

N° 869 | AVRIL 2024

MENSUEL - PRIX : 1€50

# Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



## EUROPE ET TRANSPORTS FERROVIAIRES





**carcept prev**

ASSUREUR D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

# PRENDRE *soin* de vous

Carcept Prev accompagne la branche du Transport dans les domaines de la retraite complémentaire, de l'assurance santé et prévoyance, de l'action sociale et du bien-être. Vous et vos salariés bénéficiez ainsi d'un accompagnement complet et adapté à votre métier pour vous permettre de vous concentrer sur l'essentiel : VOTRE ACTIVITÉ.

**Carcept Prev s'engage à vous assurer un avenir serein et contribue à la qualité de vie pour tous.**

**PAGE 4**

**EDITO**

Par Didier MATHIS

La question du pouvoir d'achat est une priorité !

**PAGES 6/9**

**QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?**



6

> **SAS FRET**

Objectif OFP 2023 :

Le fret dans tous ses (mauvais) états

**PAGES 10/19**

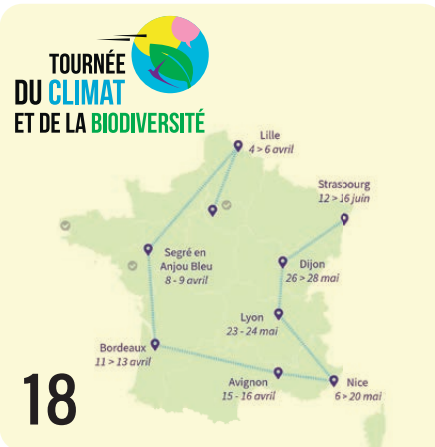
**À LA UNE**



10

> Europe et transports ferroviaires : entre chaos, attermoissements et espoirs

> Silence, on SERM !



18

> La Tournée du climat et de la biodiversité : Un événement à ne pas rater

**PAGES 20/27**

**LES PLUS ++**



20

- > La charge mentale
- > Des agendas *haute couture*
- > Formation prise de parole à l'UR APC

> **Du côté des UFR**

- Pensions de réversion : un dossier à risques
- Élections européennes : ça s'approche !
- Les pharmaciens peuvent prescrire et administrer les vaccins
- Résilier votre contrat d'assurance en 3 clics
- Dans sa 107<sup>e</sup> année, le doyen de l'UFR nous a quittés

**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

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

**Photo couverture :**  
Lalandrew - stock.adobe.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





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

# La question du pouvoir d'achat est une priorité !

Les chiffres de l'INSEE parlent d'eux-mêmes : un demi-million de Français ont basculé dans la pauvreté en France. Ils sont désormais **9,1 millions à vivre avec moins de 1 158 euros par mois**, un montant qui correspond au seuil de pauvreté, fixé à 60% du niveau de vie médian pour une personne seule.

Ces statistiques sont plus qu'inquiétantes ! La moitié des personnes en situation de pauvreté ont un niveau inférieur à 924 euros par mois. Cela signifie, d'une part, que les pauvres sont non seulement plus nombreux, mais qu'ils sont également de plus en plus pauvres. Depuis la reprise post-Covid et la guerre en Ukraine, la flambée des prix des matières premières, de l'énergie puis celle des produits alimentaires a conduit à une hausse générale des prix à la consommation de près de 11% sur deux ans.

Devant cette situation alarmante, **il est plus qu'urgent d'augmenter les salaires dans notre pays**. Le mécanisme d'indexation du SMIC sur l'inflation a, certes, conduit à augmenter le salaire minimum d'environ 12% depuis deux ans, ce qui a protégé les travailleurs les plus faibles. En revanche, rien n'a obligé les entreprises à augmenter les salaires au-dessus du salaire minimum légal en France.

**Nous devons lutter contre la smicardisation progressive des salariés !** D'ailleurs, la proportion de salariés au SMIC a fortement augmenté en un an, passant de 12% à 15% en 2023. De plus, la forte hausse des exonérations de cotisations salariales patronales, de 13% en 2023, est bien supérieure à la croissance de la masse salariale et confirme l'idée d'un tassement de la grille vers le bas, car celles-ci sont maximales au niveau du SMIC puis dégressives au-delà.



**Le sujet du pouvoir d'achat et de la nécessaire augmentation des salaires est primordial pour l'UNSA-Ferroviaire, car tous les salaires doivent augmenter !**

Le sujet du pouvoir d'achat et de la nécessaire augmentation des salaires est primordial pour l'UNSA-Ferroviaire, car tous les salaires doivent augmenter ! Lors des tables rondes présidées par Jean-Pierre Farandou en février, l'UNSA-Ferroviaire semble avoir été entendue. Le président de SNCF a pris l'engagement de procéder cette année à 1 100 recrutements au-delà de ceux prévus initialement (7 300) sur l'ensemble des sociétés du groupe.

Le deuxième engagement concerne l'urgence de travailler avec les organisations syndicales sur la thématique des **conditions d'exercice des métiers**. Concernant le métier spécifique des ASCT, la SA Voyageurs a décidé d'avancer son comité technique au 14 mars, afin d'apporter des premières réponses aux attentes que nous avons exprimées ces dernières semaines.



De plus, l'UNSA-Ferroviaire a souhaité un calendrier resserré et rapide concernant les **dispositifs de fin de carrière**. Là aussi, l'entreprise s'est engagée à démarrer une série de bilatérales afin de lancer concrètement les réflexions et les pistes d'évolution sur ces sujets.

Enfin, nous avons demandé à travailler prioritairement sur le groupe technique **Grille et reconnaissance des métiers** et qu'il soit élargi à la rémunération des contractuels. Par ailleurs, un groupe technique sur l'encadrement a débuté mi-mars.

L'UNSA-Ferroviaire exige un agenda social qui mette le paquet sur les sujets des carrières des cheminots et des travailleurs du rail. Le pouvoir d'achat des agents et des salariés du ferroviaire est une priorité pour notre organisation syndicale !

Bonne lecture !



# ÉCLAIRONS L'AVENIR

*Pour la défense  
des métiers du GIE SNCF  
Optim'Services*

**Premier tour**

**Du 9 au 16 avril 2024**

**Deuxième tour\***

**Du 23 au 30 avril 2024**

Après la création du groupement d'intérêt économique SNCF Optim'Services (GIE) au sein du groupe public ferroviaire, de nouvelles instances représentatives du personnel doivent être créées et des élections auront lieu.



Pour tout savoir sur ces élections, les enjeux, nos candidates & candidats, notre *Mag* spécial GIE, **visitez nos pages dédiées.**



*\*Si nécessaire.*



# Objectif OFP 2023

## Le fret dans tous ses (mauvais) états



Photo : R. Ciessum

L'association Objectif OFP a pour vocation de faciliter et soutenir la mise en place d'OFP sur le territoire français et donner la capacité aux entreprises ferroviaires de devenir compétitives grâce à un mode ferroviaire local performant.

**OFP :** Opérateur ferroviaire de proximité, petite ou moyenne entreprise du domaine ferroviaire assurant un trafic de fret local ou la maintenance de voies ferrées locales à faible trafic destinées au fret (dites « capillaires fret »).

Depuis sa création, Objectif OFP organise chaque année une **ournée d'entretiens et de débats avec les acteurs et opérateurs du fret ferroviaire** de proximité, des intervenants de l'industrie, des élus locaux et nationaux et des responsables politiques. Ces opérateurs ferroviaires de petite taille constituent une réponse nouvelle au transport de marchandises de courte et moyenne distance dans les ports et territoires. Pour exister, un OFP doit être titulaire de deux autorisations : une **licence d'entreprise ferroviaire**, délivrée par arrêté du ministre chargé des Transports et un **certificat de sécurité** délivré par l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), qui permet d'attester la mise en place d'un système de gestion de la sécurité à même d'assurer un niveau de sécurité en adéquation avec les lignes concernées.

### 13<sup>E</sup> JOURNÉE OFP

La treizième journée « Fret ferroviaire du futur et OFP » a eu lieu le 28 novembre 2023, rassemblant plus de 450 participants à Paris et en distanciel. Au programme : *Le fret ferroviaire, tous les feux sont au vert, mais est-ce bien parti pour doubler la part modale ?* Des tables rondes ont été organisées entre les représentants de l'État, du parlement et de la société civile pour tenter de **définir le rôle et la juste place du fret ferroviaire dans une vision écologique**. La France est devenue un des derniers investisseurs du ferroviaire en Europe. Il est temps de le revitaliser en reconsidérant les modes de fonctionnement actuels et en leur donnant une dimension justement calibrée. Cet état des lieux de l'investissement du transport ferroviaire en France est inquiétant, car il est le seul capable d'apporter des solutions décarbonées et devrait être le fer

de lance du transport du futur. En lieu et place, le monde industriel responsable de la situation écologique actuelle demande au ferroviaire de s'adapter et de se plier à ses diktats.

## SOS OPÉRATEUR FERROVIAIRE EN DÉTRESSE

Le leitmotiv de l'édition 2023 est simple : que fait aujourd'hui le ferroviaire et quels sont les éléments positifs pour le présent et l'avenir ? Malgré sa piètre réputation, on constate **beaucoup d'intervenants concernés et motivés par le fret ferroviaire**. Les opérateurs français se sentent délaissés sur l'autel de la rentabilité et du manque d'investissement. La branche ferroviaire est demandeuse et l'on comprend bien qu'elle ne peut pas s'en sortir seule, car c'est une solution plus coûteuse que la route, avec des marges limitées et qui n'a jamais été vraiment soignée par les gouvernements. Les aides sont capitales pour le wagon isolé, contrairement aux autres modes de transport de marchandises. Dans le cadre d'une organisation ferroviaire, pour desservir une installation terminale embranchée (ITE), il faut une locomotive, un conducteur, un agent au sol, une installation conforme en bon état et une application de la réglementation de la sécurité à tous les niveaux, vérifiée par des habilitations. **Pour la route, un camion et son chauffeur sont juste nécessaires**. Le combat est clairement inégal et les opérateurs se sentent démunis face à ce Goliath routier.

