour tous, statutaires et contractuels, au sein de SNCF et appelle également de ses vœux une complémentaire de haut niveau pour tous les salariés de la branche, ce report serait une très mauvaise nouvelle pour le portefeuille des cheminots.



Vendre la SNCF ?

En cette fin d'octobre 2024, une vingtaine de députés macronistes (dont les anciens ministres Darmanin et Grégoire) ont proposé la vente de la SNCF pour combler le très important déficit public de l'État. Devons-nous être surpris par cette idée ?



En Europe comme bien au-delà, il n'existe pas de réseau ferré qui ait été durablement et entièrement privatisé.



Cette suggestion de cession de la SNCF est à la fois rance, inefficace et contre les intérêts nationaux. Tout « expert » et autre observateur sérieux du ferroviaire sait que le financement de ce mode de transport s'inscrit dans un temps long (plusieurs décennies). Ce calendrier ne peut satisfaire des investisseurs « classiques » raisonnant sur moins de deux décennies généralement. La question essentielle, tant du financement que de l'entretien, de la modernisation voire du développement de l'infrastructure ferroviaire, n'a de réponse que par un investissement public massif et sur du très long terme. Regardez, en Europe comme bien au-delà, il n'existe pas de réseau ferré qui ait été durablement et entièrement privatisé. Les pays qui ont voulu le faire sont vite revenus à la raison. Sous la présidence d'E. Macron, la seconde réforme ferroviaire n'a-t-elle pas créé de nouvelles opportunités ou de nouveaux « risques » de privatisation de la SNCF ? Chacun a constaté que le programme du candidat Macron ne prévoyait aucun changement structurel pour le groupe d'EPIC' SNCF. Et que c'est en partie le président de la SNCF de l'époque qui a défendu son modèle de « groupe de SA » pour - soi-disant - affronter l'ouverture à la concurrence et permettre un

nouveau développement des activités du groupe français. Mais **en créant un groupe de SA, la porte était entrouverte**, malgré la précision du caractère incessible et à 100% de la propriété par un actionnaire public unique : l'État. Cette évolution fut combattue par tous les syndicats de cheminots sans exception et par de nombreux élus qui avaient bien compris ce risque funeste. Certains arguments juridico-politiques ont servi les besoins de cette décision politique et économique grave pour l'avenir du groupe public.

Quid de la proposition le 28 mai 2024 du député conservateur Ciotti (ex-LR devenu Union des droites-RN extrême droite) de « privatiser la SNCF » ? On ne peut pas dire que ce parlementaire n'agit pas avec constance, car il a toujours vilipendé tant l'entreprise publique SNCF que ses personnels. Sa proposition est volontairement succincte donc simpliste et relève de la démagogie politique. Car s'il indique quelques données justes et incontestables (comme la reprise de 35 milliards de dettes par l'État et le coût de la SNCF), il oublie volontairement de citer les manquements de l'État actionnaire durant les cinq décennies précédentes, la stratégie du tout-TGV, les influences des élus locaux et nationaux sur cette politique avec les

conséquences graves sur l'état de l'infrastructure et les faiblesses de financement pourtant nécessaires (voir les efforts dans d'autres pays européens et le bel exemple du Royaume-Uni).

En mode complotiste très actuel, il use de quelques vérités en omettant l'essentiel du retour d'expérience dans les pays d'Europe ayant mené la grande stratégie et politique d'ouverture à la concurrence. À savoir que la libéralisation des transports ferroviaires coûte au final encore plus d'investissements publics à l'État et/ou aux collectivités régionales et locales que sous monopole du secteur public étatisé.

Revenons à la proposition des députés du groupe EPR² (macronistes). **Devant cette information, on hésite entre provocation, éclats de rire et grave amnésie.** Proposer la vente de la SNCF pour combler un déficit connu depuis au moins l'automne 2023 par le président de la République et le ministre de l'Économie (ministre durant sept longues années), il fallait oser ! Il s'agit là d'une déclaration factuelle marquant l'irresponsabilité des anciens membres du gouvernement et de la majorité présidentielle. Il n'est pas sérieux de désirer que l'APE³ se sépare du contrôle de la SNCF ni d'autres participations publiques dans des entreprises essentielles dans la politique nationale, pour résoudre le sujet de la dette publique aggravé par des aides aux entreprises sans création d'emplois ni de richesse supplémentaire. L'échec de la politique fiscale menée depuis 2017 ne peut être résolu sérieusement par cette proposition.

QUELLES SONT LES OPTIONS QUI ÉVITENT OU FAVORISENT LA PRIVATISATION ?

Le seul argument favorable de la cession est le dégagement de recettes supplémentaires importantes pour l'État. Mais il s'agit d'une ressource ponctuelle, valable une seule fois. L'ouverture du « marché ferroviaire de voyageurs » montre des difficultés sur le financement des infrastructures, sujet récurrent et quasi obsessionnel pour l'efficacité du système ferroviaire dans son ensemble.



Chalabot, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=9181937>



Wayner77, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=24145048>

Bercy cherche à combler les déficits qu'il a lui-même creusés

Le réseau ferroviaire français a déjà été morcelé et privé, mais il faut reconnaître que c'est par la puissance publique et elle seule qu'il a retrouvé son lustre à compter de la création de la SNCF en 1938. Ensuite, les actions erratiques de l'État actionnaire, le clientélisme, l'absence de respect des différents plans d'aménagement du territoire et de plans durables pluriannuels d'investissements ont provoqué le délitement du réseau ferroviaire, avec des éléments de concurrence intermodale routière et aérienne très défavorable au train.

Il pourra être proposé une option considérée comme médiane, donc « responsable », car pour rassurer, elle n'évoquera pas une privatisation totale : c'est **l'ouverture du capital** : une privatisation des secteurs les plus rentables du groupe SNCF, le privant ainsi de ressources importantes, à l'image du scandale des concessions autoroutières. Certains experts très libéraux nous affirmeront qu'il faut « *faire respirer le capital de la SNCF* » et effectueront des comparaisons étonnantes avec France Télécom, voire la Régie Renault. Il est probable qu'il soit proclamé que cela sera positif pour l'épargne populaire, tout en évitant de rappeler l'échec d'Eurotunnel (et des centaines de milliers de petits épargnants lésés).

Le nouveau ministre des Transports est un connaisseur des transports publics. Mais il a pour message probable de demander à la SNCF de faire mieux et plus... avec moins de ressources financières. Autant lui répéter qu'à l'impossible, nul n'est tenu. Et comprendre l'ironie mordante de l'expression du président de la SNCF Jean-Pierre Farandou répondant à M. Ciotti au printemps dernier sur la vente du groupe public : « *Bon courage !* ».

Par Rémi AUFRÈRE-PRIVEL ■

“
Le seul argument favorable de la cession est le dégagement de recettes supplémentaires importantes pour l'État. Mais il s'agit d'une ressource ponctuelle, valable une seule fois.
”

1 Établissement public à caractère industriel et commercial

2 Ensemble pour la République

3 Agence des participations de l'État

EuMo Expo 2024



Une fois n'est pas coutume, le salon *European Mobility Expo*, autrement dit le salon des mobilités européennes, ne s'est pas tenu à Paris cette année. Les Jeux olympiques et paralympiques ayant intensément sollicité la filière événementielle, le GIE¹ Objectif transport public, le GART² et l'UTPF³ ont décidé de s'exporter. Comptant parmi les trois capitales de l'Europe, siège du Parlement européen et engagée depuis longtemps dans les mobilités, Strasbourg s'est imposée naturellement.



EuMo Expo, C'EST QUOI ?

C'est le rendez-vous professionnel de l'ensemble des acteurs des mobilités : constructeurs, opérateurs, élus, start-up, sociétés de service, de billettique, de maintenance... **Le salon permet de découvrir, rencontrer, tester, imaginer tout ce qui tourne autour des mobilités d'aujourd'hui et de demain.** C'est aussi une opportunité d'échanger et de s'informer sur les enjeux de la mobilité durable.

EuMo 2024, ce sont 100.000 visiteurs, 220 exposants, 150 journalistes, 100 pays représentés, 40 ateliers, 12 conférences européennes, des expériences en direct, des remises de prix... L'UNSA-Ferroviaire y était, bien entendu. S'il n'est pas possible de publier ici tout ce que nous y avons vu, entendu et découvert, voici néanmoins quelques morceaux choisis.

ON A VU

Des **bus** : essentiellement électriques, mais aussi à hydrogène, autonomes ou pas, des simulateurs de conduite, des exemplaires historiques. Des **voitures** : pas individuelles mais en partage, des systèmes de recharge électrique. Des **vélos** : du free floating, du partage entre particuliers, des solutions de parking (qui manquent encore souvent au quotidien), de la signalisation spécifique, des concepts novateurs. De **nouveaux modes de déplacement** sur voie ferrée : UrbanLoop (voir encadré) et Draisy que Le Mag vous a présenté dans son numéro de septembre 2024. Des **institutionnels** : le GART, l'UTPF. Des **industriels** : SNCF (Réseau, Voyageurs, Tech), Mastéris, Systra, Alstom, RATP Dev, Transdev, Keolis, Lohr, Bolloré, Blablacar...

