

N° 871 | JUIN 2024

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



**FORFAIT
MOBILITÉS
DURABLES,
UN AN APRÈS**





ÉPARGNE SALARIALE

Constituez une épargne et réalisez vos projets !

Avec les solutions d'épargne salariale de Malakoff Humanis, vous bénéficiez de nombreux avantages.

- Recevez un **complément de rémunération** lié aux succès de l'entreprise.
- **Réalisez vos projets** personnels et familiaux avec l'épargne constituée.
- Sécurisez votre avenir et **préparez-vous sereinement pour la retraite**.

Le tout dans un cadre fiscal & social avantageux !

Retrouvez toutes nos solutions
en scannant ce QR code ou sur
malakoffhumanis.com



Votre contact : relations-exterieures@malakoffhumanis.com



SANTÉ - PRÉVOYANCE - RETRAITE - ÉPARGNE

PAGE 4

EDITO

Par Didier MATHIS
Une page se tourne

PAGES 6/7

**QUOI DE NEUF
DANS LE FERROVIAIRE ?**

> **SAS FRET**

Plateforme Fret de Saint-Priest : du rail, des hommes... et un transfert d'exploitation

PAGES 8/15

À LA UNE



> Le Centre de formation : un outil au service du syndicalisme UNSA

> Le Forfait mobilités durables a changé leurs modes de déplacement



PAGES 16/27

LES PLUS ++



> Expérience de pensée : dans la tête de Guillaume-Louis SARANFOU
Ou la quête inachevée du dialogue social (à la SNCF)

> **Transition écologique**

Hydrogène et mobilités, où en est-on ?



> **Du côté des UFR**

- Illectronisme, les plus âgés, premières victimes



- L'UNSA a 30 ans : des racines de la fondation aux fruits de la maturité

> **Du côté des AG**

- AG UR Limousin
- AG UFR Sud-Est
- AG UFR Marseille
- AG UFR Clermont-Ferrand

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 :
Fabrice Charrière
charriere.f@unsa-ferroviaire.org

Rédacteurs en chef :
Gilles Dontenvill & Fred Porcel

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

CPPAP : 0327 S 07536
ISSN : 2431-6814

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

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





Par Didier MATHIS
Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire

Si l'on veut obtenir quelque chose que l'on n'a jamais eu, il faut tenter quelque chose que l'on n'a jamais fait

Le Conseil national de l'UNSA-Ferroviaire du 14 mai vient d'élire le nouveau secrétaire général de notre organisation syndicale. Ainsi, au moment où vous lirez ces lignes, le nom de mon successeur sera connu.

Les deux mandats qu'il m'a été donné d'exercer ont été très denses pour ce qui concerne les luttes (réformes des retraites de 2019 et 2023), les revendications (négociations et contractualisations), tant au niveau de la branche ferroviaire qu'à la SNCF. Le dernier exemple en date est l'accord collectif relatif aux dispositifs d'accompagnement de fin de carrière qui bonifie l'accord existant, au bénéfice de l'ensemble des cheminotes et des cheminots.

Grâce au travail sans relâche de toute notre structure syndicale (militants, élus, OSA¹), **l'UNSA-Ferroviaire a progressé lors des dernières élections aux conseils**

d'administration, ainsi qu'à celles sur le périmètre du GIE² où nous avons obtenu plus de 50% des suffrages. Nos élus pourront ainsi valider seuls les futurs accords sur ce périmètre, à l'instar des élus de Gares & Connexions.



Vous avez choisi de me confier la tête de liste au sein du conseil d'administration de la SNCF Holding, puis les cheminotes et les cheminots, par leurs votes, ont validé ce choix lors des élections.

Vous avez choisi de me confier la tête de liste au sein du conseil d'administration de la SNCF Holding, puis les cheminotes et les cheminots, par leurs votes, ont validé ce choix lors des élections. C'est avec une grande fierté que j'assumerai cette nouvelle mission, en étroite collaboration avec le secrétaire général de l'UNSA-Ferroviaire et les élus des autres conseils d'administration.



Ces cinq années sont passées très rapidement et m'ont permis de faire de belles rencontres de militants engagés, de cheminots, tout particulièrement lors des assemblées générales des OSA.

Je tenais à vous remercier sincèrement et chaleureusement d'avoir été à mes côtés et pour porter haut et fort les couleurs de l'UNSA-Ferroviaire pour la défense et la représentation des salariés du ferroviaire. Les cartes et les mandats sont redistribués, mais la défense, les revendications et les négociations sont loin de se terminer.

¹ Organisation syndicale affiliée (à l'UNSA-Ferroviaire)

² Groupement d'intérêt économique SNCF



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.



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

0 809 40 54 54 Service gratuit + prix appel



* 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.

Plateforme Fret de Saint-Priest : du rail, des hommes... et un transfert d'exploitation



La basilique de Fourvière à Lyon, depuis la place Bellecour

Photo : vichie81 - stock.adobe.com

Injustice collatérale de la liquidation de Fret SNCF, « discontinuité » en langage d'entreprise avec son diminutif « disco » pour les initiés, « transformation » en langage d'État, la gestion de la plateforme de Saint-Priest (Rhône) doit être cédée à la concurrence, en plus des 23 flux dédiés. La cession de sa gestion est un des points clés du dossier. Une décision injuste et arbitraire.

UNE PLATEFORME STRATÉGIQUE

La plateforme logistique embranchée de Saint-Priest est la dernière plateforme de Fret SNCF. C'est une plateforme logistique, à ne pas confondre avec celle de transport combiné située impasse du Charbonnier, à Saint-Priest également (cette dernière appartient à SNCF Réseau et est exploitée par d'autres opérateurs ferroviaires), ni avec un triage classique comprenant un faisceau de voies permettant de recevoir des trains fret de diverses provenances, d'en trier les wagons par destination afin de former de nouveaux trains et de les expédier.

Située au 5 rue des Pétroles, à Saint-Priest, dans la proche banlieue de Lyon, elle est desservie par la gare de Vénissieux. Cette plateforme permet de stocker, manutentionner au chariot ou au pont roulant des produits sidérurgiques ou palettisés et d'assurer le transbordement en toute sécurité du wagon vers le camion. Elle comprend six voies ferrées pour un total de 1 300 mètres et trois bâtiments, dont deux comprennent des voies ferrées avec ponts roulants.

Les prestations de dépotage, chargement, déchargement de wagons, affrètement de camions pour les livraisons chez les clients destinataires et

location de surface en font un véritable atout pour le report modal dans la région lyonnaise.

LES HOMMES DE LA PLATEFORME

L'équipe de Saint-Priest est composée d'un agent de réserve, trois opérateurs logistiques, deux responsables logistiques et un dirigeant opérationnel. Elle est gérée par l'Atelier Rhône, sous la ligne hiérarchique de l'Usine Centre Est. Une équipe opérationnelle et autonome qui subit l'injustice de la discontinuité : les sept postes seront supprimés au 31 décembre 2024, lors du transfert de la gestion de la plateforme.

Face à des risques psychosociaux (RPS) élevés, la direction a sorti l'artillerie lourde en matière de dispositifs de mobilité et de son accompagnement, en mode full option : Action sociale, ATM (agence territoriale mobilité) et gestionnaires de carrière sont sollicités pour favoriser et prioriser la mobilité en entreprise, avec à leur disposition la panoplie de textes réglementaires en vigueur, y compris celle des départs volontaires.

LE TRANSFERT D'EXPLOITATION DE LA PLATEFORME LOGISTIQUE

Dans son courrier du 23 mai 2023 adressé au PDG du groupe SNCF, l'État français a précisé les points clés de la « transformation ». Le transfert de la gestion et de l'exploitation de la plateforme logistique de Saint-Priest en fait partie. Elles doivent être attribuées à un opérateur tiers, dans le cadre d'une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire. **Cette plateforme doit devenir une installation ouverte à l'ensemble du marché, dans des conditions non discriminatoires.**

Un cahier des charges a été établi par Fret SNCF et fixe un certain nombre d'obligations : réglementation du travail, recours au mode de transport



Photo : R. Chessum



Un poids-lourd vient livrer la plateforme Fret

ferroviaire en amont et/ou en aval des prestations logistiques, continuité contractuelle des prestations logistiques, maintien du site et amélioration de l'impact environnemental de la plateforme. La durée de la concession est arrêtée à dix ans. Elle comprend les actifs et les contrats de location de la plateforme.

À l'issue des procédures de consultation, analyse des candidatures, soutenances et questions-réponses avec les candidats, la notification du marché interviendra le 30 septembre 2024. Le cabinet Finexsi, *monitoring-trustee*¹, s'assurera de la reprise dans de bonnes conditions.

EN CONCLUSION

Si l'annonce de l'ouverture de l'enquête de la Commission européenne, de la transformation de Fret SNCF (avec la perte des 23 flux dédiés) associée à des interdictions de réponse à des appels d'offres sur des marchés similaires a été un coup de massue pour les salariés du Fret, **la cession de la plateforme de Saint-Priest reste incompréhensible.** Difficile de croire que son exploitation, même dans la « new-EF² », puisse être source de discrimination. Il subsiste beaucoup d'interrogations sur ce sujet, mais une seule certitude : la privation d'une capacité à se développer.