## OPÉRATION TRA-SE-116

Sous ce nom de code digne d'un roman d'espionnage se cache une bonification de prime CEE (certificat d'économie d'énergie) mise en place par le ministère de la Transition écologique. Cela concerne un **contrat de prestation de service de fret ferroviaire pour des marchandises précédemment transportées par voie routière**. Pour simplifier, l'État français attribue une aide financière aux chargeurs qui décident d'opérer un report



Site de Lorraine Tubes à Rettel, embranché en Gare de Sierck-les-Bains

Claude viletteuse CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3445289>

modal vers le rail et qui confie l'acheminement de leurs marchandises à un opérateur de fret ferroviaire autorisé à circuler sur le territoire français. Le chargeur (ou le client) est bénéficiaire de cette aide de douze mois renouvelables jusqu'en 2028 (date de l'abrogation de l'opération). Cette prime est calculée selon la durée du contrat en mois et le nombre de tonnes-kilomètres transportées pendant ladite période.

D'après les chargeurs présents qui ont testé cette opération, cette prime fonctionne. Elle permet d'engager et d'impliquer les clients potentiels vers le ferroviaire. Pour le responsable des achats logistique primaire Europe de l'ouest chez Danone, cette aide a permis un traitement innovant de ses flux. Son entreprise subissait des dysfonctionnements réguliers avec sa production en transport routier. Un investissement financier du client et un travail de fond réalisé avec Fret SNCF ont permis de réhabiliter la plateforme ferroviaire locale et de l'adapter à un fonctionnement plus souple.

## PROJET MONITOR

Rail Logistics Europe a gratifié l'assemblée OFP d'un nouveau programme vendu comme exclusif. Initié en mars 2023 pour trois ans, Monitor (pour *Measuring Online Network Integrated Train Operations in Real Time*) est un projet qui contribue à la **numérisation du fret ferroviaire**. Il prévoit de connecter les wagons à la tablette du conducteur via une liaison non filaire, afin d'automatiser les opérations obligatoires avant le départ du train et de surveiller celui-ci quand il roule. L'exploitation des données recueillies pendant les essais doit

“ La France est devenue un des derniers investisseurs du ferroviaire en Europe. Il est temps de le revitaliser en reconsidérant les modes de fonctionnement actuels et en leur donnant une dimension justement calibrée. ”

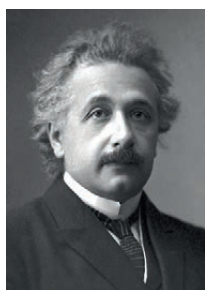


Photo : L. Leggy



Un train de fret en Suisse

Kabellager / David Gubler CC BY-SA 3.0 https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=691580



“  
*« Il est hélas  
 devenu évident  
 aujourd'hui que  
 notre technologie  
 a dépassé notre  
 humanité ».*  
 Albert Einstein  
 ”

ensuite aboutir au **développement d'algorithmes au service de la maintenance prédictive**. Le but annoncé est d'améliorer la compétitivité du fret ferroviaire par rapport à la route en augmentant le niveau de sécurité et de fiabilité. Cerise sur la tarte à la crème, cela donnera une image high-tech et moins ringarde du fret ferroviaire. Bienvenue sur la planète Fret 2.0.

On pourrait se réjouir d'une telle initiative de la part de RLE si l'on occultait le fait que l'entreprise a déjà investi en 2016 dans un projet similaire avec la société Traxens, projet qui a fini en eau de boudin dans l'indifférence générale. On repassera pour l'exclusivité. On pourrait en rire si ce n'était triste à pleurer.

### WAGON CONNECTÉ, L'AVENIR DU FERROVIAIRE ?

L'UNSA-Ferroviaire ne s'oppose pas à la modernisation de l'outil de travail, mais la solution n'est pas dans l'utilisation de nouvelles technologies à outrance. **Si aujourd'hui la chaîne de suivi d'un wagon n'est plus optimale, c'est parce qu'elle a été brisée par des restructurations menées au forceps sans volonté d'améliorer la qualité du travail.** On supprime des emplois sans réfléchir à leur réelle utilité. La technologie n'est rien sans l'appropriation et la compréhension de l'outil auquel elle doit se substituer. De plus, des problèmes se posent d'entrée : les différentes catégories de wagons et leur manque

de standardisation ne permettent pas de gérer les contraintes inhérentes au transport dans des situations normales ou dégradées. Finalement, sous le vernis de la motivation technologique se cache la recherche d'optimisation en personnel. L'éternel *Lean Management* qui cherche à grignoter toute action humaine non directement rentable. On citera Albert Einstein pour résumer : *« Il est hélas devenu évident aujourd'hui que notre technologie a dépassé notre humanité ».*

### UNE GESTION CAPILLAIRE TIRÉE PAR LES CHEVEUX

Les interventions sur les capillaires fret n'ont pas manqué et le directeur de programme Fret ferroviaire SNCF Réseau est venu se défendre. Réseau a conscience que les ambitions sont fortes chez les OFP. Le gouvernement va débiter un investissement de 500 millions d'euros sur le sujet. Réseau se bat aujourd'hui pour trouver des solutions à des problèmes qui n'en étaient pas au siècle dernier. Cela confirme la déliquescence du fret qui peine à sortir la tête de l'eau. Les ambitions sur les capillaires n'ont jamais été réalisées : **depuis 2018, 883 kilomètres de lignes ont été fermés et, sans trop s'avancer, on peut affirmer que la moitié des capillaires restantes sont en mauvais état et menacent, elles aussi, d'être radiées.** Le problème principal réside dans leur pilotage : la gestion centralisée au sein de SNCF s'est territorialisée, créant des différences de

traitement selon les régions. Le principal problème des opérateurs ferroviaires n'est pas de trouver des clients, mais de pouvoir assurer les trafics. L'opérateur est même obligé parfois d'entretenir le réseau pour continuer à travailler. De l'avis quasi général des participants, le manque de réactivité de Réseau et du gouvernement participe au développement de la route. Triste constat, alors que dans le même temps les autorités servent un discours mobilisateur contraire.

## BAD TO THE BEAUNE

L'intervention de l'ex-ministre des Transports Clément Beaune aura été lunaire. Son discours bancal résume le chaos qui règne au sein du gouvernement français. Lors de sa tribune clôturant cette journée, il s'est longuement gargarisé de la prise de parts de marché du fret depuis 2022. Il n'a pas manqué de servir le traditionnel *läius* qu'on nous offre depuis quinze ans : il faut doubler la part du ferroviaire. Pas tout à fait à l'aise sur le sujet, **il assume sa décision sur la discontinuité de Fret SNCF** en assurant même avec une molle insolence que c'est une chance pour le ferroviaire. Un discours politique sans fond et rempli de belles paraphrases. On nous parlera d'ambition sans jamais la développer et en définir les grandes lignes. Il faut que ça marche. Il n'aura même pas la décence de répondre aux questions, trop pressé d'aller voir ailleurs. Il avait sûrement des affaires plus importantes à régler, comme valider la création de l'autoroute A31bis qui coûtera la modique somme de 1,5 milliard d'euros pour un tronçon de 115 kilomètres et facilitera le transit routier.

Pour conclure sur l'action du gouvernement, une pensée émue pour l'intervention à la tribune de Carole Grandjean, ex-ministre déléguée chargée de l'Enseignement et de la Formation, qui a servi un discours générique tiède et à côté des réalités actuelles. Elle a laissé circonspecte une partie de l'assemblée des professionnels et n'a pas non plus souhaité répondre aux questions.



Train fret en Norvège

Kabaleger / David Gubler CC BY-SA 3.0, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Train\\_fret\\_Norvège.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Train_fret_Norvège.jpg)

## ZÉRO AMBITION

Le bilan de cette nouvelle journée OFP reste mitigé et frustrant : les ambitions affichées ne sont jamais vraiment développées, les aides financières au ferroviaire comme la TRA-SE-116 s'avèrent inutiles si l'état lamentable du réseau capillaire ne permet pas un transfert de la route vers le rail. Ce sera d'ailleurs le maître mot de la journée et un appel à l'aide : **les pays qui ont un fret ferroviaire sain et actif sont ceux où le gouvernement a investi massivement depuis des années.** Malgré la croyance répandue sur sa prétendue efficacité, le système allemand ne se porte pas mieux que certains de ses homologues. À l'image du ferroviaire européen, le wagon isolé outre Rhin est à l'agonie. Il coûte cher car, selon les clients, il n'est pas adapté et subit donc une augmentation des prix pour une baisse de qualité. En revanche, **le ferroviaire italien semble se redynamiser**, c'est peut-être là-bas qu'on doit garder un œil sur l'avenir du wagon isolé. La Norvège et la Suisse, grâce à de nombreux investissements, affichent aussi un visage serein.

Dans le même temps, avec sa majorité relative au Sénat, la France se perd dans des guerres intestines stériles : la droite se voulant pro route et les tendances de gauche favorables au train. En attendant, **Fret SNCF se meurt dans l'indifférence générale et les opérateurs de fret ferroviaire évoluent sur des sables mouvants, à la merci de politiques ubuesques.** Si l'incident de la Maurienne, un gigantesque éboulement qui condamne les voies ferroviaires depuis presque un an pour une durée qui semble s'allonger chaque mois, avait eu lieu sur une autoroute, les réparations et la mise en service prendraient-elles autant de temps ?

“  
**Malgré la croyance répandue sur sa prétendue efficacité, le système allemand ne se porte pas mieux que certains de ses homologues.**  
 ”



Photo: R. Chessum

POUR EN SAVOIR PLUS



Par Massimo RASTELLI ■

# Europe et transports ferroviaires : entre chaos, attermoissements et espoirs



Le bâtiment du Parlement européen à Bruxelles

Les actualités européennes ne connaissent pas un écho identique dans les différents pays de l'Union européenne. En France, les débats autour des questions du continent apparaissent souvent manichéens ou plus simplement ignorés. Pourtant, l'UE agit avec des mesures diverses, positives, irritantes et parfois contradictoires... Et les gouvernements nationaux n'assument pas toujours leurs responsabilités.

