

N° 867 | JANVIER/FÉVRIER 2024

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



ÉLECTIONS AUX CONSEILS D'ADMINISTRATION DU GROUPE SNCF





carcept prev

ASSUREUR D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PRENDRE *soin* de vous

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

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

PAGES 4/11

À LA UNE

- > Présentation du scrutin
- > Le groupe public unifié SNCF doit devenir une société à mission
- > Administratrice ou administrateur, une fonction un peu confidentielle



4

NOS BILANS, CANDIDATS ET AMBITIONS

PAGES 12/15

SA SNCF HOLDING



12

PAGES 20/23

SA SNCF RÉSEAU



20

PAGES 16/19

SA SNCF GARES & CONNEXIONS



16

PAGES 24/27

SA SNCF VOYAGEURS



24

Le Mag, la revue de l'UNSA-Ferroviaire

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

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

Rédacteurs en chef :
Gilles Dontenvill & Fred Porcel

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

CPPAP : 0327 S 07536
ISSN : 2431-6814

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

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



Présentation du scrutin



Quatre années se sont écoulées - déjà - depuis les dernières élections aux conseils d'administration du groupe SNCF. En décembre 2020, l'UNSA-Ferroviaire avait obtenu un large soutien des salariés du groupe avec 19,07 % des suffrages, faisant d'elle, une nouvelle fois, la seule organisation syndicale présente dans les quatre conseils d'administration du groupe SNCF.



LA PAGE SPÉCIALE
ÉLECTIONS AUX
CA DE NOTRE SITE

Cette année, les élections des représentants des salariés aux conseils d'administration du groupe SNCF se dérouleront sur huit jours :
du jeudi 28 mars 2024 à 9h00
au jeudi 4 avril 2024 à 17h00.

La durée théorique du mandat des membres des conseils d'administration sera à nouveau de quatre ans à compter de la proclamation des résultats.

Les salariés de SNCF Holding voteront une fois, pour leur conseil d'administration.

Les salariés de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions voteront deux fois :

- > une fois pour la société mère SNCF Holding
- > une fois pour la société dans laquelle ils travaillent (Voyageurs, Réseau ou Gares & Connexions)

POUR CHACUNE DES QUATRE SOCIÉTÉS, QUI POURRA VOTER ?

- > **SNCF Holding** : les salariés de SNCF Holding, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions, Fret SNCF et des filiales du groupe dont l'effectif est supérieur à 200 salariés
- > **SNCF Réseau** : les salariés de SNCF Réseau
- > **SNCF Voyageurs** : les salariés de SNCF Voyageurs
- > **SNCF Gares & Connexions** : les salariés de SNCF Gares & Connexions

L'UNSA-Ferroviaire a accepté le recours au vote électronique, mais la majorité des organisations syndicales n'a pas validé ce dispositif. Toutefois, comme la loi le lui permet, **l'entreprise a décidé de recourir au vote électronique**, qui sera donc utilisé sur l'ensemble du périmètre électoral.

COMMENT VA SE DÉROULER LE SCRUTIN ?

Comme en 2020, si vous devez voter, vous recevrez à votre domicile deux courriers. Le premier contiendra :

> votre **identifiant** masqué par un système qui ne peut pas être restauré après la première lecture, afin d'en interdire toute possibilité de prise de connaissance à votre insu

> une **notice explicative** sur les modalités de vote, l'adresse internet du site de vote et le numéro vert de l'assistance en ligne, en cas de difficulté

Le second courrier comprendra :

> votre **code secret**, également masqué par un dispositif identique à celui de l'identifiant

> un rappel de la notice explicative

Ces courriers, de couleur distincte et identifiés par un numéro 1/2 et 2/2, seront expédiés respectivement 8 jours ouvrés et 5 jours ouvrés avant l'ouverture du scrutin, sous pli scellé portant la mention « *Confidentiel matériel électoral* ».

Que faire en cas de perte ou de non-réception de ce courrier ?

Vous pourrez contacter une **plateforme téléphonique** (avec un numéro vert) et une **plateforme internet**. Après vous être identifié au moyen de vos nom et prénom et de questions discriminantes¹, un nouveau code sera envoyé sur votre adresse mail ou votre téléphone portable.

Par ailleurs, une **notice explicative** de ces scrutins vous sera transmise avec votre bulletin de paie du mois précédent les élections, celui de février 2024.

Une fois en possession de votre identifiant et de votre code, que faire ?

Comme en 2020, vous pourrez voter à partir de tout équipement informatique connecté à internet, et ce, quelle que soit sa localisation. Ainsi, vous pourrez voter à partir de :

- tout **ordinateur** connecté à internet
- tout **smartphone** ou **tablette** numérique connectés à internet

- **bornes de vote** qui seront mises en place afin de faciliter l'accès aux agents ne disposant pas d'un équipement informatique connecté à internet. Cette facilité est aussi accordée à tout électeur ou électrice qui souhaite **voter pendant son temps de service** au plus près de son poste de travail, en veillant au respect de la confidentialité des opérations dans les conditions prévues par les dispositions légales. Le nombre de bornes, leur localisation, les horaires d'ouverture ainsi que les conditions d'accès seront déterminés en concertation avec les organisations syndicales au niveau de chaque CSE.

