

N° 873 | SEPTEMBRE 2024

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



**SNCF BASHING,
S'ILS ARRÊTAIENT
UN PEU ?**



ÉPARGNE - ASSURANCE VIE

POUR VOTRE ÉPARGNE AUSSI, AYEZ DU FLAIR !

épargne & prévoyance

mif



Les performances passées ne préjugent pas des performances futures.

Tout investissement en unités de compte est soumis aux fluctuations des marchés financiers à la hausse comme à la baisse et comporte un **risque de perte en capital**.



mifassur.com

09 70 15 77 77

Appel non surtaxé



Jurys composés de journalistes et/ou de professionnels

COMPTE ÉPARGNE LIBRE AVENIR MULTISUPPORT est un contrat individuel d'assurance vie multisupport de type épargne, assuré et distribué par la MIF.

(1) Net de frais de gestion et avant prélèvements fiscaux et sociaux. Taux net servi sur le fonds en euros du contrat Compte Épargne Libre Avenir Multisupport.

(2) Performances au 31/12 de l'année concernée, brutes de frais de gestion au titre du contrat et de la gestion sous mandat et hors prélèvements fiscaux et sociaux, calculées sur la base d'un versement net de frais de versement de 1 000 € investi sur le profil au 1er janvier de l'année concernée. Elles tiennent également compte des arbitrages effectués par l'assureur, en exécution du mandat choisi, et de l'attribution au 31 décembre de l'année de la participation aux bénéfices annuelle sur le fonds en euros.

MIF : LA MUTUELLE D'IVRY (la Fraternelle)

Siège social : 23 rue Yves Toudic - 75481 PARIS CEDEX 10 / Mutuelle soumise aux dispositions du livre II du code de la mutualité
Identifiée sous le numéro SIREN 310 259 221 / Contrôlée par l'ACPR - 4 place de Budapest - CS 92459 - 75436 PARIS CEDEX 09

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



PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE

Ensemble, construisons de nouveaux droits !

PAGE 5

**QUOI DE NEUF
DANS LE FERROVIAIRE ?**



5

> SA GARES & CONNEXIONS

La Gare du Nord se modernise !

PAGES 6/18

À LA UNE



6

> Enquête *Sens et rapport au travail*
à la SNCF, des milliers de réponses !

> Secrétaire général, passation de pouvoir
en 2024



10



12

> SNCF Bashing... et s'ils arrêtaient un peu ?

PAGES 20/27

LES PLUS ++



20

> Lohr industrie, l'innovation ferroviaire en
Alsace !

> Du côté des UFR



24

- Vivre votre retraite à l'étranger
- Rapport du Conseil d'orientation des retraites 2024
- Fin de vie, la loi reportée... à plus tard

> Du côté des AG

- AG de l'Union régionale Alsace
- AG Aquitaine Poitou Charente

> Du côté des UFR

- L'UFR Nancy est de sortie

**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

Photo couverture :
Alex - stock.adobe.com

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 Huguette
52000 CHAUMONT



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER

Ensemble, construisons de nouveaux droits !

À l'heure où j'écris ces lignes, le nouveau gouvernement n'est pas mis en place et les noms du Premier ministre et du ministre des Transports ne sont pas connus.

Fidèle à ses valeurs, l'UNSA-Ferroviaire restera libre et autonome dans ses actions et revendications. Même si la menace semble écartée pour un temps, **il nous faudra rester vigilants face aux tentatives de déstabilisation des cheminots.** Ainsi, à l'heure où le gouvernement britannique affirme que « *le modèle actuel est cassé, ne fonctionne tout simplement pas* » et qu'il faut renationaliser le rail, la proposition de privatiser la SNCF doit être prise pour ce qu'elle est : une déclaration politique dogmatique et à rebours des aspirations et besoins de tous - mais dangereuse. Nous continuerons d'apporter la contradiction dans ce débat pour que les entreprises publiques aient les moyens d'assurer un véritable service public, sans filialisation et sans abaissement des droits sociaux - que ce soit au fret ou pour TER.

De même, **nous lutterons pour protéger le droit de grève** : le *SNCF bashing* régulier a encouragé les volontés débridées d'attaquer nos droits, l'UNSA-Ferroviaire doit plus que jamais rester vigilante aux côtés des cheminots.

L'actualité sociale de rentrée s'annonce une nouvelle fois chargée : **l'ouverture à la concurrence**, que nous combattons, devient réalité avec les premiers transferts de salariés à venir. SNCF Voyageurs doit apporter de nouvelles garanties concernant les droits des salariés. Il est indispensable que l'ensemble des droits repris dans l'accord que l'UNSA-Ferroviaire a signé soit repris dans la décision unilatérale de l'employeur. En effet, seule notre fédération a signé cet accord pendant que d'autres organisations syndicales faisaient un autre pari, privant ainsi les cheminotes et les cheminots de nombreuses garanties. Notre fédération ira chercher ces droits avec les salariés dans toutes les filiales créées en réponse aux appels d'offres.

La situation du fret ne manquera pas de nous occuper également. Même si nous condamnons et continuons de combattre la décision unilatérale et précipitée du gouvernement mettant en œuvre la discontinuité, nous nous devons d'accompagner les premiers cheminots transférés pour que leurs droits perdurent.

L'UNSA-Ferroviaire s'appuiera sur le résultat de son enquête « *Sens et rapport au travail* » pour continuer à **porter les attentes des salariés du ferroviaire**, notamment une meilleure répartition des richesses produites par les entreprises, de meilleurs salaires et pensions. Si les deux dernières années ont permis de négocier des avancées salariales pour les cheminots de la branche et de SNCF, **la prochaine négociation salariale s'annonce plus difficile.** En effet, le ralentissement de l'inflation pourrait encourager les employeurs à ne pas proposer d'augmentations autres que celles liées au glissement vieillesse technicité (GVT). L'UNSA-Ferroviaire sera attentive

aux chiffres retenus : si l'inflation prend en compte l'augmentation des prix de nombreux produits, il faut avant tout regarder ceux qui touchent au premier chef le pouvoir d'achat des cheminotes et des cheminots, comme l'énergie, l'alimentation, les loyers et les produits de première nécessité.

Nous serons à l'offensive pour obtenir des augmentations de salaire pour tous les cheminots qui, chaque jour, avec ou sans Jeux olympiques, permettent aux voyageurs et aux trains de fret de circuler en toute sécurité.

Je terminerai cet édit en invitant tous les cheminots et les cheminotes à rejoindre notre fédération. **Ensemble, revendiquons, négocions et construisons de nouveaux droits pour tous les salariés de la branche !**



Par Fabrice CHARRIÈRE
Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire



L'actualité sociale de rentrée s'annonce une nouvelle fois chargée : l'ouverture à la concurrence, que nous combattons, devient réalité avec les premiers transferts de salariés à venir.



La Gare du Nord se modernise !

Mardi 25 juin, à un mois de la cérémonie d'ouverture des JO, SNCF Gares & Connexions a dévoilé les résultats du programme Horizon 2024, 1^{re} étape du programme de rénovation de la Gare du Nord.



La première gare d'Europe (214 millions de voyageurs par an) avait besoin d'un lifting pour accueillir "le monde" comme il se doit lors des Jeux à venir, mais aussi et surtout les 700 000 voyageurs du quotidien. Et c'est réussi ! Qui plus est, en un temps record puisqu'il a fallu, alors que la gare était toujours en exploitation, moins de deux ans aux équipes de SNCF Gares & Connexions et ses partenaires pour réaliser ce défi, après que le projet précédent (Gare du Nord 2024) soit abandonné suite aux manquements du prestataire désigné (Ceetrus).

Les grandes améliorations proposées sont centrées sur le voyageur : accueil, cheminement, attente, services, accessibilité, intermodalité, avec par exemple :

- > une **signalétique** entièrement rénovée pour faciliter le repérage dans la gare, l'orientation et fluidifier les flux. Une signalétique d'orientation qualifiée de monumentale par sa dimension, la multiplication des écrans de diverses tailles, ainsi qu'un code couleur dédié par typologie de départ ;
- > le dégagement **d'espaces d'attente** supplémentaires dans le hall principal et l'implantation d'assises supplémentaires ;



La nouvelle halle à vélos propose 1200 places

- > l'augmentation du nombre de **commerces** dans de nombreux espaces en gare, afin de proposer une offre qui réponde aux attentes du plus grand nombre ;
- > le remplacement de la quasi-totalité des **escaliers mécaniques**, assurant une disponibilité accrue de ces équipements indispensables pour la liaison entre les différentes plateformes de la gare ;
- > le **terminal taxi** entièrement repensé, avec une dissociation des zones d'embarquement et de dépose des clients ;
- > la réhabilitation complète de la **plateforme** située entre les voies et la rue du Faubourg Saint-Denis. On y trouve aussi une **gare routière** plus accessible et surtout une magnifique **halle à vélos** gardiennée de 1 200 places.

Et pour couronner le tout, la Gare du Nord se dévoile complètement pavoisée aux couleurs des olympiades à venir.

Si cette première étape est un point important pour l'ensemble des équipes concernées, les phases suivantes sont déjà planifiées afin de répondre à l'augmentation du nombre de voyageurs attendus dans les années à venir, notamment à l'international.

BRAVO à l'ensemble des cheminotes, cheminots et partenaires qui ont contribué à la réussite de ce projet !

Par Adrien LEROY et Valérie LOURDAIN
Élus au conseil d'administration de G&C

“
Les grandes améliorations proposées sont centrées sur le voyageur : accueil, cheminement, attente, services, accessibilité, intermodalité...
”

Enquête *Sens et rapport au travail à la SNCF*, des milliers de réponses !

