

N° 868 | MARS 2024

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



ACCIDENT FERROVIAIRE D'ECKWERSHEIM : LE PROCÈS





Optez pour une mutuelle engagée, solidaire, proche de vous

Mutuelle Entrain, au plus près des cheminot(e)s depuis toujours

Mobilisées au plus près de vous, nos équipes connaissent parfaitement vos besoins, que vous soyez en activité ou retraité(e).

Découvrez nos offres de bienvenue* et choisissez la formule adaptée à vos besoins.



4 formules dans la gamme Classique

Parce qu'à Mutuelle Entrain, santé rime avec solidarité, notre gamme classique répond aux besoins de toutes et tous.



4 formules dans la gamme 50 ans et +

Trouvez l'équilibre entre votre santé et votre budget, et choisissez des formules conçues à partir de vos besoins.

0 809 40 54 54 Service gratuit + prix appel



Réalisez votre devis en ligne sur :
mutuelle-entrain.fr

* Offres de bienvenue à découvrir sur notre site Web.

Mutuelle régie par le livre II du code de la mutualité, SIREN 775 558 778. Crédits photos : Mutuelle-Entrain.

PAGE 4

EDITO

Par Didier MATHIS

Le ferroviaire, plus stratégique que jamais !



5

PAGES 5/7

QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?

> SAS FRET

- La transition écologique
- Quiz spécial Fret



7

PAGES 8/17

À LA UNE

- > Accident d'Eckwersheim : un procès pour l'exemple ?
- > La montée du « management désincarné » à la SNCF : une transformation discrète



8



16

- > Le pôle SA Voyageurs à la rencontre des ASCT
- > Journée d'information en Picardie
- > L'UNSA-Ferroviaire APC « partout » sur son périmètre
- > Sponsoring : une idée saugrenue, quoique...

PAGES 19/27

LES PLUS ++

> Du côté des UFR

- Pensions de retraite : + 5,3 % au 1^{er} janvier
- La complémentaire santé
- Protection sociale complémentaire : Augmentation des cotisations, mais progression des prestations



20

> Du côté des AG

- Assemblée générale de l'UFR section Est
- Élections CA 2024 : top départ de la campagne pour l'UR Alsace !
- L'Atlantique : une zone qui bouge...
- AG de l'Union régionale Alpes
- AG UFR Paris Sud-Est
- Assemblée générale 2023 du secteur UFR Alpes
- Assemblée générale de l'UFR Lyon

Le Mag, la revue de l'UNSA-Ferroviaire

56, rue du Fbg Montmartre
75009 Paris
Tél. : 01 53 21 81 80
federation@unsa-ferroviaire.org
Site : www.unsa-ferroviaire.org

Directeur de la publication :
Didier Mathis
mathis.d@unsa-ferroviaire.org

Rédacteurs en chef :
Gilles Dontenvill & Fred Porcel

Photo couverture :
By Pieye Trains - Own work, CC BY-SA 4.0,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=45044849>

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



Le ferroviaire, plus stratégique que jamais !



Par Didier MATHIS
Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire

En 2024, l'actualité des transports ferroviaires s'annonce intense et riche, notamment avec l'organisation des **Jeux olympiques et paralympiques** qui se dérouleront cet été en Île-de-France et dans quelques autres villes françaises.

Le mode ferré sera un acteur décisif dans la réussite de cet événement mondial. Ce sera également l'occasion de faire, encore, de la pédagogie auprès des politiques. Derrière l'enjeu des mobilités se trouvent des femmes et des hommes qualifiés et dévoués à leur travail, qui contribuent chaque jour au futur succès de ces Jeux. L'UNSA-Ferroviaire sera de tous les combats syndicaux pour qu'ils ne soient pas oubliés dans l'organisation de ce rendez-vous.

Ces combats seront d'autant plus essentiels dans un contexte de remaniement ministériel où il a fallu attendre un mois de vacance de plusieurs portefeuilles essentiels (logement, transports, mer, industrie, énergie, outremer...). **Patrice Vergriete, ancien ministre délégué chargé du logement, atterrit aux transports.**

Cet ancien "X" a dirigé brièvement (cinq mois) l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT) avant son entrée au gouvernement en juillet 2023. Cet édile fut précurseur de la gratuité des transports dans sa ville (Dunkerque) alors que les mobilités souffrent de la dégradation de leur modèle économique. Que fera-t-il des engagements du précédent gouvernement en faveur de la décarbonation (100 milliards du ferroviaire, SERM¹) ou l'électrification des véhicules individuels (trois sites de production de batteries sont en construction à Dunkerque) ? Son passage à l'AFIT France ne donne aucun indice sur ses aptitudes de négociateur face à Bercy, où se jouera dans les années à venir le sort des mobilités.

Cette crainte est renforcée par **les dernières annonces du gouvernement sur le financement du réseau ferroviaire**. Les engagements du gouvernement semblent, en fait, financés par l'entreprise et les autorités organisatrices de mobilité.

L'autre grande thématique de 2024 sera **la poursuite de notre lutte pour l'arrêt du plan de discontinuité de Fret SNCF**. Nous en appelons encore une fois à la responsabilité du gouvernement pour revoir le processus de liquidation en cours. Le rapport de la commission d'enquête parlementaire sur les conséquences de la libéralisation du fret ferroviaire, présenté le 13 décembre 2023, est très clair. Les 23 flux dédiés sacrifiés ont déjà commencé à déstabiliser le secteur, au point de connaître un report modal inversé : des transferts du rail vers la route ou vers des trafics plus polluants. De plus, le modèle économique avancé par la direction SNCF n'est pas viable sans aides publiques massives. Ce n'est pas en cassant définitivement l'activité Fret SNCF que notre pays pourra compter sur un acteur ferroviaire de référence sur le report modal et la transition écologique.

L'application des règles européennes ne peut pas passer avant l'intérêt commun.

Nous ne succomberons pas à la fatalité de la technocratie libérale ni à la soumission du transport de marchandises par rail à l'économie de marché ! Fret SNCF doit redevenir un opérateur public de transport territorial et une activité essentielle d'un système économique.

Bonne lecture !

¹ Services express régionaux métropolitains.

“
L'autre grande thématique de 2024 sera la poursuite de notre lutte pour l'arrêt du plan de discontinuité de Fret SNCF.

”

La transition écologique

Elle est un enjeu majeur de notre époque où les catastrophes climatiques mondiales s'enchaînent. L'un des domaines où des progrès significatifs peuvent être réalisés est le transport de fret ferroviaire, qui joue un rôle essentiel en offrant une alternative plus respectueuse de l'environnement par rapport à la route ou l'avion.

DE NOMBREUX AVANTAGES ÉCOLOGIQUES

D'abord, le fret ferroviaire contribue à réduire les **émissions de gaz à effet de serre**, car les trains émettent moins de CO₂ par tonne-kilomètre transportée que les camions. Un train de fret ne dégage que 29 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru alors qu'un poids-lourd en émet 81. Les locomotives souvent électriques ou diesel-électrique peuvent être alimentées par des sources d'énergie renouvelable, ce qui réduit encore davantage leur impact environnemental par rapport au transport routier.

En outre, les trains de fret ont une **capacité de transport beaucoup plus élevée** que les camions (un train complet représente environ 52 camions), ce qui réduit le nombre de véhicules sur les routes, diminuant la congestion routière. Moins de véhicules signifie également moins de pollution atmosphérique et sonore, au bénéfice de la qualité de vie des populations vivant à proximité des axes de transport.

Un autre point positif du transport de fret ferroviaire est sa **fiabilité**. Les trains ne sont pas sujets aux embouteillages, aux accidents et aux intempéries alors que les camions le sont. Cela permet d'assurer des délais de livraison plus courts et plus prévisibles, ce qui est crucial pour les entreprises. Enfin, le fret ferroviaire offre la possibilité de transporter des marchandises sur de **longues distances** sans devoir s'arrêter pour faire le plein, ce qui réduit les coûts de carburant et les émissions de CO₂. Cela en fait une option incontournable pour le transport de marchandises à l'échelle nationale et internationale, contribuant ainsi à réduire la dépendance aux importations et à promouvoir l'économie locale.

MAIS AUSSI DE NOMBREUX DÉFIS

Malgré ses avantages, le fret ferroviaire nécessite une **infrastructure ferroviaire modernisée et développée** pour répondre aux besoins croissants



Un train de ferroutage

Photo: R. Chessum

du secteur. Des investissements sont nécessaires pour améliorer les voies ferrées, les terminaux et les équipements, afin de garantir une efficacité optimale et une capacité de transport accrue. De plus, la **coordination entre les différents acteurs du transport de fret** tels que les compagnies ferroviaires, les opérateurs logistiques et les entreprises, est une condition essentielle pour assurer un fonctionnement fluide du système. La mise en place de partenariats et de collaborations efficaces est donc nécessaire pour optimiser l'utilisation du transport de fret ferroviaire et maximiser ses bénéfices écologiques.

EN CONCLUSION

La transition écologique dans le secteur du transport de fret est essentielle pour réduire l'impact environnemental de nos activités économiques. Le transport ferroviaire joue un rôle clé dans cette transition, offrant une alternative plus respectueuse de l'environnement que les modes de transport traditionnels. En réduisant les émissions de CO₂, en diminuant la congestion routière et en offrant une solution fiable pour le transport de marchandises sur de longues distances, **le fret ferroviaire contribue de manière significative à la préservation de notre planète**. Cependant, des investissements et une coordination accrue sont nécessaires pour maximiser son potentiel et faire de cette transition une réalité.

Par Lionel LEDOCQ ■

“
Le fret ferroviaire contribue de manière significative à la préservation de notre planète...
 ”

Quiz Connaissez-vous vraiment Fret SNCF ?

Pour le savoir, c'est très simple : il vous suffit de répondre à 20 questions ludiques en essayant d'éviter certaines réponses plutôt douteuses... Une seule bonne réponse par question, un point par bonne réponse et ainsi une note finale sur 20. On reste classique : 10/20 ce sera passable, 12 mention assez bien, 14 mention bien, 16 et au-delà mention très bien.