En complément, pour chacune des sociétés SNCF Holding, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions, Fret SNCF et SNCF Optim'Services, une borne de vote sera mise en place dès lors que, sur un lieu principal d'activité (LPA), l'effectif est au moins égal à 80 agents par catégorie (cadres et autres salariés).

LES RÉSULTATS DES ÉLECTIONS SERONT CONNUS LE SOIR DU 4 AVRIL 2024

Une nouvelle fois, le taux de participation au scrutin est un enjeu majeur pour la représentation des salariés du groupe SNCF. Lors des précédentes élections en 2020, elle s'établissait à 51%, alors qu'en 2015 elle était légèrement supérieure à 60%. Espérons que, cette fois, les cheminotes et les cheminots percevront l'importance et les enjeux de ce scrutin.

Vous l'aurez compris, portant les valeurs d'un syndicalisme autonome et indépendant, l'UNSA-Ferroviaire se présente à vos suffrages avec la force de ses convictions, la volonté de vous défendre et de vous servir.

**Alors, rejoignez-nous et...
Ensemble, éclairons l'avenir !**

Par Gilles DONTENVILL ■
Secrétaire fédéral



“ **L'entreprise a décidé de recourir au vote électronique, qui sera donc utilisé sur l'ensemble du périmètre électoral.** ”

¹ Pour les salariés SNCF : numéro de Pass Carmillon et, à défaut, département de naissance, ville de naissance et date de naissance. Pour les salariés des filiales : date de naissance + code postal de résidence



Administratrice ou administrateur, une fonction un peu confidentielle

La mission d'administrateur est mal connue et fait souvent l'objet de fantasmes, voire d'incompréhensions. Faisons ensemble un point sur cette fonction, ce métier un peu confidentiel.



Les ARS portent la voix des salariés et ont pour mission de prendre en responsabilité les décisions lors de votes pendant les séances du conseil.



COMMENÇONS PAR UNE DÉFINITION

Au sein d'un conseil d'administration, un administrateur ou une administratrice participe à la prise des décisions qui définissent la stratégie de l'entreprise, contrôle l'action de la direction générale en s'assurant qu'elle concorde avec la trajectoire définie, informe les actionnaires. L'administrateur ou l'administratrice est dit « *mandataire social* » de l'entreprise, c'est à dire responsable à titre individuel des décisions prises et de l'avenir de l'entreprise.

COMMENT DEVIENT-ON ADMINISTRATEUR OU ADMINISTRATRICE ?

On peut être proposé par les actionnaires ou la présidence de la société, qui choisit parmi les salariés ou à l'extérieur de l'entreprise s'il s'agit d'une personne particulièrement qualifiée. On peut également être élu par les salariés, ce sont les *administrateurs représentant les salariés* (ARS).

Plusieurs dispositifs existent pour désigner ou élire les ARS. Au sein du groupe SNCF, leur désignation se fait lors d'élections professionnelles spécifiques. Les prochaines se tiendront du 28 mars au 4 avril 2024. Les candidates et les candidats doivent être parrainés par une organisation syndicale.

QUELLES SONT LEURS MISSIONS ?

Les administratrices et administrateurs sont concernés par la gestion de l'entreprise, ses choix stratégiques. Leur objectif premier est d'en assurer la pérennité, ou la continuité. Les ARS portent la voix des salariés et ont pour mission de prendre en responsabilité les décisions lors de votes pendant les séances du conseil.

On notera que la mission des élus du CSE est la défense des intérêts des salariés, alors que la mission des ARS est plus largement la défense des intérêts de l'entreprise et de l'ensemble des parties prenantes, ce qui contribue *in fine* à pérenniser les emplois et les conditions de travail des salariés.

SONT-ILS OBLIGATOIRES ?

Oui, dans les grandes entreprises publiques, les ARS doivent y représenter un tiers des administrateurs. Cette obligation tend à se généraliser dans de grandes entreprises privées (plus de 5 000 salariés).

CONFIDENTIALITÉ, SECRET DES AFFAIRES, DÉLIT D'INITIÉS

En raison de la nature généralement stratégique des informations qu'ils contiennent, les dossiers présentés en conseil d'administration sont souvent confidentiels, quand ils ne sont pas estampillés « secret des affaires » ou « délit d'initiés ». Leur divulgation pourrait compromettre le bon déroulement des projets présentés, inciter les prestataires sollicités à augmenter les prix, attiser les convoitises, informer les concurrents.... Il est donc imposé de garder le silence.

Sur les **sujets économiques et financiers** (marchés publics, marchés financiers, prises de participation), nos ARS sont informés, voire consultés, mais ne doivent rien divulguer avant la communication officielle de l'entreprise. Par ailleurs, les **sujets de réorganisations et de nature RH** ne sont pas forcément approfondis en CA, mais peuvent être présentés et faire l'objet d'un vote quand les modifications sont d'ordre structurel.

EXISTE-T-IL DES SPÉCIFICITÉS À LA SNCF ?