Sur le volet social, des inquiétudes demeurent. Même si la direction assure veiller au reclassement des salariés et à leur protection, ce message ne semble pas avoir été entendu par les autres SA du groupe public unifié, priorisant le reclassement de leurs salariés. On ne sait toujours pas ce qu'il adviendra d'un salarié de la plateforme non reclassé au 31 décembre 2024. Même si l'on espère se tromper sur ce sujet, au fret, le pire n'est jamais décevant.

Par Nathalie MARIN ■

“
On ne sait toujours pas ce qu'il adviendra d'un salarié de la plateforme non reclassé au 31 décembre 2024.
”

1 Le mandataire concurrence (« monitoring trustee » ou « monitor ») est chargé, pour le compte d'une autorité de concurrence, de contrôler la mise en œuvre d'engagements pris par les entreprises dans le cadre du contrôle de concentrations, d'enquêtes sur des pratiques anticoncurrentielles ou, au niveau communautaire, du contrôle d'aides d'État.

2 Nouvelle entreprise ferroviaire, qui succèdera à Fret SNCF.

Le Centre de formation : un outil au service du syndicalisme UNSA

Bienvenue au 2^e étage du « 56 », le siège de la fédération¹, dans les locaux du Centre de formation de l'UNSA-Ferroviaire. Oui, au Centre de formation, on forme - et on performe - mais résumer son activité aussi simplement serait faire un sacré raccourci de son utilité et de son efficacité, son rôle est bien plus important qu'il n'y paraît.

“
Les retours d'expérience témoignent de l'efficacité de ses programmes, avec une note globale moyenne attribuée de 9,3/10 et un taux de recommandation de 99 %.
 ”



Une formation au 2^e étage du 56, siège de la fédération, animée par Lydie Porcel

Le Centre de formation de l'UNSA-Ferroviaire est un vecteur de développement de notre organisation syndicale au sein de la branche ferroviaire. Par le biais de ses programmes variés, de ses formatrices et formateurs qualifiés et de son accompagnement individualisé, il contribue activement au développement et à la montée en compétence de nos militantes et militants. Il permet ainsi de renforcer l'engagement et l'identité de l'UNSA-Ferroviaire dans toutes les entreprises du ferroviaire.

Notre Centre de formation propose des formations à nos adhérents, militants, élus et mandatés. L'objectif central est de leur permettre de développer

leurs compétences, de se perfectionner et de s'adapter aux évolutions réglementaires et techniques constantes du ferroviaire. **Les retours d'expérience témoignent de l'efficacité de ses programmes, avec une note globale moyenne attribuée de 9,3/10 et un taux de recommandation de 99 %.**

S'il propose évidemment un large éventail de formations comprenant des formations techniques et réglementaires sur les missions des élus et des mandatés (ex : élus CSE², membres de CSSCT³), il propose aussi des formations plus transversales axées par exemple sur la communication orale et écrite, ou la préparation au départ à la retraite. Ces

1 Situé au 56, rue du Faubourg Montmartre à Paris

2 Comité social et économique

3 Commission santé, sécurité et conditions de travail

formations sont dispensées par des formatrices et formateurs qualifiés et expérimentés, dont l'expertise approfondie dans leurs domaines respectifs permet de fournir un enseignement de qualité en phase avec les attentes des apprenants. La satisfaction des stagiaires à l'égard de la pédagogie des formatrices et formateurs est particulièrement élevée, atteignant un taux de 94 %.

Fort de son expérience, notre Centre de formation utilise des méthodes pédagogiques modernes et adaptées favorisant l'interactivité, la pratique et l'échange entre les participants. **Il propose des formations en présentiel et en distanciel**, avec une nette préférence des stagiaires pour les formations à distance, notamment grâce à l'outil Teams salué pour sa convivialité par 88 % des participants en 2023. L'équipe pédagogique demeure engagée dans le développement de nouveaux modes d'apprentissage pour permettre aux participantes et participants de développer leurs compétences et leurs connaissances en toute autonomie. L'accompagnement personnalisé des unions régionales (UR) et des unions autonomes des directions (UAD) constitue une priorité, pour proposer des formations sur-mesure et en développer de nouvelles en fonction des demandes.

Les modalités d'inscription sont simples, avec une fiche d'inscription à soumettre à l'équipe support. Le Centre de formation est ouvert à toutes et tous et a nommé une référente Handicap chargée d'étudier et de mettre en place les adaptations nécessaires aux besoins spécifiques de chacune et chacun.



Vous aussi, quelle que soit votre entreprise d'appartenance, bénéficiez de l'accompagnement de notre Centre de formation. Vous pouvez retrouver toutes nos informations sur le site internet de la fédération ou en nous contactant par mail : formation@unsa-ferroviaire.org.

Par Mylène MROWKA ■
Pour l'équipe du Centre de formation

Interviews réalisées par Séverine JERNASZ ■

POUR EN SAVOIR PLUS



Clément Grosselin

Stagiaire en formation RPX



■ Bonjour Clément, peux-tu te présenter ?

Je suis entré à la SNCF en 2013 comme agent voie sur l'axe TGV Est Européen. Côté syndical, j'ai adhéré il y a deux ans à l'UNSA-Ferrovieire (UR Lorraine). Je suis RPX (représentant de proximité) depuis trois ans sur mon périmètre.

■ Quelles formations as-tu suivies et qu'en as-tu pensé ?

J'ai d'abord suivi la formation RPX avec un format alliant présentiel et distanciel. Mon objectif était d'être guidé sur la mission de RPX. Je suis venu au Centre de formation pour comprendre comment fonctionne le rapport RPX/entreprise. C'était vraiment

intéressant, très bien animé et bien organisé. Je suis ressorti de la formation avec des réponses à toutes mes questions, me sentant plus à l'aise sur mes missions et convenablement formé. Le Centre de formation m'a offert un accueil chaleureux. Je me suis senti entouré et encadré. J'ai vraiment apprécié le petit moment de convivialité proposé après la formation. C'était agréable d'être accompagné et de ne pas être lâché dans la capitale.

Après cette formation je me suis inscrit aux formations de communication écrite et orale faites en distanciel. Toutes ces formations m'ont permis d'acquérir des connaissances et de créer des liens avec d'autres militantes et militants.



Frédéric Delbar

Concepteur



Comment conçoit-on une formation ?

La formation syndicale est un levier indispensable dans le développement des compétences des militantes et militants UNSA-Ferroviaire. Elle consiste à acquérir ou à améliorer les différents savoirs : savoir, savoir-faire et savoir-être. Tout cela est un vecteur essentiel de notre développement.

Mettre en œuvre une formation et la proposer aux stagiaires découle d'une démarche que l'on nomme « ingénierie de formation ».

Dans un premier temps, il s'agit de relever les besoins

en formation par un cahier des charges, puis de formuler des objectifs en fonction de ces besoins. Ce cahier des charges est établi sur l'initiative du Centre de formation ou après la demande d'un commanditaire. À partir de là, la personne en

charge de l'ingénierie de formation va constituer son équipe, la piloter et coordonner les cinq étapes de l'élaboration de la formation :

1. Analyse du cahier des charges : identification des besoins en termes de formation et assimilation des objectifs à atteindre.
2. Recherches sur le sujet à traiter afin de monter en compétence le groupe de travail.
3. Définition des thèmes à aborder sous forme de carte mentale et classement sous forme de chapitres : c'est la « réponse andragogique ».
4. Séquençage de la réponse andragogique dans un document appelé « déroulé andragogique »
5. Création du support de formation (diaporama), préparation des éléments qui seront remis aux stagiaires et élaboration des évaluations de fin de formation.

Une fois terminée, la formation est testée en situation réelle en y associant le commanditaire de la formation. Concevoir une formation demande beaucoup de temps, de rigueur et d'implication, mais les retours positifs des stagiaires nous apportent une grande satisfaction.



Ludovic Girardot Formateur



La devise du centre de formation : « Seul on va plus vite, ensemble on va plus loin »

■ Bonjour Ludovic, peux-tu présenter ton parcours ?

Je suis entré à la SNCF en 1999 en tant qu'agent mouvement en gare de Besançon puis j'ai passé un examen TAD (technicien administratif) qui m'a permis d'intégrer la direction des Achats Groupe. J'ai adhéré à l'UNSA-Ferroviaire il y a sept ans. J'étais RPX et délégué de notations. Arrivé il y a quatre ans au Centre de formation, je suis aujourd'hui chargé de production. J'ai également un mandat au CSE Holding comme suppléant.

■ Quelles sont les qualités requises pour devenir formatrice ou formateur ?

Le Centre de formation de l'UNSA-Ferroviaire ne recrute pas forcément des formateurs aguerris ou de profession. Il a l'ambition de façonner des animatrices et animateurs qui portent la vision de l'UNSA-Ferroviaire. En plus de la maîtrise des compétences théoriques et pratiques, le combo parfait de nos formateurs réside dans ces trois qualités : bienveillance, adaptabilité et dynamisme.

■ Quelles formations animes-tu ?

Toutes ! Ce qui est intéressant, c'est notre volonté d'être à l'aise sur toutes les formations. C'est excellent pour notre culture syndicale.

■ Et dans tes fonctions, comment te sens-tu ?

Je suis pleinement épanoui. On a une excellente ambiance entre formatrices et formateurs, avec beaucoup d'entraide et d'échanges. Avant, j'étais plutôt suiveur. J'ai découvert une autre facette de ma personnalité en devenant moteur, leader et « maître du temps ».