1 Que signifie Fret ?

- a C'est un nom dérivé du hollandais **vrecht** (cargaison)
- b Facility Railroad Embarked Transport
- c L'origine est l'expression ch'timi : i vau son poids ed **frite** çui ci



10 Qui sont ses principaux concurrents ?

- a Europorte et Railcoop
- b Virgin Galactic et Qatar Railways
- c Captrain et DB Cargo

2 La société Fret SNCF est :

- a anonyme
- b l'Eldorado actuel et est submergée de candidatures
- c par actions simplifiée

6 Le trafic annuel, c'est :

- a 9 milliards de tonnes.km
- b 16 milliards de tonnes.km
- c 7 milliards de heavy-metal.km

11 Pour 2030, l'objectif politique affiché est de :

- a transformer la SNCF en société à mission
- b passer de 9 à 18 % de marchandises acheminées par train
- c passer de 11 à 22 % de marchandises acheminées par train

3 L'effectif de Fret SNCF est :

- a 7 400 agents
- b 5 200 agents
- c comme neige au soleil

7 Le siège social est à :

- a St-Ouen
- b Clichy
- c Vendre

12 Fret SNCF fait partie de RLE, qui est :

- a Railroads for Logistic in Europe
- b Restructuring Low cost Endless
- c Rail Logistics Europe

4 Entre 2011 et 2021, l'effectif a :

- a diminué de 64 %
- b vieilli de 10 ans
- c diminué de 52 %

8 Le tri des wagons est réalisé par gravité :

- a sur le triage de Gevrey
- b à l'aide d'un triporteur à effet ascensionnel
- c au Bourget

5 En 2023, le chiffre d'affaires était :

- a équivalent à la valeur de Kylian Mbappé
- b 558 millions d'euros
- c 713 millions d'euros

9 À Fret SNCF, on peut compter :

- a 1 300 conducteurs
- b 900 conducteurs
- c sur le soutien d'une direction empathique et à l'écoute



13 Le parc engin moteur engagé :

- a est de 450 locomotives
- b est de 550 locomotives
- c va être entièrement repeint aux couleurs de l'arc en ciel



14 Fret SNCF est organisé en structures de production appelées :

- a les 7 zones de production
- b les 7 usines
- c les 7 mercenaires



15 Que signifie CCN ?

- a Commande Centralisée Nationale
- b Centre de Commande National
- c Centre de Convoyage National

16 La gestion capacitaire, c'est :

- a l'optimisation du remplissage des trains
- b la gestion des aptitudes des conducteurs
- c savoir s'économiser pour éviter le burn-out

17 Le taux de féminisation à Fret SNCF est de :

- a 25,6%
- b 12,2 %
- c 8,9 %

18 Le télétravail est pratiqué par :

- a 1 032 agents
- b téléportation au lieu de travail
- c 1 453 agents

19 Le 18 janvier 2023, c'était :

- a l'ouverture d'une enquête de la Commission européenne
- b la condamnation de Fret SNCF par la Commission européenne
- c l'épiphanie

20 Qui est Lionel Ledocq ?

- a le directeur général adjoint de Fret SNCF
- b le nouveau secrétaire général de RLE
- c le secrétaire fédéral Fret de l'UNSA-Ferroviaire



Par Olivier BOCCIO ■

Réponses : 1-a, 2-c, 3-b, 4-c, 5-c, 6-b, 7-a, 8-c, 9-a, 10-c, 11-b, 12-c, 13-a, 14-b, 15-c, 16-a, 17-b, 18-c, 19-a, 20-c



APPEL À TÉMOIGNAGES

La mise en place du Forfait mobilités durables (FMD) à la SNCF a-t-elle modifié votre façon d'aller au travail ? Venez témoigner dans le Mag !

Merci de nous contacter à lemag@unsa-ferroviaire.org



Accident d'Eckwersheim : un procès pour l'exemple ?

Le procès de l'accident ferroviaire d'Eckwersheim s'est ouvert au tribunal judiciaire de Paris (17^e) pour 33 jours d'audience, du 4 mars au 17 mai 2024.

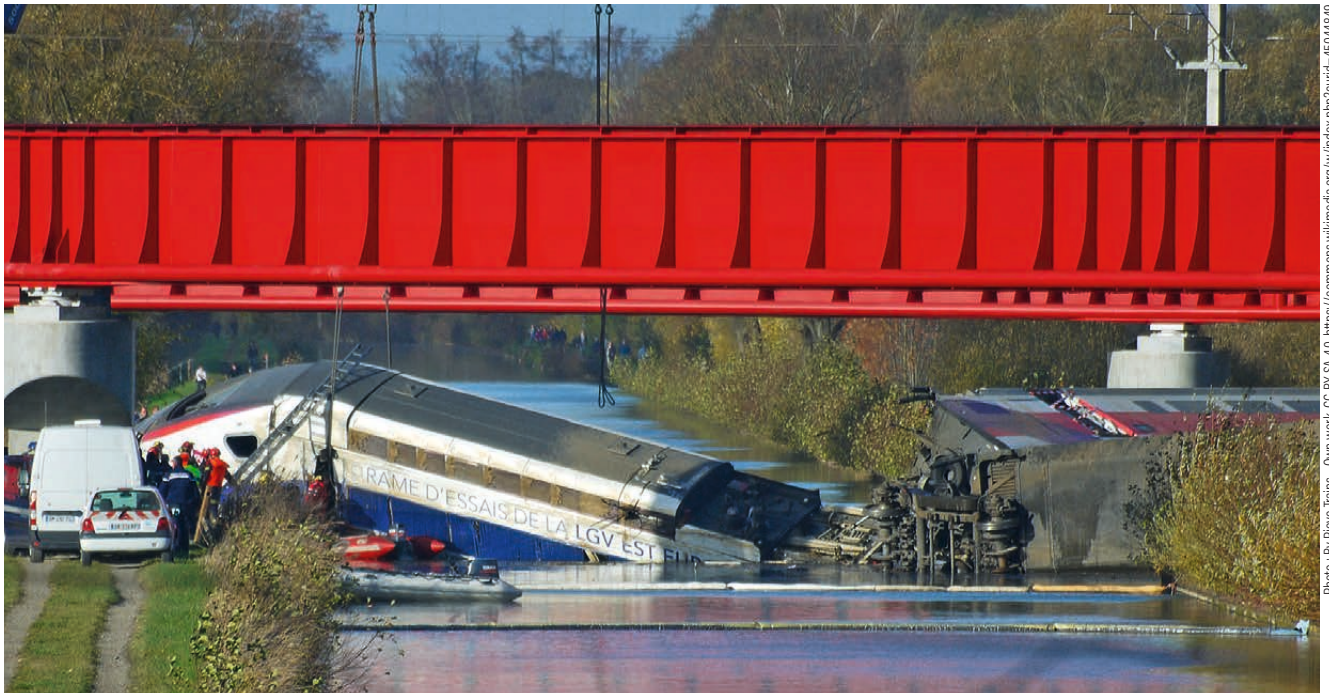


Photo - By Pierre Trains - Own work, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=46044849>

“
Conduire une rame d'essai, c'est conduire sur une ligne presque inconnue...”

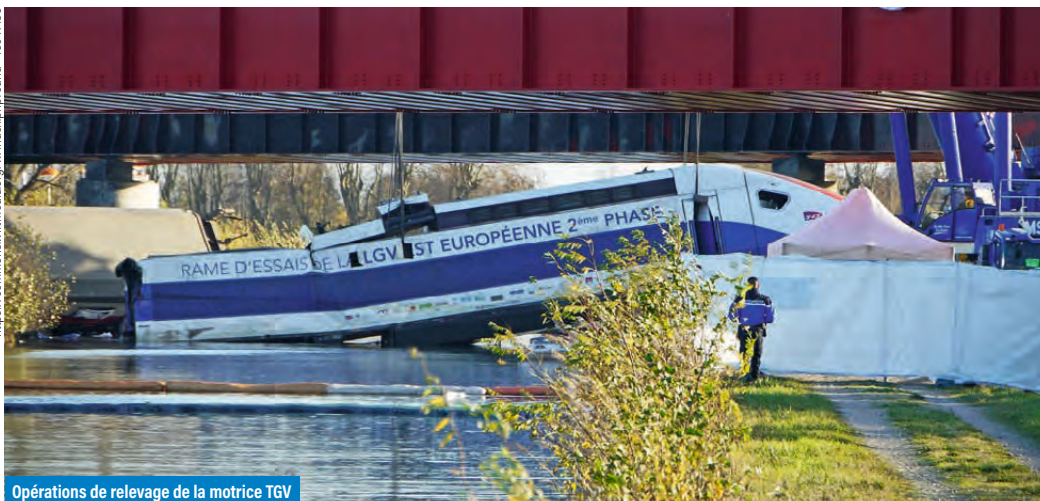
Nos pensées vont d'abord en direction des victimes et de leurs familles qui attendent de ce procès la manifestation de la vérité, près de neuf ans après l'accident. Neuf ans, soit la même durée qu'entre l'accident ferroviaire de Brétigny et son procès, au mitan de l'année 2022. Occulté par le contexte des attentats du 13 novembre 2015 à Paris, cet accident a moins « pris la lumière » médiatique que Brétigny, survenu au cœur de l'été, mais il aura durablement marqué les esprits.

16 MOIS APRÈS BRÉTIGNY, ECKWERSHEIM

La survenue d'un accident entraîne toujours la remise en cause d'un système, une recherche de la vérité qui n'a qu'un chemin et qu'un but : constater, analyser, enquêter, comprendre pour que cela ne se reproduise plus. Les accidents ferroviaires n'échappent pas à cette règle, mais par leur ampleur, leur complexité et aussi en raison de la place occupée par la SNCF dans la société française, ils charrient avec eux tout un lot

de tragédies humaines dont les fils se dénouent progressivement sur la place publique et sous le regard des médias.

D'un point de vue factuel, **l'accident ferroviaire d'Eckwersheim est un déraillement survenu sur la ligne à grande vitesse (LGV) Est européenne le 14 novembre 2015 à Eckwersheim, près de la gare de Vendenheim, à une dizaine de kilomètres au nord de Strasbourg.** Mais pour nous, cheminotes et cheminots, il est bien plus que ça. Parce qu'il survient moins de deux ans après l'accident de Brétigny, parce qu'il provoquera la mort de 11 des 53 personnes qui se trouvaient à bord de la rame d'essai, parce qu'il implique un TGV sur une LGV flambant neuve, il va ébranler d'autres piliers de l'entreprise que ceux mis à mal par Brétigny. Après la maintenance ferroviaire, la circulation sur zones denses et les lignes de desserte du territoire, c'est l'excellence opérationnelle du TGV, l'expertise des ingénieurs de la grande vitesse et la maîtrise du « geste conduite » qui vont être mises sur la sellette.