En mars et avril 2024, les cheminotes et cheminots de la SNCF étaient invités à participer à notre grande enquête « Sens et rapport au travail à la SNCF ». La promotion de cette étude par l'ensemble de nos organisations syndicales affiliées¹, ainsi que sur l'ensemble des canaux de communication de notre fédération, a permis de recueillir de très nombreuses réponses.

¹ Unions régionales et unions autonomes de direction



Les éléments collectés serviront à nourrir et à appuyer nos revendications syndicales transverses, mais également pour chacune des sociétés composant le groupe SNCF. Car l'amélioration des conditions de travail des cheminotes et cheminots est la préoccupation quotidienne de l'UNSA-Ferroviaire.

“Le mois de mai a été consacré à l'analyse des participations. En voici une synthèse.”

LE PROFIL DES PARTICIPANTES ET PARTICIPANTS

Ils ont été plusieurs milliers de salariés SNCF à répondre à notre enquête. Parmi eux, 76 % d'hommes et 24 % de femmes. Une répartition similaire à celle des effectifs au sein de l'entreprise SNCF.

20 % des répondants ont moins de 40 ans (6 % ont moins de 30 ans). La plus grande tranche d'âge qui a participé à notre sondage étant les plus de 50 ans, puisqu'ils représentent à eux seuls 41 % des participations.

Côté répartition par collège, 17 % d'entre eux sont du collège exécution, 35 % en maîtrise et plus de 45 % sont cadres. Si on la juxtapose à la répartition des effectifs du bilan social 2023 de l'entreprise SNCF, on se rend compte que c'est représentatif du collège maîtrise SNCF, mais une bascule a été opérée entre le collège exécution et celui des cadres. Ceci s'explique sans doute par le ciblage de l'enquête, dont une bonne partie des questions concernait le personnel encadrant. Des encadrants qui nous ont précisé s'occuper d'une équipe composée de plus de 50 agents pour 6 %, de 11 à 50 agents pour 37 % et 10 agents maximum pour 57 % d'entre eux.

CE QUI A DU SENS AU TRAVAIL

En premier lieu, ils ont exprimé le besoin de se sentir utiles au travail (1 511 réponses) et d'exercer une fonction motivante (1 114 réponses). Oui, le cheminot a besoin de se sentir utile, pour son

entreprise et pour la société, en contribuant à la mise en mouvement de nos concitoyens.

Les participants à l'enquête nous ont précisé qu'ils souhaitent obtenir, dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions, de la reconnaissance (1 077 réponses) avec un fort taux de réponse pour les moins de quarante ans. On le partage tous, je pense : la reconnaissance est le carburant de notre engagement, syndical, professionnel ou associatif !

“La reconnaissance est le carburant des salariés, surtout chez les plus jeunes.”

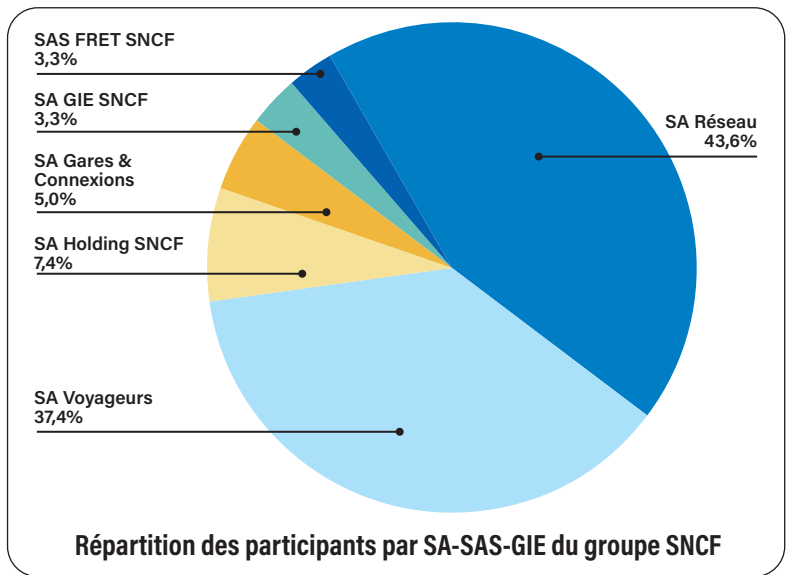
Pour s'engager pleinement dans la vie de son entreprise et dans ses missions, les participantes et participants à notre enquête ont exprimé l'importance de bénéficier de possibilités d'évolution professionnelle (748 réponses) et d'exercer un métier en phase avec leurs convictions sociétales et environnementales (638 réponses).

En résumé, cela n'a de sens de se lever chaque matin pour aller au boulot que si l'on se sent utile, reconnu et que l'on exerce une fonction en phase avec ses convictions personnelles.

LA SNCF NE SAIT PAS VRAIMENT RÉPONDRE AUX ATTENTES DES SALARIÉS

Au moment d'aborder la perception de leur travail actuel, la situation se tend. Si 78 % d'entre eux se sentent utiles au travail, ils sont deux sur trois à trouver que l'entreprise SNCF n'est pas assez reconnaissante des efforts qu'ils consentent quotidiennement. **Pire, les trois quarts des sondés disent qu'ils ne pensent pas avoir de perspectives d'évolution professionnelle.**

Dans les axes d'amélioration demandés par les salariés, on retrouve évidemment tout en haut de la liste le souhait d'obtenir une meilleure rémunération. Pas très étonnant après des années d'inflation précédées d'années de gel des salaires à la SNCF. D'ailleurs, le bilan social de la SNCF permet de remettre l'église au milieu du village : si certains dont le président Farandou se targuaient dans la presse d'avoir augmenté les salaires des salariés de 20 %, la vérité est tout autre ! Le bilan social confirme l'analyse de notre organisation syndicale, la progression moyenne de la rémunération à la SNCF n'a été « que » de 5 % entre 2022 et 2023. Et si l'on prend en compte l'inflation... Par ailleurs, **73 % des agents contractuels disent ne pas connaître leurs possibilités d'évolution salariale.** Rien d'étonnant malheureusement. L'UNSA-Ferroviaire revendique pour eux plus de transparence, la création d'une commission de



suivi des cas individuels et l'intégration de leur défense au sein des commissions de notations des agents statutaires.

Bref, le cheminot a le moral en berne. Même pas un cinquième des répondants estime être confiant ou très confiant dans des perspectives de carrières à la SNCF. Pire, près de deux tiers des participants nous confient ne pas avoir d'avenir au sein de l'entreprise SNCF. Faire et défaire, c'est le chemin de fer, sauf qu'à force de tout casser, le cheminot semble perdu dans cette grande maison SNCF.

L'EXERCICE DE LEURS FONCTIONS

D'après les informations apportées par les participantes et participants, le distanciel a pris une part importante dans l'exercice de leurs fonctions.

Les réunions en distanciel se multiplient, pouvant atteindre plus de 10 heures par semaine pour 20 % d'entre eux. Leurs fonctions débordent de leur temps de travail conventionnel - on appelle ça le micro travail, sur son téléphone entre deux trains, sur un banc durant sa pause, sur un trottoir en rentrant chez soi. Sauf que pour certains, ça devient vertigineux avec par exemple plus de cinq heures supplémentaires par semaine signalées par près de 20 % des répondants. Le droit à la déconnexion existe et les salariés qui éprouvent des difficultés à l'appliquer peuvent se faire accompagner ou conseiller par les délégués UNSA-Ferroviaire.

Côté encadrants, les difficultés pour exercer leurs fonctions sont nombreuses. Le manque de personnel et les difficultés de





Nous souhaitons remercier les nombreux salariés qui ont participé à notre enquête. Vos participations ne resteront pas sans lendemain.



recrutement arrivent loin en tête avec quasiment 1 900 réponses. Il faut dire qu'à force de casser les conditions d'emploi du cheminot, l'entreprise SNCF éprouve bien des difficultés à recruter. Si le bilan social comptabilise plus de huit mille recrutements en 2023, c'est juste que la SNCF n'avait plus vraiment le choix que de recruter pour tenir, ou essayer de tenir par endroit les plans de transports contractualisés avec les AOM (autorités organisatrices de la mobilité).

Dans les principales contraintes que rencontrent les encadrants à la SNCF, on retrouve également **le manque de soutien de la hiérarchie**, le manque de ressources matérielles et de formations adaptées. Ainsi, 19 % des salariés indiquent ne pas disposer des formations et des ressources nécessaires pour accomplir efficacement leurs missions. 53 % seulement estiment y avoir parfois accès.

“19 % des salariés sondés indiquent ne pas disposer des formations et des ressources nécessaires pour accomplir efficacement leurs missions ! 53 % estiment y avoir « parfois » accès.”



Chez les encadrants toujours, 85 % d'entre eux estiment contribuer significativement aux objectifs de la SNCF. Pour mieux faire leur travail, près de 40 % des répondants aimeraient disposer de plus de temps pour échanger avec leurs agents. Comment faire ? Sûrement en limitant les tâches qu'ils jugent chronophages, notamment les missions de reporting jugées par 57 % des sondés inutiles pour eux, leur hiérarchie et/ou l'entreprise.

“Des missions de reporting jugées chronophages et inutiles.”

LE FORFAIT EN JOURS

Le dernier chapitre de notre enquête était consacré au forfait en jours à la SNCF. Jugé positivement par trois quarts des répondants, il apporte selon eux de l'autonomie dans leur organisation professionnelle et permet de mieux gérer leur charge de travail au quotidien.