À mes débuts, j'étais très concentré sur le contenu de la formation, puis je me suis ouvert à la psychologie du groupe. En utilisant la bienveillance, j'arrive à « ouvrir » des personnes

réservées de prime abord et c'est très satisfaisant. Il faut parfois canaliser les personnalités fortes pour laisser aussi la place aux autres. Ce rapport humain est passionnant. Les formations qui s'achèvent peuvent être vécues comme des petits pincements au cœur, car toutes les bonnes choses ont une fin.

■ Mon petit doigt me dit que la formation en distanciel peut être haute en couleur, c'est vrai ?

Les formations en distanciel se remplissent aujourd'hui plus rapidement que celles en salle pour des raisons que l'on connaît bien : déplacements, garde d'enfant, équilibre vie pro/perso. La notion d'animation prend une place importante en formation à distance. Nous théâtralisons certaines sessions en

créant des jeux de rôles en Teams : je mets en fond d'écran un poste d'aiguillage et j'ouvre ma caméra avec un bonnet et une écharpe pour mettre en place un contexte d'un accident de travail. C'est une technique pour captiver et garder l'attention des stagiaires afin d'éviter une lassitude. Nous utilisons les outils de salles virtuelles, de tableaux partagés et tout ce qui est possible afin de rendre la formation vivante, attrayante et intéressante.

Une veille sur Teams est assurée par nos équipes afin d'utiliser l'outil à son maximum, pour créer des formations vivantes. La distance ne doit pas être une distance entre les formateurs et les stagiaires. **Teams n'empêche pas la convivialité de la formation, c'est l'avenir !**



Sonia Cheikh Formatrice

Une bienveillance à toute épreuve

■ Bonjour Sonia, peux-tu te présenter ?

Je suis entrée à la SNCF en 2003 sur le poste d'ASCT (agent du service commercial des trains). J'ai roulé pendant sept ans et j'en garde un excellent souvenir.

En 2010, j'ai passé un examen de TC Voy (technicienne commerciale Voyageurs) qui m'a amenée vers le métier de RET (responsable d'équipe trains). Côté syndical, j'étais encartée à l'UR de Saint-Lazare. Mon défunt mari était également militant UNSA et j'ai beaucoup appris grâce à lui. Son départ m'a donné l'envie de reprendre le flambeau et de continuer à œuvrer.

Il y a quatre ans, sur proposition de Didier Mathis, secrétaire général de l'UNSA-Ferroviaire, j'ai eu l'opportunité d'intégrer le Centre de formation. Je suis épanouie dans mes missions, fière et reconnaissante de faire partie de cette belle structure.

■ Quels sont tes domaines de formation ?

Je me charge principalement des formations RPS (risques psychosociaux), communication orale et écrite, délégués de notations. Nous sommes un petit groupe de formatrices et formateurs à réaliser également la partie ingénierie (la conception de la formation de A à Z). C'est très intéressant, on part parfois de feuilles blanches ou de demandes d'UR ou d'UAD. La finalisation d'une formation est vécue comme une naissance.

■ Quelles sont les spécificités, les avantages du Centre de formation de l'UNSA-Ferroviaire ?

Le Centre de formation a une volonté forte d'être au cœur des salariés, de leurs métiers et de leurs besoins. Notre ambition est d'apporter aux stagiaires un maximum de connaissances et de compétences pour qu'ils soient le plus à l'aise possible. **Nous ne sommes pas dans un concept scolaire, mais plutôt dans l'échange, le dynamisme et l'innovation constante.** En sortant de formation, je voudrais que les stagiaires se disent « *je n'ai pas perdu mon temps, j'ai appris des choses* ».

Les formatrices et formateurs sont très à l'écoute et dans la réactivité. Nous cherchons toujours à nous améliorer. Lors de nos réunions régulières, on s'échange nos trucs et astuces pour dynamiser les sessions, les rendre les plus vivantes possible en cherchant toujours à nous perfectionner et ainsi viser plus haut.

■ Comment vois-tu l'avenir du Centre de formation ?

Le Centre a un avenir très prometteur. J'œuvre à sa construction depuis ses débuts au côté de Ludovic, Sandrine et Thierry et je vois son évolution. Nous devons être fiers de notre produit UNSA-Ferroviaire. Cet échange me permet d'ailleurs de mesurer le chemin parcouru et de me rendre compte que nous avons encore plein d'idées pour former les adhérents et les militants d'aujourd'hui et de demain.

Le Forfait mobilités durables a changé leurs modes de déplacement



Active depuis longtemps sur les sujets liés à la transition écologique, l'UNSA-Ferroviaire a toujours revendiqué la mise en place du Forfait mobilités durables (et ses ancêtres dont l'IKV, l'indemnité kilométrique vélo) dans les entreprises du ferroviaire

Les avantages sont multiples : les entreprises bénéficient d'allègements fiscaux et sociaux (plafond de 800€/an et par salarié) tandis que les agents profitent d'aides leur permettant de changer leurs modes de transport pour des mobilités plus respectueuses de l'environnement et bénéfiques pour leur santé. Et celle des autres.

Le Forfait mobilités durables a été mis en place à la SNCF en 2023 grâce à la détermination de l'UNSA-Ferroviaire. Un an après, nos collègues témoignent.

UN PEU D'HISTOIRE

Depuis 2015, l'UNSA-Ferroviaire poussait inlassablement la direction SNCF à mettre en place des mesures pour aider les cheminotes et les cheminots à **utiliser des mobilités décarbonées en complément du train, pour leurs trajets domicile - travail**. Malgré l'arrivée des ZFE (zones à faibles émissions), la hausse du prix des carburants et la

montée des convictions écologiques, la direction SNCF ne bougeait pas.

En septembre 2022, n'ayant jamais baissé les bras, l'UNSA-Ferroviaire adressait un énième courrier à l'entreprise, cette fois au président Farandou, demandant l'ouverture de négociations pour la mise en place du FMD à la SNCF. La direction répondit qu'elle acceptait ENFIN de recevoir notre organisation syndicale !

Fin 2022, le premier projet d'accord FMD fut refusé par des organisations syndicales contestataires. En cette période d'élections professionnelles, elles préféraient entretenir un mécontentement plus porteur électoralement, plutôt que d'apporter une avancée sociale aux agents. L'UNSA intervint auprès de la direction pour que les dispositions prévues dans le projet d'accord initial soient transposées dans le **second projet d'accord proposé aux organisations syndicales qui, enfin, fut validé en avril 2023**.

Si l'UNSA n'était pas intervenue auprès de la direction, tout ce qui était proposé dans le projet d'accord initial aurait été perdu : pas d'allocation annuelle de 400€, pas de prime à l'achat d'un vélo mécanique ou électrique, pas de prise en charge à hauteur de 75% des abonnements de transport collectif.

POUR EN SAVOIR PLUS



BILAN UN AN APRÈS : DES SALARIÉS CONVAINCUS

Les chiffres transmis par l'entreprise fin 2023 faisaient état de plus de 32 000 salariés bénéficiaires des modalités FMD négociées et obtenues par l'UNSA-Ferroviaire. Rappelons que la demande de FMD doit être renouvelée chaque année par les salariés pour continuer à en bénéficier. Quant à la prime à l'achat d'un vélo, elle a profité en 2023 à plus de 4 300 cheminotes et cheminots !

Le FMD, c'est donc un sacré bilan ! Et pour illustrer ce qu'il a changé pour nombre de nos collègues grâce à l'UNSA-Ferroviaire, voilà quelques témoignages.



ANTOINE habite en Bretagne

Adhérent à l'UNSA-Ferroviaire, Antoine est délégué de commission de notations maîtrise sur TER Bretagne. Il profite aujourd'hui de l'allocation FMD qui « l'aide à entretenir son vélo et à renouveler son équipement de protection lorsque c'est nécessaire ». Auparavant, il habitait Bourgbarré et effectuait ses déplacements en vélo - train - vélo jusqu'au Technicentre de Bretagne. Un déplacement déjà très bas carbone ! Aujourd'hui, il a déménagé, le trajet vers sa gare de domicile s'effectue sur des infrastructures routières moins adaptées à la pratique du vélo, ce qui l'oblige à faire une partie du parcours avec le vélo dans le coffre de sa voiture. Mais **sa motivation est intacte et Antoine fait le maximum de son trajet domicile - travail à vélo**. Dernièrement, pour remplacer son ancien vélo, l'aide à l'achat incluse dans l'accord FMD (150 euros) a facilité l'achat d'un nouveau vélo.



Je suis ravi de la mise en place de l'accord FMD qui me permet aujourd'hui de pérenniser mes déplacements bas carbone ! J'espère qu'il sera prolongé au-delà de 2024 !