Opérations de relevage de la motrice TGV

Eckwersheim, ce sont aussi des vies qui déraillent. Il faut le redire : les hommes et les femmes du ferroviaire que représente l'UNSA-Ferroviaire sont d'abord les victimes directes de cet accident. Sur les 11 personnes décédées : 4 collègues SNCF, 1 collègue de l'Agence d'essais ferroviaires, 4 collègues de Systra, mais aussi 32 blessés avec une ITT inférieure à 3 mois et 6 blessés sans ITT.

Paradoxalement, nos adhérents et collègues sont aussi les premiers coupables désignés : à ce jour, près de neuf ans après l'accident, ce sont notamment les salariés amenés à réaliser les essais ferroviaires qui restent mis en cause, voire ont déjà été jugés dans l'inconscient collectif : « *Si un train déraile, c'est forcément le conducteur et ses collègues présents en cabine de conduite qui sont fautifs* ». La défaillance humaine de l'opérateur comme l'alpha et l'oméga de l'accident ferroviaire, on y reviendra...

UN ACCIDENT COMME AUCUN AUTRE

L'arbre des causes retenu par l'enquête judiciaire semble limpide : la rame a basculé en raison d'une vitesse excessive au regard des particularités de la voie et cette vitesse excessive est due à un freinage tardif. Tout le monde s'accorde sur ce point : ici, contrairement à Brétigny, peu de doute et pas de bataille d'experts en perspective, mais **des stratégies de défense qui vont s'opposer**. L'enquête établit en effet les fautes en lien certain avec cette cause directe : la détermination du PK (point kilométrique) de freinage et les modalités du freinage (paliers, utilisation des freins électrique et pneumatique). C'est la mise en lumière de ces éléments qui aboutit à la mise en examen des personnes physiques. Or, selon l'UNSA-Ferroviaire, ces « décisions fautives » prises par les opérateurs s'inscrivent dans un contexte :

► la décision de **valider la ligne en « vitesse de conception +10% » (soit 330 km/h) et non en « vitesse d'exploitation + 10% » (187 km/h) sur la zone de l'accident** (le CTT a par exemple essayé de s'opposer à ce choix). L'impact négatif de cette décision a été renforcé par le flou entretenu quant à la nécessité de maintenir cette vitesse sur tout ou partie de la zone pour la valider. Le « processus » (ou plutôt son absence) ayant conduit au choix de cette vitesse laisse à lui seul rêveur : l'enquête évoque des mails internes où on peut lire que « *les interprétations de la survitesse étaient différentes* », ou dans lesquels on s'interroge « *sur la couverture par l'assurance d'une telle vitesse maximale* ».

► **L'absence d'expérience demandée et de formation spécifique aux essais dispensée** aux agents contributeurs (conducteurs et CTT participaient à leur premier essai à grande vitesse), alors que les essais se déroulent dans des circonstances



La survenue d'un accident entraîne toujours la remise en cause d'un système, une recherche de la vérité qui n'a qu'un chemin et qu'un but : constater, analyser, enquêter, comprendre pour que cela ne se reproduise plus.





Accident ferroviaire en gare de Brétigny le 12 juillet 2013

particulières. L'enquête établit par exemple **qu'aucun de ces acteurs de première ligne n'a les compétences pour déterminer scientifiquement / calculer des durées / distances / points de freinage alors que l'essai se déroule sans les contrôles automatiques de vitesse.**

➤ Une **évaluation des risques défaillante** (toutes les personnes interrogées reconnaissent que **le risque de déraillement n'était pas pris en compte, car « considéré comme impossible »** !).

➤ Une **connaissance et un partage d'informations défaillants** :

- ligne inconnue (le conducteur affirme « *n'avoir eu qu'un schéma grossier de la ligne, sans mention des virages, des pentes, des freinages ni même des limitations de vitesse* », le CTT « *n'avoir pas eu de schéma de signalisation* », le pilote Systra « *s'être débrouillé tout seul pour obtenir des plans de la ligne, Systra ne m'ayant rien fourni* » et « *n'avoir jamais reçu de document précisant son rôle de la part de Systra* ») ;

- pas de briefing/débriefing, de coordination ;
- rédaction de consignes d'essai lacunaires sur des points essentiels par Systra ;
- suppression de marches intermédiaires pour accélérer la conduite des essais.

Conduire une rame d'essai, c'est conduire sur une ligne presque inconnue, sans contrôle automatique de vitesse et à des vitesses supérieures à la future vitesse d'exploitation. Dès lors, comment imputer la mauvaise détermination du PK de freinage et des modalités du freinage à des opérateurs sans expérience de circulation d'essai ferroviaire, recrutés sans prérequis spécifiques, sans effort de formation spécifique et dont aucun n'avait, pour reprendre

les termes de l'enquête évoqués plus haut, « *les compétences pour déterminer scientifiquement / calculer des durées / distances / points de freinage* ».

Comment ne pas voir que **ce sont les conditions de réalisation de l'essai (vitesse de validation, maintien ou pas de cette vitesse sur tout ou partie de la zone à valider, processus de coordination, débriefing, diffusion des informations...), fixées (ou pas) par les hiérarchies des opérateurs, qui ont permis la survenue d'un tel drame ?**

Pour celles et ceux qui ne sont pas convaincus, on conseillera la lecture du « nouveau » protocole d'essais de février 2016, qui instaure notamment « *le maintien permanent du TVM 430* » (le système de contrôle de vitesse), au principe qu'il élimine « *tout risque d'accident du type de celui d'Eckwersheim* ». Les plus cyniques y verront la suppression du risque de « *défaillance humaine* ». De notre côté, nous y voyons une évaluation des risques plus exhaustive et une mesure de prévention malheureusement bien tardive.

L'OPÉRATEUR FERROVIAIRE COMME PARFAIT COUPABLE

Si l'on peut tout à fait comprendre que la justice « *parte du fait constaté* » pour remonter aux sources de l'accident, s'il semble éminemment plus facile, dans un accident ferroviaire, d'établir la responsabilité du conducteur de la rame plutôt que celle du PDG de Systra ou de la SNCF, le contexte entourant ces essais nous donne un sentiment de *déjà-vu* : comme pour l'accident ferroviaire de Brétigny, c'est l'opérateur qui est le premier dans la ligne de mire de la justice. Selon ce principe, depuis le 11 octobre 2016, trois cheminots - trois personnes physiques présentes en cabine lors



Brétigny, une éclisse est à l'origine du déraillement



Brétigny, une voiture couchée lors de l'accident

de l'accident - sont **mis en examen et doivent répondre des chefs d'homicides involontaires et blessures involontaires**.

On pourra aussi s'étonner que les trois personnes morales n'aient été mises en examen que beaucoup plus tardivement : à partir de décembre 2017 pour SNCF Mobilités et Systra, à partir de juin 2019 pour SNCF Réseau – soit respectivement 14 mois et 3 ans après les personnes physiques.

Plus surprenant encore : comme pour l'accident ferroviaire de Brétigny, aucune personne physique représentant SNCF Mobilités, Réseau ou Systra n'est, à titre individuel, mise en examen. Alors même que, contrairement à Brétigny, elles ont pourtant été identifiées par l'enquête judiciaire et figurent dans l'ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel.

On notera que Systra, accusé entre autres par l'enquête « *d'avoir pris la décision de valider la ligne à 330 km/h au lieu de 187 km/h du PK400.880 au PK403.809, alors que ce choix de vitesse était dangereux, non nécessaire et contraire aux préconisations de l'AEF et de l'IN3279* », rejetée par l'intermédiaire de son directeur technique toute faute commise, pointant que la cause de l'accident n'a pas de lien avec un « *problème de coordination* » et réside « *dans la mauvaise exécution de la phase de freinage* » (comme on le dirait d'un automobiliste dont le freinage l'aurait amené au-delà d'un cédez le passage). **Ou comment enfoncer les opérateurs sans vergogne et toute honte bue**, en mettant en avant « *la mauvaise exécution* » (du freinage, notamment) plutôt que les mauvais choix stratégiques, au hasard :

- une « stratégie » d'essai floue et déroutante (le choix de la vitesse de validation) ;
- une stratégie de freinage de la rame « *inadaptée* », mise en cause par le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre dès 2016 ;
- un manque de clarté quant aux consignes : alors qu'un enquêteur affirme « *sa parfaite connaissance de la ligne* », il admet plus loin « *qu'il n'avait pas indiqué (...) que la courbe de raccordement était très serrée (...), car il ne l'avait su qu'après l'accident* ».

Car oui, **comme à Brétigny, l'opérateur ferroviaire a tous les atouts du parfait lampiste**. Rappelons qu'à Brétigny, c'est un homme qui, le jour de l'accident, avait 24 ans, 22 mois d'ancienneté SNCF et... 5 mois sur le poste de DPX Voie, qui a été mis en examen avant d'être relaxé. Rappelons également que pour rechercher la responsabilité de la personne morale SNCF, le jugement a reconnu que ce n'était pas le DPX, mais le DUO qui pouvait être identifié comme « *représentant de la société agissant pour le compte de celle-ci au sens de l'article*



121-2 du Code pénal ». Comme nous l'écrivions à l'époque : « *Si l'on est monté d'un étage, avec le DUO, on n'est quand même pas bien haut dans la structure pyramidale de SNCF Réseau* ».

Bref, plus ça change, moins ça change... De tout temps, les directions ont considéré que les accidents ne pouvaient être que les conséquences des fautes – d'un mécano, d'un aiguilleur et plus récemment d'un DPX même... Rappelons-nous le temps pas si lointain où toute erreur était traitée par un 701 : la frontière entre l'erreur et la faute a toujours été ténue, particulièrement dans l'esprit de nos dirigeants. Les conditions de travail ? L'injonction au toujours plus vite, quitte à transgresser / oublier / s'affranchir des règles ? Balayées d'un revers de main : une « *mauvaise exécution du freinage* », point.