Le sujet de la charge de travail, voire de **la surcharge de travail, est problématique** pour une partie des participantes et participants. Un meilleur suivi de leur charge de travail par leur hiérarchie, notamment lors des entretiens intermédiaires, est souhaité par les salariés concernés. Sur ce dernier chapitre, de nombreuses informations nous ont été remontées qui demandent une analyse complémentaire afin de porter une synthèse auprès de la direction SNCF. Affaire à suivre...



En conclusion, nous souhaitons remercier les nombreux salariés qui ont participé à notre enquête. Vos participations ne resteront pas sans lendemain. Nous remercions également toutes les personnes qui ont contribué, un peu, beaucoup, passionnément à la conception de cette enquête et à sa restitution.

Par Yoann SAUGUES et Gilles DONTENVILL ■
Pour l'équipe fédérale

CAMPAGNE DE PARRAINAGE 2024



OFFRE DE BIENVENUE

J'ADHÈRE

20 € en bons cadeaux !

JE PARRAINE

10 € en bons cadeaux
par adhésion !



Ensemble,
faisons grandir L'UNSA !

Secrétaire général, passation de pouvoir en 2024



Fabrice Charrière (à gauche) et Didier Mathis à Paris lors d'une manifestation

“
J'ai énormément apprécié les rencontres avec les militants et adhérents lors des assemblées générales des OSA.
 ”

- 1 Dirigeant de proximité
- 2 Chef de centre Équipement
- 3 Organisations syndicales affiliées (à l'UNSA-Ferroviaire)
- 4 Instances de représentation du personnel
- 5 Délégués du personnel, comité hygiène sécurité et conditions de travail, comité d'entreprise, commission professionnelle centrale

DIDIER (SG PRÉCÉDENT)

■ Ton parcours SNCF et syndical

Je suis entré à la SNCF en 1985 comme apprenti à Montigny-lès-Metz, puis j'ai gravi plusieurs échelons à l'Équipement avant de devenir DPX¹ voie en 2001 à Woippy. J'ai ensuite été promu CCV² en 2005, puis expert Rail à la direction régionale Infrastructure de Lorraine en 2006. Côté syndical, j'ai été élu président du syndicat Infra V à l'UNSA Lorraine, secrétaire fédéral Réseau aux congrès de Montpellier puis Vittel, secrétaire général adjoint en 2018 et enfin secrétaire général de l'UNSA-Ferroviaire en 2019 (Le Mans) et 2022 (Poitiers). En 2024, j'ai été élu au conseil d'administration de la SA SNCF en tant qu'administrateur représentant les salariés (ARS). J'ai assuré tous les types de mandats syndicaux depuis 2002, qu'ils soient locaux, régionaux ou nationaux.

■ Sais-tu quand tu as décidé de devenir SG et ce qui t'y a incité ?

Cela s'est fait naturellement après mon élection en tant que secrétaire général adjoint en mai 2018. Après ce vote de confiance et la non-candidature du SG sortant au congrès du Mans en 2019, j'ai postulé pour devenir SG de l'UNSA-Ferroviaire.

■ Ce que tu as aimé dans ce poste ? Pas aimé ?

J'ai énormément apprécié les rencontres avec

les militants et adhérents lors des assemblées générales des OSA³. Les échanges ont toujours été riches et m'ont permis de rester au contact des préoccupations des agents. La diversité des missions est également des plus enrichissantes, notamment comme représentant de la FD au niveau de l'entreprise, des médias et des institutions.

Je n'ai pas aimé l'ingratitude de certaines personnes qui travestissent les faits pour arriver à leurs fins et/ou justifier l'injustifiable...

■ Un moment particulier t'a marqué, bon ou mauvais ?

La réforme des retraites de 2019 où l'UNSA-Ferroviaire et l'UNSA-RATP ont été le moteur de la grève reconductible qui fut un succès. Les autres OS ont dû suivre, alors que certaines y étaient opposées.

La Covid de 2020 qui fut une crise sans précédent. Il a fallu revoir l'ensemble du fonctionnement de l'entreprise. Il y a clairement eu un avant et un après Covid.

■ Quelles qualités sont pour toi nécessaires pour tenir ce poste ?

Être à l'écoute des OSA, militants, adhérents et des secrétaires fédéraux. Arriver à souder l'équipe fédérale et l'ensemble de la structure avec, le cas échéant, la nécessité d'arbitrer.

■ Si tu avais une baguette magique, que changerais-tu à la SNCF et/ou dans le syndicalisme ?

Je reviendrais sur la fin de l'embauche au statut et l'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire. Revenir aussi à une seule entreprise SNCF au lieu des cinq actuellement. Pour améliorer le dialogue social, je reviendrais aux IRP⁴ précédentes, avec les DP/CHSCT/ CE et CPC⁵ qui permettaient d'obtenir moult informations sur les différents métiers.

■ Tes projets SNCF, syndicaux, voire personnels ?

Cela fait onze ans que je suis dans l'équipe fédérale. Je veux dans un premier temps m'approprier mon nouveau mandat d'administrateur. Permettre, en lien direct avec le SG, de peaufiner la meilleure stratégie pour les salariés du groupe SNCF au sein du conseil d'administration de la SNCF SA.

Sur le plan personnel, apprécier d'être plus présent et surtout plus disponible vis-à-vis de mes proches. ■

FABRICE (SG ACTUEL)

■ Ton parcours SNCF et syndical

J'ai été embauché en mars 1998 au dépôt de Perrigny, en Côte-d'Or, pour intégrer une école de conduite. J'ai conduit pendant une vingtaine d'années des trains de fret, de voyageurs essentiellement en Bourgogne-Franche-Comté, avec un passage sur la ligne C du RER de 2004 à 2006. J'ai repris mes études, validé un diplôme professionnel en ressources humaines en 2017 et un master 2 en droit social en 2020. Je me suis engagé en tant qu'expert juridique et à la fédération en 2017. J'ai été élu secrétaire fédéral en 2020 et secrétaire général adjoint en 2022 aux côtés de Didier Mathis et Delphine Rott.

■ Qu'est-ce qui t'a poussé à basculer d'un poste d'expert fédéral à un rôle d' élu ?

Didier Mathis m'a sollicité pour intégrer l'équipe fédérale et devenir son adjoint ensuite. Lors de son élection au conseil d'administration en mai 2024, ma candidature était dans la continuité de mon engagement et une large majorité de l'équipe fédérale a trouvé que c'était logique. J'ai été élu avec une équipe, je conçois l'engagement comme SG dans ce cadre.

■ Quelles qualités sont pour toi nécessaires pour le poste ?

Je crois qu'il faut être à l'écoute et savoir rebondir



en toutes circonstances. Les sujets sont multiples et variés, il faut savoir s'adapter et répondre aux impératifs de la structure. Il est important d'être disponible pour toutes les OSA, ainsi que pour les élus et militants des différentes entreprises privées du ferroviaire. Être utile, humain et fédérer autour de nos valeurs et ambitions communes. Et puis, il faut arriver également à maîtriser les sollicitations externes et à s'imposer comme un interlocuteur crédible, auprès de la direction de l'entreprise et de la branche.

■ As-tu des objectifs particuliers que tu aimerais réaliser en tant que SG ?

Notre objectif collectif est de conserver nos places fortes et de nous développer partout. Je serai le SG de toute la structure, de tous les militants et adhérents, en aidant autant que possible les actions permettant à notre fédération de croître.

■ Si tu avais une baguette magique, qu'est-ce que tu changerais à la SNCF et/ou dans le syndicalisme ?

Si j'avais une baguette magique, je stopperais l'ouverture à la concurrence, l'éclatement du groupe SNCF et remettrais au cœur de toutes transformations l'humain et les conditions de travail.

■ Tes projets SNCF, syndicaux, voire personnels ?

J'espère trouver le temps nécessaire pour consolider les bonnes relations avec tous les secrétaires des UR, UAD et UFR. Nous avons un congrès en 2025 qui sera, j'en suis sûr, le lancement d'une dynamique forte de développement dans toutes les sociétés du ferroviaire. Je serai candidat à ma succession en juin 2025 pour animer une équipe qui s'est déjà choisie. ■



Je crois qu'il faut être à l'écoute et savoir rebondir en toutes circonstances. Les sujets sont multiples et variés, il faut savoir s'adapter et répondre aux impératifs de la structure.



SNCF Bashing...

et s'ils arrêtaient un peu ?

Le *SNCF Bashing* est un terme utilisé pour décrire les critiques constantes et souvent virulentes envers la SNCF, ses salariés et le service ferroviaire français en général. Cette critique peut provenir d'usagers mécontents, mais aussi et surtout des médias et de nos politiciens. Le *SNCF Bashing*, c'est depuis de nombreuses décennies un sport national. Tout le monde s'y met, même ceux qui n'ont jamais mis un pied dans un train ! Si l'on en faisait une épreuve olympique, nos « athlètes » français (journalistes de BFM, M6, C-News ainsi que nos premiers de la classe politique) seraient assurés d'une médaille d'or.



Le cheminot est une cible appréciée des médias

Que reproche-t-on à la SNCF, aux cheminotes et aux cheminots ? Des annulations de trains, des retards fréquents ? Plus de 91 % des trains sont à l'heure en France. Des grèves récurrentes ? Vraiment ? Ou celles-ci sont-elles systématiquement montées en épingle dans les médias ? Des problèmes de gestion ? Il faudrait plutôt parler de sous-investissement récurrent dans le ferroviaire de la part de l'État. Des tarifs en hausse pour une qualité de service en baisse ? N'est-ce pas plutôt que les exigences des usagers sont toujours plus élevées ?

MAIS ALORS, QUE S'EST-IL PASSÉ ?