Nombreux sont les avis, recommandations, directives et éléments constitutionnels européens ayant **un impact direct sur la vie des citoyens** à de nombreux niveaux. Pendant longtemps, élus nationaux et ministres ont abusé du brouillard entourant les actions et déclarations politiques françaises (gouvernement, parlements national et européen, dialogues sociaux sectoriels européens, etc.) pour utiliser l'Europe et Bruxelles comme le Père Fouettard de la vie politique hexagonale. Insincérité, démagogie et populisme ont dissimulé l'écart entre le discours tenu dans les provinces françaises et les négociations et décisions européennes. C'est

« *la faute à l'Europe* » (ou Bruxelles, symbole de la technocratie de la Commission) est une rengaine souvent utilisée, à raison et à tort.

Nous ne ferons pas **ici la longue liste des textes qui ont participé à la conception d'un droit européen aux conséquences pratiques pour tous les citoyens de l'UE**. Dans le monde du travail, les directives sur le travail sur écran, les travailleurs détachés, la mobilité en Europe, la certification des conducteurs de train sont des exemples de points d'appui juridiques importants, pour promouvoir de meilleures conditions de travail et de respect des travailleurs. L'UE est une construction complexe

dotée d'un appareil technocratique mince (moins de fonctionnaires européens qu'à la mairie de Paris) et un budget général trop faible pour satisfaire aux discours politiques très globalisants sur la croissance, l'emploi et le défi du changement climatique.

## LE MARCHÉ, UN PRINCIPLE-RÉFLEXE. LE SERVICE PUBLIC... TOUJOURS L'EXCEPTION !

Côté transports, les « paquets ferroviaires » ont concrétisé la concurrence libre et non faussée, élément essentiel de la construction européenne depuis l'instauration du marché commun et de la monnaie commune. Pour réaliser l'objectif de croissance économique, le dogme concurrentiel par l'ouverture au marché de tous les services publics en réseau a été appliqué sans aucun état d'âme. Même, avec une obsession affirmée (présente dans les textes constitutionnels de l'UE). Il n'y a aucune surprise à considérer que la Commission européenne s'engage avec zèle à l'application des principes relatifs à l'ouverture totale des activités de services et de la production industrielle.

**La règle c'est l'open market** (marché ouvert). L'exception, avec des obligations et contraintes très précises, c'est la sauvegarde du monopole public. Avec par exemple le droit à l'attribution directe d'un service ou d'une activité à une administration ou une entreprise publique ou à capitaux majoritairement publics. On peut déplorer que le principe d'attribution directe par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) dans les pays de l'UE soit devenu extrêmement difficile à appliquer. C'est une exception réglementaire en passe de disparaître, compte tenu des contraintes fortes qui pèsent sur son recours (seuil de chiffre d'affaires, justifications diverses).

Pour ma part, la question est toujours posée entre les bénéfices et les risques portés par l'attribution directe, en rapport avec le coût et le montage complexe, long et coûteux de l'appel d'offres (mais avec une sécurisation juridique plus fiable). Les paquets ferroviaires et les règles concurrentielles



Salle du Parlement à Bruxelles

sont conçus pour limiter à des micromarchés le choix pour une AOM d'attribuer un service ferroviaire sans passer par un appel d'offres. Au sein de l'UE, n'importe quelle entreprise de transports ferroviaires (référéncée comme telle) peut répondre à un appel d'offres.

## QUID DU DIALOGUE SOCIAL SECTORIEL EUROPÉEN (FERROVIAIRE) ?

Les syndicats de cheminots européens ont conclu avec le patronat (la CER, communauté européenne du rail) un accord européen sur la place des femmes dans le ferroviaire (*Women in Rail*). Mais ils doivent parler haut et fort quand il s'agit de défendre un niveau de formation adéquat pour les travailleurs transfrontaliers comme les conducteurs de train.

Comme dans les négociations nationales, les syndicats sont confrontés à des tentatives d'abaissement du niveau de connaissances linguistiques et techniques par réduction obsessionnelle des coûts de formation. Très récemment, les syndicats ont obtenu de la CER qu'elle accepte (avec la fédération européenne ET1) de ne pas remettre en cause le niveau B1 (connaissance de langue étrangère) pour les personnels travaillant sur les trafics transfrontaliers. Rappelons que plusieurs incidents et un grave accident ferroviaire (Bettembourg) ont eu, parmi leurs causes directes ou indirectes, des **dysfonctionnements dans la communication assurant la sécurité et la fiabilité des circulations ferroviaires**. Ce sujet, comme d'autres, n'est pas du tout un détail.

Comme représentants syndicaux cheminots, tout en confirmant notre opposition à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en Europe,

“  
Pour réaliser  
l'objectif de  
croissance  
économique,  
le dogme  
concurrentiel par  
l'ouverture au  
marché de tous les  
services publics  
en réseau a été  
appliqué sans  
aucun état d'âme.

”

1 Fédération européenne des travailleurs des transports (FET) ou European Transport Workers' Fédération (ETF)





Parlement européen à Strasbourg



**La question des coûts directs du travail continue de passer avant la qualité des services, l'innovation et l'amélioration des conditions de travail et de la qualité de vie au travail.**



nous rappelons que c'est l'intérêt commun des entreprises, de leurs directions et des salariés de réguler l'activité ferroviaire par les meilleures conditions de travail et une reconnaissance des compétences, avec des rémunérations et des parcours professionnels plus positifs.

### DES ASPIRATIONS DIFFÉRENTES POUR LES NOUVELLES GÉNÉRATIONS

La question des coûts directs du travail continue de passer avant la qualité des services, l'innovation et l'amélioration des conditions de travail et de la qualité de vie au travail. Pourtant, qualité de vie au travail et équilibre vie perso/vie pro sont les premières préoccupations des nouvelles générations. L'attractivité des métiers ferroviaires est pénalisée par **l'absence de réelle prise en compte des aspirations des jeunes** par le patronat.

Le Forum économique mondial (rapport « *The Future of Jobs Report* ») constate aussi une évolution des habiletés et savoir-être demandés par un grand nombre d'employeurs. Si la résolution de problèmes complexes reste à la première place, la pensée critique, la créativité et l'intelligence émotionnelle ont fait un bond ces cinq dernières années. Cela va de pair avec les exigences des jeunes recrutés qui évoluent dans le sens d'un équilibre entre le professionnel et le personnel. Pour ces raisons aussi, le dialogue social sectoriel du rail doit devenir un axe structurant, parce que le transport ferroviaire est européen et aussi international. En témoignent les groupes de transports européens et bien au-delà de notre continent.

### L'INTERNATIONALISATION DU MARCHÉ DES TRANSPORTS EN EUROPE

Elle n'est pas toujours éthique ni socialement responsable. Prenons l'exemple du groupe chinois hongkongais MTR qui opère des services de transports en Suède. Personne ne conteste la qualité technique et les innovations développées par MTR. Mais depuis l'ascension de Xi Jinping et sa prise de tous les pouvoirs, la liberté syndicale, la liberté de négociation, etc. **certaines des conventions de l'OIT<sup>2</sup> définies comme fondamentales (87, 98, 100, 111...) sont remises en cause par le pouvoir de Pékin.**

La Chine ne respecte plus l'accord fondamental (déclaration sino-britannique de 1984 enregistrée comme un traité auprès de l'ONU). Cela a des conséquences directes sur les droits des travailleurs et des citoyens de ce territoire. Le syndicat des enseignants de Hong Kong a été dissous. Des organisations affiliées aux confédérations syndicales libres HKCTU et HKTUC ne peuvent plus agir dans un cadre permettant aux adhérents, militants et responsables de faire respecter les droits fondamentaux des salariés, notamment dans le secteur des transports publics ferroviaires (et MTR en particulier).

Dans cette situation, **il ne paraît pas acceptable d'autoriser un groupe de transports tel que MTR à répondre à des appels d'offres européens.** Il ne s'agit pas seulement de l'expression de la solidarité syndicale internationale que nous devons à tous les travailleurs du rail et des transports. En effet, une partie du financement de MTR est issue des fonds publics régionaux et gouvernementaux chinois. La stratégie est approuvée et décidée à Pékin pour opérer des services de transports en Europe (et ailleurs) en mettant à mal le droit du travail et en utilisant des avantages comparatifs financiers contraires à certaines décisions de l'OMC<sup>3</sup> en matière d'aides publiques.

Le parlement européen a émis une résolution le 20 janvier 2022 sur les libertés fondamentales à Hong Kong (2022/2503). Il nous faut absolument consolider le périmètre de la clause sociale (en mode miroir) dans tous les appels d'offres européens, en incluant expressément le respect des conventions fondamentales de l'OIT par les filiales, en incluant les groupes dont les sièges (et directions) sont situés en dehors de l'UE. On peut considérer qu'un « avantage comparatif » a été obtenu par une réduction des droits des travailleurs et des financements publics d'État, dissimulés ou non. La concurrence apparaît ainsi faussée, mais toujours *libre* de droits et d'obligations économiques et sociales, par rapport à celles et ceux qui font la production : les salariés.

2 Organisation internationale du travail

3 Organisation mondiale du commerce



Atomium à Bruxelles

## DES RÈGLES SOCIALES PARFOIS NON RESPECTÉES

La France est l'un des mauvais élèves en matière de contrôle. En 2014, il y avait 2 300 agents de contrôle. En 2020, il en restait 1 877 ! En moyenne, chaque inspecteur du travail dispose d'un portefeuille comprenant entre 50 et 80 000 entreprises. Les réformes et changements réglementaires opérés en 2008, 2014 et 2020 ont accéléré la baisse du nombre de contrôles par l'inspection du travail.