1 Groupement d'intérêt économique

2 Groupement des autorités responsables de transport

3 Union des transports publics et ferroviaires

LES MAÎTRES MOTS DE CETTE ÉDITION 2024 : EUROPE ET DÉCARBONATION, CHOC D'OFFRES ET... FINANCEMENTS.

Comment favoriser une mobilité européenne plus durable ?

Extraits de la conférence inaugurale animée par Gilles Dansart.

Charles-Éric Lemaignan, président du GIE : partout en Europe, le financement des transports est le nerf de la guerre. En France, leur modèle de financement est à bout de souffle.

Jeanne Barseghian, maire de Strasbourg : le nombre d'immatriculations est en baisse et la qualité de l'air à Strasbourg s'est nettement améliorée, preuve que **développer les mobilités décarbonées, ça fonctionne.**

Pia Imbs, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg : l'offre de la métropole strasbourgeoise est inégalée, avec la gratuité pour les moins de 18 ans, le covoiturage, la flexibilité, le cadencement et le nombre de trains (12% des trains circulant en France chaque jour).

Franck Leroy, président de la région Grand Est : les transports sont souvent vécus comme une contrainte, l'objectif est de les faciliter pour les développer, créer du lien social et permettre l'accès à la mobilité et à la ville (et ses services) pour tous. Les transfrontaliers sont 200 000 à circuler chaque jour, il y a 700 km de frontières. De nouveaux trains sont attendus, avec des personnels bilingues, des technologies de matériel et de signalisation compatibles entre les pays. 30 Régiois ont été commandés. Ces multiples chantiers nécessitent une stratégie globale des mobilités, sur un immense bassin géographique.



Le stand de SNCF Réseau



Un salon très fréquenté : l'avenir des mobilités fait recette

Une **seconde table ronde** réunissait Marie Ange Debon, présidente de l'UTPF, Louis Nègre, président du GART, François Kalfon, eurodéputé, membre de la Commission européenne des Transports et Herald Ruijters, directeur général adjoint de la DG Move à Bruxelles.

Ils ont dit : le financement des mobilités est un enjeu majeur. Il faut parvenir à créer deux chocs, sur l'offre et sur le fonctionnement. Tout se chiffre en milliards mais les solutions pour développer les transports publics sont connues depuis des décennies : proposer aux usagers une offre viable, efficace et complète. Il regrette l'incohérence et la schizophrénie des gouvernants qui créent des textes encadrant les mobilités, mais ne fournissent jamais les outils ni les moyens pour les mettre en œuvre. **« Il faut des financements. Tout le reste, c'est de la littérature ».**

Le choc d'offres, s'il est pertinent et bien conçu, non seulement rencontre toujours sa demande, mais il la développe, réduit la place de la voiture et crée des externalités positives. Et l'Europe possède de nombreux champions industriels en matière de technologies liées aux transports, il faut les utiliser et les protéger.

Il faut aussi tenir compte du dérèglement climatique qui fait déjà des dégâts qui coûtent des dizaines, des centaines de milliards en réparation et qui ne font qu'augmenter. La résilience de nos infrastructures doit être mieux anticipée et financée. Le budget nécessaire à ce sujet a été chiffré à plus de 100 milliards d'euros, juste pour les rendre résistantes au changement climatique.

30% du CO₂ en France sont émis par les transports, dont 29% par le routier. Si l'on veut décarboner les transports, on voit bien où il faut appuyer. La neutralité carbone passe par le développement des transports publics : report modal, nouvelles mobilités et chocs d'offres qui créeront de nouvelles recettes.

Sur la voiture, de plus en plus de jeunes ne voient aucun intérêt à passer leur permis. C'est même considéré comme ringard. Une étude de l'IFOP



L'entrée du Parc des Expositions

“
**Il faut des financements.
Tout le reste, c'est de la littérature.**
”



Le "stand-tramway" d'Alstom



Pony, opérateur de mobilités légères en partage.



Une solution de "container-parking" pour vélos



Le covoiturage était aussi présent



Entre vélo et petite voiture. Électrique.



Le TGV M comptera ainsi 7 à 9 voitures au lieu de 8 et sa longueur totale augmentera de 2,5 mètres par rapport à une rame Duplex.



avait également mis en lumière le lien entre vote d'extrême droite et manque d'accès aux services publics, dont les transports. Pour le financement, **il faut appliquer, enfin et pour de bon, le principe du pollueur / payeur.** Avec la taxe carbone notamment, en taxant davantage les transports polluants. La peur des Bonnets rouges est du passé, les mentalités ont évolué. Le transport routier doit payer davantage, sans cela il ne se passera rien. Par ailleurs, le rapport récent de Mario Draghi indique que l'économie en Europe est à l'agonie, il faut 800 milliards d'euros pour financer son développement.

En France, **le problème principal, c'est Bercy.** Il accapare les recettes nationales et européennes prévues pour les transports afin de financer d'autres sujets, dont le règlement de ses déficits. Et Bercy n'a depuis plusieurs années qu'un seul mot à la bouche : impossible d'aider le secteur au risque de ne pas respecter les critères européens de Maastricht. Le réseau et le patrimoine ferroviaire français ont besoin de quatre milliards d'euros par an, mais Bercy refuse de les donner. Les 100 milliards promis il y a deux ans par E. Borne, où sont-ils ?

Heureusement, l'Europe évolue, les règles aussi, notamment celles qui concernent le calcul de la dette des États. Et l'Europe n'est pas là que pour les grands projets, elle l'est aussi pour les projets locaux. Des financements sont déjà en place, d'autres sont à inventer.

En France, un modèle dont on peut s'inspirer est celui du Grand Paris, qui a su créer un mode de fonctionnement et de financement propice au développement des transports publics. Il y a

devant nous un mur d'investissement. Les élus locaux ont beaucoup de difficultés dans ce système dysfonctionnel. **La concurrence non faussée, au niveau mondial, c'est du vent, ça n'existe pas.** Les idées évoluent, mais les égoïsmes persistent : certains décideurs en Europe refusent de taxer les produits chinois, car la Chine est un marché d'export pour certains de leurs produits (des voitures allemandes au jambon espagnol). La bataille économique contre le modèle chinois doit être repensée, avec une vision de long terme. Acheter pas cher aujourd'hui est un non-sens si cela détruit durablement le tissu industriel et économique local.

La prise de conscience en Europe de l'urgence de la décarbonation des transports est là, aucun doute là-dessus. Mais les risques et les résistances demeurent, l'Europe doit réussir à les dépasser.

PRÉSENTATION DU NOUVEAU TGV M ALSTOM

Elle est assurée sur le stand de SNCF Voyageurs. Le projet TGV M est lancé en 2014-2015 : il doit être moins cher, plus écologique, plus modulaire et plus connecté. 100 rames ont été commandées en 2018 pour le trafic national, plus 15 rames pour l'international. Son exploitation est prévue pour durer entre 30 et 50 ans, il doit donc intégrer des possibilités d'évolution.

Le TGV M émettra de très nombreuses données numériques (25 000 variables mesurées dix fois par seconde) qui permettront de **monitorer notamment sa maintenance et ses anomalies avant qu'elles ne dégénèrent en panne.** Les algorithmes destinés à exploiter ces données sont en cours de développement.

Les vitres seront élargies pour augmenter l'impression d'espace et la lumière. La voiture Bar sera très novatrice, elle sera présentée en février 2025. L'accès PMR⁴ a été totalement repensé, en collaboration avec des associations. L'accès aux voitures en fauteuil roulant se fera en totale autonomie, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Et il pourra accueillir cinq personnes en fauteuil, contre deux actuellement. Un ascenseur sera disponible dans le TGV, en autonomie également.

4 PMR : Personnes à mobilité réduite



La modularité des voitures était une demande forte, pour pouvoir ajuster le nombre de voitures au plus près des besoins des marchés (7, 8 ou 9 voitures entre deux motrices) et **transformer rapidement une voiture en 1^{re} ou 2^e classe**. Ce sera possible en dissociant le couloir central de la caisse. En 24 heures, une fois enlevées les rangées de sièges, le couloir peut coulisser latéralement et permettre de reposer des sièges de 1^{re} ou 2^e classe.

- Le TGV M sera :
- 20% plus économe en énergie, à performance égale
 - 30% plus économe en maintenance, grâce à sa prédictibilité
 - 20% plus capacitaire (600 passagers en InOui et 740 en version Ouigo)

De plus, 25% des matériaux qui le composent viennent du recyclage et 97% du TGV M seront recyclables, diminuant d'autant l'impact carbone de ses passagers.