Christian Chevandier, professeur d'histoire contemporaine et auteur de *Cheminots en grève ou la construction d'une identité (1848-2001)*, explique la perte de prestige de la technique ferroviaire par l'abandon de la traction vapeur pour le diesel puis l'électrique, qui a précipité la détérioration de l'image de marque des salariés. La période d'après les Trente Glorieuses (1945-1975) a également modifié le rapport au train. Avec la « banlieusardisation » des grandes villes, **le chemin de fer devient un moyen d'aller au boulot** plutôt qu'en vacances. De ce fait, les retards de trains sont redoutés par les usagers / salariés, alors que la SNCF réduit le nombre de ses agents dans la même période.

Le monde a également changé, on ne devient plus cheminot par filiation. Le recrutement « familial » a longtemps persisté. Faire entrer un enfant, un cousin, était un privilège inscrit dans les statuts du personnel. Les savoirs se sont peu à peu perdus, faisant aujourd'hui apparaître l'urgence d'une sauvegarde de la mémoire professionnelle de l'entreprise. Cette perte inclut des savoir-faire passés et des spécificités professionnelles propres au monde ferroviaire, qui ont forgé l'identité de la SNCF et du monde cheminot.

De son côté, la SNCF a entrepris des réformes, souvent imposées par le politique. Sans cesse répétées et loin d'être toujours utiles ou efficaces, elles ont engendré des chamboulements importants pour les cheminotes et les cheminots. Ces salariés du rail animés par les missions de service public ont longtemps répondu présent et porté à bout de bras le système ferroviaire français. Mais **le corps social cheminot s'effrite petit à petit**. Oui, la fin de l'embauche au statut y est pour quelque chose, évidemment, mais elle n'est pas la seule responsable. Des décennies de *SNCF Bashing* sont passées par là, balayant les efforts des salariés pour améliorer sa performance et sa relation avec les usagers. Il faut dire qu'ils n'y sont pas allés de main morte : *cheminots nantis payés 4 000 euros par mois, la retraite à 50 ans et touchant la fameuse prime charbon. Ah, ces fainéants de cheminots !*

« *Le SNCF Bashing est le reflet des défis auxquels la SNCF est confrontée et des attentes élevées de la part des usagers et de la société en général. La critique, pas toujours légitime, peut pousser à l'amélioration, mais il est également important de reconnaître les efforts déployés par la SNCF et par l'ensemble des cheminots et cheminotes pour répondre à ces défis et offrir un service de qualité à ses usagers.* »

LA SNCF FAIT LES CHOUX GRAS DES MÉDIAS

Pour plusieurs raisons, la SNCF suscite une attention médiatique importante. Premièrement, elle est une entreprise publique qui joue un rôle essentiel dans la vie quotidienne des citoyens. Pendant longtemps, elle fut en situation de monopole, difficile de la comparer avec une autre société donc.

De la SNCF, on pouvait donc attendre tout et n'importe quoi. On en attendait tout, surtout.

Aujourd'hui et même si les organisations syndicales l'ont toujours combattue, la concurrence ferroviaire se met en place, principalement en régions pour les trains du quotidien. Pour l'UNSA, **ce morcellement du système ferroviaire n'apporte rien de bon**. Il accélérera l'abandon des petites lignes qui pourtant maillent notre territoire, puisqu'aucune compagnie privée ne voudra s'occuper de trafics peu ou pas rentables. Cette ouverture à la concurrence entraînera une augmentation du coût du ferroviaire et une complexification d'utilisation pour les usagers. Cette chère concurrence, voulue, imposée, fantasmée par nos politiciens libéraux arrive donc. En régions, ça ne se déroule pas toujours comme prévu. Quand certains lots trouvent la SNCF seule candidate alors l'appel d'offres est alors déclaré irrecevable. Tant pis pour la SNCF qui a dépensé plusieurs millions.... Il faudra tout ré-entreprendre. Pour les compagnies privées,



Une cheminote vient de retirer son salaire (selon BFM-TV)

les profits ne sont pas assez importants. Elles l'ont dit et répété : elles sont là pour gagner de l'argent, pas pour faire du service public.

Deuxièmement, la SNCF elle aussi est confrontée à des difficultés : retards, grèves, incidents, accidents. Ces situations pas si fréquentes ont toujours attiré l'attention des médias qui les relaient jusqu'à plus soif. Ce qui a largement contribué à créer un mécontentement général, même de la part de ceux qui n'utilisent jamais le train.

Troisièmement, les coûts élevés du ferroviaire font régulièrement l'objet de débats et de controverses dans les médias, qui oublient volontiers de préciser qu'en France depuis des décennies, on investit deux à quatre fois moins dans le réseau ferroviaire que chez nos voisins européens.

Enfin, la SNCF est considérée comme un symbole de l'identité nationale et de la culture française, ce qui en fait encore un sujet d'intérêt médiatique. Trop souvent intégrée malgré elle dans les débats politiques, la SNCF est devenue la propriété de tous les Français, dont bon nombre se pensent experts du chemin de fer, le plus souvent sans rien y connaître.

LA GRÈVE, ON EN PARLE ?

Les grèves et les conflits sociaux à la SNCF, les médias les adorent. Ça attire le chaland et permet de répéter encore une fois que le cheminot est un enfant gâté et fainéant. Or, si la SNCF est parfois confrontée à des mouvements de grève et de



Le SNCF Bashing est le reflet des défis auxquels la SNCF est confrontée et des attentes élevées de la part des usagers et de la société en général.





Louise ne veut plus rien entendre



Sur un billet de train vendu 100 euros, 40 % vont à l'entretien du réseau et 10 % à l'État (TVA).



protestation sociale, c'est d'abord et avant tout parce que ses salariés sont mis à mal. Les coupes budgétaires imposées par Bercy - qui prétend qu'il n'y a pas d'argent magique, ça dépend pour qui : les aides de l'État aux entreprises atteignaient déjà 150 milliards d'euros par an en 2019, avant le Covid qui les a presque doublées - amènent à ces situations explosives : manque de personnel, réseau et matériel roulant en mauvais état, gel des salaires... Oui, ces grèves peuvent perturber le trafic, entraîner des retards et des annulations de trains, avoir un impact négatif pour les usagers et l'image de notre entreprise. **L'UNSA a toujours privilégié le dialogue à la confrontation.** Mais le plus souvent, la direction de la SNCF n'a pas su le mettre en valeur, attendant que les organisations syndicales s'inscrivent dans le rapport de force pour ouvrir les négociations.

Il n'y a pas si longtemps, une organisation syndicale a joué aux apprentis sorciers du dialogue social en bloquant les départs en vacances. Il n'en

fallait pas plus pour déchaîner l'opinion politique et remettre sur le devant de la scène le rêve du sénateur ultralibéral de Vendée Bruno Retailleau. Cette fois-ci, **la loi encadrant le droit de grève dans les transports a été adoptée par le Sénat**, le groupe des Centristes est entré dans la démagogie politique. Cette loi visant à « *sanctuariser certaines périodes emblématiques, comme celle des grands départs en vacances* » doit dorénavant être débattue à l'Assemblée nationale.

Pourtant, le droit de grève est un droit constitutionnel qui bénéficie d'une protection renforcée dans notre patrimoine juridique. Pour l'UNSA-Ferroviaire, il n'est pas question d'y toucher ! Cette proposition de loi est une attaque sans précédent, une interdiction pure et simple du droit de grève. Nous sommes opposés à cette proposition que nous considérons comme contraire à la Constitution française et la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. L'UNSA-Ferroviaire mettra tout en œuvre pour combattre cette loi. Les dispositifs législatifs et réglementaires laissent la place au dialogue social avant d'en arriver au conflit, charge aux directions d'entreprise d'en profiter et d'ouvrir des négociations.

LE TRAIN, C'EST TROP CHER

Les tarifs SNCF sont parfois jugés élevés, en particulier pour les trajets longue distance ou en période de forte affluence. Rappelons que la SA Voyageurs est - le ministre des Transports l'a rappelé dernièrement - « *une société ordinaire* », c'est-à-dire privée. Alors oui, **l'activité Voyageurs de la SNCF doit être rentable et générer des profits.** L'État exige même que la SNCF génère des bénéfices dont une bonne partie, il faut le souligner, est versée dans le « fonds de concours¹ » qui sert à la régénération du réseau, normalement à la charge de l'État. Car oui, le réseau appartient à l'État et non au client ou à la SNCF. C'est à l'État qu'il revient de l'entretenir, or la France est un cas unique en Europe où cette charge est financée en grande partie par les voyageurs : sur un billet de train vendu 100 euros, 40 % vont à l'entretien du réseau et 10 % à l'État (TVA). Cette charge d'entretien devrait être supportée par le contribuable et non par les usagers du train. Nous payons toutes et tous pour financer les écoles, que l'on ait des enfants ou pas. Nous payons toutes et tous pour entretenir le réseau routier, qu'on l'utilise ou non. Pourquoi n'en est-il pas de même pour le ferroviaire ?

« *Ces controverses alimentent le débat public autour de la SNCF et soulignent les défis auxquels l'entreprise est confrontée pour répondre aux attentes des usagers, assurer la sécurité, améliorer la qualité de service et s'adapter aux évolutions du secteur ferroviaire.* »

L'IMPACT DES MÉDIAS SUR L'IMAGE DE LA SNCF

Les médias pourraient mettre en avant les initiatives positives de la SNCF, les projets de modernisation, les innovations technologiques ou les actions en faveur du développement durable. Une couverture médiatique positive pourrait, devrait contribuer à renforcer l'image de l'entreprise et à atténuer les effets négatifs du « *SNCF Bashing* ». Ce n'est pas assez vendeur. Au lieu de cela, la couverture médiatique des retards, des annulations de trains, grèves ou accidents est bien plus attrayante et dégrade durablement l'image de la SNCF.