SÉVERINE, Alsacienne

Séverine aussi nous confie avoir changé ses habitudes de déplacement depuis la mise en place du Forfait mobilités durables à la SNCF. Auparavant, elle n'utilisait qu'occasionnellement la navette électrique qui relie sa commune d'habitation à sa gare TER. La mise en place de l'accord FMD lui a permis de souscrire un abonnement mensuel qu'elle utilise dorénavant quotidiennement. « C'est devenu un véritable confort : pas de soucis de gel en hiver, de recherche de stationnement à la gare, de risque de panne de voiture. En plus, la navette me dépose devant la gare, à quelques pas de mon bureau ! »



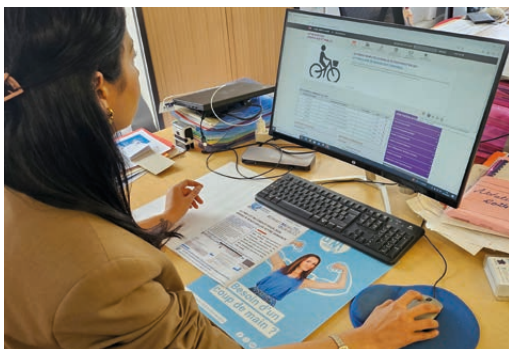


SORROR OUHAB, militante à l'Union régionale de Montpellier

Éligible au FMD, Sorror s'est rapprochée de son agence Paie et famille afin d'en bénéficier dès 2023. Elle a bien sûr renouvelé sa demande pour 2024. *« L'allocation est mensualisée, versée directement sur mon salaire. C'est simple et rapide : une attestation sur l'honneur est à compléter directement sur le site de l'agence Famille, dans la rubrique Ma rémunération. »*

Chargée de la relation client en gare au sein d'un collectif de plus de 200 personnes, **Sorror a eu envie de partager son expérience et de promouvoir le FMD** - véritable marqueur UNSA-Ferroviaire - auprès de ses collègues qui pouvaient y être éligibles. Elle a sensibilisé son collectif à la démarche, expliqué les enjeux et les bénéfices, écouté celles et ceux qui avaient des réticences et, pour ses collègues remplissant les critères, les a aidés à déposer leur demande. Elle a ainsi aidé une quarantaine d'agents de son unité à faire la démarche.

« Les enjeux sont multiples : l'urgence climatique, l'inflation, notre engagement RSE et l'envie d'agir pour notre santé nous obligent à imaginer des solutions pour nous déplacer proprement et à moindre coût. Dans mon parcours professionnel et syndical, la recherche du progrès et de la justice sociale est le moteur de mon engagement. »



LE SYNDICAT UNSA-FERROVIAIRE DE MONTPELLIER

Avec ses deux gares, un public de citoyens, de nombreux équipements dont 160 km de voies cyclables et des infrastructures adaptées, **le FMD a largement trouvé sa place à Montpellier**. Nul besoin d'être un athlète ou d'avoir un vélo dernier cri, il faut juste être encouragé et accompagné dans le changement, pour une mobilité douce et durable.

Sorror a organisé pour l'Union régionale de Montpellier une information destinée aux militants et réalisé un tract pour aider les agents à effectuer leur demande. Elle nous explique : *« Diminuer le coût du transport, réduire notre bilan carbone, améliorer notre qualité de vie, agir concrètement, prendre soin de nous ont été autant d'arguments qui ont permis à chaque salarié de se sentir concerné. Aujourd'hui, après ce bilan encourageant, il est toujours nécessaire de donner l'envie d'une transition écologique indispensable, en allant chercher celles et ceux qui restent en dehors du dispositif, qui vivent trop loin de leur lieu de travail ou ont des horaires atypiques, des vies de famille peu compatibles avec la pratique du vélo, des moyens financiers trop modestes pour s'équiper. Concernant la fourniture d'une facture pour obtenir l'aide à l'achat d'un vélo, beaucoup d'agents préfèrent acheter d'occasion, privilégiant l'économie circulaire. Il est dommage que les factures fournies par des sites de revente ou des particuliers ne soient pas acceptées. 80 % des personnes sondées sur la région ont indiqué ne pas avoir l'intention d'acheter un vélo neuf. »*



David Thétier, secrétaire de l'Union régionale de Montpellier



EMMANUEL, dans la capitale des Gaules

Emmanuel habite dans le 8^e arrondissement de Lyon et travaille à la tour Incity, au centre-ville, comme concepteur roulement ASCT-ADC. Auparavant, il se rendait au travail exclusivement à l'aide des transports en commun. À la mise en place de l'accord FMD, il s'est dit : « *Pourquoi je ne me déplacerais pas en vélo ?* ». **La participation à l'achat d'un vélo l'a aidé à acheter un VAE, un vélo à assistance électrique**, ce qui lui permet de réduire son temps de trajet à 16 minutes, contre 30 en transport en commun auparavant. Une fois arrivé à la tour Incity, il gare son vélo dans un parking sécurisé. Deux niveaux de la tour sont dédiés au stationnement des vélos et trottinettes. Ils sont très prisés, preuve de l'engouement des salariés.

Emmanuel est très satisfait de se déplacer par ses propres moyens et de pratiquer une activité sportive matin et soir. Il faut dire que Lyon dispose de nombreuses pistes cyclables, rendant les trajets très agréables.

« *Si je craignais les mois d'hiver, finalement avec de l'équipement spécialisé, ça reste un mode de transport très agréable toute l'année* ». Et pour les jours de très mauvais temps ou de trop forte chaleur, Emmanuel a conservé son abonnement aux trans-

ports en commun. Rappelons que pour ceux-ci, la participation de l'employeur est de 75% au lieu de 50% avant l'accord FMD.

« *Les délégués de l'UNSA-Ferroviaire sont venus nous rencontrer dans les services pour faire connaître les modalités FMD et je les en remercie !* »



TONIO, 38 ans, à Paris

Graphiste au siège de la fédération, Tonio habite et travaille à Paris. Il témoigne : « *Amateur de vélo dès mon enfance, j'en ai moins profité ces dernières années, en partie à cause du vol de ma dernière bicyclette personnelle. L'idée de refaire du vélo m'est venue quand mon syndicat a négocié et obtenu l'application du FMD à la SNCF. L'entreprise propose une participation aux agents qui choisissent ce mode de déplacement écologique, en plus du remboursement du Pass Navigo annuel !*

Plutôt que de racheter un vélo, j'ai décidé de prendre un abonnement mensuel au service de vélos partagés Vélib. À Paris, il y a près de 1 500 stations Vélib réparties dans toute la ville et 20 000 vélos à disposition, autant dire qu'il y en a partout ! Je privilégie les vélos mécaniques (couleur verte), mais j'ai opté pour un abonnement Vélib V-MAX qui me donne également la possibilité de louer des vélos électriques (couleur bleue). Grâce au FMD, mon vélo, mécanique ou électrique, ne me coûte que 2,03 € par mois ! Et je n'ai pas à me soucier de son entretien ou de sa protection : je le dépose à la borne et c'est tout !

Paris à vélo, c'est la fin des bouchons ! Pas d'horaires ni d'attente d'un métro ou d'un bus, pas de foule serrée comme des sardines, pas de problème de stationnement. C'est la liberté, le plaisir de faire des détours, de découvrir des rues que je ne connaissais pas. Avec Vélib, j'ai redécouvert Paris !

Le vélo à Paris, c'est dangereux ? Non, il faut seulement être attentif. Je fais le trajet domicile-travail en vélo quasiment tous les jours et je suis agréablement surpris par l'évolution des infrastructures en faveur des cyclistes : pistes en double sens et bien sécurisées avec des dalles de béton, feux rouges spéciaux, etc., mais aussi la multiplication du nombre de bornes Vélib. Et pas qu'à Paris.

Mes conseils ? *Veillez à ce que votre vélo Vélib soit bien remis à la borne (un mail ou un SMS vous parvient au bout de quelques secondes). Le service client (01 76 49 12 34) est très réactif et propose l'assistance vidéo en cas de problème. Surtout, respectez les règles de circulation, notamment la priorité aux piétons, la signalisation et les feux spécialement conçus pour nous !* »



Avec l'UNSA, j'ai retrouvé le plaisir de faire du vélo à moindre coût !



VÉLIB



Par Gilles DONTENVILL ■

Expérience de pensée : dans la tête de Guillaume-Louis SARANFOU

Ou la quête inachevée du dialogue social (à la SNCF)

Que n'a-t-on dit, glosé, théorisé sur la nécessité et l'efficacité du dialogue social ? Dans les années 1990 et 2000, il y avait encore une réelle volonté d'associer lesdits « partenaires sociaux » à la production de la norme. Aujourd'hui, ce sont des dispositifs qui sont battus en brèche.

“
Imaginons un monde parallèle dans lequel le syndicaliste serait à la place du président de la SNCF et où l'État jouerait le rôle de la direction de la SNCF.
 ”

Depuis l'élection d'Emmanuel Macron, au niveau interprofessionnel comme au niveau des directions d'entreprises, **nous ne sommes plus du tout sur l'idée d'associer - réellement - les partenaires sociaux.** Au contraire, on l'a vu dans le prolongement de la loi travail par les ordonnances Macron, ou même dans la façon d'élaborer les deux réformes des retraites.

Au niveau des grandes entreprises (c'est-à-dire celles avec plus de 5 000 salariés) et singulièrement à la SNCF, le modèle de démocratie sociale est en crise : la fusion des instances locales dans d'immenses CSE multirégionaux se traduit sur le terrain par une profonde transformation de ce qu'étaient auparavant les comités d'entreprises, DP, et CHSCT locaux, avec des CSE qui deviennent davantage contrôlés par les directions d'entreprises, que ce soit sur l'ordre du jour ou leur déroulement. **Il reste en réalité peu d'espace pour une représentation contradictoire** : les CSE sont plutôt des chambres d'enregistrement des décisions de la direction. Ce qui conduit les équipes syndicales à se demander ce qu'elles y font.

PAS DE MÉPRISE:
 NOUS SOMMES
 POUR UN
 MONOLOGUE
 CONSTRUCTIF
 QUI AILLE DANS
 LE BON SENS,
 LE NÔTRE.



