

N° 874 | OCTOBRE 2024

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



PARIS 2024, LE FERROVIAIRE EN FORME OLYMPIQUE





carcept prev

ASSUREUR D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

FACILITER le quotidien

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

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

PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE
Un été olympique

PAGE 6/8

**QUOI DE NEUF
DANS LE FERROVIAIRE ?**

> SAS FRET
Fret SNCF et RPS



PAGES 10/15

LES PLUS ++

> Thur Doller, un train à vapeur en Alsace



LES PLUS ++

> Transition écologique
- Le greenwashing



> Du côté des UFR

- Préparer sa succession
- Déserts médicaux :
la Cour des comptes étrille
les politiques de Santé



**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 Dontenville & Fred Porcel

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

CPPAP : 0327 S 07536
ISSN : 2431-6814

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

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



**SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER**

Un été olympique

Il est impossible d'ouvrir notre Mag sans évoquer les Jeux olympiques et paralympiques qui se sont déroulés en France. Tout d'abord pour saluer le travail des cheminots, des athlètes cheminots qui ont concouru, de tous les cheminots qui ont œuvré pour cette brillante réussite pour le pays et les transports.



Par Fabrice CHARRIÈRE
Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire

Le professionnalisme et l'engagement des cheminotes et des cheminots ont également été remarquables suite aux sabotages. Une fois n'est pas coutume, l'ensemble des médias a reconnu que la gestion de l'évènement et des flux de voyageurs avait été à la hauteur. Comme j'ai eu l'occasion de le dire dans les médias, c'est l'ensemble du corps cheminot qui a démontré sa capacité à réparer dans des conditions difficiles, orienter les voyageurs, planifier les circulations, gérer l'aléa et toutes ses conséquences. L'ensemble des salariés de toutes les sociétés SNCF a répondu présent et cela n'est pas passé inaperçu.

Si les transports n'ont pas connu de défaillance durant la période olympique, c'est aussi parce que **les moyens ont été mis en place.** La démonstration est ainsi faite qu'avec des moyens humains, de la présence, de la reconnaissance, tout se passe au mieux dans le monde ferroviaire. Rien de vraiment surprenant, mais à méditer par nos dirigeants. Il est donc urgent de faire un bilan de cette période, de remercier tous les salariés et de définir de nouveaux modes de production pour répondre chaque jour à la demande des usagers et clients du ferroviaire.



La démonstration est ainsi faite qu'avec des moyens humains, de la présence, de la reconnaissance, tout se passe au mieux dans le monde ferroviaire.



La trajectoire d'éclatement prise depuis plusieurs années doit être inversée et les moyens doivent être donnés pour assurer un service robuste, fiable et de qualité. On entend d'ailleurs beaucoup moins les éternels pourfendeurs du ferroviaire public, chantres de l'ouverture à la concurrence à tout crin, ces derniers temps.

La France devrait plutôt s'inspirer du Royaume-Uni où la renationalisation avance à grands pas. La secrétaire d'État aux Transports britannique explique que cela économisera chaque année 178 M€ de frais de gestion versés au secteur privé. Le gouvernement britannique a par ailleurs indiqué qu'il allait transférer la gestion des services ferroviaires au secteur public à l'expiration des contrats actuels. Il n'exclut pas de procéder à des ruptures anticipées si les opérateurs ne respectent pas les contrats et que le service attendu n'est pas à la hauteur.

En France, est-il utile d'attendre 30 ans et les dégâts constatés outre-Manche pour arrêter l'ouverture à la concurrence ? Il est encore temps d'inverser la vapeur !

Je ne peux terminer cet édito sans évoquer **la situation de Fret SNCF et de ses salariés.** Alors que de nombreux partis politiques, associations écologiques condamnent le choix de supprimer la société Fret SNCF au nom de soi-disant diktat européen, les pouvoirs publics semblent vouloir confirmer cette décision même si son application pourrait être décalée. Rien n'est joué à ce stade. Pour l'UNSA-Ferroviaire, la discontinuité a déjà eu lieu au 1^{er} janvier 2020. La fédération reste vigilante et active pour que la société Fret SNCF ne soit pas supprimée. C'est une urgence écologique, économique et sociale !

Bonne lecture.



JOP PARIS 2024



LA RÉUSSITE DES JO

UN TRIOMPHE GRÂCE AUX CHEMINOTS !



Quand on met les moyens...
Tout se passe bien...

LE CONSTAT

La gestion des transports durant les Jeux olympiques (JO) a été un succès grâce à l'engagement des cheminots. Les efforts déployés ont permis de transporter des millions de voyageurs sans encombre, prouvant que lorsque les moyens sont mis en place, le service ferroviaire peut être d'excellente qualité. Malgré des événements tels que les actes de sabotage et la tempête sur l'Axe Sud-Est, tous se félicitent de l'implication des cheminots dans des situations fortement dégradées.