Dans la même période, **la France et tous les pays de l'Union ont connu un développement exceptionnel en matière de travail dissimulé**, avec de la prestation de service hors de toute légalité (plateformes, par exemple). Le transport transfrontalier a continué sa croissance. On peut déplorer que le transport ferroviaire, plus particulièrement les activités internationales, ne soit pas considéré de façon identique, comme le transport routier pour les salariés roulants ou navigants détachés temporairement par une entreprise non établie en France (selon le cadre du décret n°2021-753 du 10 juin 2021).

En effet, dans certains pays d'Europe de l'Est, se développent prêt de main-d'œuvre et usage de personnels sous entreprises de travail temporaire, dans le transport ferroviaire. Le 23 janvier 2023, le syndicat des conducteurs de train allemand GDL a créé une

coopérative appelée Fair Train eG qui consiste à « louer » des conducteurs de train aux entreprises ferroviaires. **Cette initiative est discutable, voire dangereuse, car elle rompt avec le contrat de travail liant directement le conducteur à son entreprise ferroviaire.** Elle intègre le marché comme l'alpha et l'oméga et affirme l'absolue nécessité de réaliser des profits. Il s'agit donc d'une démarche entrepreneuriale qui porte des risques graves sur les droits et la cohésion des travailleurs du rail dans leur ensemble.

Pour faire respecter le droit, la France doit s'engager dans un grand plan de recrutement de contrôleurs et d'inspecteurs du travail pour assurer les contrôles, dresser les procès-verbaux visant ensuite à sanctionner les entreprises qui ne respecteraient pas les règles (notamment celles régissant le temps de travail). Avec l'ouverture du marché, **le secteur ferroviaire n'est plus épargné par le fléau du dumping social et l'absence de respect des droits du travail.**

Le dialogue social sectoriel ferroviaire européen n'est pas mûr. Il porte trop souvent un discours globalisant et de bonnes intentions sous la forme de chartes, sans prévoir d'actes sanctionnant les fautes sur le non-respect. C'est pourtant un intérêt commun pour le patronat et les syndicats que de combattre ces délits, qui rompent avec l'affirmation d'une concurrence régulée pour le bien de tous et la croissance.



**Avec l'ouverture du marché, le secteur ferroviaire n'est plus épargné par le fléau du dumping social et l'absence de respect des droits du travail.**





**La question du financement de l'infrastructure ferroviaire est l'alpha et l'oméga du développement de l'offre de transport et l'une des réponses essentielles pour le report modal.**



## LES BESOINS D'INVESTISSEMENTS DU FERROVIAIRE

La question du financement de l'infrastructure ferroviaire est l'alpha et l'oméga du développement de l'offre de transport et l'une des réponses essentielles pour le report modal (voyageurs et fret). À Bruxelles, en janvier 2024, s'adressant au représentant de la DG Move (Commission européenne), l'UNSA-Ferroviaire a répété une proposition pour assurer un financement pérenne et durable très concret.

Dès 2007, auprès de l'ETF et face au commissaire des Transports français Jacques Barrot (Conférence Trust à la CISL Bruxelles), j'avais défendu la création de grands **emprunts publics d'État pour financer les infrastructures de transports** répondant aux impératifs du développement durable, validés et cadrés dans le cadre de l'Union européenne, qui seraient exclus des critères de convergence économiques et de la norme du déficit des 3%.

Il ne s'agit pas de laisser filer les déficits publics de façon inconsidérée qui porteraient un risque important d'inflation généralisée, dont les premières victimes seraient les salariés, les retraités et leurs familles. Il est nécessaire d'agir avec les financements quantitativement appropriés pour répondre au grand défi du changement climatique et du développement durable. Nous devons explicitement sortir du trouble obsessionnel compulsif de l'orthodoxie budgétaire européenne basée sur la force de la monnaie unique, pour consolider et fléchir des ressources publiques pérennes dans un programme pluriannuel décennal. Les emprunts publics d'État seraient un outil politique, économique et financier probant.

## UNE RÉORIENTATION INDISPENSABLE POUR LA CONSTRUCTION EUROPÉENNE

Durant la pandémie mondiale de Covid 19, dans nos familles, chez nos amis, nos collègues, les ministres, les commissaires européens, les ouvriers, les cadres, le secteur public et privé, les jeunes et les vieux, de toutes CSP et de toutes les diversités et ressemblances, nous avons tous été touchés par la maladie. La mort a frappé sans distinction. **Les pays européens ont engagé des dépenses publiques importantes pour tenter de préserver les populations.** La Commission européenne, outil en charge du respect le plus strict des dispositions, avis, recommandations, directives et éléments constitutionnels, a été tenue au silence par le Conseil européen face à la pandémie mondiale meurtrière. L'UE a engagé de nouveaux déficits pour préserver des vies de citoyens européens. Ce fut une action juste.

Aujourd'hui, la croissance des efforts de financements publics est devenue vitale face au dérèglement climatique dont les effets néfastes et réels augmentent de mois en mois, voire de semaine en semaine. Parce que ce défi est celui de la santé publique et du développement humain, les investissements publics pour les infrastructures répondant au défi climatique doivent être déclarés « d'intérêt supérieur » au respect des règles concurrentielles en Europe. Les règles du marché ouvert et de la concurrence doivent être au service des réponses à l'urgence de la transition écologique.

## LA NÉCESSITÉ D'ÉVOLUER SUR LA GOUVERNANCE ÉCONOMIQUE DE L'EUROPE

Dans le fonctionnement de l'UE, le principe d'obtention d'un compromis entre les États est une règle quasi intangible. Le mandat du Conseil (par la voix de la ministre de l'Économie espagnole<sup>4</sup>) précise que « *les finances publiques soient équilibrées et viables et que les investissements, la croissance et la création d'emplois soient protégés dans l'ensemble de l'UE* ». L'objectif général proclamé consiste à « *réduire les taux d'endettement et les déficits d'une manière progressive, réaliste, durable et propice à la croissance, tout en protégeant les réformes et les investissements dans des domaines stratégiques tels que le numérique, l'écologie, le social ou la défense* ». Au-delà de cette formule qui semble ne rien véritablement modifier, il est reconnu une « *approche différenciée à l'égard de chaque État membre* ». Mais la dette publique doit suivre une trajectoire toujours descendante...

Il apparaît donc une **atténuation modeste de l'orthodoxie budgétaire** (et monétaire) dont l'Allemagne est l'ardente défenseuse. En effet, les Allemands demeurent culturellement et politiquement ancrés dans la lutte contre l'inflation et

4 L'Espagne préside actuellement le Conseil de l'Union européenne





Eurosulptur à Francfort

la référence monétaire. Ils n'ont jamais oublié la catastrophe de l'inflation historique des années 20 : 1 DM en 1913 = 750 milliards DM en 1923 !

Dans ses différentes instances, l'UE est agitée par des cultures politiques souvent divergentes, mais toujours préoccupée par la recherche de consensus et la définition d'une position commune. Cette méthode ne met pas en relief la recherche de solutions innovantes en matière budgétaire, alors qu'elle est une grande puissance exportatrice nette et dynamique par rapport au monde extra-européen.

### L'EUROPE DÉSUINIE SUR LE REPORT MODAL EN FAVEUR DU FERROVIAIRE

L'Europe économique et sociale a très souvent progressé lorsque les deux plus grands pays de l'UE (Allemagne et France) se sont d'abord confrontés, puis se sont compris et entendus en définissant des stratégies concertées et des actions unitaires. Et **l'actualité du ferroviaire n'est pas du tout rassurante depuis 2023**, avec le traitement du dossier catastrophique du fret ferroviaire français avec la dislocation de Fret SNCF, ou allemand avec les menaces contre DB Cargo. Cette absence de stratégie commune malgré des situations comportant des similarités doit interroger à la fois la direction de la SNCF, mais aussi celle ou celui qui doit ou devrait porter son activité ministérielle sur le monde des transports ferroviaires. Aujourd'hui, les cheminots de Fret SNCF, plus largement du groupe public et de toutes les entreprises ferroviaires, doivent comprendre les motifs et arguments de cette désunion qui porte un risque de perdant-perdant. Des réponses sont nécessaires.

### ÉLECTIONS AU PARLEMENT EUROPÉEN, QUELS ENJEUX POUR NOTRE PAYS ?

À l'heure où commence la campagne électorale pour l'élection au Parlement européen, cette affaire des frets ferroviaires allemand et français est attentatoire à l'idée d'une Europe qui doit protéger les Européens, développer notre continent par les principes démocratiques, avec des réponses et actions concrètes pour assurer un développement durable. Sans communiquer une quelconque consigne de vote, j'encourage à lire et analyser l'actualité récente en matière de transports publics, de développement durable et des droits sociaux et les propositions des candidats. Malgré quelques élus très actifs, **la moyenne de l'activité parlementaire française à Strasbourg et Bruxelles demeure insatisfaisante**. Ce constat n'est pas à la hauteur du second pays de l'Union. Trop de sujets, décisions et budgets continentaux concernent aujourd'hui les salariés français, les retraités, demandeurs d'emploi et les cheminots en particulier, dans leurs vies quotidiennes.

Pour le monde syndical des transports, il convient d'être à l'écoute des candidates et candidats (sortants et nouveaux) qui porteront la voix de l'économie réelle et défendront les transports publics, la lutte contre le dumping social, la promotion d'une Europe protectrice des citoyennes et citoyens européens, dans un contexte général de mondialisation encore plus préoccupant en 2024.

“ Dans ses différentes instances, l'UE est agitée par des cultures politiques souvent divergentes, mais toujours préoccupée par la recherche de consensus et la définition d'une position commune. ”

Par Rémi AUFRÈRE-PRIVEL ■

# Silence, on SERM !

Pour commencer, une devinette : quel est le point commun des acronymes REME, SERM, JMQ ? La réponse est : Strasbourg ! En effet, c'est dans cette ville, pionnière en matière de RER métropolitain, qu'ont eu lieu les *Journées des mobilités du quotidien* (JMQ), les 8 et 9 février 2024.