Il sera également plus aérodynamique, grâce notamment à des bogies recouverts, des pantographes carénés, une jupe de nez repensée. Les matériels installés au rez-de-chaussée des voitures bar Duplex actuelles ont été intégrés aux motrices, qui ont été raccourcies, passant de 22 mètres à 18, libérant autant de places pour les passagers. Le TGV M comptera ainsi 7 à 9 voitures au lieu de 8 et sa longueur totale augmentera de 2,5 mètres

par rapport à une rame Duplex. **Il emportera également des stockeurs d'énergie** (électrique) qui lui permettront, en cas de défaut d'alimentation, de rester mobile quelques kilomètres et de maintenir les conditions de confort des passagers pendant deux à trois heures. Enfin, en collaboration avec des conducteurs, la cabine de conduite a été repensée et les interfaces de commande ont été digitalisées dans leur grande majorité.

Avec toutes ces évolutions, la compatibilité des infrastructures en gare et en ateliers doit être vérifiée et adaptée lorsque c'est nécessaire, c'est en cours de réalisation et de très nombreux cheminots et cheminotes sont mobilisés.

Au niveau planning, quatre ou cinq rames tests devraient être mises en circulation en mars 2025, avant une mise en exploitation commerciale fin 2025.

LE TER EN MILIEU RURAL

Présenté également par SNCF Voyageurs. Le salon EuMo a largement mis l'accent sur les trains du quotidien et les mobilités notamment en milieu périurbain et rural. **Le président Farandou a récemment souligné qu'il fallait désormais « s'occuper des zones rurales »**. La fréquentation des TER est en forte hausse depuis trois ans, avec +30% de voyageurs. C'est le résultat d'une augmentation de l'offre et d'une tarification attractive, qui répond à une attente forte des citoyens et une

“
La fréquentation des TER est en forte hausse depuis trois ans, avec +30% de voyageurs.
 ”



Gilles Dansart anime la conférence inaugurale



La remise des Trophées de l'innovation



En France, les financements des transports doivent aller vers l'investissement, mais aussi le fonctionnement.



impérieuse - faut-il dire existentielle ? - nécessité de décarboner nos moyens de transport.

Côté prix, les mobilités représentent 16% du budget des ménages en Ile-de-France, contre 21% en milieu rural. Et dans ce budget Mobilités, la part de la voiture est de 50% en IDF, 80% dans les agglomérations et 90% en milieu rural. Il y a un écosystème complet à y développer, c'est possible avec l'avènement des trains légers et un niveau de service élevé, qui permettront une hausse de la fréquentation et des recettes.

La région Grand Est va reprendre en propre quinze lignes régionales (les fameuses LDFT = lignes de desserte fine du territoire), y densifier l'offre ferroviaire, notamment avec l'utilisation de matériels dits légers (dans le monde ferroviaire, tout est relatif). Comme le Drais de Lohr. L'objectif de mise en service de Drais est 2028/2029, ce qui, tout étant relatif là aussi, est très rapide pour un projet ferroviaire.

COMMENT FINANCER LES TRANSPORTS PUBLICS ?

La conférence a invité deux représentants européens, élus locaux, l'un à Vienne (ville invitée d'honneur 2024) et l'autre en Espagne. L'approche du financement des transports y est particulière.

En Espagne, c'est :

- 25% par les usagers, qui doit passer à 25% minimum
- 60% par les collectivités et les régions, qui doit passer à 50%
- 15% par le gouvernement, qui doit passer à 25%

La gratuité des transports n'est donc pas une piste en Espagne - aucun des intervenants ne croit à ses vertus - puisque la loi prévoit que la part des usagers ne peut être inférieure à 25%.

La situation à Vienne est différente. La ville, très orientée vers les mobilités décarbonées et publiques, disposait déjà d'un dense réseau de tramway. Elle a ajouté 50 bus électriques et 10 bus à hydrogène. Le financement des transports publics



Keolis, filiale de la SNCF

est principalement assuré par la ville et le ministère fédéral. Les usagers paient un abonnement annuel de 365 euros, un euro par jour, grâce auquel ils peuvent accéder en illimité à toutes les mobilités.

Les transports publics représentent 40% des déplacements, les voitures 26% et la ville a pour objectif de faire descendre cette part à 18%. Elle crée notamment des couloirs pour vélos, "dé-bétonne" des parties de la ville, plante des arbres (25 000 en trois ans). De plus, elle favorise autant que possible les économies circulaires. Sa stratégie est de prévoir les évolutions de la ville 20 à 30 ans en avance.

En France, les financements des transports doivent aller vers l'investissement, mais aussi le fonctionnement. 2/3 à 3/4 des dépenses d'un exploitant sont consacrées à la masse salariale et à l'énergie, qui sont des postes incompressibles. **L'une des pistes pour dégager des financements est la mutualisation des moyens, entre collectivités notamment. En zones rurales, la fréquentation est faible parce que l'offre est rare et chère.**

Le versement mobilités contribue à hauteur de 50% des financements du transport public. Ce sont environ 10 milliards d'euros par an, dont la moitié concerne l'Ile-de-France. La part versée par les usagers est d'environ 30% en France, quand elle grimpe à 35% en Italie, 50% dans les pays nordiques, jusqu'à 70% en Allemagne et 100% au Japon. Il ne faut pas avoir peur de faire payer les utilisateurs, un transport public de qualité a un coût. Et le prix, s'il est raisonnable, ne freine pas la fréquentation. C'est l'offre, le choc d'offres, qui a le plus d'impact.

Le financement des transports publics doit être basé sur une assiette large et un taux bas.

La contribution des employeurs en France (qui prennent en charge 50% du coût des abonnements Transports de leurs salariés) est efficace, mais elle est souvent pointée du doigt comme une exception en Europe. Ce n'est pas le cas, de nombreux pays ont les mêmes dispositifs sous d'autres formes, comme en Allemagne où les employeurs achètent des abonnements qu'ils distribuent à leurs salariés, en Italie où les étudiants bénéficient d'abonnements à tarifs préférentiels, voire gratuits. Par ailleurs, cette contribution au coût des transports est un élément important de l'attractivité des employeurs.

URBANLOOP, QU'EST-CE QUE C'EST ?

C'est d'abord un projet pédagogique né en 2017 à l'Université de Lorraine, où les étudiants ont dû inventer « *une solution optimale en termes de mobilité* ». Une piste s'est rapidement imposée : le transport en commun individuel et électrique, fondé sur la disparition des temps d'attente et l'absence de correspondances et d'arrêts intermédiaires. Du bout en bout à la demande, individuel, commun et électrique. Rien que ça.

Avec l'aide de la région Grand Est, les premiers prototypes - appelées capsules - sortent de l'atelier, puis un site d'essai est construit au Technopôle de Brabois. En 2019, changement de dimension : Urbanloop SAS voit le jour pour développer le projet de manière industrielle et commerciale puis, en 2021, la société bat le record de la plus faible consommation énergétique au kilomètre, en présence du ministre des Transports.

Aujourd'hui, Urbanloop continue de se développer et passe à la phase de commercialisation. Un site de démonstration a été installé à St-Quentin-en-Yvelines, qui a transporté plus de 6 500 voyageurs pendant les Jeux olympiques de Paris 2024.

Techniquement, ça marche comment ?

En site propre, sur des voies à écartement d'un mètre, des capsules peuvent emporter deux passagers maximum (pour l'instant). Elles puisent leur énergie dans une alimentation très basse tension qui file dans les rails (et n'embarquent donc pas de lourdes batteries). Les rails sont fixes, il n'y a aucun appareil de voie, le guidage est réalisé directement par chaque capsule selon le trajet qui lui a été demandé. Cerise sur le gâteau, chaque station est équipée d'une voie de dérivation qui permet de l'éviter pour se rendre directement de son point de départ à son point d'arrivée, sans arrêts intermédiaires. Des repères fixes dans la voie sont lus par les capsules et leur permettent de savoir à tout moment où elles se trouvent avec une précision de quelques



La "capsule" Urbanloop

millimètres. Enfin, la gestion du trafic n'est pas centralisée : des algorithmes permettent aux capsules de communiquer directement entre elles et l'intelligence artificielle permet d'anticiper les besoins de disponibilités sur tout le réseau, pour envoyer des capsules vides là où les besoins sont pressentis.

Urbanloop se veut donc léger, disponible 24/24, très avancé technologiquement, avec une emprise foncière et des coûts de construction et d'exploitation réduits. Son cœur de cible, ce sont les villes de 10 000 à 100 000 habitants, mais il peut aussi relier des villes entre elles, des sites résidentiels, commerciaux, industriels. Un premier site en ville sera opérationnel à Nancy en 2026.

Urbanloop, le transport de demain ?

Pour en savoir plus, leur site est ici :



Et l'excellente chaîne YouTube Aiguillages y a consacré un reportage là :



De ce point de vue, la participation des représentants des entreprises dans le pilotage de ces contributions devrait être favorisée. Les intervenants pointent eux aussi la schizophrénie des gouvernants successifs qui, en France, multiplient les orientations et les lois, mais ne fournissent jamais les moyens pour les mettre en application. Ce système français est dysfonctionnel et à bout de souffle. Les rares financements d'État sont souvent orientés vers les grands projets, or c'est la mobilité du quotidien que les citoyens attendent.