Pire encore, quand il s'agit de dénoncer les choix politiques qui pénalisent l'entreprise, les médias sont absents. Preuve en est avec les tentatives des organisations syndicales d'amener un débat sur la discontinuité de Fret SNCF. Aucun média *mainstream*² n'a dénoncé cette situation catastrophique pour les milliers de salariés de Fret SNCF qui ne savent toujours pas de quoi demain sera fait, mais aussi pour l'environnement puisque les marchandises auparavant transportées en train atterrissent sur les routes via des millions de camions supplémentaires. Alors que dans le même temps, l'Europe prétend vouloir atteindre ses objectifs écologiques fixés dans son *Pacte vert*...

Oui, les médias ont un impact majeur à charge sur la perception de la SNCF par le grand public et sur son image. Ils jouent un rôle clé dans la diffusion de l'information et la mise en lumière des dysfonctionnements de la SNCF. Leur couverture exclusivement négative amplifie les critiques et les plaintes des usagers, ce qui entraîne une pression supplémentaire sur l'entreprise, les cheminotes et les cheminots.



Privatiser la SNCF ? Bon courage.



Les ASCT sont parfois décrits comme des Cow-boys

COMME SI ÇA NE SUFFISAIT PAS, LES POLITIQUES S'EN MÊLENT

Dans tout ce cirque médiatique, il y en a qui surfent sur la vague : les politiciens n'y vont pas de main morte. À chaque campagne électorale, régionale ou nationale, le cheminot en reprend pour son grade et c'est souvent violent. Résultat, il ne sait plus où il habite, ni comment il s'appelle. Et si on lui fichait un peu la paix ?

Expert en démagogie et populisme, Éric Ciotti s'exprimait dernièrement : « *Nous ne pouvons continuer avec une entreprise comme la SNCF qui coûte autant et à une telle culture de blocage. Réfléchissons à une forme de privatisation.* ». À chaque campagne électorale, c'est la même chose : la SNCF est un totem ! Et puis, une fois élu, chacun y va de sa réforme pour marquer son territoire et montrer aux Français qui est le patron ! Réforme du ferroviaire sur réforme du ferroviaire, on fait et on défait pour refaire ensuite. C'est toujours la même histoire qui ne sert aucunement les intérêts des citoyens ou des usagers du rail, bien au contraire. Elle crée la désorganisation. Une façon détournée de dévaloriser, voire casser l'outil SNCF pour le revendre par petits morceaux aux compagnies privées. Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage.

LE PRÉSIDENT DE LA SNCF N'ÉCHAPPE PAS AU LYNCHAGE

On le promène de gauche à droite, surtout à droite. On lui promet des moyens qu'il n'obtient presque jamais. On le met en place que pour un temps très

1 Le fonds de concours est alimenté par une part importante des bénéfices de la SNCF, qui sert à financer des dépenses d'intérêt public, notamment la gestion et les réparations du réseau. Et la SNCF reste le seul contributeur du fonds de concours, la concurrence n'y met pas un centime. Elle bénéficie même de réductions sur le prix des sillons !

2 Anglicisme utilisé pour désigner les médias de masse qui influencent un grand nombre de personnes et façonnent les courants de pensée dominants, c'est-à-dire libéraux.



Les critiques récurrentes envers la SNCF contribuent à une déstabilisation au sein de l'entreprise et du secteur ferroviaire.



court et puis, quand sa politique d'entreprise devient trop sociale ou que le groupe SNCF devient trop performant, on le jette, invoquant la limite d'âge. Limite qui ne pose pas de problème dans les palais de la République, comme pour Catherine Péguard au château de Versailles, ex-journaliste de droite qui a pu largement dépasser la limite d'âge et le nombre de mandats, avant d'être remplacée malgré elle sous la pression de la Cour des comptes.

Le président de la SNCF quant à lui est parfois convoqué par un ministre pour lui remettre « *les points sur les i* ». Dernier en date, Bruno Le Maire s'en est chargé, prétendant être surpris par la mise en place de l'accord sur les fins de carrière à la SNCF. C'est faux, tous ces accords passent par Bercy et l'État est représenté aux conseils d'administration de SNCF. Mais bon, ça fait toujours plaisir et électoralement, c'est intéressant. Le Maire, on l'entend moins quand les grands groupes licencient tout en générant des profits records. Il est aussi silencieux quand les entreprises se séparent de leurs quinquas sur le dos de France Travail, donc à la charge des citoyens.



Cheminote, Isabelle part en vacances en train (gratuitement) pour la 15^e semaine cette année

Encore une fois, tout ceci entretient le sentiment que la SNCF est à tout le monde, que chacune et chacun peut la juger sans filtre ni compassion. Résultat : cet éternel cirque politique n'est qu'injustice et violence pour les cheminotes et cheminots. Et en régions, ce n'est pas mieux. Depuis longtemps, **les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) en imposent toujours plus à la SNCF pour le même budget**. Savez-vous dans quel autre domaine on achète plus de produits qu'il y a vingt ans avec la même somme ? Et quand viennent les élections régionales, on montre les muscles en menaçant de ne plus payer la SNCF. *Et quoi ? Si le ferroviaire ne fonctionne pas, ce n'est quand même pas la faute de nos choix politiques, si ?*

LES CONSÉQUENCES SOCIALES DU SNCF BASHING

Les critiques constantes et souvent virulentes envers la SNCF peuvent aussi entraîner une perte de confiance des usagers, une baisse de la satisfaction client et une diminution de la fréquentation des services ferroviaires. Indirectement donc, la *SNCF Bashing* influence à la baisse les performances financières de l'entreprise en réduisant sa capacité à attirer de nouveaux clients, à maintenir des tarifs compétitifs et à assurer sa rentabilité.

Socialement, son impact est réel. Les critiques récurrentes envers la SNCF contribuent à une déstabilisation au sein de l'entreprise et du secteur ferroviaire. Surtout quand la direction de la SNCF y participe. Nous l'avons constaté lors des dernières négociations salariales où l'entreprise a déclaré publiquement que les cheminots et cheminotes avaient bénéficié de 20 % d'augmentation salariale en moyenne. **Ces 20 %, les salariés les cherchent toujours sur leur bulletin de paie !** Ces tensions inutiles perturbent le fonctionnement de l'entreprise et compromettent la qualité de service offerte aux usagers.



Toute critique est bonne à prendre. Si elle est fondée et objective.

Déjà en 2016, un reportage sur TF1 avait fait grincer des dents, alimentant les vieux serpents de mer sur la « **prime charbon** » et les jours de grève payés. Des attaques récurrentes en période de mouvement social, qui délectent les médias à coup d'interview de clients exprimant leur « *ras-le-bol d'être pris en otage par des nantis* » ou « *de bloquer le pays par vos privilèges* ». Face à ces attaques, dans les trains et dans les gares, nous sommes nombreux à glisser le Pass Carmillon dans notre poche. Pour vivre heureux, vivons cachés !

En 1975, l'écrivain Henri Vincenot décrivait les cheminots comme « *une tribu à part, en marge de la cité des hommes* ». Le malaise est bien plus profond. Si intégrer la SNCF il y a quelques années pouvait amener un sentiment de fierté, il n'en est plus rien aujourd'hui. Nombre de cheminotes et cheminots taisent ou modifient leur métier lorsqu'ils doivent l'évoquer en société. Un ami me le confiait récemment : « *Quand on me demande où je travaille, je réponds simplement dans le transport* ». Il sait que s'il dit qu'il travaille à la SNCF, il aura droit à tous les préjugés, surtout qu'il est conducteur de train. Ah, les barons du rail !

« *À l'époque de mon grand-père, avoir un voisin qui travaillait à la SNCF, c'était mieux qu'habiter à côté de l'Élysée. Aujourd'hui, ce voisin, on le regarde avec mépris et, derrière son dos, on le traite de fainéant. Histoire vécue : sur la table d'opération, l'infirmière me préparant à l'anesthésie me demande où je travaille. J'hésite... mais attachée à mon entreprise, je dis la vérité. J'ai eu droit à tous les préjugés : retard, rémunération, prime de charbon, force syndicale... Le moment devait avoir pour objectif de me détendre, c'était raté.* »

ET SUR L'EMPLOI

Niveau recrutement, c'est la galère pour la SNCF. Comme d'autres entreprises ? Pas sûr. Nous sommes nombreux à pouvoir témoigner d'amis ou de connaissances cherchant un emploi et que l'on a orientés vers la SNCF. Aucun n'a été embauché. Non pas qu'ils ne soient pas suffisamment qualifiés, mais travailler la nuit, les week-ends ou les jours fériés, ce n'est pas très vendeur. Surtout quand votre futur employeur vous détaille la réalité de ce que sera votre rémunération. Où sont les innombrables avantages avancés mais jamais détaillés par les médias ? Et puis, être cheminot, ce n'est pas facile à assumer en société. Résultat : les candidats ne se bousculent plus aux portes de la SNCF.





Gardons espoir, il n'est pas impossible que nous soyons un jour reconnus à notre juste valeur.



Pour nous, enfants de cheminots, intégrer la SNCF était une vraie opportunité. Oui, dans les années 2000, la SNCF recrutait à tour de bras. 7 500 en 2005, par exemple. Les nouveaux embauchés étaient réunis à Paris pour une journée d'intégration. Le président venait les rencontrer lors d'un grand forum. On leur présentait la SNCF, alors fleuron industriel français. Tout ça nous semble bien loin aujourd'hui. **La SNCF semble être devenue l'excuse à tout.** *J'arrive en retard à l'école ou au boulot : c'est à cause de la SNCF. Mon territoire est sinistré : c'est à cause de la SNCF. Il neige en juillet : non quand même pas.* Dernièrement encore, j'étais avec ma fille à l'hôpital, l'allergologue qui la prend en charge vient de l'autre côté de notre belle région alsacienne. Systématiquement en retard le matin avec à chaque fois cette excuse : « *mon train était en retard* ». Sauf qu'elle est tombée sur un cheminot qui, les fois suivantes, prenait le temps de vérifier sur *SNCF Connect* que tout circulait normalement. Il aura suffi d'une remarque, avec tact bien entendu, pour siffler la fin de l'excuse habituelle.