LE RÔLE DE L'UNSA-FERROVIAIRE

Au vu de tout ce que nous avons évoqué plus haut, la responsabilité des personnes morales ne fait pour nous aucun doute : ces non-décisions ou choix douteux sont des manquements graves ayant concouru à la survenance de cet accident. Celui-ci a compromis la sécurité des travailleuses et travailleurs du rail et a ainsi causé un préjudice aux intérêts collectifs des agents des chemins de fer représentés par la fédération UNSA-Ferroviaire : l'intérêt collectif, les conditions de travail, mais aussi la situation matérielle et morale des agents d'exécution, de maîtrise, techniciens, cadres et ingénieurs des chemins de fer ont été et restent mis en cause.

Ainsi, **l'UNSA-Ferroviaire s'est constituée partie civile** le 21 mars 2016 sur le fondement de l'article L.2132-3 du Code du travail. Comme pour le procès de l'accident de Brétigny, l'UNSA-Ferroviaire assurera une présence continue aux audiences et sera notamment très attentive aux stratégies de défense des personnes morales.

Par Bertrand DECLERCQ ■

“
Contrairement à Brétigny, peu de doute et pas de bataille d'experts en perspective, mais des stratégies de défense qui vont s'opposer.”

La montée du « management désincarné » à la SNCF : une transformation discrète

Au sein du groupe SNCF et plus particulièrement dans son entité historique, un changement subtil est en cours. S'inspirant de l'analyse de Marie-Anne Dujarier dans son ouvrage intitulé « Le management désincarné », nous explorons la montée en puissance au sein de SNCF des « cadres planeurs », le néologisme de M-A Dujarier, établissant des liens entre ce phénomène et des enjeux cruciaux comme la sécurité ferroviaire, la qualité de service, la satisfaction des clients, la communication interne.



Notre intention est d'encourager une réflexion constructive sur cette évolution, en évitant toute exagération ou dramatisation.

Car comme le souligne Marie-Anne Dujarier, notre objectif est de remettre en question le système et les organisations du travail, sans pour autant stigmatiser les individus qui occupent ces emplois. Le terme « planeur » est employé ici de manière moins péjorative que métaphorique, pour décrire un système d'organisation où tout est conçu de manière centralisée, offrant certes une vision d'ensemble, mais qui semble déconnectée de la réalité vécue par ceux qui mettent en œuvre les décisions, tout en restant inatteignable.

UN ENCADREMENT ÉLOIGNÉ DU TERRAIN

Au sein de SNCF, cette transformation est en cours. Il est essentiel de reconnaître le risque d'une **déconnexion totale par rapport à la réalité sur le terrain**, souvent sous-estimée. En effet, si nous

souhaitons prévenir un éloignement croissant entre la direction et le terrain, il est impératif que la gestion ne devienne pas désincarnée. Cette préoccupation est d'autant plus cruciale avec l'arrivée de la concurrence qui entraîne non seulement des obligations juridiques contraignantes, mais également la nécessité pour SNCF de s'engager en tant que filiale dans des projets imposés. Il faut cependant se rappeler que **le système ferroviaire doit fonctionner dans la réalité**, au-delà des décisions politiques et des documents administratifs.

Contrairement aux cadres traditionnels fortement impliqués sur le terrain, les « cadres planeurs » exercent depuis des bureaux éloignés. **Ils se consacrent à des tâches abstraites, loin des opérations quotidiennes.** Bien souvent, ce changement s'opère à leur insu, projet après projet, mission après mission et l'indispensable aller-retour avec le terrain s'estompe jusqu'à parfois ne plus exister, se réduisant à une application décisionnelle descendante.

DES IMPACTS SUR LA SÉCURITÉ ET L'EXPÉRIENCE CLIENT

SNCF reste synonyme d'engagement envers la sécurité ferroviaire depuis toujours. Or la montée en puissance de ce travail distancié soulève des inquiétudes quant à son impact sur cette priorité.

L'éloignement entre la gestion et les opérations peut compromettre la sécurité, il est essentiel de maintenir un équilibre. Bien souvent, certaines opérations ne sont plus effectuées que par habitude jusqu'à se perdre dans la non-transmission des compétences et savoir-faire, faute de référentiels les reprenant, à force de réorganisations.

Au-delà de la sécurité, **SNCF vise à offrir une expérience client de qualité, avec régularité et confort**. Le maintien d'un lien fort entre la gestion et le terrain est crucial pour garantir la satisfaction des clients. Un voyageur veut que l'organisation soit fonctionnelle dans la réalité, sur le quai, en gare. Notons que cette nouvelle approche à la SNCF est aussi liée aux défis de l'innovation imposés par la mondialisation et, aux « yeux des autres », ces collaborateurs semblent parfois déconnectés de la réalité du transport ferroviaire, en quête d'idées nouvelles à travers des benchmarks lointains pourtant indispensables. Cela soulève des questions sur l'équilibre entre l'innovation et l'exécution concrète, car SNCF est avant tout un transporteur ferroviaire. Éloignés des agents de terrain et du contact clientèle, les nouveaux projets sont parfois plus proches d'une société de marketing ou de publicité, s'ils ne rattachent pas les wagons avec la réalité de la production.

ENCOURAGER UNE APPROCHE CONSTRUCTIVE

Plutôt que de diaboliser la montée de ce phénomène, encourageons une approche constructive. L'expérience de l'UNSA, syndicat comptant de nombreux cadres à la SNCF, offre un exemple de collaboration réussie. En favorisant le dialogue entre les différents secteurs de l'entreprise, nous pouvons nous assurer que **l'innovation reste pertinente, la sécurité maintenue et les clients satisfaits**.

Il faut noter que ce management désincarné ne représente qu'une faible part de l'organisation interne de notre entreprise, bien que son influence puisse être significative. La plupart des cadres sont davantage soumis à cette nouvelle approche qu'ils ne l'embrassent. Heureusement, **de nombreux cadres de proximité continuent de s'investir dans le travail de terrain**, la sécurité ferroviaire et l'accompagnement des agents, un ensemble de facteurs qui doivent rester liés pour une mise en adéquation des projets dans un constat réellement partagé.

UN FAIBLE NIVEAU D'ADHÉSION ET BEAUCOUP DE DÉCEPTIONS

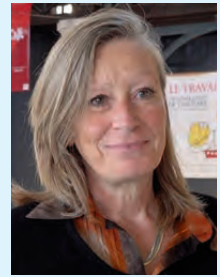
Cette nouvelle approche de gestion qui vise à réduire les coûts et augmenter la valeur marchande se traduit par un faible niveau d'adhésion, y compris par les premiers concernés, mais a un impact plus large. Par exemple, **elle contribue indirectement à modifier la dynamique des différentes instances**. Ainsi, les réunions entre direction et organisations syndicales sont souvent stériles, car le « projet papier » refuse de voir qu'il se heurte au concret du terrain, reléguant la voix des élus au second plan. Il faut rétablir un dialogue constructif pour garantir que la réalité des métiers soit prise en compte. Pour l'instant, les présidents de CSE ou les directeurs de lignes ne cherchent plus à convaincre les organisations syndicales ni à modifier leurs projets, parce qu'ils sont les derniers détenteurs de cette parole et que leurs supérieurs ne leur demandent qu'une application descendante, sans autre exigence. Pourtant, dans le cadre de la mise en place des CSE par le législateur, l'UNSA-Ferroviaire avait fortement alerté sur la difficulté de l'exercice. **La déshumanisation des instances de proximité retire de facto le qualitatif nécessaire à un dialogue social constructif**.

Les conséquences de ces nouvelles méthodes qui n'osent pas s'identifier se résument en une phrase : une politique de projet décevante. Les projets d'aménagements à la SNCF, qu'ils soient organisationnels ou autres, sont porteurs de sens jusqu'à leur mise en place. Ensuite, le suivi post-inaugural laisse généralement à désirer et les irritants ne sont pas traités. Il est essentiel de repenser une gestion à long terme pour maintenir la pertinence et l'efficacité des aménagements dans une politique opérationnelle efficiente.

L'UNSA-FERROVIAIRE, UN EXEMPLE RÉUSSI

Notre organisation syndicale est une bonne illustration d'un partage des connaissances sans hiérarchisation des idées. La synergie entre les trois collègues au sein de notre structure - exécution, maîtrise et cadre - est un modèle de travail concret et efficient. **La montée des « cadres planeurs » à la SNCF est une réalité à prendre en compte**. Il est essentiel de trouver un équilibre entre innovation, gestion abstraite et réalités du terrain. La SNCF peut continuer à s'efforcer de maintenir une harmonie entre ces approches en s'appuyant sur la collaboration et le dialogue, pour garantir que la sécurité et la satisfaction de la clientèle demeurent des priorités et une réalité tangible.

Par le secrétariat du syndicat de PRG ■



MARIE-ANNE DUJARIER

Professeure de sociologie à l'Université Paris Cité, à l'IHSS. Ses recherches portent sur l'encadrement social de l'activité par les institutions de l'emploi ou management et de la consommation. Elles s'inscrivent donc dans le champ de la sociologie du travail et des organisations tout en questionnant ces catégories de pensée.

Texte extrait de Wikipédia



La montée des « cadres planeurs » à la SNCF est une réalité à prendre en compte.



Le pôle SA Voyageurs à la rencontre des ASCT

Le pôle Voyageurs a été invité à participer à deux groupes de travail ASCT (agents du service commercial trains) par les Unions régionales de Strasbourg et Reims. Delphine Ledieu, experte fédérale, représentait le pôle pour échanger avec des militants et des adhérents sur le métier train et ses évolutions.



Riches en échanges sans filtre et dans la bonne humeur, ces journées ont porté sur :

- > l'arrivée du logiciel **Hastus** pour la programmation (ou commande) des ASC ;
- > la nouvelle instance

Métier bord mise en place à la suite du conflit de 2022 ;

- > les **conditions de travail** qui deviennent difficiles avec des roulements de plus en plus tendus ;
- > la gestion de la **fin de carrière** avec l'allongement de celle-ci à la suite des réformes successives des retraites ;
- > le **déroulement de carrière** ;
- > l'arrivée de la **concurrence à TER et Intercités** et leurs modalités de transfert de personnels ;
- > le positionnement de la fédération face au **Collectif national ASCT** (CNA) toujours actif ;
- > le cahier revendicatif 2023-2026.

Autant de préoccupations quotidiennes des ASCT auxquelles Delphine a essayé de répondre sans langue de bois, de la façon la plus précise possible, afin que les participants aient le maximum de réponses et d'informations à relayer sur le terrain.