La fiscalité écologique est une piste sérieuse qu'il faut développer, là encore sur le principe du pollueur / payeur. Les intervenants soulignent à nouveau que Bercy accapare les recettes des transports normalement fléchées vers les transports pour financer d'autres domaines et combler ses déficits, creusés en majeure partie par les cadeaux fiscaux faits à une classe sociale déjà privilégiée et de grandes entreprises, qui n'en ont pas besoin.

FINANCEMENT DU TRANSPORT PUBLIC : DES OBJECTIFS COMMUNS, DES APPROCHES DIFFÉRENTES.

Avec la participation de Fanny ARAV.

Le financement des transports est conçu sur des bases et des modèles historiques qui n'ont plus de pertinence. En France par exemple, on subit encore un découpage des responsabilités et des intervenants qui complique le financement. Le cloisonnement des rôles et des objectifs n'aide pas non plus à harmoniser les pratiques en place. Il manque en France un outil, une méthode pour coordonner et redistribuer intelligemment les ressources dédiées au transport.

Certains pays européens ont par contre réussi à mettre sur pied des structurations plus imbriquées, qui permettent de mieux piloter et financer les transports publics. En Autriche, Allemagne ou Suisse par exemple, transports et logement sont associés, leurs



La navette électrique autonome NAVYA



Fanny Arav, secrétaire générale adjointe de l'UNSA-Ferroviaire, répond à Gilles Dansart



Une borne de recharge électrique

stratégies de développement sont cohérentes entre elles. C'est parfois le cas en France - involontairement - avec la loi ZAN (zéro artificialisation nette) qui incite à construire dans des zones généralement déjà équipées en transports.

La piste d'une taxation des plus-values foncières liées au développement des transports est envisagée, c'est une idée juste qui devrait être poussée davantage. Il faut aussi promouvoir les recettes qui taxent les émissions de CO₂, ainsi que celles qui proviennent de l'Europe.

LES TROPHÉES DE L'INNOVATION

Présents à chaque édition du salon EuMo, ces trophées récompensent en 2024 quatre thématiques :

- **Énergie et environnement** : Mobicoop remporte le prix pour son service Coloc'Auto. Une application mobile qui permet de faciliter la mise en commun et le partage de véhicules entre particuliers (achat, entretien, assurance), pour des véhicules neufs achetés spécifiquement à cette fin ou déjà acquis. L'application est en cours de déploiement.

- **Informations et services aux voyageurs** : Keolis Besançon est vainqueur avec son « Validomètre ». Un système numérique basé sur des études comportementales qui permet, dans les modes de transport où il est installé, de lutter positivement contre la fraude, plutôt que par la répression. Les clients qui ont de bons comportements (validation du titre de transport) sont félicités, les autres sont incités (avec courtoisie) à « vérifier qu'ils n'ont pas oublié de valider ». Ce regard social est anonyme et n'est pas nouveau, les clients regardent déjà de travers ceux qui fraudent.

- **Systèmes d'exploitation et billettique** : c'est Kuba qui est récompensé pour son système Kubapay, une solution numérique qui permet de faire cohabiter plusieurs systèmes billettiques indépendants. Il permet d'accéder à de multiples services de transports dans un Pass unique. L'objectif de Kubapay est de rendre invisible pour les clients



Une voiture électrique ultra légère (Ecole des ponts)

les difficultés techniques qu'il faut surmonter pour faire cohabiter différents systèmes.

- **Accessibilité, aménagements, confort et design** : Keolis Rennes remporte ce prix avec son système Handimap, un planificateur d'itinéraire qui propose des trajets piétons intégrant tous les types de handicap. Le réseau rennais de transports urbains STAR est déjà largement équipé d'aménagements destinés aux PMR, Handimap apporte un service nouveau qui permet de développer et de faciliter les déplacements à pied, en complément des transports publics, pour tous les citoyens, y compris ceux qui ne souffrent pas de handicaps. La précision et la robustesse des informations fournies par l'application s'appuient sur l'exploitation de données massives.

Le salon EuMo Expo est un incontournable, n'hésitez pas à vous y rendre lors d'une prochaine édition. On y parle beaucoup de décarbonation des transports, mais on y croise celles et ceux qui agissent.

Tous les propos relatés dans cet article sont ceux des intervenants présents au salon.

Par la délégation UNSA-Ferroviaire ■



Le stand Bollore Energy. Au fond à droite.



Frédéric Porcel, Fanny Arav, Ludovic Wintenberger

Vis ma vie au syndicat régional de Paris Rive Gauche



Quand on apprend l'histoire du syndicalisme dans les différents centres de formation, nous abordons d'abord la naissance du droit de se syndiquer (1884), puis les grandes avancées sociales de 1936, 1945, 1968. Ces rappels historiques permettent de mettre au centre de la société civile l'importance des partenaires sociaux dans l'amélioration des conditions de travail et des équilibres entre vie personnelle et professionnelle.

Au-delà de cette introduction, le syndicat UNSA-Ferroviaire de Paris Rive Gauche souhaite, au travers cet article, vulgariser le quotidien de nombreuses OSA (organisations syndicales affiliées) dans **l'exercice de leurs engagements militants**.

Pour les salariés, un syndicat est un collectif de travailleuses et de travailleurs qui s'unissent et sont à l'initiative de revendications, mais celles-ci se construisent souvent par l'appropriation d'un militant en proximité qui va s'emparer de sujets permettant une amélioration des conditions d'exercice des métiers. C'est la première pierre de l'exercice syndical : l'identification d'un irritant au quotidien (surcharge de travail, inadéquation des outils au poste de travail, etc.) et la volonté de résoudre pour le collectif salarié devient donc le premier acte du fait syndical.

Au travers de ce premier acte revendicatif, le fait syndical de proximité se construit en appelant d'autres salariés à s'emparer du nécessaire partage des règlements existants ou à construire. Il se déroule donc au quotidien des passerelles entre salariés et représentants syndicaux, pour aborder

les thèmes principaux de la vie d'une entreprise (emploi, salaire, conditions de travail). Ces thématiques ne peuvent être abordées qu'à travers des cadres acceptés à la fois par le législateur, les partenaires sociaux et les représentants patronaux.

C'est dans ce contexte qu'apparaissent les termes accord de branche, CSSCT¹, CSE², instances paritaires, etc. Pour donner sa place à la réussite d'un dialogue social efficace, il nous faut retenir quelques notions : notion revendicative et de contractualisation (travail des accords collectifs) qui incombe au périmètre du délégué syndical, notion de contrôle et d'application des règles communes incombant aux périmètres des élus.

Cet ensemble collectif participe à la composition du syndicat, au bénéfice du collectif de salariés. Pour ce faire, un travail d'appropriation, d'étude, de partage est effectué entre les adhérents dudit syndicat. Mais au-delà de l'appropriation des sujets, il y a la notion forte de monter en compétence pour s'approprier des thèmes qui, souvent, dépassent les connaissances initiales. Ce travail personnel d'acquisition de compétences permet

1 Commission santé, sécurité et conditions de travail

2 Comité social et économique



Pas le temps de manger tranquillement, il faut préparer la suite

“ Cette volonté d'ouvrir nos portes permettra, nous l'espérons, de mieux appréhender le quotidien et le travail de fond qu'effectuent les représentants syndicaux au sein d'une entreprise. ”

de renforcer les travaux revendicatifs et d'analyse des thèmes abordés dans les entreprises.

Ces notions et le fonctionnement du quotidien sont souvent éloignés de la perception des salariés. Ce travail invisible et nécessaire mérite que nous nous y attardions. C'est pourquoi notre organisation syndicale Paris Rive Gauche vous propose à travers ce récit inclusif de **suivre une semaine type d'une de nos militantes**. Cette volonté d'ouvrir nos portes permettra, nous l'espérons, de mieux appréhender le quotidien et le travail de fond qu'effectuent les représentants syndicaux au sein d'une entreprise. Il suscitera, nous l'espérons également, une volonté de venir renforcer nos collectifs de revendication axés sur la défense des salariés. Pour une neutralité certaine, notre syndicat régional UNSA-Ferroviaire Paris Rive Gauche utilisera la mention suivante : « *Toute ressemblance avec des faits et des personnages existants ou ayant existé serait purement fortuite et ne pourrait être que le fruit d'une coïncidence* ».

LUNDI Martine commence sa matinée en honorant un rendez-vous avec un salarié qui se questionne sur l'accompagnement d'une procédure disciplinaire. Lors de cet entretien, sont expliquées les différentes phases de celle-ci. À l'appui des textes internes de l'entreprise et des différents repères du Code du travail, Martine finalise avec le salarié les éléments nécessaires à la prise en compte des particularités dans ce dossier.

Après un repas rapide sur le site de restauration de Paris Austerlitz, qui permet quelques échanges impromptus avec des salariés de différents périmètres, elle rejoint son collègue Alain pour assister au suivi de procédures d'examens de nouveaux embauchés. Là encore, Martine et Alain contrôlent l'application des textes réglementaires. Sur cette session, aucune

remarque ne fera l'objet d'un écrit permettant aux salariés de débiter une carrière au sein du groupe. La soirée de Martine se conclut par la lecture de documents mis à disposition par l'entreprise concernant de futures évolutions. Elle y perçoit déjà quelques manquements, plus particulièrement dans la responsabilité sociétale de l'entreprise. Il est certain que Martine devra se faire lecture et appropriation des dernières directives pour finaliser sa première analyse.