Un ami cheminot surjoue systématiquement les réactions véhémentes des anti-cheminots. Aux allusions sur notre soi-disant fainéantise, il aime dire que oui, il est extrêmement bien payé à ne rien faire et propose d'ailleurs toujours la cooptation, sans succès.

CHEMINOTES, CHEMINOTS, GARDONS ESPOIR !

Pour redorer l'image de l'entreprise et attirer une nouvelle génération dans l'entreprise, des ambassadrices et ambassadeurs SNCF ont pour mission de faire la promotion de leurs métiers sur les réseaux sociaux. C'est ainsi que des agents de conduite ou du service commercial des trains sont repérés par la direction et intégrés au programme « Ambassadeurs SNCF ». Ils exposent leur quotidien et leurs anecdotes dans des vidéos qui attirent la pluie et le beau temps en termes de commentaires. De son côté, la direction SNCF multiplie les initiatives pour embarquer l'opinion publique avec elle. Dans le cadre de sa nouvelle signature de marque « *Pour nous tous* », l'entreprise a dévoilé son film-manifeste. Intitulé **Hexagonal**, il célèbre le lien historique qui unit la SNCF et les Français. Salué par les critiques, le film a le mérite de redorer un peu le blason cheminot.

Oui, se justifier, expliquer, dézinguer, débunker³ les stéréotypes, c'est souvent le quotidien des salariés. Dans nos familles, dans notre entourage, on croise régulièrement une belle-sœur qui se plaint que son train a dix minutes de retard, un voisin qui nous dit que nous sommes « *toujours en grève* », un quidam qui nous demande sous couvert d'humour si l'on travaille de temps en temps ou qui fantasmait sur le montant de nos primes imaginaires. Avec les énormités qu'ils entendent dans les médias, on se demande qui est responsable de tous ces mensonges.


Le SNCF Bashing, tout le monde en a marre, même le futur ex-président de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, qui a plusieurs fois exprimé ses regrets sur ce sujet. Mais gardons espoir, il n'est pas impossible que nous soyons un jour reconnus à notre juste valeur. Et pas seulement en temps de crise, comme ce fut le cas lors de la pandémie de Covid. Une période où les nantis de cheminots étaient « *sur le front* », assurant le transport de malades, de médicaments et celui des Français dans leurs besoins de se déplacer. En attendant des jours meilleurs, soyons fiers de nos métiers, de notre entreprise et gardons la tête haute !

Par Gilles DONTENVILL et Séverine JERNASZ ■



Chantier bruyant ? Non, SNCF Bashing

3 Démontrer l'inexactitude d'un argumentaire



“ La protection globale de mes salariés, un avantage qui fait la différence ! ”

Pour renforcer la protection de vos salariés et motiver vos équipes, nous proposons des solutions complètes en **santé, prévoyance et épargne-retraite**.

C'est ça, la mutuelle d'aujourd'hui.

aesio.fr/entreprise



AÉSIO mutuelle, mutuelle soumise aux dispositions du livre II du code de la mutualité, immatriculée sous le n° 775 627 391 dont le siège social est 4 rue du Général Foy 75008 PARIS. Document non contractuel à caractère publicitaire - ©AdobeStock. 23-205-034-V2

Lohr industrie, l'innovation ferroviaire en Alsace !



L'outillage ultramoderne permet de fabriquer des pièces métalliques avec une précision inégalée



Cristal, la navette 100% électrique, modulaire et connectée

Photo : © LOHR



Photo : © LOHR

En avril dernier, Le Mag s'est rendu à Duppigheim, en Alsace, sur le site industriel de la société Lohr pour découvrir les innovations de cette entreprise spécialisée dans les engins de transport.

Nous avons été accueillis par Julien Rat, Head of Rail Division, Corentine Vetterhoeffer, responsable communication & Laurent Verdier, Innovation manager. Au menu de cette journée : présentation du site, histoire de Lohr et de ses innovations, visite des ateliers, démonstration du fameux wagon Modalohr et transport en navette électrique Cristal pour parcourir le site de 100 000m² sur 65 hectares. De quoi rythmer une journée bien remplie.

“

Mon intention a toujours été de permettre à nos équipes d'être pionnières et innovantes dans leurs domaines.

Il n'y a pas d'autre moyen d'assurer la pérennité de l'entreprise que de relever de nouveaux défis.

”

Robert Lohr,
Fondateur du groupe Lohr.

POURQUOI LOHR ?

L'entreprise est leader mondial du marché de fabrication des porte-voitures, ces semi-remorques que l'on croise en nombre sur les autoroutes



Un wagon Modalohr prêt à charger...



... en quelques minutes, il est prêt à rouler



Photo : © LOHR - HAIKU DESIGN



Drais (image de synthèse)

Photo : © LOHR - HAIKU DESIGN

DRAISY, LE TRAIN TRÈS LÉGER

Le 10 juillet 2023, une convention de partenariat a été signée entre la SNCF et le groupe Lohr visant à assurer la promotion de Drais auprès des territoires et des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour préparer sa commercialisation en 2027.

Capacité : 80 voyageurs dont 30 assis, 19 tonnes et 14 mètres de long

100% électrique

Autonomie : 100 km

Vitesse max : 100 km/h

5 partenaires : SNCF, Lohr, GCK Battery, Station-e et Railenium

notamment. Ce qui a suscité notre intérêt est ailleurs, il se trouve dans la création du **Drais**, un train très léger qui fait parler de lui, et le **Modalohr**, une technologie de ferroutage pour le transport des camions semi-remorques sur le réseau ferré.

PRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE

Lohr est un groupe privé français installé en Alsace près de Strasbourg, spécialiste mondial depuis plus de 60 ans dans la conception, la fabrication et la commercialisation de systèmes de transports, de biens et de personnes. Ce groupe réalise 80 % de son chiffre d'affaires à l'export, compte six usines sur trois continents et 2 000 salariés (dont plus de mille sur le site alsacien).

Lohr est leader mondial du marché des porte-voitures et se distingue notamment par ses innovations dans le monde du transport.

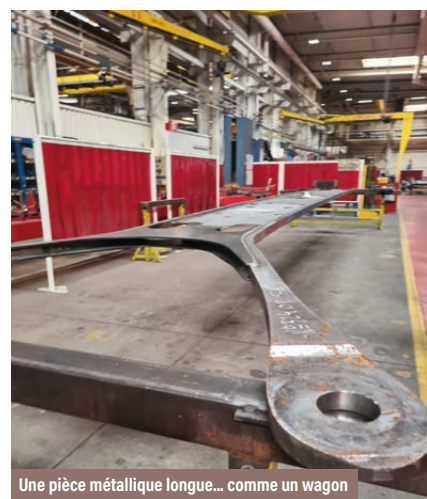
Ce train 100% électrique, léger, économique et respectueux de l'environnement est conçu pour les plus petites lignes. En renfort du train classique, il vise à offrir aux voyageurs de nouveaux matériels moins capacitaires et complémentaires du TER.

L'ambition de ce consortium est de relancer l'attractivité des petites lignes d'une centaine de kilomètres en proposant une fréquence de passage plus soutenue. Les gares de correspondance situées en bout de ligne pourront être desservies par Drais, ce qui permettra aux voyageurs qui l'empruntent d'être directement connectés aux autres trains du réseau principal. Drais pourra circuler en journée sur les lignes empruntées par le fret la nuit.

“ Lohr est un groupe privé français installé en Alsace près de Strasbourg, spécialiste mondial depuis plus de 60 ans dans la conception, la fabrication et la commercialisation de systèmes de transports, de biens et de personnes. ”



Un wagon Modalohr en phase de montage



Une pièce métallique longue... comme un wagon



Des ressorts de suspension attendent d'être installés



La découpe des composants est ultra précise

“ Avec ses 19 tonnes et 14 mètres de long, Drais se veut compact et représente le tiers des plus petits trains classiques actuels... ”

L'objectif avec Drais est de proposer un véhicule dont le coût de fonctionnement soit 60% inférieur à celui d'un TER.

Avec ses 19 tonnes et 14 mètres de long, Drais se veut compact et représente le tiers des plus petits trains classiques actuels, ce qui limitera l'usure des rails, les frais de maintenance et d'infrastructure. Le train embarquera également un système de capteurs de surveillance qui enverront au centre de contrôle des données sur l'état des voies et de leurs abords, facilitant ainsi l'anticipation de maintenance tout en réduisant les coûts. Il fonctionnera à l'aide de batteries qui pourront être rechargées directement à quai, dans des gares spécialement équipées d'un système de recharge rapide.

Le projet a été financé par le gouvernement dans le cadre de France 2030, opéré par l'ADEME. Une série d'innovations est au cœur du projet Drais :

> l'intégration du monde ferroviaire de **composants issus du monde automobile**, très performants et moins onéreux, car produits en grand nombre ;

- > des **essieux orientables** pour réduire les frottements et l'usure des roues et du rail dans les courbes ;
- > une **cabine de conduite légère optimisée** pour faciliter la conduite des petites lignes ;
- > de **nouvelles règles d'exploitation** permettant un franchissement différent du routier, sans rien céder à la sécurité.