La délégation française s'est démarquée par ses performances dans les sports collectifs durant les JO, l'entreprise parle de succès collectif, alors l'ensemble du collectif SNCF doit être récompensé !

ET LES JOP ?

Les Jeux olympiques paralympiques sont la deuxième étape de cet événement planétaire, nul doute que les cheminots seront à la hauteur. L'UNSA saura demander la reconnaissance de l'implication de chaque cheminot durant ces événements.

**LES CHEMINOTS SONT
AU COEUR DE LA RÉUSSITE
OLYMPIQUE ! L'UNSA DEMANDE
UNE JUSTE RÉCOMPENSE
POUR TOUS !**

POUR L'UNSA

Il faut pérenniser les emplois et les organisations de travail solides afin de maintenir cette qualité de service tout au long de l'année. Cela implique la présence suffisante de cheminots dans les gares, aux guichets et sur les quais ainsi que le respect des cadres organisationnels. Ce maillage est bénéfique pour tous les acteurs du ferroviaire, clients et évidemment agents !

EN BREF CE QU'IL FAUT RETENIR

2024 a débuté sous de bons auspices, avec une hausse significative de la fréquentation des trains et une augmentation record du chiffre d'affaires. Pourtant, les bénéfices annoncés par la SNCF ne reflètent pas

cette dynamique positive. En réalité, les résultats du Groupe sont bien meilleurs que ce que la direction laisse entendre. En cause : la contribution au fonds de concours, une taxe spécifique au secteur ferroviaire.



Fret SNCF et RPS

Depuis l'annonce de la liquidation-discontinuité de Fret SNCF, une inquiétude demeure dans les esprits : son incidence RPS (risques psychosociaux). On garde en mémoire le souvenir des conséquences meurtrières de la réorganisation de France Télécom et l'on redoute les effets de la destruction de la SAS sur ses salariés.

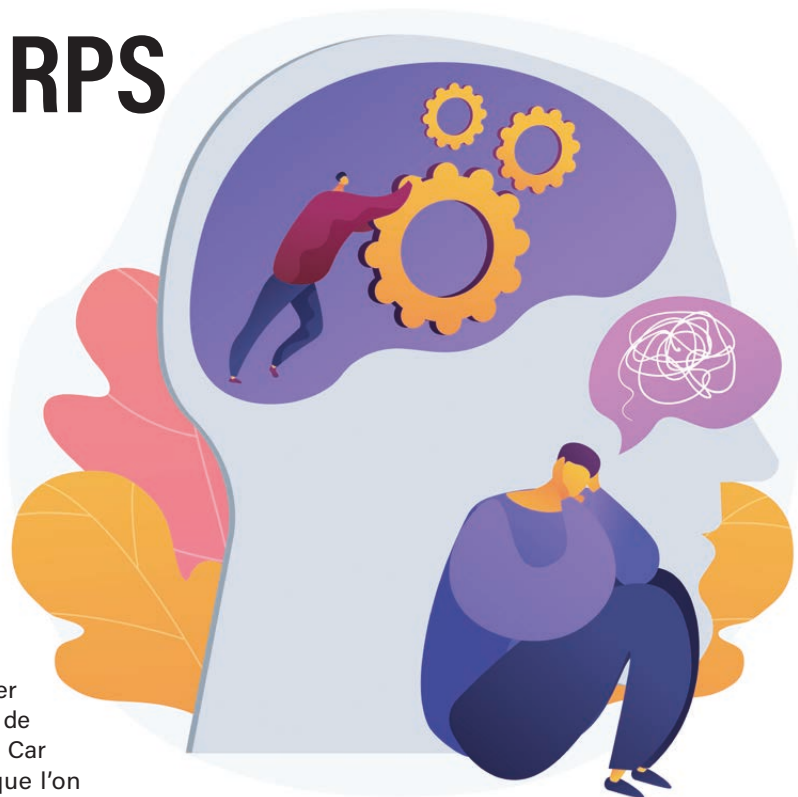
Si vous demandez à votre moteur de recherche préféré qu'est-ce qu'un RPS, vous pourrez constater que ce sujet fait l'objet de multiples publications. Car malgré la croyance que l'on prête attention à la qualité de vie au travail, la discrimination, l'égalité hommes-femmes, le handicap... l'individu n'est pas prioritaire dans l'entreprise. Le travail, guidé par les gains de productivité trop souvent au mépris de la santé des personnes, peut rendre malade, voire tuer.