Le pôle Voyageurs UNSA-Ferroviaire a toujours été à l'écoute des revendications des ASCT de toutes les activités. Avec le conflit ASCT de la fin d'année 2022, l'équipe de négociateurs de la

fédération a su être force de propositions auprès de la SA SNCF Voyageurs pour obtenir des évolutions concrètes et pérennes, depuis longtemps attendues par les roulants.

Même s'il y a toujours des sujets à défendre pour que les conditions d'exercice de notre métier continuent de s'améliorer - sur la qualité de vie au travail et le déroulement de carrière, par exemple - il faut aller à la rencontre des ASCT dans nos structures régionales. Cela permet d'écouter les revendications et d'éclaircir des incompréhensions qui pourraient s'amplifier. Cette écoute est aussi une reconnaissance envers les militants UNSA-Ferroviaire qui s'investissent au quotidien auprès des salariés.

Ces deux journées ont été très positives : pour les militants de Strasbourg et de Reims, un retour précis du « national » sur les sujets en cours et le travail réalisé au quotidien par le pôle Voyageurs. Pour Delphine, un retour terrain nécessaire pour continuer à porter la parole des ASCT auprès de la SA Voyageurs. En conformité avec les orientations fédérales sur la proximité avec nos structures régionales, ces journées sont aussi l'occasion de faire du développement syndical pour les UR qui invitent de futurs adhérents.

Un grand merci aux UR Alsace et Champagne Ardenne pour avoir convié le Pôle Voyageurs à ces journées spécifiques ASCT ! Le Pôle Voyageurs est à votre disposition, n'hésitez pas à nous solliciter, nous viendrons sur vos secteurs avec grand plaisir.

Par le pôle Voyageurs ■

“
Le pôle Voyageurs UNSA-Ferroviaire a toujours été à l'écoute des revendications des ASCT de toutes les activités.
”

Journée d'information en Picardie

Le 20 octobre 2023, l'Union régionale Picardie a organisé une réunion regroupant 25 militants et nouveaux adhérents. Retour sur cette journée riche en échanges...

L'accueil café permet à chacun de se présenter, car **nos militants et adhérents viennent d'univers différents** (Infrapôle Haute Picardie, TER Hauts-de-France, direction technique Réseau, mais aussi Optim Service) et de métiers très variés : télécom, service électrique, vente TER, escale TER, maintenance du matériel, bureau d'études...

Frédéric Fournier, secrétaire de l'Union régionale, remercie les participants avant de détailler l'ordre du jour :

- > présentation de l'UNSA et de l'UNSA-Ferroviaire ;
- > intervention de Cédric Bancourt, expert fédéral dans le domaine des contractuels et des nouveaux contrats (hors statut) ;
- > échanges sur l'actualité.

En introduction, Frédéric rappelle que **l'UNSA, Union nationale des syndicats autonomes, est un syndicat réformiste et progressiste**. Puis une vidéo est projetée, retraçant les étapes clés de l'histoire du syndicalisme en France, dont quelques dates sont rappelées : création de l'UNSA Cheminots au congrès de Dunkerque en 1998, qui deviendra l'UNSA-Ferroviaire en 2013.

Notre fédération est ensuite présentée : au congrès de Poitiers en 2022, Didier Mathis est élu secrétaire général, Fabrice Charrière, secrétaire général adjoint et Delphine Rott, secrétaire générale des services. L'équipe est complétée de secrétaires fédéraux et de secrétaires de zones.

Laurent Escure est à la tête de **l'UNSA Interpro**, organisée en huit pôles : agriculture, finance, commerce, communication, industrie, services, transports et fonction publique. L'UNSA-Ferroviaire fait partie du pôle 7, dédié aux transports.

L'UNSA-Ferroviaire est le 2^e syndicat à la SNCF, ses actions couvrent :

- > la négociation : les syndicats peuvent négocier avec l'État ou les employeurs afin de défendre les droits et les intérêts des salariés et des adhérents ;
- > l'information : Le Mag, tracts, courriels, tournées, heures d'informations syndicales... ;
- > la grève et les manifestations ;
- > la défense des salariés par les élu(s) dans les CSE, commissions, représentants syndicaux, de proximité...



Le CASI¹ d'Amiens est présenté, ainsi que le président des activités sociales et culturelles présent ce jour-là. Les nouveaux adhérents sont invités à siéger dans les différentes commissions. Ensuite, Hélène Le Saint, secrétaire adjointe de l'UR, intervient notamment sur un droit d'alerte déposé le 11 octobre : quatre agents de l'Infrapôle Haute Picardie ont été exposés à des produits phytosanitaires projetés par un train désherbeur. Le problème semble plus étendu, puisque d'autres agents et d'autres périmètres sont concernés.



L'actualité, c'est aussi l'ouverture à la concurrence dans les Hauts-de-France. Le premier lot choisi par le conseil régional est l'Étoile d'Amiens, remporté par une filiale de la SNCF : *SNCF Étoile d'Amiens*. Après un appel à volontariat, une liste complémentaire de 90 salariés à transférer sera établie par TER : 45 ayant un taux d'affectation au service transféré de plus de 50 % et 45 ayant un taux inférieur à 50 %. La direction TER a mis en place un numéro de téléphone pour répondre aux salariés. Hélène signale être très sollicitée par les agents reçus à l'UR ou joints par téléphone.

La matinée s'achève par un repas dans les locaux en toute simplicité, mais très convivial.

Par l'équipe de l'UR Picardie ■

“
**L'UNSA,
 Union nationale
 des syndicats
 autonomes,
 est un syndicat
 réformiste et
 progressiste.**
 ”

1 Comité d'activités sociales interentreprises.

L'UNSA-Ferroviaire APC « partout » sur son périmètre

Du 20 au 22 novembre 2023, l'UNSA-Ferroviaire APC a décidé d'une action intitulée « *L'UNSA partout* » sur la région Aquitaine Poitou-Charentes.

créé divers tracts explicatifs, notamment sur le transfert du personnel dans une filiale et dans une entreprise ferroviaire (EF) tierce. **Notre organisation syndicale a mobilisé pas moins de 25 adhérentes et adhérents** motivés pour tourner sur les gares de notre belle et grande région, qui s'étend du nord au sud de Châtelleraut à Hendaye et, à l'Est, à La Coquille.

Sur le Poitou-Charentes, des permanences ont eu lieu sur La Rochelle, Poitiers, Saintes, Angoulême et Niort. Les agents de la zone diffuse sont régulièrement rencontrés. Sur le Sud Aquitaine, la présence sur les gares de Hendaye, Bayonne, Dax et Pau a permis de nombreux échanges avec les agents de tous les services. Sur Gironde Val de Garonne, la gare de Bordeaux avec ses services comme ceux du matériel nous ont permis de montrer les capacités de l'UNSA-Ferroviaire à être présente auprès de nos adhérents et des agents de l'entreprise. De plus, **nous aurons marqué notre présence sur les lignes de zone diffuse** du Médoc, d'Arcachon, de Bordeaux-Angoulême et d'Agen. Enfin, le Périgord quant à lui a été fait la semaine d'avant et la semaine d'après, à cause de sa zone diffuse très étendue.

Après cette action, un retour d'expérience (Rex) nous a permis de mettre en lumière plusieurs sujets :

- > le besoin **d'informations fiables** de la part des agents de tous les services sur l'arrivée de la concurrence ;
- > le besoin **d'explication des positions de notre organisation** syndicale sur ces sujets sensibles ;
- > le besoin **d'accompagnement** des agents concernés ;
- > le besoin aussi de « **sécurisation** » des agents qui nous ont rejoints syndicalement lors de ces journées.

Bien entendu, cette action ne pouvait se terminer sans un moment convivial pour remercier celles et ceux qui ont bien voulu participer à ce projet.

Bravo à celles et ceux qui se sont fortement mobilisés.

Par l'UR Aquitaine Poitou-Charentes ■



L'objectif pour ce projet était double :

- > démontrer aux agents que nous rencontrons depuis deux ans que nos tournées sont efficaces et que **nous pouvons nous mobiliser fortement** auprès d'eux ;
- > être présent spécifiquement sur Poitou-Charentes, puisque c'est sur ce lot que **la concurrence sera mise en place dès 2027** par le conseil régional, grâce au vote de LR et de Renaissance avec une partie de la majorité de gauche.

Comme elle le répète systématiquement dans ses tracts, **l'UNSA-Ferroviaire est contre l'arrivée de la concurrence**, mais au vu des risques psychosociaux (RPS) et des questionnements des agents impactés, il est essentiel d'informer les cheminotes et les cheminots des transformations que ce choix politique va engendrer. Ainsi, pour réaliser ces objectifs, l'UNSA-Ferroviaire APC à

Sponsoring : une idée saugrenue, quoique...

L'Union régionale UNSA-Ferroviaire Aquitaine Poitou-Charentes a été contactée pour être sponsor. L'association qui nous a fait cette demande est une équipe féminine de rugby de l'école Sciences Po Bordeaux.

Sponsor, un syndicat, pour quoi faire ? Et pourquoi pas ? Après tout, l'objectif de notre organisation syndicale (OS) est de défendre les salariés au travers de ses adhérents et militants, mais aussi de promouvoir nos engagements et notre charte dans toute la société.

L'UNSA est engagée pour l'égalité hommes-femmes et travaille sur les inégalités, donc le fait que ce soit une équipe féminine correspond aux valeurs de notre OS, comme d'ailleurs les valeurs portées par des sports collectifs comme la solidarité, l'entraide, la cohésion... Des principes que nous développons toute l'année dans nos fonctions.

De plus, nombre d'étudiants, notamment de grandes écoles, ont une vision plutôt partielle des syndicats. Tout du moins, ils ne perçoivent pas immédiatement l'intérêt d'un syndicalisme dans les structures qu'ils vont intégrer, d'autant que leur formation n'aborde que succinctement le



mouvement ouvrier et rarement sous son aspect sociologique et ses avancées majeures. Aussi, **montrer l'intérêt d'une OS à de futurs cadres d'entreprises**, que ce soit à la SNCF ou dans une autre entreprise, voire dans la fonction publique, ne peut que les amener à se questionner, à nous questionner sur le syndicalisme de demain, celui qu'ils rencontreront et peut-être qu'ils seront amenés à construire.

C'est avec de petites pierres que se construisent les murs les plus solides. Bien entendu, cette idée de sponsoring n'est qu'une étape vers des échanges plus importants à créer avec l'association de Sciences Po Bordeaux, pour présenter le syndicalisme qui est le nôtre, autonome et responsable.