Pour comprendre l'écart entre les promesses et les réalités du dialogue social telles que nous les observons quotidiennement dans les négociations d'accords des grandes entreprises françaises, la SNCF est un bon objet d'étude. Pourquoi dans une entreprise comme la SNCF où le dialogue social fait partie de la feuille de route de tout président, de tous les DRH du groupe public ferroviaire, cela ne marche toujours pas ? Si l'on veut comprendre ce que peut ressentir un syndicaliste d'une organisation réformatrice comme l'UNSA en négociation avec sa direction, imaginons un instant une homothétie de situation de négociation. Pour cela, faisons une petite expérience de pensée...

Imaginez, imaginons un monde parallèle dans lequel le syndicaliste serait à la place du président de la SNCF et où l'État jouerait le rôle de la direction de la SNCF.

Imaginez, imaginons...

Président de la SNCF, Guillaume-Louis Saranfou est convoqué par le Premier ministre. Le mail laconique tombé ce soir-là dans la boîte aux lettres de sa directrice de cabinet ne laisse aucune alternative : il va falloir réorganiser d'urgence l'agenda présidentiel. La mission qui est assignée au président Saranfou est l'objet de cette convocation et elle est de taille : **proposer au gouvernement un plan d'action audacieux sur cinq ans** pour financer, sur fonds propres, le «Pass Rail», les SERM¹ et rénover tout le réseau ferré national pour favoriser l'ouverture à la concurrence du rail français. Entre appréhension et détermination, M. Saranfou, bien sûr, accepte le défi. Comment pourrait-il en être autrement ? Un président de la SNCF, c'est comme un ministre : « ça ferme sa gueule. Si ça veut l'ouvrir, ça démissionne. »

La délégation SNCF arrive à l'Hôtel de Matignon, rue de Varennes, un soir d'hiver. Guidée par l'huissier de service, elle patiente dans l'antichambre qu'est le salon rouge. Puis, les hauts plafonds du salon bleu résonnent du cliquetis discret des stylos et du froissement des dossiers. Autour de la table ovale, les acteurs clés de l'avenir de la SNCF prennent place. Pas de boisson, pas de café, pas de convivialité, c'est un monde qui travaille. Le Premier ministre, figure centrale de cette assemblée, ouvre la séance avec une poignée de main désincarnée à Guillaume-Louis Saranfou. À sa droite, le ministre des Finances, dont les lunettes glissent légèrement sur le nez, scrute des documents sur son ordinateur déjà allumé devant lui. Le ministre des Transports, quant à lui, échange des salutations polies avec la délégation du groupe SNCF.

La réunion débute sur un ton cordial, presque chaleureux. Nous sommes dans le monde des apparences. Le Premier ministre prend la parole : « Monsieur Saranfou, nous sommes ici pour écouter et pour dialoguer. Vous avez carte blanche pour nous présenter un plan d'action. Nous n'avons rien décidé en amont, et nous attendons vos propositions avec intérêt. » Les mots sont encourageants. Un murmure approuvateur parcourt la salle. Guillaume-Louis Saranfou, conscient de l'importance de l'instant, acquiesce d'un signe de tête respectueux. Il est accompagné de son directeur financier et des quatre autres présidents, tous prêts à défendre leur vision pour la SNCF. Pourtant, malgré l'atmosphère bienveillante, une tension imperceptible flotte dans l'air. Les conseillers ministériels et les directeurs de cabinet, une demi-douzaine d'ombres influentes, observent

en silence. Leurs expressions sont neutres, leurs yeux ne trahissent rien de leurs pensées.

La réunion se poursuit, les échanges sont polis, les idées fusent et les propositions sont notées avec soin. Le président Saranfou présente alors l'esquisse d'un plan ambitieux, soulignant l'importance de la rénovation du réseau, de la survie du fret ferroviaire et de la nécessité de préserver l'unité sociale au sein de la SNCF. Il demande si cette vision pourrait constituer son mandat pour proposer au gouvernement un plan d'action sous quinzaine : l'élaboration d'un tel plan exige une mobilisation collective, donc un délai, argumente-t-il et puisqu'il y a urgence, ce délai doit être le plus réduit possible, mais non nul.

Le Premier ministre acquiesce avec forts encouragements tandis que le ministre des Finances continue de scruter ses documents sans même lever la tête de son ordinateur. À la fin de la réunion, les poignées de main sont fermes, les sourires de circonstance. **Le Premier ministre assure une fois de plus que rien n'est gravé dans le marbre** et que le gouvernement attend ce plan d'action avec impatience. Rendez-vous est même convenu dans cette optique. Mais derrière ce voile de diplomatie, la réalité est tout autre. Les décisions sont en fait déjà prises, le plan du gouvernement déjà bouclé par le cabinet Mac Kissait.

“

Le président Saranfou présente alors l'esquisse d'un plan ambitieux, soulignant l'importance de la rénovation du réseau, de la survie du fret ferroviaire et de la nécessité de préserver l'unité sociale au sein de la SNCF.

”



1 Services express régionaux métropolitains



Guillaume-Louis Saranfou a compris. En politique et en négociations, il n'est certes pas un lapin de six semaines. Pourtant, cette fois, il a nettement l'impression d'avoir été pris pour un bac à douche.



Toute la délégation de la SNCF, ignorante de la supercherie, quitte le salon bleu de l'hôtel Maignon avec l'espoir de la poursuite d'une négociation qui, en vérité, n'aura jamais lieu.

De retour dans son bureau, le président de la SNCF convoque ses directrices et directeurs, ainsi que ses rares collaborateurs de confiance. « *Nous avons quinze jours, annonce-t-il, nous n'avons qu'une fenêtre de tir et même si tout ne sera pas pris par le gouvernement, il nous faut pouvoir influencer sur certaines décisions, car cela va engager l'avenir du groupe face à nos concurrents, je n'ai pas besoin de vous faire un dessin. Au travail !* »

Les équipes se mobilisent alors, travaillant jour et nuit, sacrifiant temps personnel et repos pour la cause commune. Les idées fusent, les stratégies se dessinent et un plan d'action émerge, construit et raisonnable du point de vue de chacun et à l'image de l'engagement de chacun. Les réunions des collaborateurs et des équipes s'enchaînent. Les managers sont interrogés, les experts métiers mis à contribution. Les notes circulent, remontent. Les synthèses constituées. **Personne ne compte ses heures, l'enjeu est trop important. La mission est sacrée, l'avenir du groupe public est peut-être en jeu.** Les tableaux Excel du plan d'action

sont partout croisés, concaténés, torturés. Les tests de résistance sont concluants. Il faut maintenant exprimer toutes les contradictions du projet, les analyser, les mettre en délibération collective en vue d'arriver à un arbitrage pour élaborer la proposition de la SNCF.

Quinze jours plus tard, c'est un Guillaume-Louis Saranfou fatigué mais fier qui se présente à nouveau devant le Premier ministre, plan en main, graphiques à l'appui et aidé du fidèle Stéphane Vintresian, les voilà prêts à défendre le fruit de l'effort collectif. Mais, à leur grande stupéfaction, **le Premier ministre cette fois-ci ne leur accorde ni un regard, ni une oreille.** Sur la table, un autre plan, celui du ministre des Finances, non négociable, définitif. Guillaume-Louis Saranfou a compris. En politique et en négociations, il n'est certes pas un lapin de six semaines. Pourtant, cette fois, il a nettement l'impression d'avoir été pris pour un bac à douche. Le choc est brutal. Le cœur lourd et plein d'amertume, il retourne au siège de Saint-Denis, 2 Place aux Étoiles. *Place aux Étoiles*, quelle ironie en pareille circonstance.

Lorsque Guillaume-Louis Saranfou, le visage fermé, entre dans la salle du conseil d'administration pour faire face à ses équipes, un silence lourd s'abat sur l'assemblée. Il y a dans l'air une tension palpable, un mélange d'anticipation et de crainte. Les regards sont fixés sur lui, cherchant des indices, espérant encore que leur dévouement n'ait pas été vain. Mais les mots qui tombent brisent les dernières illusions. « **Le gouvernement a rejeté notre plan** », annonce-t-il d'une voix blanche. La stupeur frappe d'abord, suivie de près par un désarroi profond. Les visages se décomposent, les murmures enflent. La colère monte, une colère sourde, celle de l'injustice, du mépris, du ressentiment. Ils ont donné leur temps, leur énergie, leurs idées et pour quoi ? Pour être ignorés, écartés, comme si leurs propositions étaient toutes mauvaises, comme si leur contribution n'était qu'une formalité sans importance. **Le gouvernement ne les a pas écoutés, n'a même pas pris la peine de considérer leur travail.** C'est un affront qui résonne au plus profond de chacun, un coup porté à leur dignité professionnelle. Dans leurs esprits, c'est un tourbillon. Ils se voient comme des pions, manipulés, bafoués. Ils pensaient jouer une partie d'échecs, mais ils réalisent qu'ils n'étaient que des spectateurs dans les tribunes, que les dés étaient pipés depuis le début.

Choc de simplification dans le Dialogue social



CHEREAU

Se sentir à ce point bernés, c'est un poids qui s'ajoute à la charge déjà lourde de leurs responsabilités. Mais au-delà de la déception personnelle, c'est la responsabilité envers leurs équipes qui pèse le plus sur leurs épaules. Comment leur dire que tout cela n'était pour rien ? Comment maintenir leur confiance, leur motivation, quand le processus de décision lui-même semble si profondément dévoyé ? Comment continuer à travailler dans un climat de confiance et dans un état d'esprit progressiste ?