Au sein de certains conseils d'administration du groupe SNCF, **les administrateurs peuvent communiquer** sur les sujets abordés si c'est autorisé par le règlement intérieur ou en accord avec la présidence du conseil. Les ARS peuvent par exemple rendre compte de la nature des débats et des sujets évoqués, sans pour autant que l'on puisse identifier les positions de chacun des participants.

De la même manière, chaque dossier fait l'objet d'une présentation, d'une discussion et, enfin, d'une délibération soumise au vote. Celui-ci s'effectue à main levée (sauf si un membre le demande, le vote à bulletin secret est de droit) mais doit rester confidentiel. Seule la décision finale compte.

À la SNCF, les administratrices et administrateurs UNSA-Ferroviaire publient après chaque conseil d'administration, quand c'est autorisé, une communication à destination des salariés *via* une lettre spécifique et/ou des supports de diffusion interne, dans lesquels ils informent des sujets débattus et des votes réalisés.

Ainsi, grâce aux communications exclusives de l'UNSA-Ferroviaire, les salariés peuvent connaître les grandes orientations et les sujets étudiés par la direction de l'entreprise.



LES ARS DU GROUPE SNCF SONT-ILS PAYÉS POUR EXERCER LEUR MISSION ?

Non. Les administratrices et administrateurs représentant les salariés, désignés ou élus au sein de l'entreprise qui les emploie, ne perçoivent pas de rémunération complémentaire. Ils sont déjà salariés par l'entreprise.

En revanche, les personnes qualifiées, extérieures à l'entreprise, à qui l'on a proposé d'intégrer un conseil d'administration, ou celles désignées par les actionnaires, peuvent toucher une rémunération (appelé « jeton de présence »). Cette rémunération est entérinée en conseil d'administration à partir d'une enveloppe et de références encadrées par l'État, donc variables d'un conseil d'administration à l'autre, selon la nature, les enjeux des décisions à prendre et les résultats des activités.

Vous l'aurez compris, le rôle des administratrices et administrateurs représentant les salariés est de défendre les intérêts des salariés et, pour les ARS UNSA-Ferroviaire, de leur communiquer l'actualité des conseils d'administration sans compromettre la confidentialité des dossiers évoqués. Un exercice souvent sur le fil du rasoir.

Par les candidates et candidats
UNSA-Ferroviaire aux CA ■



Grâce aux communications exclusives de l'UNSA-Ferroviaire, les salariés peuvent connaître les grandes orientations et les sujets étudiés par la direction de l'entreprise.



Le groupe public unifié SNCF doit devenir une société à mission



Photo : R. Chassum

“
**Aménagement
 du territoire,
 mobilités,
 transition
 écologique, le
 ferroviaire est
 bien plus qu'un
 service public.**
 ”

QU'EST-CE QU'UNE SOCIÉTÉ À MISSION ?

Parce qu'une majorité de Français considère qu'une entreprise doit être utile pour la société dans son ensemble, avant même ses clients, ses salariés et ses actionnaires, les pouvoirs publics ont constaté que la définition de l'entreprise, en droit français, ne reconnaissait pas la notion d'intérêt social.

La loi Pacte du 22 mai 2019, relative à la croissance et la transformation des entreprises, introduit la qualité de « société à mission » qui permet à une société, quelle que soit sa structure juridique, de faire publiquement état de sa volonté de prendre des **objectifs sociaux et environnementaux** et de mettre en œuvre tous les moyens pour les atteindre. Pour accéder au statut de société à mission, les entreprises doivent respecter cinq critères :

1. L'entreprise doit avoir choisi une « raison d'être » validée en conseil d'administration (CA).
2. Les statuts doivent préciser un ou plusieurs objectifs sociaux et environnementaux que la société se donne pour mission de poursuivre dans le cadre de son activité.
3. Les statuts doivent aussi préciser les modalités du suivi de l'exécution des missions.
4. Les engagements pris doivent faire l'objet d'un suivi par un organisme tiers indépendant, désigné par le CA.
5. Enfin, la démarche de société à mission doit faire l'objet d'une déclaration au greffe du tribunal de commerce.

QUELLE MISSION SE DONNE L'UNSA-FERROVIAIRE ?

Le 16 septembre 2020, Didier Mathis, secrétaire général de l'UNSA-Ferroviaire, a adressé un courrier à Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF, cinquième groupe mondial de transport, pour demander officiellement que le GPU s'engage dans une démarche de société à mission.

À travers cette demande, l'UNSA-Ferroviaire veut rompre avec le dogme qui oppose la nécessité de rentabilité et les missions qui touchent à l'intérêt collectif. Nous refusons l'idée que la recherche de profitabilité s'oppose à la poursuite de missions d'intérêt collectif. Nous pensons au contraire que, loin de s'opposer, ces deux objectifs se consolident mutuellement et bénéficient au groupe, à l'économie de la Nation, aux humains de nos territoires, à la planète. À l'heure où le climat se réchauffe, il nous paraît de plus en plus important de concilier économie et environnement. La société à mission est le bon outil pour y parvenir.