MARDI Martine se présente au siège de l'établissement à 9h, répondant à une invitation de l'entreprise sur des évolutions futures envisagées. Pendant presque trois heures, Martine et Jackie qui composent la délégation abordent les inquiétudes générées par ces évolutions : emploi, déroulement de carrière, évolution de la protection sociale, formation, roulements, compensation. Au-delà de la salle feutrée amortissant le bruit extérieur des trains qui circulent, l'inquiétude est présente. **Vingt salariés seront concernés par cette restructuration.** Par répercussion, des ajustements de roulement auront lieu, avec des impacts financiers non négligeables. Il faut également aborder le thème de l'équilibre vie pro/perso, qui participera dans un deuxième temps à la négociation à venir.

Martine tourne les pages de sa prise de note et analyse déjà les nécessaires revendications à porter auprès de l'entreprise. Cette restructuration va générer de la conflictualité. Certains accords d'établissement sont dénonçables. Il va falloir les sécuriser et faire d'autres propositions. Les travaux sont denses et ne peuvent dès à présent être conclusifs. Un calendrier de négociation est proposé. Les représentants de l'entreprise se laissent un temps de réflexion pour répondre à la délégation sur la méthode et ses premières propositions.

Il est 12h15, les représentants de l'entreprise mettent fin à cette rencontre, d'autres rendez-vous sont à honorer. Martine et Jackie sont elles aussi attendues. Un repas sur le pouce, tout à leurs réflexions du sujet de l'audience, elles vont prendre



La gare de Paris Austerlitz



Paris, rive gauche (de la Seine) : la tour Eiffel

les transports collectifs pour rejoindre leurs locaux. Elles prendront une heure pour organiser une réunion avec les salariés concernés.

Au même instant, les premières communications sur la négociation annuelle obligatoire parviennent de la fédération. Même si Martine et Jackie connaissent les revendications portées par leur organisation syndicale, il faut prendre un temps de lecture avant la diffusion sur les chantiers. Elles organisent avec Éric et Alain la diffusion de ces tracts pour le lendemain. Il est nécessaire pour nos militants de proximité de pouvoir prendre avis des salariés des premières propositions de l'entreprise sur la thématique salariale. Ces premiers avis du collectif permettront un retour aux négociateurs.

Il est déjà tard, **cette journée du mardi se termine par des entretiens téléphoniques** permettant d'apporter quelques réponses à des questionnements individuels du jour laissés sur le répondeur téléphonique du local syndical.



La journée n'est pas moins dense, Martine s'approprie les premiers sujets de l'instance CSE de la semaine qui suit. C'est un moment important dans la vie de l'entreprise. De nombreux dossiers sont présentés et demandent une lecture attentive. Il est également temps de confirmer la réunion de préparation avec les élus pour aborder les interrogations nécessaires aux questionnements, puis de lister les thèmes CSSCT qui sont dans les dossiers soumis aux élus.

L'après-midi se poursuit dans les locaux de la fédération où elle est conviée à une **réunion de travail sur l'application de nouvelles règles métiers**. L'entreprise, sous forme d'expérimentation, ambitionne l'amélioration de process. Sous couvert de ces modifications, il faut aborder sous un angle social l'impact de ces processus : l'arrivée de la digitalisation via cet outil générera-t-elle des évolutions concernant l'emploi ? Les formations, les supports proposés sont-ils adaptés ? De nombreux questionnements se succèdent lors de cette

réunion où les représentants des métiers s'expriment sur les alertes et les futures revendications.



Martine prend son service sur son LPA³ initial où elle retrouve Jean-Paul. Au contact des usagers, ils gèrent des demandes et interventions nécessaires pour répondre à l'objectif d'un transport public efficace. Cette journée n'est pas moins dense syndicalement, quelques collègues l'interrogent sur les évolutions billettiques envisagées qui font suite à la première réunion d'échange de la veille. Tout à ses missions, elle fournira ultérieurement des réponses précises dans le cadre de son mandat. Aujourd'hui, Martine se concentre sur la réussite de ses missions. Pendant son service, avec son manager, elle aborde quelques difficultés de mise en place des nouvelles procédures de prise en charge de la clientèle soumise à handicap. Le nouveau matériel génère des difficultés qui n'étaient pas identifiées lors du premier déploiement. Son manager lui confirme les mêmes retours du collectif salariés du secteur.



Martine bénéficie d'un repos programmé qu'elle utilise comme souvent à quelques lectures concernant la défense des salariés. Son abonnement à *Liaisons sociales* lui permet de parfaire ses connaissances sur les différents sujets sociaux et juridiques. La semaine qui se profile mettra encore une fois à contribution **son engagement de militante pour répondre aux enjeux d'évolution de son entreprise** et proposer les revendications nécessaires à un équilibre gagnant pour les salariés.

Par le syndicat régional de Paris Rive Gauche ■



Martine s'approprie les premiers sujets de l'instance CSE de la semaine qui suit. C'est un moment important dans la vie de l'entreprise. De nombreux dossiers sont présentés et demandent une lecture attentive..



3 Lieu principal d'affectation

Pensions de retraites et salaire mensuel par tête, halte aux fausses informations !

L'URSSAF a publié mi-octobre ses chiffres concernant l'évolution de la masse salariale entre 2022 et 2023. Il est intéressant de comparer l'évolution du salaire moyen par tête (SMPT) et celle de la pension de base : en 2022, le SMPT a progressé de 5,8 % (primes comprises). Sur la même période, la revalorisation des pensions s'est opérée de la façon suivante : une revalorisation anticipée de 4 % en juillet 2022, pour faire face au choc de la crise inflationniste, suivi d'une revalorisation de 0,8 % en janvier 2023.

“
Entre le début de la crise inflationniste et la période actuelle, les prix ont progressé de 18 %.”



Le pouvoir d'achat des retraités a reculé de 5 à 6 % en six ans.

Au total, les pensions ont progressé de 1 % de moins que le salaire moyen sur l'année 2022.

En 2023, le salaire moyen par tête a progressé de 4,3 % (primes comprises) et pour la même période, les pensions ont connu une revalorisation de 5,3 % au 1^{er} janvier 2024. L'analyste pressé vous explique donc que les pensions ont progressé plus vite que les salaires, ce qui est factuellement vrai pour 2023... Sauf que l'article 161.25 du Code de la Sécurité sociale, qui régit la revalorisation des pensions, lisse le calcul sur deux exercices : *La revalorisation annuelle des montants de prestations dont les dispositions renvoient au présent article est effectuée sur la base d'un coefficient égal à l'évolution de la moyenne annuelle des prix à la consommation, hors tabac, calculée sur les douze derniers indices mensuels de ces prix publiés par l'Institut national de la statistique et*

des études économiques l'avant-dernier mois qui précède la date de revalorisation des prestations concernées.

Le point de pourcentage supplémentaire des pensions par rapport aux salaires correspond au rattrapage *a posteriori* de la perte relative subie en 2022. Et ça, nos analystes pressés oublient d'en parler...

Au bout du compte, entre le début de la crise inflationniste et la période actuelle, les prix ont progressé de 18 %. Sur la période 2019-2024, les pensions ont été augmentées de 12,2 % (12,9 % pour les petites pensions), soit un recul du pouvoir d'achat compris entre 5 et 6 % en six ans.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

L'emploi des seniors est en hausse

Selon une étude de la DARES (Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques), l'emploi des seniors de 55 à 64 ans a progressé en France de 10,2 points entre 2014 (réforme Ayrault-Touraine) et 2023 (réforme Borne). Sur le long terme, entre 2000 et 2023, le taux d'emploi des seniors a progressé de plus d'un point par an, de 27,4 %, sur l'ensemble de la période.

Le pourcentage de seniors de 55 à 64 ans en emploi progresse en France pour s'établir à 58,4 %. S'il reste inférieur à la moyenne des pays de l'Union européenne, de l'ordre de 63,9 %, on est loin du gouffre que nous décrivent certains. Mieux, si l'on prend en compte l'emploi des femmes âgées de 55 à 64 ans, le taux d'emploi en France (57,2 %) est très voisin de celui constaté dans les pays de l'Union européenne : 58,1 %.

Les Français et plus encore les Françaises ne sont pas les fainéants que l'on tente de stigmatiser, lorsqu'on veut faire passer en force le relèvement de l'âge d'ouverture des droits à la retraite.

Cette étude nous confirme plusieurs constats : les salariés français sont assez grands pour arbitrer eux-mêmes entre le niveau de retraite souhaité et l'âge de départ, ils n'avaient pas besoin d'une loi coercitive pour prolonger leur activité.