Fin de l'expérience de pensée. Revenons maintenant au monde réel.

Cette expérience de pensée vous paraît complètement farfelue et très éloignée de la réalité ? C'est pourtant ce que nous ressentons, nous, représentantes et représentants des salariés lorsque de réunion en réunion, tout notre travail est battu en brèche par un profond désintérêt de nos interlocuteurs. C'est ce que nous constatons quand les accords sont écrits d'avance, les projets déjà ficelés, les changements décidés.

Tout notre travail d'amendements, de propositions, d'idées nouvelles, d'hypothèses, de compromis est superbement ignoré derrière le vernis de la politesse des réunions formelles et informelles. Il est vrai que la politesse c'est l'indifférence organisée, comme disait Paul Valéry.

Cette histoire bien que fictive est aussi une bonne façon d'illustrer le sentiment d'impuissance et de frustration ressenti par nos élus et délégués syndicaux face à des directions qui semblent sourdes à leurs contributions et à leurs envies de contribuer à la réussite de leur entreprise. Et que se passe-t-il ensuite lorsque nous redescendons au contact des équipes de production en établissement et que constatons nous au niveau du climat social dans les collectifs de travail ? D'abord, un profond sentiment de mépris. Mépris de leur travail, de leur métier et parfois mépris de leur personne. Une forme de peur en l'avenir s'installe lorsque celui-ci n'est pas configurable et sécurisant. Et cette peur mute parfois en colère lorsque la démagogie des éléments de langage est poussée jusqu'au cynisme dans les médias.

M'ACCUSER DE NE PAS RESPECTER LE DIALOGUE SOCIAL ALORS QUE J'AI DIT BONJOUR!



Si le collectif disparaît du champ de vision des dirigeants, si « *le gratin se sépare des nouilles* » comme dirait un ancien ministre, bon courage aux entreprises pour affronter tous les défis de transformation de l'économie ! Ne serait-ce que par les impacts du changement climatique conjugué à la raréfaction des énergies fossiles. Amis lecteurs, ne vous y trompez pas, cette fragilisation des corps intermédiaires et des instances rendra de plus en plus les relations sociales vulnérables à toute sorte de « gilet-jaunisation » avec des mobilisations collectives organisées indépendamment des organisations syndicales.

Le déclin d'une régulation par les corps intermédiaires - qui sont aussi de véritables amortisseurs à la brutalité sociale - se retournera contre les entreprises elles-mêmes en faisant émerger de nouvelles formes de conflictualité, voire des violences difficiles à canaliser.

À l'UNSA, nous constatons que le sens même donné à l'idée de dialogue social s'est considérablement transformé depuis les années 2000. Il y avait auparavant une logique de donnant-donnant, de compromis, qui donnait sa légitimité au

“ Si « *le gratin se sépare des nouilles* » comme dirait un ancien ministre, bon courage aux entreprises pour affronter tous les défis de transformation de l'économie ! ”

syndicalisme réformiste. Aujourd'hui, le dialogue social sert surtout à disqualifier les organisations syndicales qui tenteraient de créer un rapport de force pour faire valoir leurs intérêts. On oppose le dialogue social à la grève plus qu'on ne le définit comme une méthode. **L'État n'est plus une puissance qui se pose en arbitre entre le capital et le travail, mais de plus en plus un garant des politiques dites pro-business.** Il prend de fait le parti des employeurs contre les travailleurs. Les salaires sont perçus en termes de coût du travail, les normes comme des contraintes qui étouffent l'innovation et les syndicats sont vus comme des obstacles.

Tout cela interpelle notre façon de faire du syndicalisme dans son rapport à la négociation. Rappelons-nous que le droit du travail est fait pour faire fonctionner une organisation et pas pour dire non et uniquement non. Nous devons nous souvenir aussi que le droit du travail a été établi par le législateur dans le but de rectifier le déséquilibre structurel entre les employés et les employeurs, qui ont plus de pouvoir et de ressources et sont protégés par la reconnaissance de la liberté d'entreprise.



L'UNSA défend l'idée que si les salariés sont éventuellement insatisfaits de la façon dont leurs intérêts sont portés par les syndicats, c'est moins en raison d'une crise générale de la représentativité qu'à cause d'un cadre juridique qui, aujourd'hui, ne permet pas l'émergence d'un rapport de force équilibré entre les acteurs. Par conséquent, **les solutions sont à chercher dans les moyens d'action concrets donnés par le législateur au dialogue social** : sans obtenir de véritables pouvoirs d'agir dans leur entreprise, les représentants des salariés, malgré leurs efforts, ne seront pas en mesure de faire valoir leur légitimité en tant qu'acteurs du dialogue social. Oui, il faut du courage politique tant du côté du législateur que du côté patronal pour mettre en place une majorité d'engagements de co-construction et non un droit d'opposition.

Alors Guillaume-Louis Saranfou, en véritable inépuisable du dialogue social, se remet à l'ouvrage, car tout comme l'UNSA, il est convaincu « *qu'il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre ni de réussir pour persévérer* ».

Par Olivier ARMAND ■

Crédit dessins :
Antoine Chéreau / Pixel Fever Éditions

Pour chacun, pour tous, pour la vie



MUTUALITÉ
FRANÇAISE
MEMBRE DE LA
Groupe VYV Union Mutuelle de Groupe soumise aux dispositions du Code de la mutualité.
n° Siren 532 651 832, n° LEI 0950091641141462, DirCom: Groupe VYV - © Gettyimages - 07/22.

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

Le Groupe VYV œuvre au quotidien pour être utile à tous et à chacun tout au long de leur vie. Il protège plus de 10 millions de personnes dans l'ensemble de son écosystème et propose des solutions adaptées aux employeurs publics et privés. Acteur engagé, il innove et anticipe pour construire une société plus équitable et socialement responsable. Le Groupe VYV s'affirme comme un véritable entrepreneur du mieux-vivre.

www.groupe-vyv.fr



GRUPE
vyv

SANTÉ ASSURANCES & RETRAITE - SOINS & ACCOMPAGNEMENT - LOGEMENT

Hydrogène et mobilités, où en est-on ?

En Allemagne, l'autorité nationale des transports de Basse-Saxe (LVNG) a lancé en 2022 une première expérience de locomotives électriques à hydrogène¹. Quatorze trains Coradia iLint fournis par Alstom ont circulé sur une centaine de kilomètres, près de Hambourg. L'Union européenne avait récompensé cette initiative.



Une rame Alstom Coradia iLint en gare de Bremerhaven (Allemagne)

nécessite d'augmenter le nombre de trains pour assurer le service. Rappelons que sur le plan du **rendement énergétique**, l'électrification directe (batteries) implique nettement moins de pertes que de passer par l'hydrogène.

L'HYDROGÈNE N'EST TOUJOURS PAS VERT

Pour être vertueux, H₂ doit être produit avec des énergies renouvelables. Or, pour l'instant, il provient majoritairement d'énergies fossiles. Toutefois, des sources naturelles d'hydrogène commencent à être découvertes, dont une en Lorraine³. Il reste à déterminer comment et à quel coût il sera(it) possible de les exploiter.



Pour être vertueux, H₂ doit être produit avec des énergies renouvelables.

La région a récemment mis fin à l'expérience, elle ne croit plus en cette technologie. Les trains à batteries sont moins chers à exploiter, selon elle. Comme nous l'avons expliqué dans le Mag de mars 2022², l'hydrogène pour les mobilités présente des inconvénients majeurs, qui ne compensent pas ses rares avantages.

TROP CHER, LE TRAIN À HYDROGÈNE ?

Oui, «jusqu'à 80 % plus cher que les options d'électrification de ligne et de train à batterie hybride», selon les Allemands. Bilan confirmé par une seconde étude commandée par le Bade-Wurtemberg, menée sur deux lignes spécifiques : le coût sur 30 ans d'un Coradia iLint serait de 849 millions d'euros, contre 506 M€ pour un train hybride à batterie et 588 M€ pour un train électrique conventionnel. Sur une autre ligne, le Mireo Plus H de Siemens coûterait 476 M€, contre 262 M€ pour l'hybride à batterie.

TROP COMPLIQUÉ

Les infrastructures nécessaires pour le rechargement coûtent cher à créer et à entretenir, sans compter les défis logistiques de l'approvisionnement d'un combustible explosif. De plus, selon les études allemandes, les locomotives souffriraient d'un manque d'efficacité et d'une consommation d'énergie élevée. L'autonomie limitée poserait également problème, car elle

ALSTOM

C'est un coup dur pour le constructeur français, qui a toutefois d'autres projets en cours, au Québec et en France notamment. **Notre pays s'est lancé dans l'aventure en 2021**, passant commande de rames destinées à plusieurs régions, dont Bourgogne-Franche-Comté, Occitanie, Grand Est et Auvergne-Rhône-Alpes. Ces trains sont testés depuis février 2023, avec une mise en service commerciale prévue en 2025.

Alstom n'est pas le seul industriel à miser sur H₂. Il y a des projets en Inde, au Japon et surtout en Chine, qui prétend avoir le train à hydrogène le plus puissant du monde, supposé capable de rouler huit jours en autonomie et de faire le plein en deux heures. Information étonnante qui sera à vérifier.