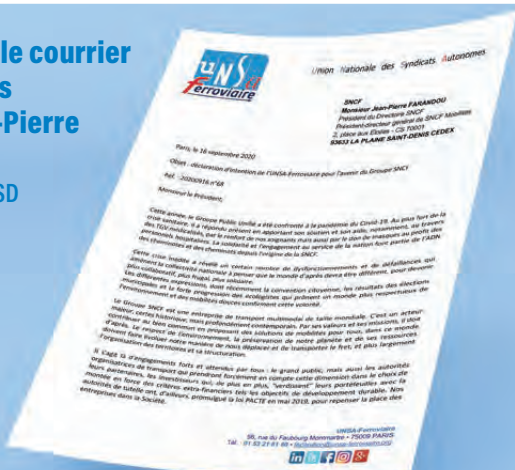
POURQUOI CROYONS-NOUS DANS LE MODÈLE DE L'ENTREPRISE À MISSION ?

L'UNSA-Ferroviaire partage la conviction que le modèle de la société à mission permettrait de renforcer le rôle de SNCF dans nos sociétés partout où elle intervient, pour promouvoir la liberté de se déplacer et le respect de l'environnement.

Plusieurs raisons nous font adhérer au modèle de la société à mission :

- La première est **l'engagement de l'État**, actionnaire unique du GPU. Il est essentiel que la démarche de société à mission soit validée et encouragée par son propriétaire, afin de pérenniser la capacité du groupe public à répondre à sa mission.
- La seconde raison est **l'exigence de la mission au cœur de la stratégie des cinq SA/SAS**. La mission permet au groupe de définir les enjeux stratégiques qu'il souhaite atteindre et d'afficher la volonté de progresser dans les domaines sociaux et environnementaux qui lui paraissent pertinents.
- La troisième raison est la **pluralité possible des missions**, qui permettra à chaque société anonyme de formuler ses propres engagements. Face à la variété des enjeux et des intérêts collectifs à construire, appuyons-nous sur la diversité des métiers des sociétés et de leurs filiales, des aspirations du personnel. Il n'y a pas de dogme, mais des objectifs concrets et utiles pour la collectivité et l'environnement.

Pour consulter le courrier de Didier Mathis adressé à Jean-Pierre Farandou : <http://bit.ly/3RhKSD>



- La quatrième raison est **l'ouverture aux parties prenantes**. Nous pensons qu'il n'existe pas de stratégie d'entreprise durable qui n'intègre pas un dialogue avec son écosystème, ni de mission qui n'associe les salariés et leurs représentants élus. La mission donne un droit de regard et d'expression aux parties envers lesquelles l'entreprise s'engage. Il est alors possible de les associer dans la gouvernance et le suivi de la mission.
- Enfin, la cinquième raison est **l'évaluation de la mise en œuvre** de la mission. L'engagement de l'entreprise ne sera crédible et légitime que s'il donne lieu à une évaluation rigoureuse et transparente de sa stratégie.

Les salariés, les consommateurs, les donneurs d'ordre, les nouvelles générations attendent du monde économique qu'il ouvre les yeux sur la réalité climatique et ses impacts sur notre environnement. Nous ne devons plus regarder en l'air (*Don't look up !*), mais faire face à la réalité qui s'intensifie.

“La SNCF doit devenir une société à mission et l'UNSA-Ferroviaire le réclame haut et fort !”

“**Le modèle de la société à mission permettrait de renforcer le rôle de SNCF dans nos sociétés partout où elle intervient, pour promouvoir la liberté de se mouvoir et le respect de l'environnement.**”



Photo : R. Chessum



Photo : W. Warnet

NOS ENGAGEMENTS

Pour être efficace, une raison d'être ne peut pas être un simple slogan. C'est pourquoi nous prenons des engagements précis vis-à-vis de chacune de nos parties prenantes :

- Répondre aux nouveaux rythmes de vie et à l'évolution des modes de consommation et de production, en facilitant la combinaison des modes de transport.
- S'engager au quotidien pour améliorer les fondamentaux de la qualité de service, en y associant l'ensemble de nos clients, fournisseurs et partenaires.
- Investir dans les métiers et les compétences d'avenir pour faciliter l'insertion professionnelle, l'ascenseur social et les parcours de reconversion.
- Garantir la soutenabilité économique de nos activités, dans l'intérêt du système ferroviaire et de sa performance globale.
- Contribuer au dynamisme économique et social des territoires par nos décisions industrielles et le choix de nos fournisseurs.
- Renforcer notre rôle de catalyseur dans la transition écologique, au bénéfice de la décarbonation des transports et de la santé environnementale.
- Renforcer la confiance que nous inspirons à nos salariés, nos clients et nos partenaires, en plaçant la sécurité et le sentiment de sécurité au cœur de nos décisions.
- Garantir l'engagement de nos parties prenantes, internes et externes, dans l'évolution de nos activités au niveau local, régional et national.