Le choix de Strasbourg n'est pas un hasard, c'est l'Eurométropole de cette ville (accompagnée de la région Grand Est) qui a mis en place et financé le tout premier REME (réseau express métropolitain européen), avant même la promulgation de la loi du 27 décembre 2023 qui définit les SERM (services express régionaux métropolitains) dans le Code des transports.

## LES JOURNÉES DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN, POUR QUOI FAIRE ?

Organisées par l'association *Objectif RER métropolitains*, les JMQ veulent réunir la communauté des acteurs engagés pour les RER métropolitains. Vaste programme, quand on connaît le décalage entre la vision des dirigeants d'entreprise et politiques avec la réalité du terrain ! Parmi les 220 personnes présentes, on trouvait des dirigeants

d'entreprises ferroviaires (Transdev, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares et Connexions, etc.) des représentants des collectivités (région, métropole...), des associations d'usagers et de promotion des transports alternatifs (covoiturage, vélo...), des organisations syndicales, dont l'UNSA-Ferroviaire.

Les débats ont commencé avec l'intervention de Jean-Marc Zulesi, député des Bouches-du-Rhône et rapporteur de la loi sur les SERM, qui s'est prêté à un « service après vote » auprès des intervenants : quels villes et territoires pourront prétendre au RER métropolitain ? Quel financement ? Quelle articulation avec la SGP, Société des grands projets ? Quels péages ferroviaires pour les SERM ? Après les réponses et précisions apportées (voir encadré), furent présentés le REME strasbourgeois et les projets prévus dans d'autres villes : Rouen, Bordeaux, Clermont, etc. Il fut ensuite question des sujets devant permettre de réussir ces futurs projets métropolitains, avec de nouvelles visions des territoires, tout comme une meilleure cohérence des politiques de déplacement et, *leitmotiv* et nerf de la guerre, un financement à trouver pour réussir tous ces projets.

## MOBILITÉS, INTERMODALITÉ, MULTIMODALITÉ

La 2<sup>e</sup> journée fut marquée par plusieurs sessions d'échanges sur les RER en Europe, les SERM : une approche de volume pour le système ferroviaire, intermodalité et multimodalité dans les projets SERM, les RER et le vélo, planification, décarbonation et territoires, gouvernance, financement et implication de la société civile.

POUR EN SAVOIR PLUS



L'après-midi fut consacrée à des visites techniques intéressantes :

- le réseau express métropolitain de l'Eurométropole de Strasbourg (visite du technicentre Grand Est et des installations de la gare de Strasbourg)
- parcours thématique à vélo : le système train + vélo dans le bassin de Strasbourg
- les mobilités en Ortenau (Landkreis du Bade-Wurtemberg, voisin de l'Eurométropole de Strasbourg)

## QUE RETENIR DE CE FORUM ?

Outre Bordeaux et Strasbourg, de nombreuses villes ont des projets de SERM plus ou moins avancés : Toulouse, Lyon, Chambéry, Montpellier, Nantes, Lille... Au final, nos Unions régionales ont ou auront à traiter les sujets liés à la mise en place des RER métropolitains. Elles devront batailler auprès des politiques pour expliquer les enjeux de tels projets côté SNCF, qui **ne se feront pas en un claquement de doigt, ni sans un engagement financier de l'État !**

À nous, UNSA-Ferroviaire, de prendre à bras le corps ce sujet pour montrer que si nous ne pouvons qu'approuver des projets de développement de l'offre ferroviaire, ils ne doivent pas se faire au détriment de la qualité du service, ni sur le dos des cheminotes et des cheminots !

## QUE CONTIENT LA LOI SUR LES SERM ?

« La loi du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains pose le cadre nécessaire au développement d'ici dix ans d'un réseau de RER métropolitains dans dix grandes agglomérations, hors Île-de-France. Il s'agit à la fois de désenclaver certains territoires et de décarboner les transports. La Société des grands projets (SGP) pilotera ce chantier.

La loi définit les SERM dans le code des transports. Cette **offre multimodale** de services de transports en commun publics, hors région Île-de-France, s'appuiera prioritairement sur un **renforcement de la desserte ferroviaire**. Elle comprendra obligatoirement une offre de cars express «à haut niveau de service» et des réseaux cyclables. Les SERM pourront aussi inclure «des services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage» et des services de transports guidés (métros, tramways, téléphériques...). Les gares ou pôles d'échanges multimodaux existants seront adaptés. D'autres seront créés. Ils devront offrir des voies et des aires réservées au covoiturage, des parkings pour vélos.

L'instauration d'un **billet unique** a été prévue par amendement, afin de pouvoir combiner différents modes de transports collectifs publics (train et bus par exemple) dans le périmètre d'un SERM ».

Par Jean-Marc MAINI

(membre fondateur de l'association Objectif RER métropolitains)

et Ludovic WINTENBERGER (secrétaire de l'UR Alsace) ■

## PROJETS DE POTENTIALITÉS DE RER MÉTROPOLITAINS EN FRANCE - DÉCEMBRE 2023



Les sites représentés sont les territoires urbains et périurbains qui sont dans l'attraction quotidienne des agglomérations selon la définition de l'INSEE

- RER métropolitains en service ou engagés
- Projets de RER métropolitains à l'étude ou ayant fait l'objet d'études et faisant l'objet d'une demande politique
- Projets faisant l'objet d'une demande politique
- Autres sites répertoriés dans l'étude SNCF Réseau

Données INSEE 2020

## DES QUESTIONS ET DES PRÉCISIONS...

**JM Zulesi** : « Les SERM ne peuvent fonctionner qu'avec [...] une totale complémentarité entre les différents modes de transports [...] car le ferroviaire ne peut pas desservir tous les territoires. [...] Les SERM ne sont pas réservés uniquement aux grandes villes et j'invite les métropoles moyennes à se lancer également dans ces projets. [...] La Société des Grands Projets (SGP) doit être un appui pour financer les grands projets, car elle a une facilité à lever des fonds. »

**N. Bordillat** (ex-directeur de lignes Alsace à la mise en place du REME strasbourgeois, désormais directeur des programmes SERM Grand Est - SNCF Réseau) : « Les problèmes connus au démarrage du REME strasbourgeois ne sont pas imputables aux agents SNCF, qui étaient très investis dans ce projet. »

**Des associations** (FNAUT, FUB, ADEUS etc) ont aussi contribué : « Les réseaux cyclables doivent être systématiquement intégrés dans les projets de SERM, avec la mise en place de voies cyclables à haut niveau de service. [...] Il ne faut pas augmenter le nombre de places de parking, mais le nombre de places pour les vélos. [...] Il faut que les usagers du train puissent voyager avec leur vélo et pour cela, il faut augmenter les places disponibles dans les rames, voire faire des voitures dédiées comme dans d'autres pays ou villes (Copenhague, Madrid). »

# LA TOURNÉE DU CLIMAT ET DE LA BIODIVERSITÉ

## Un événement à ne pas rater

Membre du conseil d'administration de la Fondation SNCF, l'UNSA-Ferroviaire a pu, à l'occasion des vœux 2024 de la Fondation, visiter l'exposition de la **Tournée du climat et de la biodiversité**. Cette exposition est portée par l'association *Météo et climat*, présidée par le paléoclimatologue Jean Jouzel.

### LES PROCHAINES DATES :



**TOURNÉE  
DU CLIMAT  
ET DE LA BIODIVERSITÉ**



**POUR EN  
SAVOIR PLUS**



Depuis le 20 novembre 2023, dans les villes françaises qui accueillent cette Tournée du climat et de la biodiversité, **des scientifiques viennent à la rencontre de tous les publics pour ouvrir le dialogue sur les enjeux du changement climatique et de l'érosion de la biodiversité**, ainsi que les actions que chacune et chacun peut mettre en œuvre. À chaque ville-étape, ces « messagers » du climat et de la biodiversité sont présents pour échanger et accompagner les visiteurs.

L'exposition au cœur de cette tournée a été ré-alisée en partenariat avec le Muséum national d'histoire naturelle (MNHN) et les contributions de l'Office for Climate Education, des experts de l'Office français de la biodiversité et un collectif de scientifiques retenus pour leur expertise dans les domaines concernés. Les contenus ont été conçus pour **faciliter le débat et l'appropriation des problématiques pour des publics variés**, des fins connaisseurs aux néophytes. Ces mêmes scientifiques accompagnent les visiteurs tout au long de l'exposition pour dialoguer, répondre aux questions, échanger sur les thématiques qui les intéressent. Et ce, quel que ce soit l'âge ou le niveau de connaissances du public !

***“ Non, il ne reste pas trois ans pour garder une planète viable. Il n'est jamais trop tard pour agir. ”***

En parallèle de l'exposition, une programmation « hors les murs » proposée en lien avec la ville accueillante facilite le passage à l'action, pour ne pas rester seuls face aux défis à relever : table ronde, débat mouvant, ciné-débat, visite des initiatives locales, performance artistique, disco soup, etc.

***“Une exposition ouverte à toutes et tous et entièrement gratuite”***

## C'EST DIT

### Jean Jouzel, président de Météo et climat :

« Dans la lignée des Trains du climat de 2015 à 2018, cette tournée va en plus cette fois nous entraîner vers le sujet de la biodiversité, qui est aussi essentiel. Au-delà des enjeux climat et biodiversité, la spécificité de cette tournée est de donner une place centrale aux solutions : comment chacun peut-il agir dans sa vie personnelle, professionnelle ? La présentation de résultats scientifiques et les échanges avec les scientifiques qui seront présents à chaque étape permettront de faire naître, nous le souhaitons, des pistes de réflexion chez chaque visiteur afin d'encourager toutes les générations à se mettre en action. C'est une véritable tournée de l'imagination ! Rappelons-le, chaque effort, chaque décision compte : il n'est pas trop tard pour mettre en place ce qui permettra de limiter le réchauffement climatique. »



### Serge Planton, responsable scientifique du projet :

« Ce projet se distingue par le rôle central des scientifiques dans la conception de l'exposition et dans l'accompagnement des visiteurs. Leur présence et leur disponibilité vont sans aucun doute donner une autre dimension à la tournée ».