C'est pour toutes ces raisons que l'UNSA-Ferroviaire APC a décidé de parrainer l'équipe de Rugby des MPMS (mi-potes, mi-sœurs) de Sciences Po Bordeaux.

“ Cette idée de sponsoring n'est qu'une étape vers des échanges plus importants à créer avec l'association de Sciences Po Bordeaux... ”



L'équipe féminine de rugby de Sciences-Po Bordeaux

Par l'Union régionale APC Bordeaux ■

À VOUS QUI SOUHAITEZ DONNER DU SENS AUX ŒUVRES SOCIALES



Fidèle à notre histoire syndicale, nous vous accompagnons pour favoriser les progrès sociaux dans l'entreprise, simplifier votre mission et proposer des produits et services adaptés aux besoins des salariés.

UpCoop élargit ses domaines d'expertise en vous proposant des solutions digitales concrètes et efficaces pour valoriser votre mission d'élu au service des bénéficiaires : billetterie sur mesure pour la gestion des dotations et subventions, maîtrise de votre politique d'Activités Sociales & Culturelles, formalisation de la comptabilité du CSE, accès à un panel de prestations juridiques, outils de communication personnalisables.

Coopérative de salariés créée par des militants syndicaux, partenaire historique des organisations syndicales et entreprise à mission, UpCoop vous accompagne pour négocier et avoir les moyens d'agir dans l'intérêt collectif.



Up cadhoc



Up chèque culture



Up sport & loisirs



Up kalidea

Retrouvez les solutions UpCoop sur up.coop
Contactez votre interlocuteur local :

Prénom, Nom : CHRISTOPHE FENART

Tél.:

E-mail : christophe.fenart@up.coop

La coopérative UpCoop est partenaire de l'



Pensions de retraite : + 5,3 % au 1^{er} janvier

En septembre, le ministre des Finances avait estimé la progression de nos pensions à +5,2 % au 1^{er} janvier 2024.

À l'UNSA Retraités, au vu des indices des prix à la consommation, nous avons évalué l'augmentation des pensions au 1^{er} janvier 2024 à 5,3 %. 0,1 % de plus, c'est certes peu de chose, mais c'est la traduction de la simple application de la loi. Et en la matière, c'est la loi qui s'applique...

APPROXIMATION

Nous l'avions dénoncé dans nos précédents numéros : l'annonce faite le 26 septembre 2023 par Bruno Le Maire concernant l'évolution des pensions était infondée et prématurée, puisque les derniers indices déterminant l'augmentation annuelle des pensions, ceux de septembre et d'octobre, n'étaient pas connus.

Lorsqu'ils furent publiés, nous avons estimé la revalorisation de nos pensions à 5,3 %. Les faits nous ont donné raison et démontré ce que nous disions, les 5,2 % avancés par le ministre étaient au mieux une approximation. Le lecteur estimera avec raison que 0,1 % d'augmentation ne change pas la face du monde et n'ajoute pas grand-chose dans le porte-monnaie du retraité surtout s'il est modeste.

C'EST LA LOI QUI DÉCIDE !

Mais il est une leçon à tirer de cet épisode. Si le fait d'avoir eu raison contre le ministre n'est pas déplaisant, il est anecdotique et nous n'en tirerons pas gloire. Ce qui est plus important, c'est de retenir que ce n'est pas le ministre des Finances qui fixe le taux d'évolution des pensions, c'est la loi. En l'occurrence, l'article 161.25 du Code de la



Ministère des Finances à Bercy

sécurité sociale. Le ministre est en droit d'obtenir un ajustement de la revalorisation des pensions (toujours à la baisse !) mais pour cela, il lui est nécessaire de passer par la loi et d'inscrire cette modification dans le *Projet de loi de financement de la Sécurité sociale*. C'est donc le parlement qui a le dernier mot, sauf en cas de recours à l'article 49.3 de la Constitution, comme c'est assez fréquemment le cas ces derniers temps...

Par l'équipe UNSA Retraités ■

“
Ce n'est pas le ministre des Finances qui fixe le taux d'évolution des pensions, c'est la loi.”



Besoin d'un coup de main ?

La complémentaire santé

Après plusieurs années de revendication, l'UNSA-Ferroviaire a obtenu la mise en place d'une couverture santé de haut niveau pour les salariés statutaires, au 1^{er} janvier 2025.



Cette complémentaire santé sera obligatoire pour les actifs, elle ne le sera pas pour les retraités. Les futurs retraités pourront en bénéficier uniquement s'ils le décident.



Pour les retraités, **l'UNSA-Ferroviaire a revendiqué et obtenu la mise en place d'une solidarité intergénérationnelle**. En effet, la solidarité se concrétise aujourd'hui dans les mutuelles cheminotes entre les actifs et les retraités statutaires. Avec la fin de l'embauche au statut depuis le 1^{er} janvier 2020, cette solidarité se réduit chaque année et disparaîtra dans les dix prochaines années.

Ainsi, grâce à l'UNSA-Ferroviaire, les retraités n'ont pas été oubliés :

- > le répondant à l'appel d'offres devra proposer en option un **contrat de groupe négocié pour les retraités**, avec une cotisation unique, quel que soit l'âge, avec des frais de l'assureur réduits ;
- > création d'un **fonds de solidarité** avec un versement de 4 euros par mois par les salariés, qui apporteront une aide aux futurs retraités ayant les plus basses pensions ;
- > **pérennisation des prestations spécifiques** de la CPRP Ferroviaire. Elles permettent la prise en charge complémentaire de prestations comme les prothèses dentaires, auditives...

COMMENT CELA VA-T-IL SE PASSER ?

Si cette complémentaire santé sera obligatoire pour les actifs, **elle ne le sera pas pour les retraités**. Les futurs retraités pourront en bénéficier uniquement s'ils le décident. Pour ceux qui sont déjà

pensionnés, l'UNSA-Ferroviaire a obtenu que le futur assureur prévoie une option qui pourrait leur permettre d'adhérer dans un délai de 6 à 12 mois après la mise en place de la complémentaire santé (1^{er} janvier 2025). **Après ce délai, l'adhésion ne serait plus possible**. Ce délai permettra à chacune et chacun de finaliser son choix : garder sa mutuelle actuelle ou opter pour cette complémentaire santé. Le choix pourra se faire en fonction des taux de couverture et de l'évolution des tarifs des cotisations à court et moyen terme. À ce jour, nous n'avons pas la certitude que cette option sera activée par l'entreprise, mais l'UNSA-Ferroviaire le revendiquera fermement.

SELON QUEL PLANNING ?

Les différentes phases de l'appel d'offres européen (analyse des offres, négociation des contrats, validation de l'attribution, signature) devraient permettre un déploiement opérationnel en janvier 2025.

Un prochain *Point actu* sur ce sujet sera fait à l'automne 2024, lorsque l'assureur sera connu et que nous aurons les éléments nécessaires à votre information.

PROTECTION SOCIALE COMPLÉMENTAIRE

Augmentation des cotisations, mais progression des prestations

La Mutualité Française a annoncé la progression moyenne des cotisations des mutuelles. Dans la même période, la DREES¹ a publié le rapport annuel sur la situation financière des Organismes complémentaires de l'assurance maladie (OCAM) pour l'année 2022. L'analyse comparée de ces deux documents permet de mesurer l'évolution respective du montant des cotisations et des prestations versées par les complémentaires santé.

L'ex-ministre de la Santé accusait les OCAM d'être trop gourmands dans leurs prévisions d'augmentation des charges. Le rapport de la DREES montre que le 100 % santé a généré de nouvelles charges pour les complémentaires en 2022, justifiant au moins pour partie l'augmentation des cotisations.

DES TARIFS DE MUTUELLES EN AUGMENTATION

Selon la Mutualité Française, les cotisations des mutuelles progresseront en moyenne de 8,1 % en 2024. Ces cotisations couvrent 18,7 millions de personnes. La progression sera de 7,3 % en moyenne pour les contrats individuels et de 9,9 % pour les contrats collectifs obligatoires. Ces augmentations sont très irrégulièrement réparties : la moitié des cotisants subira une augmentation inférieure à 6,9 %. À l'inverse, les 5 % de cotisants affectés par les augmentations de cotisations les plus élevées verront leur cotisation subir une hausse moyenne de 10 %.

DES PRESTATIONS PLUS IMPORTANTES

Alors que, pendant la crise du Covid, les dépenses des mutuelles s'étaient contractées du fait de l'arrêt de certains soins pour cause de confinement, les prestations assurées par les OCAM sont reparties à la hausse en 2022. Elles sont passées de 28,3 Mds d'euros en 2021 à 32,8 Mds d'euros en 2022, soit une augmentation de 11,2 % (Source : Espace social européen). Dans le même temps, les cotisations collectées par les complémentaires se sont accrues de 2,9 %. Les prestations servies par les OCAM représentent 81 % des cotisations encaissées (89 % pour les



institutions de prévoyances, 80 % pour les mutuelles et 78 % pour les sociétés d'assurance).

Il faut considérer que les cotisations sont taxées à un niveau de 13 %. Les frais de fonctionnement sont donc dans l'ensemble contenus. En 2023, la charge des prestations devait s'alourdir du fait de la réduction de la prise en charge des soins dentaires par l'Assurance maladie.

LE POIDS DU 100 % SANTÉ

Les OCAM financent 67 % des dépenses liées au 100 % santé. Dans le détail, les OCAM financent :

- > 63 % des prestations d'audioprothèse ;
- > 71 % des dépenses de prothèses dentaires ;
- > 45 % des dépenses d'optique.

Dans les trois secteurs, les mutuelles prennent en charge la part la plus élevée des dépenses. En définitive, la croissance des charges des OCAM est davantage liée à la prise en charge de prestations supplémentaires qu'à des dépenses de fonctionnement somptuaires. Il n'en reste pas moins que pour l'assuré de base, la charge représentée par la cotisation de la complémentaire santé progresse fortement. Bien plus que les 5,3 % d'augmentation des pensions, pour la majorité des retraités.

L'UNSA Retraités revendique une prise en charge partielle des frais de cotisation sous la forme d'un crédit d'impôt, dans la mesure où les retraités ne peuvent prétendre à un financement partiel de leur mutuelle par un employeur.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



Les cotisations des mutuelles progresseront en moyenne de 8,1 % en 2024.