LA RAISON D'ÊTRE DE LA SNCF

Elle constitue la première étape pour devenir une entreprise à mission. La voici résumée : « **Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable** ». Et dans une version plus détaillée : « *Le groupe SNCF a pour mission de contribuer à la vitalité de la société et de ses territoires. Nous offrons des services de transport indispensables au dynamisme économique et au lien social, indispensables au développement des territoires comme au bien-être de leurs habitants au quotidien, indispensables enfin pour réussir la transition écologique.*

La mission de service public dont la SNCF a été chargée à sa création en 1938 perdure aujourd'hui dans l'engagement des femmes et des hommes de l'entreprise, au service de l'intérêt général. Garants de la sécurité, nous imaginons et mettons en œuvre pour nos clients, avec professionnalisme et sens du collectif, des solutions de mobilité et de logistique du 21^e siècle, innovantes et centrales pour la décarbonation des transports.

La performance et l'intégration de l'ensemble de nos métiers autour du ferroviaire visent à optimiser le coût et l'impact global des transports pour les clients, les contribuables et les citoyens. Nos infrastructures et nos services, qui s'inscrivent dans le temps long, constituent un bien commun pour relever les défis sociaux, écologiques et économiques, et ainsi agir pour une société en mouvement, solidaire et durable. »

Voici les engagements pris par SNCF dans le cadre de cette raison d'être. On peut noter que la démarche se rapproche fortement de celle requise pour une société à mission.



Transformer le groupe SNCF en une société à mission est un projet porté par l'UNSA-Ferroviaire depuis de nombreuses années.



EN CONCLUSION

Transformer le groupe SNCF en une société à mission est un projet porté par l'UNSA-Ferroviaire depuis de nombreuses années. L'ensemble de nos élus actuels et futurs dans les quatre conseils d'administration du groupe SNCF portent et porteront ce projet sur le mandat à venir.



Du 28 mars au 4 avril 2024 voter pour les candidates et candidats UNSA-Ferroviaire c'est soutenir ce projet.

Ensemble, éclairons notre avenir !

Pour chacun, pour tous, pour la vie



MUTUALITÉ
FRANÇAISE
MEMBRE DE LA
Groupe VYV Union Mutualiste de Groupe soumise aux dispositions du Code de la mutualité.
n° Siren 832 661 832, n° LEI 695006161114162, DirCom: Groupe VYV - © Gettyimages - 07/22.

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

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

www.groupe-vyv.fr



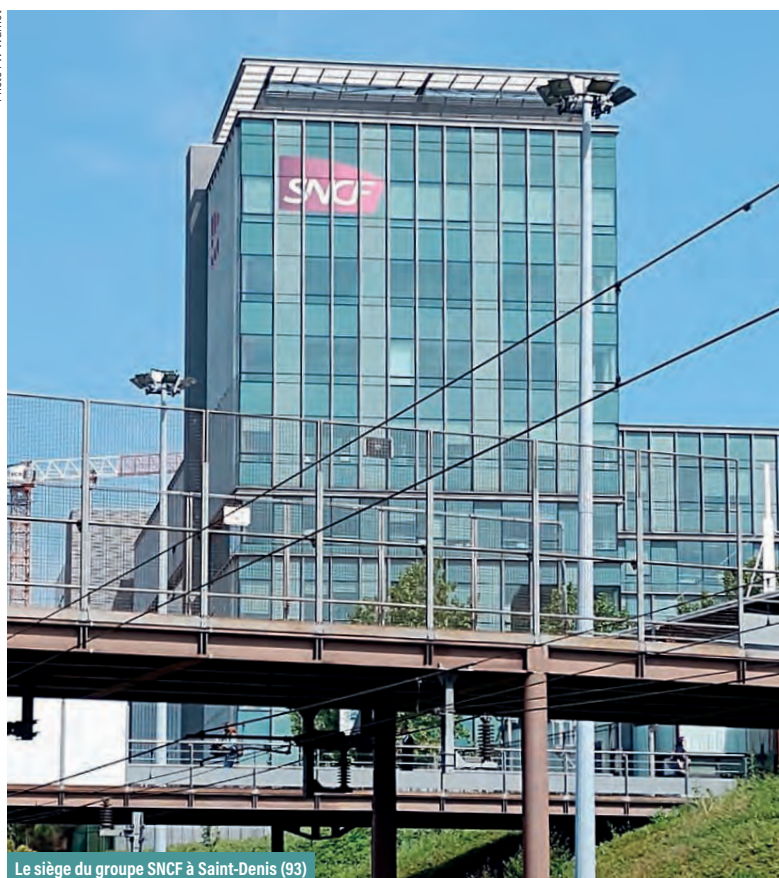
GRUPE
vyv

SANTÉ ASSURANCES & RETRAITE - SOINS & ACCOMPAGNEMENT - LOGEMENT

Les sons de cloches des salariés ont pu résonner

Les administratrices et administrateurs salariés comprennent bien le besoin de préserver l'emploi dans les territoires, le pouvoir d'achat, la santé et la sécurité au travail de tous les collègues. Ils et elles aussi sont attachés aux équilibres pérennes entre sphère privée et professionnelle, redoutent les conséquences des retraites plus tardives, éprouvent parfois dans leur chair la grande mobilité professionnelle qui se banalise et crée une nouvelle forme d'usure. Comme vous, ils luttent contre les injustices et s'évertuent à convaincre que de nouvelles manières d'opérer sont possibles.