L'État et les organisations syndicales se sont emparés du sujet. La loi a posé une contrainte juridique sur les entreprises : l'article L. 4121-1 du Code du travail oblige l'employeur à évaluer les

risques, y compris psychosociaux, afin de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale de ses salariés. Les RPS sont devenus une préoccupation sociale forte, un enjeu majeur de santé publique. La SNCF a déployé une nouvelle démarche de prévention des RPS (GRH00970 « *Méthodologie d'évaluation des risques psychosociaux* », V1 du 10/04/2024).

QU'EST-CE QU'UN RPS, COMMENT L'IDENTIFIER ET L'EMPÊCHER, QU'EN EST-IL À FRET SNCF ?

Dans le GRH00970, l'entreprise se réfère au rapport Gollac (« *Mesurer les facteurs psychosociaux de risque au travail pour les maîtriser* » paru en avril 2011) et à la description faite par l'INRS (Institut national de recherche et de sécurité) pour définir les RPS et leur méthode de prévention. Le rapport Gollac les définit comme « *les risques pour la santé mentale, physique et sociale, engendrés par les conditions d'emploi et les facteurs organisationnels et relationnels susceptibles d'interagir avec le fonctionnement mental* ». Il souligne ainsi l'origine du risque psychosocial : des situations de travail caractérisées par une organisation potentiellement pathogène. La vie personnelle ou l'individu ne sont pas mis en cause.



Pour l'INRS, les risques psychosociaux correspondent à des situations de travail où sont présents, combinés ou non, du **stress** (déséquilibre entre la perception qu'une personne a des contraintes de son environnement de travail et la perception qu'elle a de ses propres ressources pour y faire face), des **violences internes** commises au sein de l'entreprise par des salariés (harcèlement moral ou sexuel, conflits exacerbés entre des personnes ou entre des équipes), des **violences externes** commises sur des salariés par des personnes externes à l'entreprise (insultes, menaces, agressions...). Ce sont des risques qui peuvent être induits par l'activité elle-même ou générés par l'organisation et les relations de travail.

Le rapport Gollac et l'INRS relèvent **six catégories de facteurs de risques** : intensité et charge de travail, exigences émotionnelles, manque d'autonomie, rapports sociaux au travail dégradés, conflits de valeurs, insécurité de la situation de travail. L'exposition à ces situations de travail peut avoir des conséquences sur la santé des salariés, notamment en termes de maladies cardio-vasculaires, troubles musculosquelettiques, troubles anxiodépressifs, épuisement professionnel, voire suicide.

COMMENT RECONNAÎTRE ET PRÉVENIR LES SITUATIONS DE TRAVAIL SUSCEPTIBLES DE GÉNÉRER DES RPS ?

Le questionnaire est l'outil de prévention et de mesure retenu tant par l'INRS que par le rapport Gollac. Il en existe une multitude, de différents types ou spécialités, avec un spectre plus ou moins large. Le rapport Gollac insiste sur l'importance de la validité et de la qualité du contenu du questionnaire. Il doit permettre de collecter des informations au niveau des salariés sur leur perception de leur situation de travail. Le questionnaire doit être complété par d'autres sources d'informations (analyses, observations terrain...) qui constitueront le préalable à la mise en œuvre de dispositifs de prévention. Les informations récoltées orienteront le degré de prévention.



La prévention et la mesure des RPS nécessitent de passer par un questionnaire

ET À LA SNCF ?

La démarche de prévention des risques psychosociaux du nouveau GRH00970 comprend **quatre étapes**. La première consiste à **catégoriser le risque**, sur la base du baromètre « *C'est à vous* ». L'extraction de sept questions corrélées aux RPS fournit un indicateur de prévention des RPS, comparé à un deuxième, celui du positionnement des résultats de l'entité par rapport à l'année précédente.

Les résultats sont produits par unité opérationnelle (UO), par établissement et par société. Ils sont transmis sous la forme d'une fiche à chaque UO (ou équivalent), qui doit être intégrée au document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP). Cette fiche donne un pré-diagnostic du niveau de RPS : très faible à faible, moyen, élevé à très élevé. À chaque niveau correspond une couleur : vert, orange, ou rouge.

Dans la deuxième étape, les données du pré-diagnostic sont croisées avec d'autres données sociales locales pour **finaliser l'appréciation du risque**. Il en résulte un niveau de risque par entité permettant de les catégoriser : entité où les facteurs de protection aux RPS sont *a priori* en place, entité où les facteurs de prévention ne sont pas suffisamment installés ou sont en train de se dégrader ou entité où la situation est dégradée.

Ces résultats doivent être intégrés au DUERP. Il indiquera une cotation du risque, en application de la formule de calcul du risque : $R = G \times E \times P$ (GRH00805, Évaluation des risques professionnels). Le risque (R) est la somme de la multiplication de trois paramètres : la gravité du

“ Le rapport Gollac et l'INRS relèvent **six catégories de facteurs de risques : intensité et charge de travail, exigences émotionnelles, manque d'autonomie, rapports sociaux au travail dégradés, conflits de valeurs, insécurité de la situation de travail.** ”



Emblee:https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=9178295



L'enquête « C'est à vous » de 2023 a pré-diagnostiqué un niveau élevé du risque RPS : progression significative de l'inquiétude et de la démotivation qui concernent plus d'un agent sur deux.



dommage (G), l'exposition aux sources de danger (E) et la probabilité d'apparition du dommage (P).