Les femmes françaises prennent en moyenne leur retraite plus tard que les hommes. On en connaît les raisons : avec une pension moyenne inférieure à 1 200 euros, elles sont beaucoup plus nombreuses que les hommes à être éligibles au minimum contributif (MI CO) et pour bénéficier de ce droit, il faut avoir une carrière à taux plein (sans décote) et le plus souvent attendre 67 ans pour partir à la retraite. Là aussi, la loi de 2023 était parfaitement inutile pour peser sur le choix d'une majorité d'entre elles.

Si l'emploi des seniors reste moindre en France par rapport à la moyenne européenne, les causes sont à chercher ailleurs que dans une inappétence chronique des Français au travail.

Les employeurs français évaluent autour de 50 ans l'âge auquel un salarié commence à devenir difficile à employer... Cette « date d'utilisation optimale », appliquée par nombre d'employeurs, est la cause d'un chômage élevé chez les plus âgés. À ce propos, la réforme des retraites a « oublié » d'établir des mesures contraignantes à l'égard des entreprises pour favoriser l'emploi des seniors. La seule s'imposant vraiment est une déclaration concernant le départ des seniors de l'entreprise qui, si elle n'est pas faite, peut générer une amende.



“

Si l'emploi des seniors reste moindre en France par rapport à la moyenne européenne, les causes sont à chercher ailleurs que dans une inappétence chronique des Français au travail. ”

La pénibilité du travail est aussi un autre facteur. Le taux d'accidents du travail est plus élevé chez nous que chez nos voisins et le taux de personnes en invalidité ou en maladie à la veille de la retraite est considérable, de l'ordre de 6 à 7 % !

Enfin, l'adaptation des postes de travail pour les salariés les plus âgés et les dispositifs de transition progressive de l'emploi vers la retraite restent à développer.

L'AVIS DE L'UNSA RETRAITÉS

Si l'on veut favoriser l'emploi des seniors, il faut sensiblement améliorer leurs conditions de travail, imposer aux employeurs des règles favorisant leur maintien dans l'emploi et renforcer les dispositifs de transition de l'emploi vers la retraite. Et surtout, laisser à chacun le libre choix de sa date de départ à la retraite à 62 ans, voire plus tôt en cas de carrière longue.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



Optez pour une mutuelle engagée, solidaire, proche de vous

Nouvelle formule de Parrainage

La nouvelle formule de parrainage est ouverte à tous : partagez-la avec vos proches.



Parrainez-les et devenez notre ambassadeur

Parrain

1^{er} parrainage
80€ en bon cadeau

2^{ème} - 3^{ème} - 4^{ème} parrainage
30€ en bon cadeau

5^{ème} parrainage
80€ en bon cadeau

6^{ème} parrainage et +
30€ en bon cadeau

10^{ème} parrainage
80€ en bon cadeau

Filleul

À l'adhésion
30€ en bon cadeau



Rendez-vous sur le site internet de la mutuelle
[mutuelle-entrain.fr](https://www.mutuelle-entrain.fr)
pour accéder au bulletin de parrainage
et confirmer vos filleuls.

Mutuelle régie par le livre II du code de la mutualité, SIREN 775 558 778.
Offre soumise à conditions, suivant règlement du parrainage disponible sur le
site internet. Parrainage valable du 15/09/2024 au 31/01/2025
non cumulable avec tout autre offre promotionnelle en cours.

Séminaire de la zone Atlantique

Les 3 et 4 octobre, la zone Atlantique avait décidé d'organiser un séminaire de zone. L'Union régionale Midi-Pyrénées s'était proposée pour accueillir cette première, dans un lieu dépendant du CASI, le centre de Saint-Agne.



Les « précurseurs » sont arrivés le 3, accompagné par la secrétaire de l'UR de Toulouse, pour préparer l'accueil le plus efficace pour ces deux jours. Après une soirée sympathique, le matin du 4 aura été tourné vers la mise en place de la salle de réunion, la préparation des repas, l'organisation de l'accueil. Après l'arrivée de presque tous les participants et un repas rapide, les travaux ont pu commencer dès 14h30 avec comme points :

- ✓ **la formation de nos adhérents** effectuant les tournées développement notamment auprès des contractuels. Il a été décidé que la meilleure façon de réaliser cet objectif était de passer par la zone en demandant le soutien de Cédric Bancourt, secrétaire du GN développement syndical ;
- ✓ **carnet de bord** : la zone a décidé de mettre en place un « carnet de bord » permettant d'avoir en temps réel l'évolution des ouvertures à la concurrence sur chaque UR, d'alimenter aussi les tournées effectuées dans chaque UR et enfin de faire un suivi des rencontres effectuées avec les institutionnels (conseil régional et députés) ;
- ✓ **vote** pour la ou le nouveau secrétaire de zone adjoint(e) : Florence Ribay étant la seule candidate, le vote a été unanime.

À 17h, les présents sont invités à une visite historique de la vieille ville de Toulouse par l'historienne locale, Lise, qui nous aura enchantés par ses connaissances sur les Capitouls et autres lieux de la ville rose... Après trois heures de découverte et l'arrivée de notre secrétaire général, la soirée festive a pu commencer, avec un karaoké mémorable...

Après une nuit bonne, mais courte, mais bonne, les travaux reprennent à l'UR de Toulouse dès 9h00, avec une intervention de notre SG, Fabrice Charrière, sur les points d'actualités, puis sur les points du bureau fédéral. Négociations annuelles obligatoires, GT Encadrement, congrès et cotisations auront émaillé nos échanges et permis d'avoir de précieuses informations permettant une diffusion au plus large au sein des équipes des UR.

En conclusion de ces deux jours de séminaire, les objectifs de la zone auront été réalisés :

- ✓ travailler en premier lieu sur les points d'actualité et sur ce que nous avons à réaliser collectivement ;
- ✓ permettre de former nos adhérents qui effectuent les tournées aux problématiques des contractuels afin de pouvoir leur répondre, mais aussi de les syndiquer ;
- ✓ enfin, créer du lien au sein de la zone. La présence de presque toutes les UR en est la preuve.

Les moments festifs sont autant de liants qui nous permettent de nous connaître, de nous écouter, de nous rencontrer pour permettre un égrégore à venir...

Par Patrick LABRUE,
secrétaire fédéral de la zone Atlantique ■

“
En conclusion de ces deux jours de séminaire, les objectifs de la zone auront été réalisés...”

1 Comité d'activités
sociales interentreprises.

AG 2024 du secteur UFR Alpes

Après Sévrier au bord du lac d'Annecy en 2023, notre assemblée générale 2024 s'est tenue le 24 octobre dans les locaux du restaurant réputé *La Ferme du Bulle* à Chanaz, près du lac du Bourget.



La matinée a été consacrée à l'AG avec la participation d'un représentant de l'Union régionale des actifs et d'un représentant du secteur UFR de Lyon. Après approbation du rapport moral et financier, le renouvellement du bureau du secteur a été voté et ont été élus :

- Olivier Blanc : président
- Dominique Portaz : présidente adjointe
- Sylver Jacquemin : trésorier
- Jean-Pierre Arvieux : trésorier adjoint

L'assemblée a tenu à remercier chaleureusement Alain Berger, trésorier adjoint sortant, pour son engagement au sein du bureau et pour l'organisation réussie de cette AG.

Les informations générales et la discussion ont porté sur de nombreux sujets relevant de la vie du GPU SNCF (évolutions de l'entreprise et du contrat social des cheminots, emplois et recrutements...). **Autre point de débat : le contexte politique en France qui peut inquiéter la population des retraités et le positionnement de l'UNSA dans la campagne législative, qui montre bien que notre organisation, si elle n'est pas apolitique, reste par contre a-partisane.**

Les adhérents ont été invités à promouvoir la campagne d'abonnement des salariés des TPE (très petites entreprises). Ces travailleurs (assistantes maternelles, entreprises de moins de 11 salariés) ne sont que trop rarement représentés, cet abonnement à l'UNSA TPE leur permet d'avoir

accès à des informations, notamment juridiques, et de bénéficier de nombreuses réductions de type comité d'entreprise.

Des élections professionnelles TPE seront organisées du 29 novembre au 9 décembre prochain. L'UNSA a engagé une campagne très active pour agir auprès de ces travailleurs et accroître sa représentativité nationale. Des volontaires pour assurer localement la distribution d'information seront recherchés prochainement.

Depuis 2020, l'embauche des nouveaux cheminots se fait en CDI et non plus au statut.

L'adhésion à une mutuelle entreprise deviendra prochainement obligatoire pour l'ensemble des personnels SNCF (statut et CDI). Un accord a été trouvé entre SNCF et un groupement composé de Malakoff Humanis et de la MGC. **Pour les retraités, une option pour cette mutuelle sera proposée par courrier individuel.** Les retraités intéressés auront six mois pour adhérer. Le secteur cherchera à organiser une information sur cette évolution très attendue par l'assistance.

La discussion se poursuit au cours d'une dégustation de vins de Savoie et d'un succulent poulet aux écrevisses qui restera dans les annales culinaires du syndicat. Pour terminer cette journée conviviale, une virée en bateau sur le canal de Savière entre Rhône et lac a permis, dans ce cadre naturel préservé, de profiter au fil de l'eau d'une ambiance détendue entre bons amis.