Photo : W Warner



Le siège du groupe SNCF à Saint-Denis (93)

“
Ensemble,
éclairons l'avenir !
”

Voilà cinq ans que vous m'avez convaincue de prendre le risque d'une « mise à disposition » administrative, au-delà des responsabilités juridiques civiles et pénales, pour devenir l'une des quatre personnes cheminotes élues au conseil d'administration (CA) de la SA Holding du groupe SNCF, parmi les douze hommes et femmes qui y siègent. La diversité d'âge, d'opinions, de genres et de compétences parmi les administratrices et administrateurs représentant les salariés (ARS) a permis de garantir durant ce mandat que votre sensibilité plurielle et votre spécificité métier étaient portées.

TOUTES LES VOIX COMPTENT

Sur la forme, ce n'est pas le meilleur tribun qui influence le plus la nature et le contenu des centaines de dossiers annuels inscrits à l'ordre du jour depuis 2020. Au contraire, chacune et chacun pèse un douzième des votes et doit trouver des convergences pour espérer passer quelques idées ou nuances partagées par des partenaires de circonstances. J'ai ainsi marqué notre différence par rapport aux positions dogmatiques d'autres organisations syndicales.

La présence des ARS autour de la table compte.

L'instance faîtière du groupe SNCF ne se résume pas à une chambre d'enregistrement. Beaucoup d'interfaces sont possibles, même si des frustrations subsistent quant aux moyens alloués par l'actionnaire unique par exemple ou péniblement dégagés grâce à nos fragiles marges d'exploitation, ce qui entraîne mécaniquement des renoncements ou des choix impopulaires. Je regrette ainsi que, pour le moment, les externalités positives des transports, qui préservent le mieux notre environnement, ne se traduisent pas en création de valeur et ne permettent donc pas d'investir davantage dans des infrastructures, des matériels roulants, des ateliers...

UNE VARIÉTÉ DE SUJETS

Sur le fond, nous avons égrené toutes les figures imposées aux grands groupes, la construction du moyen et long terme, les actualités brûlantes, en commençant systématiquement par le bilan sécurité au travail et des circulations, ou encore le rituel du suivi de l'engagement des personnels. En plus des dossiers communs avec les autres CA des principales filiales, celui de la société mère traite en particulier :

- de **gouvernance**, dont la récente discontinuité imposée à Fret et qui touche chaque "âme cheminote" ;
- de **finances**, pour optimiser le coût de la dette, préserver et créer la valeur qui nous rémunère et finance les projets ;

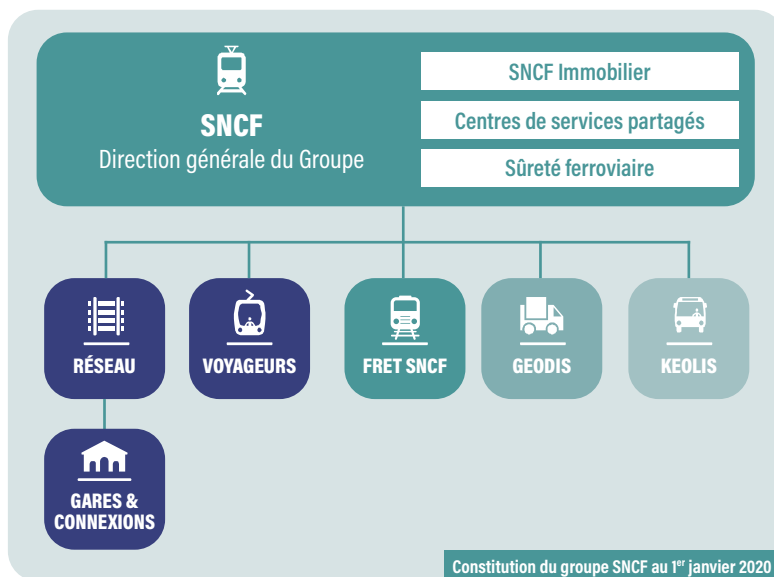
- > de **responsabilité sociale et sociétale**, de la notation d'agences externes, du forfait Mobilités durables, de la création de SNCF Renouvelables ;
- > de **stratégie**, déclinée ensuite par chaque entité du groupe, en particulier des équilibres autour des diverses générations de ressources humaines ;
- > de **contrôle interne et de management des risques** classiques ou nouveaux (climat, cyberattaques, sûreté, attractivité dans la durée...) ;
- > d'**investissements**, de marchés, de réponses à appels d'offres, de cessions et acquisitions de filiales ;
- > de **grands chantiers et projets** : Éole, technocentres, matériel roulant, travaux... ;
- > de **systèmes d'information** dont les interactions créent encore trop d'irritants auprès des collègues en opérationnel.