La troisième étape consiste à **mettre en œuvre les plans d'action** dans les entités selon la catégorie de risque à laquelle elles appartiennent.

La quatrième et dernière est le **suivi et l'évaluation** des mesures mises en place.

QUELLES DÉMARCHES DE PRÉVENTION À FRET SNCF ?

L'annonce de la « transformation » de Fret SNCF a été un choc pour ses salariés : conflits de valeurs, insécurité de la situation de travail... engendrant un risque de RPS. 17 droits d'alerte pour danger grave ou imminent ont été déposés par les membres du CSE au travers de chaque commission locale. L'enquête « **C'est à vous** » de 2023 a pré-diagnostiqué un niveau élevé du risque RPS : progression significative de l'inquiétude et de la démotivation qui concernent plus d'un agent sur deux. De même, 2/3 des salariés ne sont pas confiants dans leur avenir au sein du groupe, plus de la moitié ne recommanderaient pas le groupe pour y travailler.

Dans les DUERP des Usines Fret, l'unité de travail « *RPS suite à l'instruction ouverte par la Commission européenne* » a une cotation supérieure au seuil de la zone de risque maîtrisé et inférieure ou égale au seuil de la zone de risque à réduire. Dit plus simplement : risque intermédiaire, de couleur orange. L'organisation est la source du danger, l'activité à l'origine du risque est le travail en situation



perturbée ou mode dégradé. Un résultat surprenant qui s'explique par la valeur donnée à chacun des paramètres du risque. Si l'exposition (E) et la probabilité (P) ont des cotations maximales, le danger étant évalué comme permanent, la gravité (G) à une cotation « significative », deuxième niveau sur quatre dans l'échelle de sa catégorie : « *Blessure ou atteinte à la santé avec arrêt de travail, mais sans séquelles (hématomes, coupures peu profondes, pincement, mal de tête...)* ».

Il n'y a pas eu de drame. Pas encore. La direction Fret a en conséquence mis en place un plan de prévention : conseil auprès d'un cabinet extérieur, kit manager, chat, ligne d'écoute et de soutien psychologique, plus récemment une démarche participative... L'apparence d'un dispositif fort, mais sur le fond rien de bien nouveau sur la prévention des RPS, rien à la hauteur de la situation. L'arrivée d'un nouveau directeur, l'intéressement misérable, l'éboulement en Maurienne ont occupé et détourné les esprits un temps. Les derniers tumultes parlementaires ont fait renaître un ultime espoir de survie de la SAS.

Malgré la suspension ou le report de consultations et présentations concernant les deux futures entreprises, **les dirigeants de la SAS restent dans l'après Fret SNCF**. La « transformation » est toujours en marche. C'est certainement lorsqu'elle deviendra réalité, au moment, à l'approche ou après le transfert des salariés dans les « new EF » ou « new EM » que la bombe explosera. Le RPS « discontinuité » ne disparaîtra pas avec la SAS. Qui sera alors considéré comme responsable ? Comment ces nouvelles filiales apprécieront-elles le niveau de RPS de leurs salariés ? Considéreront-elles « l'héritage RPS Fret SNCF » comme valeur de comparaison ? Qui vivra verra.

Par Nathalie MARIN ■





HANDICAP

Ensemble pour une société plus juste et plus inclusive !

Chez Malakoff Humanis, nous mettons tout en œuvre pour améliorer le quotidien des personnes handicapées.

Nous soutenons des initiatives innovantes et encourageons les entreprises à adopter des politiques inclusives. Et nous sommes là pour nos assurés handicapés en offrant une assistance téléphonique et un soutien financier pour adapter leur maison et acquérir l'équipement dont ils ont besoin.

Découvrez tout l'accompagnement dont vous bénéficiez en scannant ce QR code.



 **malakoff
humanis**

SANTÉ - PRÉVOYANCE - RETRAITE - ÉPARGNE

Thur Doller, un train à vapeur en Alsace

En France, il existe plus d'une centaine de trains touristiques, répartis sur toutes les régions de France. En plus d'attirer des touristes chaque année, ces trains sont une vitrine de l'histoire et permettent de sauvegarder le patrimoine ferroviaire. Le Mag est allé faire un tour dans le train Thur Doller Alsace, situé en Alsace (comme son nom l'indique !), près de Mulhouse. Retour sur cette chouette expérience.