### Isabelle Bluche, directrice du projet :

« Nous offrons un espace propice à la mobilisation individuelle et collective en proposant aux visiteurs de poser leurs questions, d'échanger sur leurs doutes, de ne pas rester seuls face à l'éco-anxiété. Ils pourront rencontrer, notamment à travers le programme "hors les murs", des personnes qui leur donneront l'élan de poursuivre la mobilisation au quotidien ».



Cette tournée constitue un moment privilégié pour partager les initiatives et les engagements en faveur de la préservation du climat et de la biodiversité. Elle est composée de trois espaces :

1. Le premier est consacré aux **mécanismes du climat et de l'évolution de la biodiversité avec le climat**. On y apprend notamment que, oui, le climat a toujours évolué sur notre planète, mais jamais aussi vite que depuis l'ère industrielle.
2. Le deuxième retrace **le rôle des humains sur les évolutions** en cours et à venir, ainsi que leurs conséquences dans le monde et en France.
3. Le troisième propose des **actions possibles pour limiter la portée de ces changements**, du collectif à l'individu, de la planète au territoire local. Limiter sa consommation de viande, prendre au maximum les transports en commun ou décarbonés plutôt que son véhicule personnel, consommer local, voyager en train plutôt qu'en avion, sont autant de gestes à la portée de toutes et tous, qui contribuent à l'atténuation du réchauffement climatique.

Pour tout savoir de la Tournée du climat et de la biodiversité, vous avez la possibilité de vous inscrire à leur newsletter : <https://tourneeclimat-biodiversite.fr/la-communaute/equipage/>

Depuis de nombreuses années, l'UNSA-Ferroviaire soutient et promeut la transition écologique : mise en place du forfait mobilités durables (FMD) dans les entreprises du ferroviaire, engagement au sein des comités thématiques de la Fondation SNCF, lobbying pour le développement du ferroviaire, transformation de la SNCF en une société à mission sont autant de sujets menés par le passé et dans le futur par notre organisation syndicale.

**La tournée du climat et de la biodiversité passe certainement près de chez vous, n'hésitez pas à aller lui rendre visite !**

Par Gilles DONTENVILL ■

# La charge mentale



Tout le monde ou presque sait ce qu'est la charge de travail. Il en est une autre, plus insidieuse, mais tout aussi lourde à porter : la charge mentale.



*Par la pression permanente que créent les sollicitations qui s'accumulent, la charge mentale génère des stress variés : obligation de performance, frustration, inquiétude.*



Elle consiste à recevoir une **quantité importante et continue d'informations et de demandes en tout genre** : personnelles, professionnelles, notifications, publicités, réseaux sociaux... Par la pression permanente que créent les sollicitations qui s'accumulent, la charge mentale génère des stress variés : obligation de performance, frustration, inquiétude. À force, elle épuise le corps en pompant son énergie vitale.

Les femmes en font les frais depuis longtemps : notre modèle social patriarcal trouve normal qu'elles soient sollicitées à longueur de journée par leurs activités de mère, d'épouse, d'intendante du foyer, auxquelles s'ajoutent celles d'une carrière professionnelle souvent hachée et moins payée que les hommes.

Les adeptes de la charge mentale doivent penser que notre monde, du travail notamment, n'est pas assez oppressant, pas assez épuisant, pas assez envahissant. Qu'il ne fournit pas suffisamment de stress. Alors ils en rajoutent. À eux, aux autres.

**1 – Elle, c'est une alternative au ventilateur**, utile en ces temps de réchauffement climatique parce qu'elle brasse beaucoup d'air. Surtout quand il s'agit de parler d'elle, des dossiers qu'elle gère, des sujets sur lesquels elle a un avis, de ses idées nombreuses qu'elle ne mettra pas en place, pas le temps. Sa spécialité ? **Envoyer des mails le soir et le week-end**. Rien d'urgent, rien d'important, rien d'utile. Mais elle est persuadée d'être sur le pont 24/24, alors autant que ça se sache. Et puis, ses destinataires n'ont qu'à couper leurs notifications, non ? Sauf qu'ils ne le font pas, au cas où une vraie urgence surviendrait. Alors, ils accumulent dans un coin de leur tête cette tâche supplémentaire qu'il faudra faire le lendemain et qui empêche leur cerveau de se mettre au repos. Au-delà de la charge mentale inutile qu'elle génère chez ses destinataires malchanceux, Ventila leur rappelle qu'elle se fiche de leur vie privée, qu'elle est incapable d'accomplir ses tâches en temps normal et qu'elle ne sait pas programmer l'envoi d'un mail.

**2 - Lui, c'est Bip Bip.** Toujours pressé. Toujours au dernier moment. Il court. Où va-t-il ? Personne ne le sait. Mais il court, c'est l'essentiel. Quand il demande quelque chose, c'est toujours dans l'urgence. Même si cela concerne un sujet auquel personne ne s'intéresse, ou qui a eu lieu deux mois plus tôt et pour lequel il aurait eu tout le temps de s'en occuper avant. Ses dossiers sont bancals, ses erreurs fréquentes. Forcément, toujours en train de courir, ça n'est pas de sa faute, il aurait fait correctement s'il avait eu le temps, mais là... Alors, **il transfère aux autres son incapacité de travail** et demande pour la millième fois à Pierre, Pauline et Jacques de faire dans l'urgence. *C'est pour demain ! Non, pour dans deux heures ! Quoi ? Mais ça devrait déjà être terminé !* Encore de la charge mentale pour celles et ceux qui doivent remettre à plus tard ce qu'ils avaient prévu, pour courir derrière *Bip Bip*.



**3 - Elle, elle a plusieurs vies.** Sa famille, ses amis, son travail, bien sûr, mais aussi... ses activités annexes. Elle boursicote. Oh, des petites sommes, rien de sérieux. Mais elle a ça dans le sang. Elle l'a découvert en regardant une chronique culturelle sur *Touche pas à mon cerveau*. Elle pense avoir un don, ce serait dommage de ne pas le mettre à profits ! Alors elle *trade* à Paris et Londres le matin, New York l'après-midi et reporte son travail en soirée. L'essentiel, c'est qu'il soit fait, non ? Malheureusement pour ses collègues, **elle est indisponible en journée quand eux sont au travail** et ont besoin d'elle. Elle refait surface le soir, tard, pour demander des nouvelles de tel dossier ou fournir ce qu'on lui avait demandé le matin. Bien sûr, elle non plus ne programme pas ses mails ou ses messages. Elle est au travail, pourquoi les autres ne le seraient-ils pas aussi ? La nuit, en

plus, quelle motivation ! Est-ce efficace ? Non, son *jet lag*<sup>1</sup> perpétuel avec ses collègues leur donne l'impression qu'elle vit sur un autre continent. Et désorganise durablement son service qui tente en vain de s'adapter à cette globe-trotteuse de la trotteuse.

**4 - Et voici le dernier de la liste.** Pas le pire, un autre genre. Sa passion, c'est d'inventer de la complication là où il n'y en a pas. *Comment faire simple...* Une tâche devrait prendre une heure ? Il l'accomplit en une journée. Plutôt deux. Non qu'il soit lent, mais il en rajoute. Il lit, relit, vérifie des points inutiles, invente des tâches sans intérêt, complique le processus au point qu'au bout d'un moment, lui seul s'y retrouve, ce qui ajoute à son sentiment d'indispensabilité. Inutile d'espérer lui faire entendre que son temps serait mieux employé à être plus synthétique. Du temps, il en a. Il en prend, en tout cas. Aux autres. Parce que **son temps, c'est surtout celui de ses collègues** auxquels il impose ses complications à rallonge, ses questions interminables, ses processus inutiles, sa (sur) charge de travail que personne n'avait demandée et dont personne n'avait besoin.

“  
Les adeptes de la charge mentale sont l'exception, mais ils ont un impact notable sur notre qualité de vie au travail (et ailleurs).”



Les adeptes de la charge mentale sont l'exception, mais ils ont un impact notable sur notre qualité de vie au travail (et ailleurs). À leur décharge, dans nos sociétés hyper connectées et saturées d'informations dont l'utilité ne saute pas aux yeux, les injonctions à être performants partout et tout le temps sont telles que nous n'avons souvent besoin de personne pour nous surcharger nous-mêmes de mille choses à accomplir.

<sup>1</sup> Décalage horaire

Par Fred PORCEL ■

# Des agendas *haute couture*

Au détour d'une écluse du quai de Jemmapes, dans le 10<sup>e</sup> arrondissement de Paris, de grands murs se dressent face au canal Saint-Martin. Cette enceinte cache un trésor : l'une des dernières usines parisiennes. C'est là que, chaque année, sont produits les agendas UNSA-Ferroviaire. S'ils se distribuent en fin d'année, c'est en ce moment qu'ils se préparent.



## Rencontre avec Valérie Vivien, directrice commerciale AFA<sup>1</sup>.

■ **Le Mag** : Bonjour Valérie, merci de nous accueillir dans vos locaux. Pouvez-vous nous présenter votre entreprise et ce site si spécial ?

**Valérie Vivien** : Bienvenue chez AFA ! Vous êtes ici dans une ancienne usine électrique construite par l'architecte de la fin du 19<sup>e</sup> siècle, Paul Friesé, au 132 quai de Jemmapes où notre société est installée depuis sa création, en 1941. Ce bâtiment sur cinq niveaux est l'un des vestiges du Paris industriel : on trouve encore des boiseries d'époque dans la grande cage d'escalier et, dans le hall d'entrée, une presse à papier en bois.

■ **Le Mag** : Que faites-vous chez AFA et qu'est-ce qui vous plaît dans votre travail ?