Par Olivier BLANC,
photos Frédéric CHANDELIER ■

“
Les informations générales et la discussion ont porté sur de nombreux sujets relevant de la vie du GPU SNCF.
”

AG de l'UFR Montpellier

L'Assemblée générale du secteur UFR Montpellier s'est déroulée le jeudi 12 septembre 2024 dans le salon du traiteur Parguel à Montpellier. La séance était présidée par Christian Durand assisté de Norbert Tourteaux, trésorier et Bernard Roussel, secrétaire. José Gomez, secrétaire général de l'UFR, était présent ainsi que Jérôme Rossano et Julien Beaumont, représentant l'UR de Montpellier.

Christian ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux participants, beaucoup d'adhérents se sont excusés de ne pouvoir participer. Constat est fait que malheureusement peu d'actifs rejoignent l'UFR lors de leur départ en retraite. Jérôme précise que cette possibilité est indiquée systématiquement aux actifs lors du départ à la retraite. **À noter que l'UR de Montpellier est une des plus importantes au niveau national en termes d'adhérents.**

Après le point financier, la parole est donnée à José Gomez qui excuse Chantal Guillaumie, présidente de l'UFR ainsi que Dominique et Édith de la section UFR Sud-Est. Il fait un rappel rapide de l'organisation de l'entreprise scindée en cinq SA. Didier Mathis, élu au conseil d'administration de la SA Holding, est remplacé par Fabrice Charrière, élu en Conseil national au mois de mai. Il aborde ensuite plusieurs sujets d'actualité : mise en place d'une mutuelle d'entreprise à laquelle les retraités pourront adhérer, l'organisation de la fédération et les potentielles évolutions à travailler avec les organisations syndicales affiliées...

Jérôme précise que la création d'un bureau juridique apporte un soutien efficace aux UR, il indique également que le moral de l'encadrement dans les différentes SA est au plus bas, les conditions de



Photo: Bernard Roussel

travail sont particulièrement difficiles pour tous. Seule l'entité Gares & Connexions, qui détient les cordons de la bourse, suscite de l'intérêt. Les facilités de circulation suscitent de l'inquiétude, possibilité de les considérer comme un avantage en nature ? Pour le moment les retraités ne sont pas concernés.

L'AG se termine comme il se doit par l'apéritif et les discussions amicales se poursuivent autour du repas servi par le traiteur qui accueille régulièrement notre assemblée.

Par le secrétaire, Bernard ROUSSEL ■

“
Peu d'actifs
rejoignent
l'UFR lors de
leur départ à la
retraite.”

Sortie festive annuelle de l'UFR Nord

Pour sa 2^e édition, c'était l'UFR d'Amiens et tout particulièrement Marc Baucher qui était en charge de l'organisation.

Après un petit déjeuner pris à la descente du train, direction les hortillonnages d'Amiens pour une visite guidée des marais et des jardins potagers en barque traditionnelle. Malgré la pluie diluvienne qui a quelque peu écourté la visite, la bonne humeur de la cinquantaine de participants était bien présente. Mieux vaut en rire ! Et c'est bien trempé que le groupe s'est rendu au restaurant pour se réconforter autour d'un très bon repas dans une ambiance chaleureuse et conviviale. Rendez-vous est pris pour l'année prochaine dans un lieu et une date qui restent à définir.

Encore merci à toi, Marc !

Par Yvon DUPRÉ, UFR Nord ■



AG du syndicat UFR de Midi-Pyrénées



L'assemblée générale du syndicat UFR de Midi-Pyrénées s'est déroulée le 17 octobre à Toulouse en présence d'une trentaine de participants, malgré les difficultés pour venir à cette réunion (en cause, des intempéries annoncées, l'activité TER étant suspendue pour la journée au nord et à l'est de Toulouse).

La direction régionale devant déménager début 2025, cette AG sera la dernière dans les locaux actuels du CASI¹ de Toulouse.

Pierre Boutot, président du secteur, ouvre la séance à 10h00 et remercie les adhérents présents. Il souhaite la bienvenue aux invités, Marc André Gantner président de l'UFR Sud-Ouest, ainsi qu'à Christian Durand et Sisto Girardi, responsables des secteurs de Montpellier et Bordeaux. Il souhaite un prompt rétablissement à la présidente de l'UFR Chantal Guillaumie et excuse Laura Magné secrétaire générale de l'UR Midi-Pyrénées. Il remercie Maryse Camet pour la parfaite organisation. Il fait ensuite observer une minute de recueillement à la mémoire des quatre adhérents disparus depuis la précédente assemblée.

Pierre Boutot communique ensuite le traditionnel rapport d'activité et évoque la participation du bureau aux différentes réunions nationales (UFR), régionales (section Sud-Ouest et UNSA Occitanie Interpro) et locales (UD 31) lors de ces derniers mois à l'actualité intense. **La diffusion rapide d'un maximum d'informations par internet est appréciée des adhérents.** Les réunions mensuelles connaissent une bonne participation, sans toutefois retrouver la situation d'avant Covid.

Jacques Azais, trésorier, présente le bilan comptable 2023 qu'il commente aux participants. Il donne et précise quelques chiffres soulignant les principales rubriques et la santé financière du secteur. Les effectifs : 162 adhérents (dont 10 réversions). **Sans arrivée de nouveaux retraités du fait de l'allongement de la période de travail, les effectifs stagnent, voire se réduisent.** Nous n'avons pas retrouvé le dynamisme de l'avant Covid.

Les rapports d'activité et financier sont adoptés à l'unanimité. Aucune candidature ne s'étant manifestée, le bureau est reconduit avec Pierre Boutot, Maryse Camet, Philippe Poumarede, Jacques Azais et Michel Bastide.

Au « SNCF Bashing » habituel, les critiques constantes de l'entreprise font place actuellement au « Retraités Bashing » qui, avec près de 18 millions de personnes, sont une importante composante de la société française. Les éléments connus du PLFSS² 2025 prévoyant des mesures préjudiciables aux retraités. Le report des dates de revalorisation des pensions et la hausse des compléments santé ayant été déjà largement pratiqués ! Ils font trop souvent partie des « invisibles » de la société.

Marc André Gantner prend ensuite la parole, responsable de la zone UFR Sud-Ouest de passage à Toulouse et de retour de Béziers où venait de se tenir le bureau délocalisé 2024 de l'UFR. Il aborde la mise en place courant 2025 de la complémentaire santé obligatoire pour les agents au statut et les conséquences possibles pour les ayants droit ainsi que les retraités. Et commente la **mise en conformité des facilités de circulation au regard de la législation sur les avantages en nature**, pour tous les retraités avec une date de départ à la retraite à compter du 1^{er} janvier 2024. Une prochaine réunion collective est annoncée pour décembre, dans le cadre d'un partenariat d'échange UFR /direction de la CPRPF. Il fait un rappel des conséquences de l'arrêt des embauches au statut en 2020 : le nombre diminue chaque année d'environ 3000 retraités. À ce rythme, en 2030, le corps social cheminot sera composé à parts égales de statutaires et de contractuels. Il évoque la disparition programmée de la SAS Fret (procédure de discontinuité) et reprend des points de l'analyse du Mag de ce printemps 2024.

Michel Bastide, de l'Union régionale Midi-Pyrénées, nous informe de l'arrivée de nouveaux jeunes adhérents à l'UNSA-Ferroviaire. Il fait le point de l'actualité occitane, des problèmes récurrents de la production TER au quotidien, alors que grâce à une tarification attractive la fréquentation est en hausse importante.

Michel Cascino nous commente le rendu du jugement du procès de l'accident du TGV d'essai à Eckwersheim en novembre 2015, des suites restent possibles.

Tous ces exposés font l'objet d'échanges avec la salle, mais il est déjà 12h30, le président lève la séance et souhaite malgré les difficultés un bon retour à tous. Les discussions se poursuivront lors du repas convivial qui suit.

Par Pierre BOUTOT ■

1 Comité d'activités sociales interentreprises.

2 Projet de loi de financement de la Sécurité sociale.

AG de l'UFR Bordeaux

L'assemblée générale 2024 du syndicat de Bordeaux de l'Union fédérale des retraités UNSA-Ferroviaire s'est tenue le 4 juin 2024 dans les locaux de l'hôtel Saint-Jean de Bordeaux.



Après présentation du rapport moral ainsi que du bilan financier, tous deux adoptés à l'unanimité, la trentaine de participants a procédé à l'élection du nouveau bureau se compose maintenant de Yann Dureau (président), Christine Abecassis (trésorière), Sisto Girardi (secrétaire), Dominique Cluzeau (trésorier adjoint) et Jean-Pierre Labadens (secrétaire adjoint).

L'assemblée a tenu à remercier **Daniel Brisset** pour sa disponibilité durant toutes ces années. Sur proposition du secrétariat, il a été élu à l'unanimité **président d'honneur du syndicat**. À noter la présence de Chantal Guillaumie (présidente de l'UFR), Jean-Sébastien Montes (secrétaire de l'UR UNSA-Ferroviaire APC) et Bruno Chaptal (conseiller du salarié).