“
Le train passait
si près des
maisons qu'on
pouvait toucher
les tuiles des
toits !”

C'est un dimanche gris et pluvieux d'un mois de... juillet qui nous voit arriver à la gare de Cernay-St-André. Nos billets papier en poche, nous prenons place dans un autorail X4395. À côté de nous, des gens d'ici évoquent leurs souvenirs d'enfance : « *Le train passait si près des maisons qu'on pouvait toucher les tuiles des toits !* », avec un sourire et peut-être une petite larme en coin.

La ligne a été fermée au trafic voyageurs en 1967 et déclassée en 1973. **Tout a été restauré depuis et fleurit bon « l'époque ».** Même les bénévoles sont habillés à l'ancienne, car le train Thur Doller Alsace peut circuler grâce à une association à but non lucratif, reconnue d'intérêt général, créée en 1971. Elle compte environ 140 membres dont la moitié sont actifs. Ces derniers s'occupent de l'entretien et de la restauration des trains, ainsi que du fonctionnement de la ligne lorsqu'elle est ouverte au public, de juin à septembre. Ils ont



Locomotive à vapeur 030T N°2658

des profils très divers : il y a des cheminots, des retraités ou tout simplement des passionnés de trains. L'écart d'âge varie de 12 à 70 ans, preuve que l'on n'est jamais trop jeune ni trop vieux pour aimer le train !

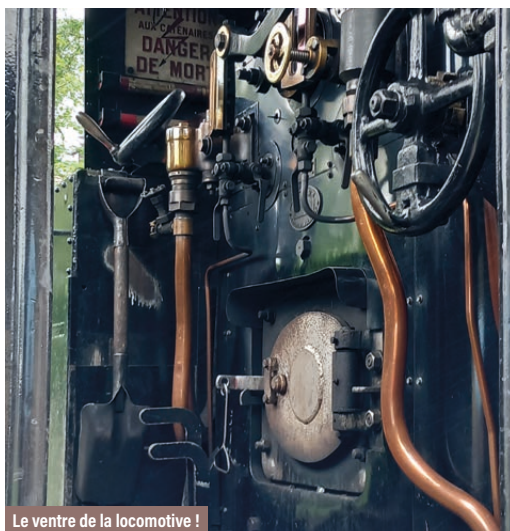
Notre parcours nous fait passer par la petite gare d'Aspach, traverser la Doller sur un pont métallique très étroit (« *Ne sortez pas les têtes, il n'y a que dix centimètres de marge de chaque côté* » nous prévient-on... En effet, ce serait dommage de perdre la tête ! Puis nous nous arrêtons à Burnhaupt, où se trouve le dépôt de l'association. Une visite s'impose. Tous les samedis, **des bénévoles s'occupent à tour de rôle des entretiens et réparations de ces engins garés là.** À droite, une chaudière, à gauche un wagon, de-ci de-là, des outils, mais aussi des vieilles affiches *vinage* vantant les mérites du chemin de fer.

Trois locomotives à vapeur sont en circulation sur les cinq appartenant à l'association, les deux autres sont en cours de rénovation. Tout cela est possible grâce à la passion et surtout à la transmission de savoir-faire des bénévoles, qui est le nerf de la guerre et permet évidemment de perpétuer les gestes adéquats.

Après la découverte du dépôt, nos pas nous mènent vers de magnifiques voitures de voyageurs datant des années 1890, tirées par une locomotive à vapeur (030T N°2658 pour les aficionados !)



Le pont qui traverse la Doller



Le ventre de la locomotive !



datant de 1914. Nous prenons place pour encore quelques kilomètres, direction Sentheim, en admirant le paysage bucolique de la campagne alsacienne. Ici, **l'ancienne halle aux marchandises a été transformée en lieu d'accueil**. En effet, dans un coin se trouve un étal permettant à l'association de vendre des snacks et boissons, des bancs et des tables sont installés afin que les visiteurs puissent se restaurer à l'abri (ce qui était très utile pour nous, je vous rappelle qu'il pleuvait !). Cette halle a plus d'un tour dans son sac ! En effet, l'association la loue, ainsi que ses trains, pour des événements privés tels que des anniversaires, des départs en retraite et même des mariages ! Pour les amoureux du train qui veulent convoler, c'est l'endroit parfait ! En plus des circulations régulières, des trains spéciaux sont affrétés ponctuellement, avec des animations en rapport avec le thème : train Steampunk, train Halloween, train des étoiles...

Vous l'aurez compris, cette ligne est vivante ! Et ce n'est pas près de s'arrêter quand on voit la passion dans les yeux des bénévoles qui s'en occupent...

Il y aurait encore beaucoup de choses à dire, mais le trajet est déjà fini et il est temps de rentrer, de belles images plein la tête et de la vapeur plein le nez. N'hésitez pas à vous rendre sur place ainsi que sur leur site internet pour vous faire une idée, ça vaut le détour !