¹ Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques.

Assemblée générale de l'UFR section Est



Le 28 septembre 2023 s'est tenue à Paris l'assemblée générale de la section Est de l'UFR. Cette assemblée était initialement prévue le 30 mars, mais les mouvements sociaux du printemps nous ont contraints à ce report fin septembre.

ACCUEIL DES PARTICIPANTS

Alain Paté, président de la section Est, ouvre l'AG 2023 en accueillant les participants qui cette année sont un peu plus d'une vingtaine. Il remercie les représentants des autres sections pour leur présence. Il remercie également Chantal Guillaumie, nouvelle présidente de l'UFR, ainsi que Didier Mathis, secrétaire général, pour leur présence. Il fait le constat que le Covid a fortement perturbé le fonctionnement de la section et fait diminuer la présence des adhérents aux assemblées générales. Le retour à la situation d'avant Covid n'est pas encore réalisé.

COMPTE RENDU D'ACTIVITÉ 2022 DE LA SECTION EST PAR ALAIN PATÉ

2022 a été une année post-Covid. Trois réunions de bureau de la section Est ont eu lieu en 2022, dont une en vidéoconférence. L'AG avait eu lieu en septembre pour limiter les risques liés au Covid 19. Le bureau de la section Est a participé aux AG des différents syndicats (Reims, Nancy, Strasbourg, Paris Est). Alain Paté et Alain Fennerich rappellent que la section Est doit essayer de maintenir ses effectifs au-dessus des 600 adhérents afin de ne pas perdre en représentativité au prochain congrès de l'UNSA-Ferroviaire qui devrait se tenir à Marseille.

Marc-André Gantner cesse ses fonctions de président du Sud-Ouest et sa participation aux différents groupes de travail de l'UFR. Le secrétaire général Didier Mathis se présentera à l'élection du conseil d'administration de la SNCF en 2024, élection avancée d'une année. De ce fait, il démissionnera de son poste de SG. Le candidat pressenti pour sa succession est Fabrice Charrière, jusqu'au prochain congrès de 2025.

Le président passe la parole au trésorier Jean-François Arnoux pour le rapport financier de la section. Jean-François nous fait une présentation des comptes 2022. La gestion des comptes est bonne. Ils ont été contrôlés par nos vérificateurs aux comptes et ceux-ci donnent quitus au trésorier. L'assemblée générale approuve à l'unanimité les comptes 2022 et félicite le trésorier pour la bonne tenue des comptes de la section.

PRÉSENTATION DES NOUVEAUX BUREAUX DES SYNDICATS DE LA SECTION EST ET DE L'UFR

Renouvellement et vote pour le bureau et le secrétariat de la section Est. L'UFR a une nouvelle présidente, il s'agit de Chantal Guillaumie. Elle succède à Jacques Duron. Les syndicats de Strasbourg, Reims et Paris Est ont tenu leurs AG. Les présidents de Strasbourg et Reims ont été reconduits. Le syndicat de Paris Est a renouvelé son bureau. Martial Souverain prend du recul et cède la place de président du syndicat de Paris Est à Gisèle Paupert. Martial Souverain a été proposé comme membre honoraire de la section Est. Celle-ci a été validée à l'unanimité par l'assemblée présente. Pour le renouvellement des instances de la section Est, il n'y a aucune autre candidature que les membres sortants. Le secrétariat est donc reconduit à l'unanimité.

POINTS SUR L'ACTUALITÉ UFR PAR CHANTAL GUILLAUMIE

Alain Paté passe la parole à Chantal Guillaumie qui nous dresse un bilan de l'UFR. Nous sommes à un point de la courbe démographique qui engendre, avec l'allongement du temps de travail, un nombre en constante diminution de retraités. Afin de pallier la perte au feu d'adhérents avec l'allongement du temps de travail, elle va mettre en place une formation « Retraite » à minima deux années avant la possible retraite (Alpaga). Cette formation sera financée par le compte formation de l'agent. La réactivation des messages aux futurs retraités sera aussi mise en place.

L'UFR doit trouver sa place dans la structure de l'UNSA-Ferroviaire grâce à des visions néophytes ou expertes. L'apport de tous les retraités est souhaité pour :

- > conduire le changement ;
- > engager un cycle d'évolution ;
- > mettre en place un cahier revendicatif ;
- > définir la protection sociale (entre autres la dépendance et la fin de vie) ;

- > défendre les facilités de circulation ;
- > mettre en place le développement syndical Retraités ;
- > défendre le pouvoir d'achat et les pensions ;
- > raviver les relations UNSA Retraités et l'UFR Bagnolet.

POINTS SUR L'ACTUALITÉ DES ACTIFS PAR DIDIER MATHIS

Fret : Didier Mathis nous rappelle les tenants et aboutissants de l'enquête de la commission de Bruxelles et des prises de décisions du ministre des Transports. C'est la mort inéluctable de Fret SNCF dans l'état actuel.

Une nouvelle société « GIE » : le 1^{er} janvier 2024 a été créée une nouvelle société qui regroupera Optim' Services (CSP paie, relation salariés, logement, recrutement, action sociale, médicaux, comptabilité, excellence opérationnelle et déplacements professionnels), le SARDO (Service archives et documentation SNCF), l'activité Parc automobile (Gares & Connexions) et les activités comptables des autres SA (SNCF Réseau, G&C). Le but annoncé par la direction est que ce GIE puisse délivrer des prestations principalement aux cinq sociétés SNCF. Environ 3 000 personnes seront sorties de la holding SNCF. Il y aura donc 34 CSE. L'UNSA est bien placée pour emporter ce CSE.



Comme toute AG qui se conçoit, Alain Paté nous invite à partager les bulles afin d'égayer ce moment de rencontre et de convivialité. L'AG se termine devant un bon repas au restaurant *Le Monaco* situé près de la fédération.

Réformes des retraites : 43 annuités sont nécessaires, ce qui nous donne une retraite à 59 ans pour les sédentaires et 54 ans pour les roulants. Actuellement, la moyenne d'âge du départ en retraite des cheminots est de 60 ans.

Retraités : une augmentation de 5,2 % des pensions aura lieu début 2024.

Divers : le contrat de téléphonie avec SFR sera reconduit. Les tarifs ne bougeront pas.

Fin de l'AG

Par l'équipe de l'UFR section Est ■

“
Le Covid a fait
diminuer la
présence des
adhérents
aux AG.”

Élections CA 2024 : top départ de la campagne pour l'UR Alsace !

Le top départ de la campagne pour les élections 2024 aux conseils d'administration (CA) du groupe SNCF a été donné lors du bureau fédéral du 16 janvier.

Pour l'Union régionale (UR) Alsace, c'est le 18 janvier qu'elle a été lancée. Et qui de mieux qu'une administratrice pour cela ? C'est en effet dans le froid (relatif) de Strasbourg que Fanny Arav, administratrice salariée de la société anonyme Réseau et candidate à sa succession, est venue à la rencontre des agents du siège de

l'Infrapôle, pour expliquer son rôle ainsi que celui des différents CA. Accompagnée d'Olivier Saling, délégué syndical à l'Infrapôle rhénan et Ludovic Wintenberger, secrétaire de l'UR Alsace, Fanny a pu se rendre compte de manière concrète auprès des agents des problématiques qui peuvent être évoquées lors de l'instance.

Les échanges riches et nourris avec les agents de l'Infrapôle n'ont malheureusement pas permis de rencontrer tous les secteurs de Réseau présents sur notre territoire. Nul doute qu'il ne s'agit là que d'un premier passage : d'autres dates



De gauche à droite, Olivier, Fanny et Ludovic

seront trouvées pour poursuivre cette campagne en compagnie des différents administrateurs et administratrices !

Par l'équipe de l'UR Alsace ■

L'Atlantique : une zone qui bouge...

Le 14 décembre a été organisée par la zone Atlantique et son secrétaire fédéral de zone une réunion, ainsi qu'un repas de Noël de zone, sur le périmètre de l'UR Aquitaine Poitou-Charentes (APC). Étaient conviées toutes les UR, à hauteur de celles qui pouvaient être présentes pour un moment de travail, mais aussi de convivialité.



En même temps que cette réunion, l'UR APC avait convié aussi son bureau à y participer. Ainsi, ce sont 35 personnes qui étaient présentes sur le site retenu, les Éclaireurs de Gascogne à Salles, site qui a l'avantage de permettre la restauration et l'hébergement au même endroit.

Le 13, en amont de cet événement, l'UR APC s'est réunie pour aider l'association laïque pour l'entretien de ses locaux ainsi que, pour ceux qui venaient de loin et avaient dû arriver le 13, la visite du Château La Grâce Fonrazade, Saint-Emilion Grand Cru. 18 personnes étaient ainsi présentes le 13 au soir.

Le 14, l'accueil des participants s'est fait le matin, avec un repas du midi « auberge espagnole » sur site, chacun présentant les spécialités de sa région.

La zone était ainsi représentée par l'UR Normandie, l'UR Bretagne, l'UR de Toulouse, l'UR de Tours et bien entendu l'UR APC. L'agenda chargé ou le Covid ayant empêché les UR absentes de participer à ce rendez-vous...

Dès 13h30, la réunion a débuté avec cinq minutes de présentation par le secrétaire de l'UR APC. Il y eut ensuite deux interventions majeures :

> celle de **Dominique Corona**, secrétaire général adjoint de l'UNSA Interpro qui nous a apporté les excuses du secrétaire général qui malheureusement ne pouvait être présent. Le SGA a mis en lumière les différents sujets du moment et a pu répondre aux interrogations des participants ;

> celle de **Dominique Gabillet** sur le thème de « l'engagement » qui a suscité nombre de réflexions et d'interrogations des secrétaires d'UR présents.

La zone Atlantique souhaite remercier les deux Dominique pour leur disponibilité qui, au regard des agendas, n'est pas simple.

Vers 18h30, plus rien n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée pour passer à la partie conviviale : les huîtres étaient bien entendu au rendez-vous. Pour ce qui est du repas de Noël, il a été concocté avec amour par l'un des adhérents de Bordeaux. Repas dont la teneur et l'ambiance peuvent être symbolisées par un chant mémorable entamé par deux anciens de l'UR APC, Bruno B et Dominique R, ainsi que par la fermeture tardive des agapes.