BILAN PEU FAVORABLE

L'expérience a donc confirmé les inconvénients majeurs de l'hydrogène que nous avons évoqués en mars 2022. Cela n'empêchera pas *Homo Conso* de continuer à attendre l'arrivée de la voiture à hydrogène qui n'existera jamais. Quand celle-ci sera officiellement enterrée, il trouvera une autre excuse pour ne rien changer à ses habitudes et continuer à émettre CO₂, gaz d'échappement et particules fines. Après lui le déluge.

Par Fred PORCEL ■



1 « L'hydrogène » dont on parle est toujours du dihydrogène, H₂

2 <https://www.unsa-ferroviaire.org/transition-ecologique/hydrogene-panacee-ou-chimere/>

3 <https://lejournald.cnrs.fr/articles/un-gisement-geant-dhydrogene-en-lorraine>

Illectronisme, les plus âgés, premières victimes ?

L'illectronisme, incapacité pour un citoyen d'utiliser l'outil numérique et d'accéder à Internet, concerne 15 % des Français et parmi eux, 62 % des plus de 75 ans. Cette incapacité les prive de droits élémentaires et les réduit à une situation de sujétion : la contrainte d'avoir recours à l'aide d'un tiers pour accomplir des démarches de base, dans un environnement de plus en plus numérisé.

Selon l'INSEE¹, 15 % de la population des plus de 15 ans sont atteints d'illectronisme, c'est-à-dire qu'il s'agit de personnes ne disposant pas des compétences numériques de base et de la capacité d'accéder à Internet. Dans un monde où la dématérialisation des documents devient la règle, où la numérisation des démarches s'impose de plus en plus, ces huit millions de victimes de l'illectronisme se trouvent privées de fait de l'accès à un certain nombre de droits ou de la nécessité de recourir à la médiation d'un tiers pour mener des démarches pourtant essentielles au quotidien.

LES PLUS ÂGÉS PARTICULIÈREMENT EXPOSÉS

La proportion des personnes victimes d'illectronisme croît fortement avec l'âge. C'est parmi les plus âgés que l'on retrouve le plus de personnes éloignées du numérique. C'est le cas de 62 % des plus de 75 ans et encore de près d'un quart des 60-74 ans.

LES MOINS FORMÉS ET LES PLUS PRÉCAIRES ÉGALEMENT VICTIMES

Si le taux d'illectronisme est sans doute appelé à se réduire avec l'évolution des générations et une meilleure formation à l'outil numérique, le facteur de la formation initiale est aussi très discriminant. À âge équivalent, les non-diplômés sont sept fois plus concernés par l'illectronisme que ceux qui disposent d'un niveau bac + 3 ou plus. De même, le niveau de vie a une forte incidence sur la maîtrise du numérique : **les 20 % les plus modestes sont 6,6 fois plus frappés d'illectronisme que les 20 % les plus aisés**. La fracture numérique est aussi sociale : 9 % des ouvriers contre 1,2 % des cadres sont touchés.

En clair : âgée, pauvre et peu diplômée, voilà le portrait-robot de la personne mise à l'écart de la société pour cause d'incapacité à accéder à l'outil informatique.



UNE SITUATION DÉNONCÉE PAR CLAIRE HÉDON, DÉFENSEURE DES DROITS

Pour la Défenseure des droits, « **les services publics se sont éloignés des usagers du fait d'une dématérialisation excessive, de fermetures de guichets et font peser sur les usagers la charge administrative** ». Et si la création des espaces *France services* permet de combler cette distance dans le lien entre population et services publics, la réponse apportée à toutes les difficultés rencontrées par les usagers est jugée imparfaite.

LA POSITION DE L'UNSA RETRAITÉS

Le maintien des services publics sur l'ensemble du territoire, des commerces de proximité et des artisans est une condition essentielle à l'accueil et au maintien dans la cité, que ce soit en milieu urbain ou rural. Le développement de la communication numérique ne doit pas être un obstacle pour les personnes âgées. Des moyens humains de proximité doivent être maintenus afin que toutes et tous puissent avoir accès à l'information et que personne ne soit isolé. Le support papier doit toujours pouvoir être proposé.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

“ Des moyens humains de proximité doivent être maintenus afin que toutes et tous puissent avoir accès à l'information et que personne ne soit isolé. ”

¹ Institut national de la statistique et des études économiques.

L'UNSA a 30 ans : des racines de la fondation aux fruits de la maturité

Trente et un ans après sa fondation, trente ans après la publication de la charte de ses valeurs, l'UNSA s'est livrée à un retour sur son histoire, récente, mais riche et passionnante. Un temps de mémoire, mais aussi un nouvel élan vers l'avenir.



Sur la photo, de gauche à droite : Luc Bérille, Jean Grosset, Alain Olive et Pauline Laby-Leclercq.

“
Fiers d'être
à l'UNSA et fiers
d'avoir contribué
à faire notre
UNSA !”

« Une passe arrière pour aller de l'avant », c'est par cette métaphore inspirée du monde du rugby que **Pauline Laby-Leclercq** a ouvert la table ronde sur les trente ans de l'UNSA. Partons des origines, la volonté de créer une nouvelle union syndicale issue pour une fois, non d'une scission, mais bien de la réunion de cinq organisations déterminées à travailler ensemble et à se construire un avenir commun, dans le respect de la liberté et de l'autonomie de chacun. L'aventure UNSA commence un jour de février, sous la présidence de Jacques Mallet avec comme secrétaire générale Martine Le Gall, auxquels nous rendons hommage.

« Une vraie dinguerie » selon le propos d'**Alain Olive**, l'un des deux anciens secrétaires généraux conviés à cette table ronde. Alain nous a rappelé

les premiers pas d'une organisation balbutiante, sans moyens, expérimentant au quotidien le syndicalisme des bouts de ficelle et des morceaux d'élastique, qui fut lors des premières années le mode d'existence précaire de notre UNSA.

Jean Grosset, deuxième intervenant, citant l'arrivée d'anciens militants FO tels que Jacques Mairé, a évoqué pour sa part l'ouverture vers le privé, le long chemin pour imposer la présence de l'UNSA au sein des entreprises, les innombrables procédures judiciaires nécessaires pour prouver la représentativité de l'UNSA. Avec en retour, les premiers succès aux élections prud'homales, la représentativité dans les branches patiemment gagnée année après année... Mais aussi un temps fort de la lutte contre l'extrémisme, la manifestation du 1^{er} mai 2002, immense protestation démocratique, contre la qualification de Jean-Marie Le Pen au second tour de l'élection présidentielle, dont l'UNSA avait, la première, lancé l'initiative.

Luc Bérille a évoqué l'appui à la fois militant et financier apporté par le syndicat des enseignants UNSA dont il fut le secrétaire général, pour conforter notre union et l'accompagner vers la voie de l'autonomie financière. Luc a aussi souligné l'engagement pris par l'UNSA pour mieux prendre en compte les enjeux environnementaux et l'émergence au fil des congrès successifs, Montpellier puis Rennes, d'un projet syndical plus global.

Notre amie **Françoise Def**, collaboratrice d'Alain Olive dès les premiers jours, a su traduire avec humour et émotion le quotidien de cette UNSA qui, de rien, parvenait à faire émerger une force syndicale originale et novatrice.

Cette table ronde a été aussi l'occasion de redire avec force quelles sont nos valeurs à l'UNSA : laïcité, démocratie, réformisme, rejets des discriminations et des extrémismes, syndicalisme de proposition en même temps que de conviction. Constante au long des 90 minutes de cette table ronde, l'attention du public a été le meilleur témoignage de la force de notre union et du désir d'agir ensemble sur des objectifs communs dans le respect de la liberté de chacun.



Laurent Escure a rappelé en conclusion que s'il est utile d'interroger son passé pour comprendre d'où l'on vient, si notre présent se nourrit de nos racines, il convient surtout de se tourner vers l'avenir en s'appuyant sur les expériences accumulées et que, dans « *l'arbre UNSA* », fort de ses racines humanistes et démocratiques, les rameaux portent les fruits et les fleurs de l'avenir qui s'appellent conquêtes sociales, lutte contre toutes les discriminations, égalité salariale hommes-femmes, lutte contre la précarité sociale et le mal-être au travail...

L'idée lancée par **Jean-Marc Schaeffer** de célébrer le trentenaire de la naissance de l'UNSA, dont il fut l'un des protagonistes, a fait son chemin pour trouver son aboutissement à Champs-sur-Marne le 4 avril dernier. Ce moment de mémoire fut un temps pour se ressourcer et s'engager avec plus d'énergie dans de nouvelles conquêtes sociales et dans le renforcement de l'UNSA.

Un grand merci à Alain Olive, Jean Grosset et Luc Bérille qui nous ont fait revivre les étapes successives de la croissance de notre UNSA dont ils ont été les acteurs majeurs. Merci à Laurent Escure qui a su s'appuyer sur ce moment pour tracer des perspectives d'avenir et de développement pour l'UNSA.

Merci aussi à Pauline Laby-Leclercq qui a porté ce projet et a su en faire, par sa bienveillance et sa chaleur humaine, un magnifique moment de partage et de fraternité empreint de nos valeurs d'humanisme.

Fiers d'être à l'UNSA et fiers d'avoir contribué à faire notre UNSA !

Par l'équipe UNSA Retraités ■

AG UR Limousin

Le 14 avril 2024 se tenait l'assemblée générale de l'UR Limousin à Limoges, en présence du secrétaire général Didier Mathis et de Patrick Labrue, secrétaire fédéral de la zone Atlantique.