Le calendrier de Drais est assez serré :

2025 : essais avec une plateforme roulante utilisée pour mettre au point certaines briques technologiques du mobile et sa solution de recharges. Un démonstrateur statique sera accessible au public sur une gare mosellane entre Lemberge et Petit-Réderching.

2026 : circulation sur ligne de démonstration

2027-2028 : mise sur le marché

Nous n'avons pas pu faire de photos de Drais. Et pour cause, il est encore en phase de développement. Vous pouvez toutefois le découvrir virtuellement en vidéo, en cliquant ou flashant le QR code ci-contre.



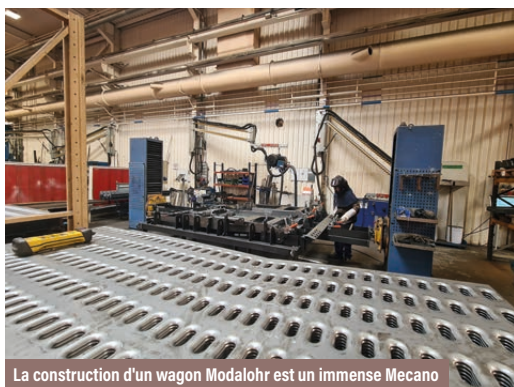


Celle-ci aussi, usinée d'un bloc



Un train de wagons Modalohr en Suisse

Photo : R. Chessum



La construction d'un wagon Modalohr est un immense MecaNo



Remorque ou tracteurs, Modalohr sait tout faire.

Photo : R. Chessum

“
Le système Lohr Railway est une technologie de référence de ferroutage pour le transport des semi-remorques routières standard sur le réseau ferré européen.
 ”

MODALOHR

Le Modalohr est un type de wagon ferroviaire conçu et fabriqué depuis vingt ans par la société française Lohr Industrie. Le système Lohr Railway est une technologie de référence de ferroutage pour le transport des semi-remorques routières standard sur le réseau ferré européen.

Le wagon Modalohr surbaissé, articulé et disposant d'un berceau mobile placé entre les bogies, permet le transbordement rapide et sécurisé des semi-remorques. Ce berceau pivote à 30 degrés pour permettre le chargement au niveau du quai, d'une remorque ou de deux tracteurs routiers par wagon. Les wagons sont utilisés depuis 2003 dans le cadre de l'Autoroute ferroviaire alpine et depuis 2007 dans le cadre de l'autoroute ferroviaire reliant le Luxembourg et le Boulou.

Ce système innovant et efficace a déjà permis de transférer de la route vers le rail deux millions de camions en 20 ans, évitant ainsi le rejet de plus de 2,8 millions de tonnes de CO₂ !

N'hésitez pas là aussi à cliquer ou flasher le QR code pour découvrir Modalohr, en vrai cette fois.



Merci à Julien, Corentine et Laurent pour leur accueil, leurs explications et leur disponibilité. Ce fut une journée mémorable qui nous a permis de découvrir un véritable fleuron industriel français, en Alsace !

Par Séverine JERNASZ, Ludovic WINTENBERGER,
 Gilles DONTENVILL et Fred PORCEL ■

Pour aller plus loin - le site internet de Lohr Industrie :
<https://www.lohr.fr/fr/accueil/>

Vivre votre retraite à l'étranger

Un million de retraités français (7 % des pensionnés) vivent à l'étranger. 48 % ont choisi un pays d'Europe (le Portugal ou l'Espagne, en grande majorité) et 42 % vivent en Afrique (principalement en Algérie, au Maroc ou en Tunisie). Si vous décidez de vous expatrier, voici quelques conseils pour préparer votre changement de vie.

VOTRE PENSION DE RETRAITE

Si vous choisissez de résider de façon permanente hors de France, vous devez en informer votre caisse de retraite, en signalant votre nouvelle adresse ainsi que vos nouvelles coordonnées bancaires. Vous recevrez vos pensions de retraite comme si vous viviez en France. Vous devrez faire remplir chaque année par les autorités de votre pays de résidence (mairie, commissariat...) un certificat de vie pour éviter toute suspension du versement de votre retraite.

Certaines aides réservées aux résidents français ne sont pas versées si vous vivez à l'étranger : allocation personnalisée d'autonomie, allocation de solidarité aux personnes âgées notamment.

VOS DROITS À L'ASSURANCE MALADIE

Si vous résidez dans un pays de l'Union européenne ou un pays signataire d'un accord avec la France, vous pouvez demander une attestation de droit aux soins de santé. Vous devrez la remettre le plus rapidement possible à l'organisme de sécurité sociale en charge des soins maladie de votre lieu de résidence à l'étranger. Pour les autres pays, le remboursement n'est plus pris en charge par la Sécurité sociale, vous devrez alors vous renseigner auprès des autorités locales ou adhérer à la Caisse des Français de l'étranger.



Lisbonne, Portugal

VOS IMPÔTS

Si vous vivez moins de 183 jours par an en France, vous dépendrez des conventions fiscales établies entre la France et votre pays d'adoption. N'étant plus domicilié fiscalement en France, la CSG, la CRDS et la CASA¹ ne seront plus prélevées sur votre pension.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

Rapport du Conseil d'orientation des retraites 2024

Ce premier rapport du COR rédigé sous la présidence de l'économiste libéral Gilbert Cette et rendu public le 14 juin se veut, sans surprise, alarmiste. Lorsqu'on se penche sur les chiffres, le déficit reste mesuré, de l'ordre de 0,2 à 0,4% du PIB. Les réserves financières du système des retraites sont importantes, elles avoisinent 200 milliards d'euros.

Accordons à ce rapport un immense mérite, il reconnaît que « le niveau de vie des retraités est actuellement globalement équivalent à celui de l'ensemble de la population », ce que nous affirmons depuis des années. Avec une pension moyenne brute à 1 530 euros, mais 1 180 euros pour les femmes, les retraités sont loin d'être les nantis que l'on décrit parfois...

Selon le COR, le revenu des ménages de retraités correspond à 79,3 % du revenu moyen des ménages français.

De même, l'étude du COR atteste une érosion des pensions des retraités au fil des ans : en dix ans, un retraité non-cadre a perdu 5 % de pouvoir d'achat, un cadre près de 8 %.

Les multiples réformes des retraites ont entraîné une perte d'années de vie à la retraite pour les générations nées après 1960, le recul de l'âge d'ouverture des droits n'est pas compensé par l'augmentation limitée de l'espérance de vie. La situation des femmes retraitées seules est inquiétante, particulièrement celle des femmes divorcées : une sur cinq dispose de revenus inférieurs au seuil de pauvreté.

Les fins de carrière sont marquées par une rupture entre la vie au travail et la vie à la retraite qui correspond à un sas de précarité. Cette période d'insécurité sociale est augmentée par le relèvement de l'âge de départ à la retraite et va être



aggravée par la réforme de l'assurance chômage¹ qui va réduire les droits des salariés âgés.

L'UNSA revendique l'abrogation de la réforme des retraites et de l'assurance chômage. Relocaliser et transformer notre industrie pour répondre aux besoins sociaux et environnementaux en la protégeant du dumping social, fiscal et environnemental permettrait d'augmenter les salaires et les retraites.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

1 Suspendue au moment de l'écriture de cet article

Fin de vie, la loi reportée... à plus tard

Alors que les députés étaient entrés dans l'examen de la deuxième partie du texte de loi sur la fin de vie, l'annonce de la dissolution de l'Assemblée nationale par le président de la République a mis un terme de façon brutale au travail engagé.

La loi sur la fin de vie était attendue par une majorité de citoyens. Rappelons que la Convention citoyenne réunie sur ce sujet avait conclu très majoritairement à la nécessité d'inscrire dans la loi le principe de l'aide active à mourir. Le président de la République avait lui-même ouvert le débat dès septembre 2022.

Pour l'UNSA comme pour l'UNSA Retraités, l'euthanasie et le suicide assisté doivent être inscrits dans le droit français. Même si des oppositions fortes se manifestaient dans le débat parlementaire, on avançait et les enjeux majeurs étaient abordés, sous la conduite experte et déterminée du rapporteur Olivier Falorni. Dans une lettre ouverte, le *Pacte progressiste pour la fin de vie* avait adressé aux parlementaires des propositions pour faire progresser le texte vers un meilleur respect de l'ultime liberté de gérer la fin de son existence. C'était sans compter avec le séisme politique dans lequel nous sommes entrés le dimanche 9 juin. **La dissolution de l'Assemblée nationale par le président de la République a mis un terme brutal au débat et réduit à néant toutes les avancées.**



Quand ce sujet reviendra-t-il à l'ordre du jour des deux assemblées ? Nul ne peut le prévoir. Nous ne désarmerons pas. La mobilisation du *Pacte progressiste* et de toutes les forces décidées à avancer sur la question de la fin de vie demeure.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

AG de l'Union régionale Alsace



De gauche à droite : Magali, Ludovic W, Ludovic B, Audrey et Christian.

Un moment riche en échanges et en débats, signe de vitalité de l'UNSA !

Cette année, les adhérentes et adhérents de l'Union régionale Alsace s'étaient donné rendez-vous dans la capitale européenne et alsacienne, pour la **traditionnelle et incontournable assemblée générale**. Au menu, pas de choucroute ni de bretzels, mais des travaux qui se sont déroulés en présence de nombreux adhérents, militants et représentants du personnel issus de tous collèges et horizons, malgré le début de la période des congés d'été. Les échanges n'en furent que plus riches et variés autour de sujets d'actualités ferroviaires et syndicales, forcément.