Merci aux bénévoles immensément sympathiques et passionnés !

Par Catherine WALISZEK (texte et photos) ■



Dans la cabine de l'autorail

POUR EN SAVOIR PLUS : <https://www.train-doller.org>

 https://www.instagram.com/train_thur_doller_alsace/

 <https://www.facebook.com/TraintouristiqueThurDoller>



Le greenwashing

Après les sujets liés à la transition écologique évoqués dans le Mag depuis quelques années, il en est un jamais abordé pour le moment, mais nous allons combler cette lacune en évoquant le greenwashing.



D'ABORD, QU'EST-CE QUE C'EST ?

Wiki est notre ami : c'est un « *procédé de marketing ou de relations publiques utilisé par une organisation pour se donner une image trompeuse de responsabilité écologique. La plupart du temps, les dépenses consenties concernent davantage la publicité que de réelles actions en faveur de l'environnement et du développement durable* ».

Autrement dit : prétendre que l'on agit pour lutter contre le réchauffement climatique, alors qu'**en réalité, on ne fait rien, c'est du vent**.

Main dans la main, politique et business ne manquent pas d'imagination pour nous faire prendre des vessies pour des lanternes. L'une des entreprises plus controversées en France est sans doute Total qui, tout en continuant d'investir massivement sur la planète, dépense sans compter – elle en a les moyens – pour affirmer qu'elle se soucie du climat. On est libre d'y croire.

ON EN VOIT OÙ ?

Partout. Des labels bidons pseudo écologiques en cosmétique, prêt-à-porter, grande distribution... Du marketing avec des arbres à tout bout de champ, des fleurs, des oiseaux... Et du packaging reprenant cinquante nuances de vert, bien sûr.

Au-delà de ce greenwashing à peu de frais, deux secteurs économiques majeurs y ont fait une entrée

en force après la période Covid, quand l'activité économique s'est relancée pour retrouver ses records passés : le tourisme et la voiture, bien mal en point après la pandémie. Avec respectivement **la compensation des émissions de CO₂ des vols en avion et les voitures hybrides** (de toutes sortes : rechargeables, mid-hybrid, full-hybrid, etc.), ils ont donné au greenwashing ses lettres de noblesse.

Leurs promesses sont simples : en payant un supplément sur votre billet d'avion (voire sans, c'est la maison qui régale), un arbre ou n'importe quoi d'équivalent sera planté quelque part et, en grandissant, absorbera l'équivalent du CO₂ émis par votre vol. Simple. Basique.

Côté voitures hybrides, c'est du même tonneau : grâce à la batterie et au moteur électrique ajoutés à votre voiture thermique, vous pourrez « *profiter du meilleur des deux mondes* » et réduire notablement votre consommation de pétrole.

À titre personnel, je trouve vexant que les promoteurs de ces discours soient convaincus que je pourrais y croire. Je plante (*Qui plante, d'ailleurs ? Où ? Combien ? Quand ? Juste pour moi ou c'était prévu de toute façon ?*) deux arbres, cinq fougères et trois bananiers et hop, les deux tonnes de CO₂ que j'ai émises pour aller de Paris à Pointe-à-Pitre, envolées ! C'est le cas de le dire. On ne précise pas le temps que ça prendra, si toutefois ils sont vraiment plantés. Ni tout ce qu'il a fallu émettre en plus pour pouvoir monter dans cet avion. Ni les chemtrails, ces fourbes.



Main dans la main, politique et business ne manquent pas d'imagination pour nous faire prendre des vessies pour des lanternes.



Pour l'hybride, c'est du même acabit. Allons, un peu de sérieux. Les centaines de kilos électriques supplémentaires ne vont pas s'effacer, en surconsommant 100% du temps que je roulerai en thermique pendant les quelques kilomètres que je ferai en mode tout électrique.

RIEN QUE DU VENT, VRAIMENT ?

Il y aurait une façon simple d'y voir clair : que des études indépendantes attestent que tout ce baratin est sincère. Pas du débat niveau caniveau de chaînes de polémiques en continu. Ni du tweet de retweet partagé sans vérifier. Non, du *Nature*, du *Science*, de la revue à comité de lecture. Du sérieux, quoi. Qui atteste une bonne fois que oui, les compensations de vol en avion, ça marche. Que les voitures hybrides, ça consomme moins de pétrole sur l'ensemble de leur cycle de vie que leurs équivalentes thermiques. Ce n'est pas comme si l'industrie n'avait pas les moyens de les commander, ces études. Or elles n'existent pas. Pas une seule. **Par contre, celles qui attestent que ces discours sont faux, il y en a.**