**Valérie Vivien** : Je suis responsable du service publicitaire, en charge de la vente des produits personnalisés pour les entreprises (agendas, carnets de notes, calendriers et maroquinerie). La diversité de mes missions est enrichissante. J'ai la chance de travailler avec des collègues très impliqués dans leur travail. Chez AFA, nous sommes un peu comme une famille, avec un ADN commun : le goût du travail bien fait et durable. Travailler près de la production dans cette usine

parisienne incroyable et assister à la fabrication des produits m'apporte beaucoup. Je ressens de la fierté à chaque retour positif de nos clients.

■ **Le Mag** : Vous êtes partenaire de l'UNSA-Ferroviaire depuis de nombreuses années.

■ **Valérie Vivien** : Oui, j'ai commencé à travailler avec l'UNSA-Ferroviaire à mon arrivée chez AFA en 2009. J'y ai rencontré des gens passionnés, faisant preuve d'un réel intérêt pour la fabrication française. L'UNSA-Ferroviaire nous accorde sa



confiance depuis plus de 15 ans et nous sommes heureux de vous compter parmi nos plus fidèles clients.

■ **Le Mag** : AFA réalise les agendas offerts à nos adhérentes et adhérents par les OSA<sup>2</sup> chaque année, qu'est-ce qui caractérise vos produits ?

■ **Valérie Vivien** : Nous fabriquons les agendas de la marque Exacompta dans nos ateliers, selon un savoir-faire acquis depuis des décennies. Membre du groupe Exacompta-Clairefontaine, notre entreprise est certifiée ISO 14001, Imprim'vert, PEFC et FSC et utilise du papier français produit dans son usine des Vosges. En tant qu'entreprise familiale employant 150 femmes et hommes, AFA défend des valeurs humaines et de respect de l'environnement qui font sa force et sa fierté.

■ **Le Mag** : À l'ère du digital, l'UNSA-Ferroviaire réduit un peu chaque année les quantités commandées tout en vous confiant, malgré tout, une charge de travail conséquente. Que pensez-vous de cette évolution ?

■ **Valérie Vivien** : Nous sommes conscients de cette (r)évolution des pratiques. Spécialiste de l'objet millésimé, AFA est capable de s'adapter aux mutations des technologies et aux désirs des clients. Avec l'UNSA, nous travaillons de concert pour personnaliser cet agenda et en faire un objet unique qui plaira au plus grand nombre.

■ **Le Mag** : Merci Valérie, la préparation du millésime 2025 est en cours !

Par Isabelle DESBONNETS ■

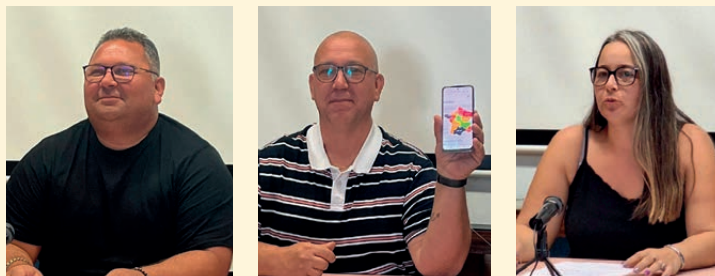
1 Ateliers de fabrication d'agendas

2 Organisation syndicale affiliée (à l'UNSA-Ferroviaire) : UR, UAD, UFR



# Formation prise de parole à l'UR APC

Du 4 au 6 octobre 2023, l'Union régionale UNSA-Ferroviaire Aquitaine Poitou-Charentes (APC) a organisé une formation « *Prise de parole en public* » sur le site des Éclaireurs de Gascogne, à Salles, qui offre deux salles de travail, le gîte et le couvert.



Proposées à tous les élu(e)s, ces dates ont rassemblé douze participantes et participants qui ont pu se confronter à la difficulté qu'est la vision de l'autre et donc de soi-même, au travers d'une partie théorique d'une demi-journée, puis de mises en situations graduelles. **Toutes et tous ont pu mesurer les difficultés de la prise de parole** dans sa construction, mais aussi dans ses parties visuelles et vocales.

Les stagiaires ont pu améliorer leurs interventions à chaque étape, détecter les « bruits » qui perturbent leurs messages et sortir **plus forts face à une caméra qu'ils auront pu démystifier**. Au-delà de cet objectif atteint, l'UR APC a pu rapprocher les acteurs des diverses sociétés du groupe : nous avons des élus des SA Voyageurs, Réseau, SNCF et de la SAS Fret.

Les échanges après les travaux ont été fertiles et riches, permettant de rapprocher les cœurs comme les esprits et de mettre en perspective les problématiques rencontrées par tous les salariés de l'entreprise, ainsi que les choix faits pour y remédier. **L'arrivée de la concurrence a été dans de nombreuses discussions**, avec l'implication de notre OS dans l'action intersyndicale de Saintes le 16 octobre 2023. Sans oublier la convivialité qui reste immuable, avec une équipe de gestion du centre à l'écoute et toujours prête à nous aider.

Une nouvelle date sera programmée pour celles et ceux qui n'ont pu s'inscrire pour ce premier chantier, car la formation reste l'un des piliers de l'action militante.

Par l'UNSA-Ferroviaire APC ■

# Pensions de réversion : un dossier à risques

La réforme des retraites 2023 a complètement ignoré la question des pensions de réversion.

La réforme de 2019 prétendant instaurer un système universel de retraites avait fait des propositions sur ce sujet.

Elle a avorté dans les conditions que l'on sait.



“  
**Les propositions du COR, dont certaines sont empreintes d'une logique très libérale, peuvent faire peser des risques sur la conception même du système des pensions de réversion.**  
 ”

En mai dernier, le gouvernement a tenté de remettre une pièce dans la machine en mandatant le Conseil d'orientation des retraites (COR) pour **réfléchir à des propositions sur le sujet des pensions de réversion**. Saisi par le gouvernement en vue de conduire une réflexion sur l'évolution des droits familiaux et conjugaux de retraite, le COR a consacré une séance à ce sujet le 1<sup>er</sup> février 2024, qui a débouché sur six propositions. Certaines sont conformes à nos attentes, d'autres sont en contradiction totale avec les mandats que nous nous sommes donnés.

Si nous pouvons nous satisfaire de la proposition **d'élargir aux couples pacsés et aux concubins les droits à réversion**, proposition conforme à nos mandats, d'autres propositions sont beaucoup plus inquiétantes :

> **l'harmonisation des divers régimes de réversion** pourrait être positive, à condition qu'elle s'opère par le haut, en alignant chaque dispositif sur le régime le plus favorable ;

- > la **proratation de la réversion** par rapport à une durée de référence pourrait entraîner une baisse drastique des pensions de réversion lorsque le couple a été uni pour une période inférieure à la durée de référence ;
- > l'introduction de la notion de « **ressources autres que la pension** » pour établir un plafond, au-delà duquel la pension de réversion est supprimée, remet en cause le principe même de la pension étayée sur la cotisation, base du régime obligatoire d'assurance vieillesse. La cotisation ne prend en compte ni l'épargne, ni le patrimoine, seulement les revenus issus du travail ;
- > enfin, l'idée de financer la pension de réversion par une **cotisation supplémentaire**, volontaire ou non, sur les salaires, ou par une ponction sur les retraites, mesure appliquée aux seuls salariés mariés, rompt avec les principes de solidarité qui fondent notre système d'assurance vieillesse obligatoire, dont relève la pension de réversion.

On le voit, les propositions du COR, dont certaines sont empreintes d'une logique très libérale, peuvent faire peser des risques sur la conception même du système des pensions de réversion. À ces dérives toujours possibles, nous opposerons nos mandats :

- > l'UNSA Retraités revendique que la pension de réversion permette au conjoint survivant, marié, pacsé ou en union libre avérée (concubin), de **maintenir son niveau de vie antérieur** ;
- > l'UNSA Retraités, avec l'UNSA, s'oppose à toute réforme des pensions de réversion qui conduirait à une **régression** pour les bénéficiaires ;
- > pour améliorer les pensions de réversion, l'UNSA Retraités revendique un **assouplissement** des conditions d'âge, de ressources et de situations conjugales ;
- > elle demande qu'un **minimum de pension** soit instauré et ne puisse être inférieur au seuil de pauvreté (60% du niveau de vie médian).

Par l'équipe UNSA Retraités ■

# Élections européennes : ça s'approche !

Les élections européennes se profilent dans notre horizon politique... Comme trop souvent, le contexte national prend le pas sur l'enjeu européen et nos médias ont tendance à ne voir dans la consultation du 9 juin prochain qu'un match de boxe entre Gabriel Attal et Jordan Bardella. Le sujet est quand même un peu plus sérieux que l'affrontement entre les deux jeunes coqs du microcosme politique national. Particulièrement pour les cent millions de retraités européens dont la situation est loin d'être florissante.

## ÉLECTIONS EUROPÉENNES, C'EST QUAND ET ÇA SE PASSE COMMENT ?

On vote le 9 juin en France hexagonale, mais dès le 8 juin dans les DROM<sup>1</sup>, qui appartiennent aussi, ne l'oublions pas, à l'Union européenne. Il s'agit d'un scrutin de liste à un tour où les électeurs français auront à désigner 81 députés européens. Chaque liste doit obtenir au moins 5% des suffrages pour espérer obtenir des élus.

## CES DÉPUTÉS EUROPÉENS, ILS SERVENT À QUOI ?

Si leur rôle est assez limité concernant les actes législatifs, la Commission européenne ayant seule la prérogative de les proposer, le Parlement peut lui demander de soumettre « toute proposition appropriée sur les questions qui lui paraissent nécessiter l'élaboration d'un acte de l'Union pour la mise en œuvre des traités ». Au plan budgétaire, **le Parlement européen se prononce sur toutes les dépenses de l'UE**. Il dispose d'un rôle de contrôle de la Commission européenne et d'un pouvoir de censure, il peut recevoir et transmettre des pétitions émanant de citoyens, créer des commissions d'enquête et poser des questions écrites ou orales aux membres de la Commission.