Les échanges ont été sereins et ont principalement porté sur les facilités de circulation, la protection sociale, la réforme du statut, l'augmentation des démissions de SNCF. La présence sur le terrain demeure une priorité pour répondre efficacement à leurs préoccupations.

Cette AG s'est terminée par un repas pris en commun dans une très bonne ambiance. Le secrétariat remercie tous les adhérents du syndicat, présents et excusés, et prépare une sortie « culturo-gastronomique » (qui s'est déroulée le 10 octobre 2024, NDLR) sur Bordeaux.

Par Yann DUREAU ■

“
**Daniel Brisset
a été élu à
l'unanimité
président
d'honneur
du syndicat.**

”

UFR CLERMONT-FERRAND

Sortie à Nevers

Le 3 octobre, une vingtaine de retraités de l'UNSA UFR Clermont-Ferrand a fait une escapade organisée par nos collègues de Nevers.

À l'ordre du jour : croisière-déjeuner sur le canal latéral de la Loire. Après un début de journée maussade, le soleil se lève et nous embarquons à bord du bateau « Le Latéral » pour 3h30 d'enchantement. Avec les commentaires du capitaine, nous partons à la découverte de la double écluse, à la hauteur vertigineuse et du pont canal du Guétin. Pendant que nous nous laissons glisser sur les flots, un délicieux repas nous est servi.



Tous ont apprécié ce moment de partage et de convivialité.

Par Christiane CLAUDET ■

AG du syndicat UFR de Nancy

Et voilà une assemblée générale de plus ce jeudi 10 octobre au sein de l'habituel restaurant *La Renaissance* à Baccarat. 10h15, une quarantaine de participants remplissent la salle mise à disposition gracieusement, avec café et mini viennoiseries, par le restaurateur pour la partie information.



Thierry Grojean, président du syndicat UFR de Nancy, remercie les invités et adhérents de leur présence. En particulier Chantal Guillaumie, présidente de l'UFR, Alain Paté, président de la section Est et Fabrice Charrière, secrétaire général de l'UNSA-Ferroviaire qui aura fait quatre heures trente de train pour nous informer, réunion parisienne de dernière minute oblige, sans même participer au repas.

Thierry se félicite d'une année sans avoir à déplorer de décès de retraité, preuve que la petite phrase d'Alain « *Tenez bon la rampe !* » a du bon, permettant une quasi-stabilité d'adhérents, 99, avec deux démissions et une arrivée : Éric Wendling. Les réunions mensuelles d'une bonne vingtaine de participants, sauf juillet et août, celle de juin en extérieur à Azerailles avec cette

année 34 inscriptions, rencontrent toujours autant d'engouement. Thierry remercie Alain pour l'organisation, l'animation et les informations distillées tout au long de l'année.

Joël, trésorier, nous donne une situation financière très saine, remerciant les contributeurs volontaires permettant d'obtenir autant de subsides que la participation statutaire. Grâce à ces rentrées, les occasions de convivialité avec brioches et crémant d'Alsace, la prise en charge par le syndicat d'une bonne partie des participations du repas de juin et celui de l'AG, sont possibles.

Thierry rappelle qu'il n'a pas reçu de candidature à l'un des postes de président, trésorier et secrétaire, et propose donc la reconduction des actuels titulaires, ce qui est voté à l'unanimité.



Fabrice Charrière nous fait part des évolutions de personnels avec l'arrêt de l'embauche statutaire, on arrivera rapidement à une équivalence statutaires/contractuels et à l'extinction, d'ici une quarantaine d'années, du statutaire. À noter que grâce à l'UNSA-Ferroviaire, la caisse de prévoyance et de retraite de Marseille devient la Caisse de la branche ferroviaire. Il aborde un sujet particulièrement brûlant pour les retraités nombreux encore en « mutuelles de cheminots » : la **mise en place d'une mutuelle d'entreprise**. Déjà en vigueur pour les contractuels, le dispositif sera étendu aux agents statutaires à partir d'avril 2025, avec une répartition de 65 % à la charge de l'entreprise et 35 % à la charge de l'agent. L'UNSA-Ferroviaire a réussi à intégrer un volet « Retraités » dans l'appel d'offres, permettant des conditions tarifaires avantageuses. Pour les futurs retraités, une solidarité intergénérationnelle est mise en place, à l'instar de ce qui est fait dans les mutuelles cheminotes. Les retraités "du stock" auront eux entre 6 mois et un an pour se déterminer vis-à-vis de ces « nouvelles mutuelles », **après ce ne sera plus possible**. Reste un élément « cher » aux retraités : les prestations non pérennes, qui resteront pérennes... jusqu'en 2026.

Rapidement, Fabrice nous confirme la **réservation obligatoire dans certains TER** sur la région Grand Est (Ligne 1 et Ligne 4), y compris pour les ouvrants droit et ayants droit. Avec la prise de contrôle des régions sur certaines relations qui basculent au bus, petit à petit nos facilités de circulations (FC) vont diminuer. Tous les agents contribuent depuis le début de l'année, via une ligne supplémentaire sur leurs fiches de paie, à ces « avantages en nature », ou peuvent renoncer à leurs FC pour eux et leurs ayants droit. Tous les agents partis en retraite après le 1^{er} janvier 2024 verront également ce prélèvement sur leur pension. Pour ceux partis avant le 1^{er} janvier 2024 : *statu quo*. Tous ces sujets seront sûrement évoqués lors du 50^e congrès de l'UNSA-Ferroviaire à Marseille en juin prochain.

Chantal Guillaumie, présidente de l'UFR, nous brosse un tableau sans trop d'évolution, mis à part un attachement à l'UNSA-Retraités qu'elle souhaite plus participatif, y compris au sein des six sections.

L'heure du service restauration, précis à cause du retour TER et LGV, laisse peu de temps à Alain Paté qui note une situation d'animation satisfaisante dans les différents syndicats de la section Est avec une quasi stabilité des adhérents. « *La section ne vivote pas, elle vit !* »

Sur cette bonne parole, un apéritif suivi d'une marmite de la mer, d'une joue de porc au pinot noir, salade/fromage, assiette gourmande et café nous attendent. Ça, c'était pour vous mettre l'eau à la bouche... À l'année prochaine !

Par Alain FENNERICH ■
Secrétaire de l'UFR Nancy



UN VIEUX COMPAGNON NOUS A QUITTÉS

Gilles Fraudin est décédé le 17 octobre 2024 à l'âge de 79 ans et a été inhumé à Igoville (27) le 22, après plusieurs années de maladie handicapante.

Cela ne l'a pas empêché de rester lui-même jusqu'au bout, un peu caustique au premier abord, mais merveilleux et très érudit dans beaucoup de domaines, quand on le découvrait.

C'est toute une carrière passionnée de « tractionnaire » qui fut couronnée par le grade d'ingénieur Traction, avec un engagement syndical de la FMC à l'UNSA-Ferroviaire, spécialiste Traction bien sûr, mais aussi président de l'Union Sud-Ouest et secrétaire fédéral de la zone Atlantique. Devenu retraité en 2000, il animera et présidera de longues années la section Retraités Ouest.

Au-delà de la passion du chemin de fer qui l'animait, il fallait le découvrir dans son intimité pour en savourer toute la richesse. On notera, parmi tant d'activités : expert auprès des monuments historiques pour les machines à vapeur, passionné des fortifications en tous genres, lieux et époques, militant associatif et politique pour la promotion des transports ferroviaires, musicien (trompette et clairon) et mélomane hautement cultivé, amateur de peinture...

Les quelques privilégiés qui ont pu lui rendre visite à son domicile découvraient une succession de pièces transformées en bibliothèques, largement pourvues en ouvrages sur des multitudes de sujets ou en rayonnages de disques vinyle et CD de musique classique. Ses connaissances et sa culture en faisaient un compagnon qui aimait vous faire partager ses passions.

Merci Gilles pour ce que tu as été, tant dans tes relations individuelles que dans tes engagements collectifs. Nous en avons été, en ce triste jour, les témoins auprès des membres de ta famille.

Par Christian GHESQUIÈRE ■
Retraité section Ouest



ÉNERGIE - PARTAGE - EXCELLENCE

*"J'ai choisi la mutuelle MGC
car nous partageons
les mêmes valeurs"*



David Baechler

Adhérent MGC

Cheminot

Bobsleigh

Capitaine du Reims Bobsleigh Association

Vice-champion de France 2023 de bobsleigh à 2 et à 4
6^e de la Coupe d'Europe de bobsleigh à 4 - 2021-2022

[mutuelleMGC.fr](https://www.mutuelleMGC.fr)



01 40 78 57 10

du lundi au vendredi, 9h à 17h30 (appel non surtaxé)

Mutuelle santé • Prévention • Prévoyance



Mutuelle Générale des Cheminots (MGC), mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la Mutualité, SIREN n° 775 678 550, dont le Siège social est situé 2 et 4 place de l'Abbé G. Henocque 75013 Paris, et au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, ACPR, située 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09.

[mutuelleMGC.fr](https://www.mutuelleMGC.fr)