UN SUIVI SYSTÉMATIQUE

Ces arbitrages font l'objet de rapports et de communiqués, mais notre rôle le plus délicat tient à la qualité d'exécution des stratégies et des plans d'action validés. Un outil a été créé à cet effet, autour d'indicateurs sélectionnés par les directions d'entités jusqu'aux établissements. Les rémunérations variables de l'encadrement en découlent largement. Un réflexe permanent m'a guidée pendant ce mandat : celui de vérifier et mentionner les écarts résiduels importants par rapport aux situations vécues et aux ressentis des hommes et des femmes de terrain que j'ai rencontrés, ou dont vous nous partagez les difficultés via notre structure UNSA-Ferroviaire.

PRÉSERVER L'INDIVIDU ET L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Nous traversons ensemble des chocs historiques : Covid, conflits géopolitiques, inflation... Les cheminotes et cheminots font face et savent que notre avenir commun est en train de s'esquisser, avec le changement climatique et l'intensification de la concurrence. Notre secteur reste en forte croissance, nous devrions profiter des retombées de grands événements sportifs, de la forte demande logistique mondiale ou urbaine, de records de



fréquentation dans nos trains et nos transports urbains.

Avec pragmatisme, je tente d'entendre les visions complémentaires de clients de tous types, administratrices et administrateurs externes ou d'autres entreprises, collègues et militants, jeunes, expérimentés, actifs ou en retraite. J'essaie d'agir avec l'exigence de l'attention à l'égard des personnes, de leur droit à l'accompagnement et au développement, quel que soit leur collège, leur métier, ou leur parcours de vie. **Je fais ainsi résonner nos sons de cloches à chaque opportunité**, dans l'intérêt général et en considérant le temps long pour ce qui relève de la société mère et les actions autorisées en solidarité de nos filiales. Et je remercie celles et ceux qui ont pris le temps de me faire des retours inspirants, encourageants, voire reconnaissants.

ET MAINTENANT ?

Je vais poursuivre mon engagement en retrouvant ma place de cheminote en 2024 au sein de ce groupe, parmi vous, forte de ce que j'ai appris.

Nos successeurs au CA auront l'opportunité de régénérer les débats et de faire à leur tour de leur mieux, en gardant à l'esprit le sens de l'attachement populaire et territorial que nous lègue notre histoire des chemins de fer. Et en continuant à entretenir la flamme de la mobilité durable par-delà les obstacles et les désillusions. Je crois toujours que nous contribuons à améliorer la vie de nos concitoyens et reste convaincue que notre avenir ensemble dépendra beaucoup de chacune et chacun de nous !

Ensemble, éclairons l'avenir !

Par Christelle JEANNET ■

“
Je vais poursuivre mon engagement en retrouvant ma place de cheminote en 2024 au sein de ce groupe, parmi vous, forte de ce que j'ai appris.
”



DIDIER MATHIS

Candidat UNSA-Ferroviaire au conseil d'administration de la SA SNCF Holding



Chers collègues,

Je me nomme Didier Mathis, j'ai 54 ans. Embauché en 1985 aux ateliers Matériel de Montigny-lès-Metz, je me suis orienté vers le métier d'agent de la voie. Après plusieurs examens qui m'ont permis d'accéder à la qualification E et de prendre des postes aux quatre coins

de la région lorraine (entretien voie, contrôleur équipement, DPX, assistant sécurité et travaux, expert rail à la direction régionale Infra), j'ai rejoint l'UNSA-Ferroviaire comme permanent syndical en 2010.

L'UNSA-Ferroviaire m'a permis de tenir de nombreuses fonctions syndicales (délégué du personnel maîtrise puis cadres, représentant syndical au CE Lorraine, secrétaire de CHSCT, délégué de commissions de notations, président du syndicat Équipement de Lorraine...).

Ces mandats m'ont permis de porter devant la direction les revendications individuelles ou collectives des agents.

En 2013, l'UNSA-Ferroviaire m'a élu au poste de secrétaire fédéral chargé de l'Équipement. Ces responsabilités nationales m'ont permis d'étoffer mes connaissances pour défendre les cheminotes et cheminots au plus près de leurs attentes.

En 2018, le conseil national de l'UNSA-Ferroviaire m'a confié le poste de secrétaire général adjoint de notre fédération. Cela a élargi mes domaines d'intervention, notamment dans la branche ferroviaire, les négociations au sein du GPF SNCF et les relations avec l'Interpro.

Aux congrès nationaux de l'UNSA-Ferroviaire de 2019 puis 2022, je fus élu secrétaire général. Nous avons dû gérer la réforme de retraite de 2019/2020, la crise du Covid, la fin de l'embauche au statut, la création des SA/SAS, l'ouverture à la concurrence...

Mesuré à l'aune de mes 38 ans de service, je veux continuer mon engagement syndical pour la défense des salariés du groupe SNCF en me présentant au conseil d'administration de la SA SNCF Holding.

NATHALIE MARIN

Candidate UNSA-Ferroviaire au conseil d'administration de la SA SNCF Holding



Chers collègues,

Je m'appelle Nathalie Marin, j'ai 50 ans. J'ai fait mes premiers pas à la SNCF comme saisonnière à l'ECT de Toulouse, puis j'ai été embauchée en 1998 à l'établissement Commercial train (ECT) de Grenoble.