L'une des dernières en date sur les hybrides vient de Geotab, une société internationale leader dans la télématique et la gestion de flottes d'entreprises. Ses données ont confirmé que les parcs automobiles qu'elle a étudiés, utilisant des PHEV (hybrides rechargeables) ont un rendement énergétique moyen de 37 miles par gallon, soit 6,35 litres aux 100, quand leurs équivalentes thermiques ont un rendement moyen de 71 litres aux 100. L'écart est minime. Geolab suppose que, majoritairement, les utilisateurs de voitures hybrides ne rechargent pas leurs PHEV. **Les hybrides ne consomment pas significativement moins de pétrole.** Le site spécialisé en voitures électriques InsideEVs a signalé à cette occasion que les constructeurs automobiles disposent de très peu de données sur les habitudes de recharge des PHEV, ou qu'ils ne veulent pas les communiquer. C'est dommage. Pour enfoncer le clou s'il en était besoin, la direction générale de l'action pour le climat de la Commission européenne a révélé au début de



Si les voitures n'émettaient plus de CO₂ et de polluants, ce serait vraiment si insupportable ?

l'année que les émissions de CO₂ des véhicules hybrides rechargeables étaient 3,5 fois plus importantes en conditions réelles que ce qu'indiquaient les tests en laboratoire : les PHEV immatriculés en 2021 n'émettaient pas 39,6 grammes de CO₂ par kilomètre, mais 139,5 grammes. **Les voitures hybrides, pour le climat, c'est du vent.**

Quant à la compensation carbone des vols en avion, la Commission européenne, encore elle, a envoyé en 2024 à vingt compagnies aériennes des courriers qui recensent « **plusieurs types d'allégations écologiques potentiellement trompeuses** », soupçonnant ces compagnies d'induire en erreur les consommateurs sur les potentielles compensations des émissions de CO₂ causées par un vol via des projets climatiques ou l'utilisation de carburants durables. Parmi les pratiques trompeuses figurent l'usage des termes « *compensation* », « *vert* », « *durable* » ou « *responsable* », ainsi que les promesses de trajectoire vers un niveau zéro d'émission nette de gaz à effet de serre sans suivi indépendant vérifiable. Sans oublier la mise à disposition de calculateurs douteux d'émissions de CO₂. Air France a stoppé son bidonnage vert mais elle est bien seule dans ce cas. **La compensation en avion, c'est du vol.**

“
Ce greenwashing est une perte de temps. Voiture thermique ou hybride, vol compensé ou pas, le résultat est le même pour notre planète.
”

ALORS, ON FAIT QUOI ?

Ce greenwashing est une perte de temps. Voiture thermique ou hybride, vol compensé ou pas, le résultat est le même pour notre planète. Monsieur et Madame Tout-le-monde ont d'autres préoccupations : la famille, les amis, leur travail, des projets... rien de bien original. Pensent-ils mener une vie ordinaire ? Ils se trompent. Chaque jour, ils participent à l'écriture d'une page importante de l'histoire de l'Humanité : la dernière.

Par Fred PORCEL ■



L'avion vert, ça n'existe pas

Préparer sa succession



La fiscalité française est généreuse avec les héritiers. Elle permet de transmettre un patrimoine important sans frais de succession... à condition de bien la préparer.



L'UNSA Retraités revendique une fiscalité des successions mettant à contribution les hauts patrimoines...



L'ASSURANCE-VIE permet de verser jusqu'à 152 000 € par bénéficiaire, sans avoir à régler de frais de succession.

Le piège à éviter : ne pas désigner de bénéficiaire, sinon le montant de l'assurance-vie est alors ré-intégré dans la succession.

Pour les primes versées après les 70 ans du souscripteur, l'abattement est limité à 30 500 € et est commun à tous les bénéficiaires, à parts égales.

LA DONATION DE SON VIVANT permet d'aider financièrement ses enfants à limiter les frais de succession lors du décès. L'abattement fiscal est de 100 000 € par enfant. Le donateur doit avoir moins de 80 ans et les bénéficiaires doivent être majeurs.

Le piège à éviter : trop tarder, car l'abattement fiscal de 100 000 € par enfant n'est renouvelé qu'après 15 ans.

Le montant d'une donation simple est réévalué au moment de la succession.

Exemple : un couple décide de donner 50 000 € à chacun de ses deux enfants. Le premier investit cette somme dans l'acquisition d'un appartement, le deuxième préfère acheter une belle voiture. La succession intervient dix ans après. La réévaluation attribuera au premier un héritage de 70 000 € au titre du don et un héritage de 5 000 € au deuxième... Grosses tensions en perspective !

La donation-partage, devant notaire, « figera » le montant de la donation aux héritiers, quelle que soit l'utilisation qu'ils en feront.