Pour animer les débats et présenter l'actualité nationale, l'Union régionale a une nouvelle fois pu compter sur la présence de la fédération : **Fabrice Charrière** (secrétaire général) était accompagné de **Delphine Rott** (secrétaire générale des services) ainsi que de **Gilles Dontenvill** (secrétaire fédéral en charge du développement et de la communication).

L'équipe de l'Union régionale n'a pas oublié de remercier pour leur présence les représentants de la **section des retraités de Strasbourg**, mais également pour l'aide apportée durant la dernière année avec, notamment, une présence à toutes les manifestations où l'UNSA-Ferroviaire était présente. Signe du dynamisme de l'UR Alsace, les différents rapports ont permis d'attester du travail réalisé tout au long de l'année écoulée et de la bonne santé de l'UR, tant au niveau des finances que du nombre d'adhérents qui a atteint un chiffre inédit depuis 2019.

Comme tous les trois ans, notre assemblée générale a également été l'occasion de **reconduire les membres du secrétariat** de l'équipe régionale à leurs fonctions : Ludovic Wintenberger, secrétaire régional, Audrey Ruzzi, trésorière et secrétaire adjointe et enfin Ludovic Brasse, Magali Feuerer et Christian Louzy, secrétaires adjoints.

L'équipe de l'UR remercie encore les personnes présentes et toutes celles et ceux qui portent au quotidien les couleurs de l'UNSA sur notre périmètre. Elle donne rendez-vous à ses adhérents en 2025 !

Par Ludovic WINTENBERGER & Gilles DONTENVILL ■

AG Aquitaine Poitou Charente

En cette fin du mois de juin, alors que nous nous croyions en octobre, l'UNSA-Ferroviaire APC avait programmé son AG les 27 et 28 juin au centre des Éclaireurs de Gascogne, à Salles.

En amont s'était tenue une formation *Nouvel adhérent* permettant à six de nos jeunes recrues de découvrir notre syndicalisme autonome et de vérifier le bien-fondé de leur choix syndical. Ainsi, 76 adhérents avaient répondu présents à nos activités programmées sur deux jours.

L'ouverture des travaux aura vu, dès 11h, la validation du bilan moral présenté par le secrétaire d'UR, la validation du bilan financier présenté par le trésorier et le vote pour le renouvellement du secrétariat de l'UR APC, à l'unanimité des présents moins une abstention :

- > **Secrétaire d'UR :**
Jean Sébastien Montes
- > **Secrétaire adjoint :** Patrick Labrue
- > **Trésorier :** Jean Paul Araujo
- > **Trésorière adjointe :**
Catherine d'Hagelear
- > **Secrétaire administrative :**
Rachel Planchenault
- > **Responsable des tournées :**
Alain Denaves
- > **Responsable du développement syndical :** Thomas Curci

La pause repas passée, les travaux ont repris avec force et vigueur dès 14h, avec l'intervention de **notre SG Fabrice Charrière**, qui nous a brossé un panorama des sujets syndicaux et a pu répondre aux diverses questions.

Dès 16h, l'UNSA-Ferroviaire avait prévu une intervention de **Philippe Despujol**,



responsable de la délégation UNSA au **CESER Nouvelle-Aquitaine**, afin d'éclairer ses adhérents sur l'importance de cette deuxième instance après le Conseil régional et qui correspond aux corps intermédiaires de notre société. Son rôle étant d'apporter une vision réfléchie et apaisée sur les sujets abordés par le Conseil régional et de traiter de sujets prégnants pour les néo-Aquitains au travers d'autosaisine.

Après avoir répondu aux questions et avec une température de 30°, l'ODJ appela à la fermeture des travaux vers 18h30 pour passer aux activités plus ludiques :

- dégustation de vins suivie d'un repas festif avec le pot de départ de notre très chère Christine Vasseur, avant des échanges tardifs dans la nuit ;
- matinée de canoë pour resserrer les liens des 35 adhérents qui avaient parié sur une belle journée et n'ont pas été déçus.

Après un dernier repas pris dans le bel écrivain qu'est ce Centre des Éclaireurs de Gascogne, les derniers présents ont pu rentrer chez eux en toute sécurité.

L'UNSA-Ferroviaire APC et sa nouvelle équipe souhaite remercier les adhérents présents de plus en plus nombreux, ainsi que les invités qui ont pu se déplacer



pour participer à cette AG : Fabrice Charrière, SG, Gilles Dontenvill, secrétaire fédéral, Laurent Lajoinie, secrétaire de l'UR du Limousin, Florence Ribay, secrétaire de l'UR de Tours avec Laurent Marois, l'un de ses adjoints, Dominique Gabillet, représentant au CA de la SA Voyageurs, Didier Garrido, secrétaire de l'UR de Dijon accompagné de ses adjoints Bruno Mathieu et Jean-Yves Belloret, avec qui nous avons envisagé la création d'une grande région UNSA-Ferro-viticole transcendant les zones.

Enfin un « *spécial guest* » pour notre cuistot émérite, Alain Denaves, qui aura régaler nos papilles durant tout ce séjour.

À la prochaine AG sur les terres d'APC ! ■



L'UFR Nancy est de sortie



« Le Bistrot » d'Azerailles, c'était programmé depuis la réunion de janvier et, depuis quelque temps, nous regardions la météo et nos yeux scrutaient le ciel. Bingo ! Nous avons tapé juste sur la bonne journée ce jeudi 13 juin, sans pluie ni soleil trop chaud. Installés au grand air sous parasols, afin de tous se retrouver, on commence par un p'tit express, pendant que Joël encaissait les dernières participations, avant de s'asseoir et écouter Thierry, Alain, Francis, Laurent (l'actif invité) et Louis.



Thierry remercie les participants de s'être déplacés à Azerailles, en train ou véhicule personnel, afin de tous se retrouver avant la période estivale. Il fallait absolument que Francis Lardin nous raconte son « **expérience** » des deux mois et demi du procès de l'accident d'Eckwersheim. La fédération avait demandé à Régis Chessum (de Paris Est) et Bertrand Declercq d'assister à toutes les audiences. Lors de son audition, il est resté quasiment six heures à la barre sous les questions du président du tribunal, du procureur et des avocats de la défense. Il remercie l'avocat qui l'a défendu, la fédération UNSA-Ferroviaire et également la SNCF qui a pris en charge son quotidien et son hébergement dans un hôtel 4 étoiles pendant ces dix semaines. Reste en « épée de Damoclès » au-dessus de sa tête une peine de deux ans avec sursis. Le principal mis en cause reste l'entreprise SYSTRA. Décision finale le jeudi 10 octobre, nous serons alors à l'AG à Baccarat.

Alain commente ensuite les infos collectées auprès de la fédération et de différents médias. Le sujet principal est **la réouverture de la Ligne 14 Nancy Contrexéville en décembre 2027**, avec la création d'un centre de maintenance du matériel ferroviaire à Mirecourt, pour un coût estimé de 200 millions d'euros, avec

comme opérateur principal Transdev. Le personnel sera un transfert d'une quarantaine d'agents SNCF, sous statut de filiale... Pour l'instant, plus d'une dizaine d'allers-retours sont envisagés. À suivre ! L'autre information relève d'une **concurrence TGV qui s'annonce sous le nom de Proxima pour desservir l'axe TGV Atlantique** : Bordeaux, Nantes, Rennes, Angers. Avec une ancienne directrice Voyageurs SNCF (Rachel Picard - 2014 à 2020) et avec douze rames à deux niveaux, matériel neuf commandé à Alstom. Ce projet sera intégralement financé par la société d'investissement *Antin Infrastructure Partners* qui va apporter dans un premier temps un milliard d'euros. 300 emplois directs en utilisant le centre de maintenance de Marcheprime, avec du personnel Alstom.

Les autres sujets relèvent du quotidien des retraités et en particulier la mise en service à Nancy, depuis le lundi 3 juin, d'une **voiture LAPI, surnommée « sulfateuse à PV »**. La municipalité précise que les personnes en situation de handicap doivent procéder à l'enregistrement de leur carte mobilité pour continuer à bénéficier du stationnement gratuit. Rappel est donné du montant du FPS (forfait post stationnement) de 30 € qui, si réglé sous neuf jours, est minoré à 25 €.

Louis nous donne quelques nouvelles de Serge Gury, toujours hospitalisé en semaine à Lay St-Christophe, il revient le week-end chez lui. Son rétablissement est progressif. La parole est ensuite laissée à Laurent Berthier sur les dernières nouvelles régionales et fédérales. Enfin, Daniel Perreau a rapidement invité tous ceux connectés à se rapprocher de l'ARS Grand Est pour prendre connaissance de leurs droits et télécharger le « *Guide des usagers du système de santé et du secteur médicosocial* » sur : <https://www.grand-est.ars.sante.fr/media/103366/download?inline>.

Midi sonne, l'attention n'est plus la même... Il est temps de déguster un p'tit kir mirabelle avant de se saisir d'une assiette pour se restaurer sous la formule « buffet à volonté » froid, puis chaud. Chacun prenant selon son choix et sa faim, avec une glace ou pâtisserie en fin de repas, café. Alain sort une production distillée de son verger... avec l'accord du restaurateur.

Et voilà l'heure du retour par TER ou véhicule personnel. Nombreux souhaitent la reconduction pour 2025, avec une même météo... bien évidemment !

Par Alain FENNERICH, secrétaire ■



ÉNERGIE - PARTAGE - EXCELLENCE

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

Trésor Makunda

Adhérent à la garantie Confort
Cheminot

Sprinter handisport (T11 non-voyant)

Multimédaillé aux Jeux Paralympiques
Champion du monde 100 m - 2006
Champion d'Europe 2005 - 2009



**DÉCOUVREZ
SON INTERVIEW
EXPRESS EN VIDÉO**

[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)