Cette AG a débuté avec l'élection des membres du bureau et du secrétariat. Les adhérents ont renouvelé leur confiance par un vote à l'unanimité à Laurent Lajoinie (SG de l'Union régionale), Pierre-Henri Vallade (SG adjoint), Yannic Cantegrel (trésorier) et Jean-Michel Peyrot (responsable juridique), ainsi que deux nouveaux membres du secrétariat : Denis Brandy et Charles Bourguignon.

Après ce vote, **Didier Mathis a abordé les sujets d'actualité** : les élections aux conseils d'administration où l'UNSA a progressé et obtenu cinq élus, les élections au groupement d'intérêt économique SNCF où un collègue cadre de Limoges (Antoine Rodrigues) est candidat, la situation compliquée de Fret comme celle d'Intercités qui manque cruellement d'investissements. Didier Mathis a également évoqué l'**accord Accompagnement fin de carrière**. Après des échanges, nous avons profité d'être nombreux pour demander l'avis des adhérents sur la signature ou non de notre OS. Pas de surprise quant au résultat : l'UR Limousin votera POUR. D'autres sujets ont été abordés, comme la garantie sociale en cas de transfert des salariés, la complémentaire santé, les attaques de certains parlementaires pour affaiblir le droit de grève.

Succédant à Dominique Gabillet, **Patrick Labrue a conclu cette AG en abordant des points propres à la zone**. Il a notamment évoqué la mise en place d'un règlement intérieur et d'un secrétaire de zone adjoint. Il a aussi exprimé sa volonté de continuer à développer les échanges entre les organisations syndicales affiliées afin de renforcer la solidarité entre nos UR et de poursuivre le développement de l'UNSA-Ferroviaire sur le territoire Atlantique.

Les échanges et les discussions se sont poursuivis dans la convivialité autour d'un bon repas.

Par l'Union régionale Limousin ■



AG UFR Sud-Est

Cette assemblée générale de la section Sud-Est de l'UFR s'est tenue à Lyon le 4 avril 2024 avec 60 participant(e)s.

L'ouverture est faite par le président, Dominique Triquet, qui présente les invités : Fabrice Charrière, secrétaire général adjoint de la fédération, Sylvain Maestrini, secrétaire fédéral de la zone Sud-Est, les représentants des autres sections UFR Anne-Marie Degand (Nord), Jean-Paul Degaches (Sud-ouest), Yvon Dantard (Centraux).

Le rapport moral est présenté par la secrétaire générale adjointe, Edith Pestre, qui détaille la situation des 916 adhérents, ainsi que le secrétariat élu en bureau. Elle rappelle que l'UFR Sud-Est a été représentée dans toutes les instances UFR, fédération ou UNSA retraités. Dominique la remercie pour son travail au service de la section. Le secrétaire général Jean-Paul Fournier évoque les efforts insistants de la section auprès des structures des actifs pour **favoriser le passage des adhérents retraités à l'UFR.**

La présentation du bilan financier 2023 et du budget 2024 est faite par le nouveau trésorier Pierre-Jean Denis. Il remplace le trésorier sortant, James Renoust, affaibli par une longue maladie et malheureusement décédé depuis notre réunion. Le rapport de la commission de contrôle valide les comptes, approuvés à l'unanimité.

Fabrice Charrière nous présente sa candidature au poste de secrétaire général au prochain Conseil national. Il insiste sur les 30% de contractuels dans

l'entreprise qui représentent un objectif de syndicalisation, puis aborde les sujets suivants :

- **la proposition de loi Grève des sé-nateurs** : elle remet en cause le droit de grève (interdiction pendant 60 jours maxi et 15 jours max). La majorité ne voterait pas ces propositions ;

- **les élections CA dans les 4 SA** : les résultats étaient prévus à 17h ;

- **les élections au GIE Optim'Services** : du 9 au 13/04 ;

- **l'actualité du fret** : la discontinuité imposée par le gouvernement et l'UE se concrétise par la création de deux entités et l'abandon de 30% du trafic. 23 flux sont donnés à la concurrence avec interdiction pour Fret SNCF de postuler pendant 10 ans.

- **la mise en œuvre de la concurrence TER** : avec un début sur la région PACA au 01/01/2025 ;

- **les facilités de circulation** : les retraités ne sont pas concernés par la fiscalisation des FC. La dématérialisation est une décision unilatérale de l'entreprise. La carte papier est prorogée pendant un an. Les participants évoquent les difficultés d'obtention des contremarques dans les gares parisiennes où il n'y a plus de guichet.

- **mutuelles** : extension aux statutaires au 01/01/2025 avec nouvel appel d'offres global Complémentaire santé pour tous



(statutaires, contractuels, retraités). Accord de méthode signé par 3 OS. Les PSNP¹ deviennent pérennes (utilisées à 80 % par les retraités). Option dans l'appel d'offres pour que l'ensemble des retraités puissent avoir accès au contrat de groupe, avec un tarif non évolutif avec l'âge. Mise en place d'un fonds de solidarité (4 € par actif/mois) pour les futurs retraités avec les 30 % des pensions les plus basses. Trois répondants à l'appel d'offres.

Présentation de Sylvain Maestrini, candidat au poste de secrétaire général.

Il fait un focus sur les élections CA et zone Sud-Est : 306 adhésions en 2023, 191 démissions (retraite, décès et démissions), 50 mutations d'actifs vers UFR, 2 581 adhérents au 31/12/2023.

L'assemblée se termine par un moment de convivialité autour d'un excellent repas dans la salle du restaurant Vattel.

Par Edith PESTRE ■

1 Prestations spécifiques non pérennes.



AG UFR Marseille

L'AG de l'UFR Marseille PACA s'est tenue le 16 avril 2024 en présence de Jean-Paul Fournier, secrétaire UFR Sud-Est représentant la fédération et de Stéphane Crespin, secrétaire régional de l'Union régionale PACA pour les actifs. **La présidence de l'UFR PACA a été confiée à Jean-Marc Maini**, nouveau retraité issu de la Caisse de retraite. Le trésorier reste Patrick Portelli. La problématique des nouveaux retraités qui quittent l'entreprise sans laisser leurs nouvelles coordonnées est évoquée. Les adhérents retraités à fin 2023 sont 916 à l'UFR Sud-Est, dont 69 PA. Jean-Marc Maini fraîchement élu nous a donné des informations sur l'évolution de la protection sociale, les prestations spécifiques pérennes et non pérennes de la CPRPF¹. **La protection sociale complémentaire d'entreprise devrait être mise en place au 1^{er} janvier 2025**. Il y a trois candidatures répondant en groupement. Un accord de méthode a été signé par l'UNSA, Sud et la CFDT. L'UNSA a obtenu que la participation de l'employeur pour les actifs soit de 65% au lieu de 50% pour la complémentaire santé. À savoir



que les actifs paieront une surcotisation de quatre euros pour les retraités. Cela profitera aux nouveaux retraités à compter de 2025. Selon le choix du groupement qui sera fait, une option sera offerte aux anciens retraités pour qu'ils puissent bénéficier d'un contrat groupe négocié.

Stéphane Crespin nous a dressé un tableau de l'actualité ferroviaire, notamment sur la concurrence au TER. **En juillet 2025, ce sera le début de l'exploitation du premier lot par Transdev sur l'axe Marseille Nice**. Sur 163 cheminots SNCF, seuls 36 ont franchi le pas, donc Transdev embauche. À partir de 2029, ce sera l'ouverture des autres lots en appel d'offres. Ce qui fait dire à Stéphane qu'il n'y aura plus de cheminots SNCF en 2030 au TER.

Le congrès de l'UNSA-Ferroviaire se tiendra au palais du Pharo à Marseille du 16 au 20 juin 2025. Nous accueillerons 450 personnes venues de toute la France. Stéphane compte sur nous (retraités) pour l'aider dans la logistique (gîte et couverts prévus). Merci de lui faire connaître vos disponibilités et savoir-faire pour cette période (partie ou entière).

L'assemblée s'est conclue par un repas convivial aux Grandes tables de la Friche. Merci aux organisateurs et aux participants.

Par Jean-Luc FILIOL
président sortant ■

¹ Caisse de prévoyance et de retraite du personnel ferroviaire.

AG UFR Clermont-Ferrand

Le 14 novembre 2023 s'est tenue à Clermont-Ferrand l'assemblée générale du secteur UFR, en présence de nombreux adhérents.

Après l'ouverture de la réunion par le président Hervé Pilandon, le rapport moral, le rapport financier et celui des contrôleurs aux comptes ont été approuvés. Le bureau du secteur a été réélu. Les responsables de la section UFR Sud Est, Dominique Triquet, Jean-Paul Fournier et Edith Pestre ont ensuite abordé les sujets d'actualité : élections CPR, facilités de circulation, pensions... Stéphane Murin, Jean-Pierre Olivier et Myriam Rives sont intervenus au titre des actifs.

Cette journée riche en informations s'est achevée par un repas convivial au cours duquel les débats se sont poursuivis.

Par Christiane CLAUDET ■





ÉNERGIE - PARTAGE - EXCELLENCE

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



Pauline Ranvier

Adhérente MGC

Escrime - fleuret

Vice-championne olympique par équipe – Tokyo 2020

Vice-championne du monde individuelle 2019

Multi médaillée mondiale et européenne par équipe

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° 775 678 560, 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