LE DÉMEMBREMENT peut être une bonne solution pour transmettre son patrimoine immobilier. Lors de la transmission de biens immobiliers, l'abattement légal de 100 000 euros par enfant peut être vite dépassé.

Le démembrement consiste à séparer la nue-propriété du bien de son usufruit. Le nu-propriétaire possède la maison, mais l'usufruitier en conserve l'usage et peut en retirer les éventuels bénéfices, par exemple en le mettant en location. Le démembrement permet de faire don de son bien immobilier à ses enfants tout en continuant d'en profiter. Lors de la succession, aucune taxe supplémentaire ne s'applique, alors même que les héritiers récupèrent aussi l'usufruit du bien.

Prenons l'exemple d'une personne de 65 ans ayant trois enfants et un bien d'une valeur de 400 000 euros. La valeur de la nue-propriété est alors estimée à 240 000 euros. Si elle procède au démembrement et au don, chaque enfant recevra une part de 80 000 euros, non imposable. Si elle se contente de léguer le bien au moment du décès, chaque héritier recevra une part de 133 333 euros, déjà supérieure à l'abattement, qui fera gonfler la valeur de l'héritage et donc les frais de succession.

Les pièges à éviter : comme pour la donation, l'abattement fiscal de 100 000 € par enfant n'est renouvelé qu'après 15 ans. Il faut anticiper les risques de tensions familiales liées à la gestion conjointe du patrimoine : les nus-propriétaires ont à charge les grosses réparations et ne peuvent percevoir aucun loyer.

L'UNSA Retraités revendique une fiscalité des successions mettant à contribution les hauts patrimoines, en limitant le niveau et la fréquence des abattements. Elle demande en outre qu'une part des droits de succession perçus par l'État soit affectée au financement de la perte d'autonomie.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



Déserts médicaux : la Cour des comptes étrille les politiques de Santé

Dans un rapport sur les difficultés d'accès aux soins de premier recours (généralistes, spécialistes en accès direct, dentistes), la Cour des comptes pointe du doigt des mesures « *peu coordonnées* » et « *mal orientées* » vers les territoires en ayant le plus besoin.

LES CONSTATS MAJEURS DU RAPPORT

La Cour des comptes note la pénurie de médecins généralistes et la disparité géographique dans la répartition des médecins. Alors que certaines régions, notamment les grandes villes, bénéficient d'une offre de soins abondante, d'autres, en particulier les quartiers périphériques et les zones rurales, souffrent d'un manque criant de praticiens. Cette situation entraîne des délais d'attente importants pour obtenir un rendez-vous, ce qui peut avoir des conséquences néfastes sur la santé des patients.

L'accès aux soins de premiers recours est essentiel pour prévenir les complications de santé, désengorger les urgences et réduire les hospitalisations. Or, **de nombreux Français renoncent à consulter un médecin en raison de la difficulté à obtenir un rendez-vous ou de la distance à parcourir.** Ce phénomène est particulièrement préoccupant pour les populations âgées qui sont souvent les plus touchées par ces inégalités d'accès.

LES RECOMMANDATIONS

Le rapport appelle à une réorganisation des soins de premiers recours, en favorisant le développement des maisons de santé pluridisciplinaires et en incitant les jeunes médecins à s'installer dans les zones sous-dotées. La Cour des comptes préconise aussi de renforcer les dispositifs de télémédecine, qui peuvent offrir une solution complémentaire pour améliorer l'accès aux soins.

Le rapport met en avant l'importance de la formation des professionnels de santé et de l'attractivité



Image générée par IA

des carrières médicales. Pour encourager les jeunes médecins à choisir des spécialités en médecine générale, il est crucial de revaloriser cette profession et d'améliorer les conditions de travail. Enfin, la Cour des comptes insiste sur la nécessité d'une meilleure coordination entre les différents acteurs du système de santé, afin de garantir une prise en charge globale et efficace des patients. Cela passe par une collaboration renforcée entre les médecins, les hôpitaux et les services sociaux.



L'AVIS DE L'UNSA RETRAITÉS

Lors du congrès de janvier 2023, l'UNSA Retraités avait constaté la crise profonde du système de santé et pointé la nécessité de mesures fortes et urgentes pour l'améliorer. Elle considère que des mesures contraignantes sont nécessaires pour obtenir une meilleure répartition des personnels de santé sur l'ensemble du territoire.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



LA MUTUELLE MGC SOUTIENT LE DÉPISTAGE PRÉCOCE DES CANCERS DU SEIN

SANTÉ
CONSULTATION
MAMMOGRAPHIE
PRÉDISPOSITION
AUTO-EXAMEN
GYNÉCOLOGUE
SAGE-FEMME
PRÉVENTION
ÉCHOGRAPHIE
DÉPISTAGE

CHAQUE ANNÉE, FAITES EXAMINER VOS SEINS !

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