L'UNSA-Ferroviaire Zone Atlantique ne peut que se réjouir de la réussite de ce moment, réussite qui doit autant à l'organisation qu'aux participants.

Toutes et tous ont pensé aux absents qui soit ne pouvaient se libérer (UR Saint-Lazare, UR Limousin, UR Nantes), soit étaient Covid-empêché (l'UR de PRG). Certains d'avoir posé une première pierre, notre zone doit continuer dans cette voie de rencontre, de solidarité et de fraternité.

Par l'équipe de la zone Atlantique ■



“ Notre zone doit continuer dans cette voie de rencontre, de solidarité et de fraternité. ”



AG de l'Union régionale Alpes

Le 15 septembre 2023, l'UR Alpes a organisé son assemblée générale dans la salle Duclos sur le site du Biollay. Cette assemblée générale s'est déroulée en présence de Didier Mathis (SG), Fabrice Charrière (SGA), Jean Carl Millet (trésorier et SF en charge de l'ouverture à la concurrence au TER) et Sylvain Maestrini (SF de la zone SE).

Elle a débuté par le rapport moral du secrétaire régional et le bilan financier de la trésorière. S'en est suivi un vote pour l'élection des membres de l'équipe du secrétariat, à l'issue duquel l'équipe du secrétariat a été élue à l'unanimité des membres présents. Félicitations à eux et bon courage pour les épreuves à venir !

Nous sommes ensuite passés au deuxième point à l'ordre du jour qui était le **transfert de personnel dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du TER**, présenté par Fabrice Charrière et Didier Mathis. S'en est suivie une pause bien méritée et conviviale autour d'un café. Puis a été abordé par



Jean Carl Millet le sujet de l'ouverture à la concurrence au TER, avec la présentation du calendrier de l'allotissement par Pascal Lafontaine (élu CSE TER AURA) concernant notre TER.

Dernier point à l'ODJ, l'actualité syndicale avec la **création du GIE**, la discontinuité à Fret SNCF et la réforme des retraites. Nous avons terminé par Sylvain Maestrini et le bon bilan de la zone SE pour 2022, puis les prévisions optimistes pour 2023. La réunion s'est terminée autour d'un repas convivial.

À l'année prochaine ! Venez nombreux pour échanger et partager ces moments de convivialité et d'échange.

Par l'équipe de l'Union régionale Alpes ■

“
Venez nombreux pour échanger et partager ces moments de convivialité et d'échange.”

AG UFR Paris Sud-Est

L'assemblée générale des retraités de l'UNSA-Ferroviaire de la région de Paris Sud-Est s'est tenue le 7 décembre 2023 à Paris. Le bilan moral et les comptes présentés par le président Philippe Berthelot sont validés par la trentaine de participant(e)s de l'AG, qui apprécient aussi l'annonce de l'augmentation du nombre d'adhérents à 121.

Dominique Triquet, président de l'UFR Sud-Est, nous dresse un panorama des activités et des actions de notre section Sud-Est et annonce aussi le danger qui va peser sur l'avenir des mutuelles cheminotes avec la mise en œuvre d'une mutuelle d'entreprise obligatoire pour les agents « au statut ». La parole est ensuite donnée à **Delphine Ledieu**, invitée représentant la fédération et experte en charge des **facilités de circulation**, qui nous décode la dématérialisation des facilités de circulation qui va amplifier la fracture numérique et compliquer l'accès aux trains de nos retraités. Intervention complétée sur l'aspect *Entreprise* par les représentants du syndicat de Paris Sud-Est (Jean-Philippe Lusso, Franck Genoux, Philippe Garcia).

Retour sur les négociations salariales 2023, arrivée de la concurrence, évolutions du fonctionnement de la SNCF avec la création de l'entité GIE, regroupement des services administratifs des cinq SA SNCF, énième réforme de Fret SNCF avec une privatisation des 30% de trafics les plus rentables.

Cette assemblée générale en présentiel a permis de renouer le contact et la chaleur humaine, terreau du syndicalisme, et s'est terminée par un repas dans un restaurant proche, instant de convivialité digne de la grande famille cheminote.

Par l'équipe de l'UFR Paris Sud-Est ■



Le bureau est reconduit :

- Président : **Philippe Berthelot**
- Trésorière : **Chantal Guérard**
- Secrétaire : **Isabelle Bonin**

Assemblée générale 2023 du secteur UFR Alpes

Le 19 octobre dernier à Sévrier, au bord du lac d'Annecy, dans les locaux de la célèbre fonderie savoyarde de cloches Paccard, s'est tenue l'assemblée générale du secteur de l'UFR Alpes.



À la demande de nombreux adhérents, les rencontres avec le bureau se font au moins une fois par an en décentralisé et si possible associées avec une découverte, une visite... La matinée a été consacrée à l'AG avec la présence du « staff » de la section UFR Sud-Est et d'une représentante de l'Union régionale des actifs.

La présidente de l'UFR, prise par l'AG de nos camarades de Toulouse, était excusée et a communiqué un « mot » amical précisant la politique syndicale qu'elle a engagée, avec en particulier la volonté de placer l'UFR en tant qu'interlocutrice incontournable du groupe ferroviaire et de la CPR quant aux questions intéressants les retraités. Le cahier revendicatif de notre syndicat se verra retravaillé pour répondre aux aspirations de nos mandants et en lien avec l'UNSA Retraités. Cette communication a été adressée par mail à l'ensemble des adhérents du secteur.

Après approbation du rapport moral et financier, un riche débat a animé l'assemblée autour des questions d'actualité et sur des points particuliers comme **les facilités de circulation, la mutuelle d'entreprise pour le personnel à statut**. Le mandat actuel des quatre membres du bureau du secteur se terminant en octobre 2024, un appel a été lancé pour susciter des vocations afin de préparer un renouvellement de l'instance. La discussion a continué avec le traditionnel pot de l'amitié suivi d'une excellente tartiflette (le tout avec modération).

L'après-midi a permis la découverte de l'histoire et de l'activité de la Fonderie Paccard qui, depuis 1796, propose ses cloches en Savoie, en France et dans le monde entier. Les principaux marchés à l'export se trouvent en Amérique (surtout USA et Amérique latine), en Extrême-Orient (Vietnam, Corée...). Cette fonderie allie avec succès tradition et modernisme, technologie et accueil. **L'assistance a pu assister à la spectaculaire coulée de quatre cloches** (trois pour des particuliers et une plus grosse pour une abbaye). La visite s'est achevée par un récital chanté avec un accompagnement par un instrument exclusif composé de cloches (sculpture musicale Ars Sonora).

L'ensemble des participants, dont deux représentants du secteur de Lyon, s'est déclaré très satisfait de cette journée d'échanges, de convivialité et de découvertes.

“
Un riche débat
a animé
l'assemblée
autour des
questions
d'actualité.”

Photos : Frédéric Chandellier



Photos : Frédéric Chandellier



La fonderie savoyarde de cloches Paccard

Par Olivier BLANC ■

Assemblée générale de l'UFR Lyon

L'assemblée générale de l'UFR Lyon s'est tenue le 7 décembre 2023. Michel Champion, responsable du secteur, a ouvert la séance en remerciant de leur présence Jean-Paul Fournier, secrétaire général de l'UFR Sud-Est, Sébastien Charbonnier, délégué et secrétaire adjoint de l'UR Lyon et Madjouva Esly de l'UR de Lyon.

Un temps de recueillement a permis d'honorer la mémoire de Messieurs Armand Buwel, Maurice Berger, Michel Bon et Auguste Aujard, décédés au cours de cette année 2023.

Le rapport d'activité du secteur a été présenté : l'effectif des adhérents se maintient bien et les réunions mensuelles permettent de réunir 10 à 15 adhérents. Pour l'année 2024, le calendrier des dates sera envoyé prochainement à chaque adhérent (e-mail et courrier). **Le rapport financier** 2023 a été présenté par le trésorier et a été approuvé à l'unanimité. L'élection des membres du bureau a ensuite eu lieu. Malgré notre demande, aucune candidature nouvelle ne nous est parvenue. L'élection a eu lieu avec comme candidats **les membres sortants qui ont tous été réélus** : Michel Champion, président, Samuel Ducros, secrétaire, Noël Fayolle, trésorier, Alain Naudet, trésorier adjoint et Alain Dufetre, secrétaire adjoint.

La parole a ensuite été laissée à Sébastien Charbonnier et Madjouva Esly qui nous ont fait un point sur toutes les modifications et les **problèmes liés à l'ouverture à la concurrence** et les difficultés pour discuter avec la région. Pour ce qui concerne le fret, les marchés les plus intéressants et qui rapportent partent à la concurrence.

Jean-Paul Fournier a ensuite abordé les problèmes du **pouvoir d'achat des retraités** avec une augmentation prévue de 5,3 % au premier janvier 2024, mais qui ne comblera jamais tout le retard que nous avons pris avec une inflation qui, bien que contenue, n'épargne pas l'énergie ni le panier de base pour la vie de tous les jours.

Pour ce qui concerne les **facilités de circulation** (FC), des précisions sont apportées à la suite de la dématérialisation des FC des ayants droit. Pour l'aspect fiscal, les FC remises aux retraités anciens salariés sont constitutives d'un avantage retraite et non d'un avantage en nature et ne sont pas affectées par les cotisations sociales,



puisque c'est l'entreprise qui s'en acquittera. En matière d'impôts sur le revenu, en revanche, aucun engagement n'a été formalisé dans l'immédiat. S'en est suivi un échange sur tous les problèmes qui surgissent lors de l'utilisation des FC sur les différentes régions TER.

Jean-Paul a ensuite commenté la mise en œuvre d'une mutuelle d'entreprise au 01/01/2025, avec une partie de la cotisation prise en charge par l'entreprise pour les actifs et avec possibilité d'accès aux retraités avec cotisation unique. Une affaire à suivre en 2024. La réunion a été suivie par un repas convivial.

“
Augmentation du
pouvoir d'achat
des retraités
prévue de 5,3 %
au premier
janvier 2024.
”

Par Michel CHAMPION ■



UNE BONNE MUTUELLE ÇA NOUS FACILITE LA VIE !



93%
DES ADHÉRENTS
RECOMMANDENT
LA MUTUELLE MGC*

* Baromètre annuel de satisfaction réalisé par Init en novembre 2022 auprès d'un échantillon représentatif de 800 adhérents MGC

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



01 40 78 57 10

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



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)