## QUELS ENJEUX POUR LES RETRAITÉS ?

Les cent millions de retraités européens, dont les conditions de vie sont disparates, n'ont guère dans l'ensemble une situation brillante, qu'il s'agisse de pouvoir d'achat, d'accès à la santé, ou de droit au logement. La FERPA (Fédération européenne des



retraités et personnes âgées), qui les représente, a mis en exergue dans son manifeste quatre priorités :

- > le droit à des **pensions décentes et indexées sur le coût de la vie**, y compris la mise en place d'une pension minimale européenne dans tous les pays de l'Union, supérieure au seuil de pauvreté, pour lutter contre la pauvreté des personnes âgées, en particulier des femmes ;
- > le droit à des **soins de santé** de qualité et de longue durée ;
- > le droit à un **logement** décent ;
- > le droit à l'**inclusion sociale**.

## AGIR AU COURS DE LA CAMPAGNE DES EUROPÉENNES

À l'UNSA Retraités, on se propose et l'on vous propose d'interpeller les candidates et candidats à l'élection européenne et de leur demander, s'ils sont élus, de porter ces thématiques au sein du parlement européen. Les retraités européens sont cent millions d'électrices et d'électeurs, ils ont la possibilité de se faire entendre, pour que soient satisfaits leurs besoins les plus élémentaires.

“ Les retraités européens sont cent millions d'électrices et d'électeurs, ils ont la possibilité de se faire entendre, pour que soient satisfaits leurs besoins les plus élémentaires. ”

Par l'équipe UNSA Retraités ■

<sup>1</sup> Départements et régions d'outre-mer

# Les pharmaciens peuvent prescrire et administrer les vaccins

Un décret publié au Journal officiel le 9 août 2023 élargit les compétences des pharmaciens, afin qu'ils puissent prescrire et administrer l'ensemble des vaccins du calendrier vaccinal aux personnes âgées d'au moins 11 ans.



Depuis 2022, il était déjà possible à partir de 16 ans de réaliser en pharmacie l'injection de 14 vaccins, mais il fallait disposer d'une ordonnance de son médecin traitant ou de sa sage-femme. Désormais, les pharmaciens peuvent à la fois prescrire et administrer les vaccins obligatoires et recommandés, aux personnes âgées d'au moins 11 ans. Il n'est donc plus nécessaire d'aller voir son médecin pour cela.

## QUELS SONT LES VACCINS CONCERNÉS ?

La liste des vaccins obligatoires ou recommandés notamment en raison de la profession ou de l'état de santé et qui peuvent être prescrits et administrés par les pharmaciens, comprend ceux contre la diphtérie, le tétanos, la poliomyélite, la grippe saisonnière, le Covid-19, la rougeole, les oreillons, la rubéole, la varicelle, les papillomavirus humains (HPV) : une vaccination qui permet de prévenir les infections par les papillomavirus les plus fréquents, responsables de 70 à 90 % des cancers du col de l'utérus.

**Attention :** les personnes immunodéprimées doivent encore se rendre chez leur médecin traitant pour les « vaccins vivants atténués » (qui sont constitués de virus ou bactéries atténués) comme ceux contre la rougeole, les oreillons, la rubéole, la varicelle ou le BCG.

Pour en savoir plus sur les vaccins obligatoires et recommandés, vous pouvez consulter la fiche de Service-Public.fr : le calendrier de vaccination.

## COMBIEN ÇA COÛTE ?

Les tarifs fixés sont les suivants :

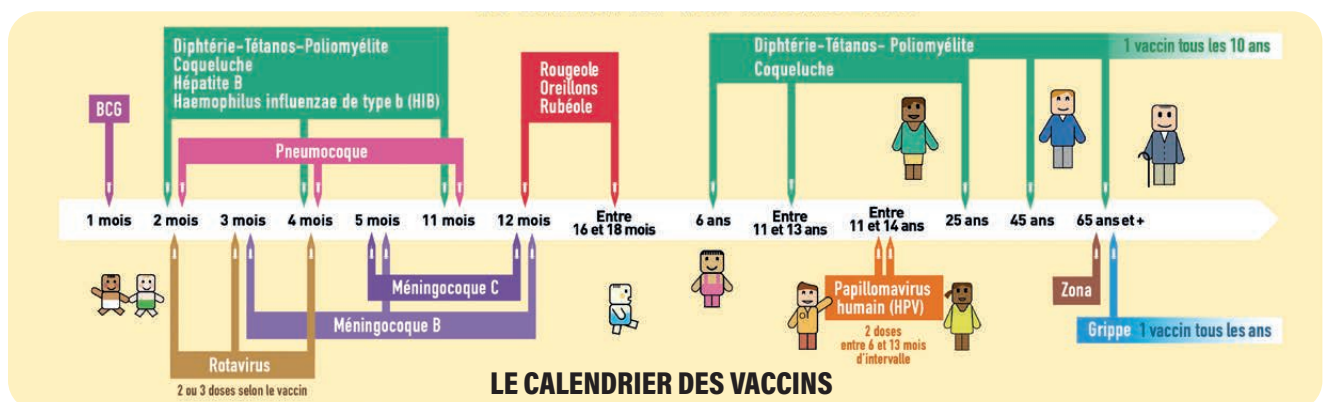
- > 7,50 € si vous venez en officine de pharmacie uniquement pour vous faire injecter le vaccin et que vous disposez d'une prescription établie au préalable par un professionnel de santé autre que le pharmacien, ou que la délivrance du vaccin ne nécessite pas de prescription ;
- > 9,60 € pour la prescription et l'administration du vaccin par le pharmacien.

Ces honoraires à payer aux pharmaciens sont pris en charge, en partie ou en totalité dans certaines situations, par l'Assurance maladie lorsque le vaccin est lui-même remboursé.

**À noter :** tous les pharmaciens ne peuvent pas prescrire et administrer des vaccins. Ils doivent remplir un certain nombre de conditions, parmi lesquelles le fait d'avoir suivi une formation. Il est donc nécessaire de se renseigner auprès de son officine de pharmacie pour savoir s'il est possible de s'y faire prescrire et administrer un vaccin et si un rendez-vous est nécessaire.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

### POUR EN SAVOIR PLUS



# Résilier votre contrat d'assurance en 3 clics

Depuis le 1<sup>er</sup> juin 2023, le législateur facilite la résiliation en ligne des contrats d'assurance pouvant être conclus par voie électronique, notamment pour s'orienter vers des contrats plus avantageux.

Cela concerne les contrats en cours à cette date ou ultérieurs, pouvant être conclus en ligne avec les assurances, les institutions de prévoyance et les mutuelles.

Pour cela, le professionnel de l'assurance doit mettre à la disposition du consommateur une fonctionnalité gratuite, permanente, directe et facile d'accès lui permettant de notifier cette résiliation. Nommée « *Résilier votre contrat* » ou une formule similaire, elle doit rappeler l'existence d'un délai de préavis et les conséquences de la résiliation pour l'assuré, qui devra fournir :

- > nom et prénom pour une personne physique, dénomination ou raison sociale pour une personne morale ;
- > moyen de contact : téléphone, e-mail permettant à l'assureur de confirmer la réception de la demande de résiliation ;
- > référence du contrat concerné ;
- > motif de la résiliation ;
- > date de l'événement donnant lieu à résiliation.

Ces informations fournies, un récapitulatif sera présenté à l'assuré, qui confirmera ensuite sa demande en cliquant sur la



mention « *Confirmer ma demande de résiliation* » ou une formule analogue.

Une fois reçue la demande de résiliation, le professionnel aura l'obligation d'en informer le consommateur et de lui indiquer, dans des délais raisonnables, la date de fin de contrat et les effets de la résiliation.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

## Dans sa 107<sup>e</sup> année, le doyen de l'UFR nous a quittés

Né le 4 février 1917, Germain Dulaurans nous a quittés le 15 décembre 2023 à Royan (17).



C'est en octobre 1931 qu'il entre en apprentissage Matériel à Niort, puis à Saintes. Après sa démobilisation en août 1940, il intègre les ateliers de Saintes où il poursuivra sa carrière pendant dix ans.

En septembre 1950, il rejoint l'École de La Folie<sup>1</sup> et s'installe en région parisienne à Argenteuil puis Colombes. Après l'examen de maistrance<sup>2</sup>, il tiendra divers postes à Montrouge, à Montparnasse, à l'Entretien de Châtillon. En juillet 1962, il devient adjoint d'établissement à Clichy puis chef d'établissement à Montrouge. En avril 1967, il prendra son

1 Usine de matériel ferroviaire dite Ateliers de la Folie (Hauts-de-Seine), site fermé en 1995 et partiellement détruit depuis

2 C'était, au Matériel, le nom de l'examen permettant l'accès à la maîtrise, puis le déroulement par notation jusqu'aux grades de cadres.

« bâton de maréchal » comme chef d'établissement de Clichy jusqu'à son départ en retraite, le 24 avril 1972. Mai 68 lui laissera, en tant que tel, des souvenirs marquants !

Retraité, il s'installera en bord de mer à Royan, région natale de son épouse, pour y vivre ses presque 42 années de retraite, période à peu près équivalente à celle de son activité professionnelle ! Et même durée de fidélité à notre organisation syndicale de retraités, de la FMC à l'UNSA-Ferroviaire. Il consacra l'essentiel de ces belles années à sa famille, deux enfants, trois petits-enfants et deux arrière-petits-enfants, avec 76 années de vie commune avec son épouse, décédée il y a dix ans. Mais aussi des voyages, de la photo, de la peinture et de l'aquarelle, du bricolage et tout ce qui remplit une retraite heureuse.

Nous adressons nos sincères condoléances à ses proches.

Par Christian GHESQUIÈRE (Section Retraités Ouest) ■



# ÉNERGIE - PARTAGE - EXCELLENCE



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

**Elvis Lefebvre**

Adhérent MGC - Cheminot

**Course de fond**

1<sup>er</sup> Français au marathon Nice-Cannes 2023, 4<sup>e</sup> de la course  
Champion de France USCF 2023 au 5000 m piste

[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)