Deux examens et concours ont marqué ma vie professionnelle : d'abord celui de technicienne en gestion de moyens (TGM) en 2001, qui m'a permis d'occuper des postes de gestionnaire de moyens en poste de commandement (ex-COP centre opérationnel de production), puis en unité opérationnelle Traction. Ensuite, le concours d'ICF (Institut des cadres du fret) en 2006, pour occuper les postes de responsable opérationnelle convoi (ROC), assistante production et dirigeante de proximité (DPX) Lotissement.

Depuis 2003, j'ai occupé plusieurs fonctions syndicales pour l'UNSA-Ferroviaire : déléguée syndicale, membre de comité d'établissement, déléguée du personnel et de commission de notations. Plus récemment, j'ai été élue au CSE Fret SNCF, membre de la commission locale Alpes, présidente de la commission formation Fret SNCF, déléguée syndicale et membre du conseil de discipline. Depuis 2019, je suis permanente syndicale pour l'UNSA-Ferroviaire.

Ces mandats et fonctions m'ont permis de porter des revendications individuelles et collectives devant la direction. Je souhaite aujourd'hui poursuivre mon engagement syndical pour la défense des salariés du groupe SNCF en me présentant au conseil d'administration de la SA SNCF Holding.

Ambitions et enjeux du mandat à venir

Le nouveau mandat qui s'ouvre pour les administratrices et administrateurs salariés élus dans les différents conseils d'administrations du groupe SNCF débutera au premier semestre 2024. Les ambitions et les enjeux diffèrent d'une SA à l'autre.

Pour la SA SNCF Holding, ils sont avant tout **économiques**. Sans un financement à la hauteur des ambitions affichées (régénération et développement des infrastructures, création des services express régionaux métropolitains, augmentation des cadencements TER, etc.) par les différents acteurs (gouvernement, régions, industries, associations, clients, usagers...), aucun développement ne sera possible.

Pour ce faire, il faut un actionnaire solide (l'État) et jouer collectif au sein de la filière ferroviaire. SNCF doit peser plus encore dans les choix stratégiques gouvernementaux et européens, afin de veiller à conserver un portefeuille d'activités contracycliques.

Avec de nouvelles difficultés liées à l'ouverture à la concurrence, **le groupe doit mieux s'armer face à de nouveaux opérateurs**, tant au niveau du transport de voyageurs qu'à celui du pilotage de projets d'infrastructure.

D'autres défis attendent notre entreprise à différents horizons :

- les JO à l'été 2024 et la sécurisation des sites dans un contexte géopolitique très tendu ;
- le climat : les derniers événements dans ce domaine occasionnent des dépenses en forte augmentation, des interdictions d'itinéraire temporaire (éboulement en Maurienne, inondation dans certaines régions), sans parler des risques induits pour le personnel et les voyageurs ;



Le ministère des Finances à Bercy



Le chantier de rénovation de la gare de Lyon Part-Dieu

Photo : W Warnet

- l'IA et les conséquences sur les métiers de la branche ferroviaire ;
- les cyberattaques qui peuvent neutraliser n'importe quel système informatique ;
- la hausse des prix de l'énergie ;
- sans oublier les enjeux sociaux et sociétaux.

Par sa place particulière en France, en Europe et dans le monde, le groupe SNCF a des devoirs et des obligations, à condition que l'État remplisse les siens en tant qu'unique actionnaire. **Il doit continuer à irriguer le territoire et se développer plus encore**, pour se rendre accessible au plus grand nombre et atteindre deux objectifs : le service rendu aux usagers et la présence de personnel. Il est utile de rappeler les enjeux en matière de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) : économies d'énergie, accélération du développement des énergies renouvelables, qui passent obligatoirement par un réseau et du matériel performant.

Pour finir, la Holding SNCF doit veiller à la défense juridique de ses intérêts. En effet, vu les sommes importantes en jeu, les contrats passés peuvent engendrer des contentieux futurs.

Rien ne se fera sans l'engagement sans faille des salariés du rail et du groupe, pour relever les défis actuels et futurs. Voter pour l'UNSA-Ferroviaire est un choix d'avenir que nous voulons meilleur pour les salariés, les usagers, les clients et la planète !



Photo : R Chesum

“
Voter pour l'UNSA-Ferroviaire est un choix d'avenir que nous voulons meilleur pour les salariés, les usagers, les clients et la planète !
 ”

Par les candidates et candidats au CA de la SA SNCF Holding ■

Bilan du mandat 2020 - 2023

Au moment de faire le bilan du mandat écoulé, on réalise que la vie de notre entreprise est extrêmement riche et variée. À travers l'activité de son conseil d'administration, c'est un voyage de quatre ans à Gares & Connexions que je vous propose.



Lyon, gare des Brotteaux

Photo: W Warnet



Lors de notre premier mandat, nous avons créé les outils pour permettre au CA de fonctionner...



COMMENÇONS PAR LE FONCTIONNEMENT

La SA SNCF Gares & Connexions est née le 1^{er} janvier 2020 de la transformation de la branche Gares & Connexions en une société anonyme. Il a donc fallu mettre en place un conseil d'administration (CA) pour piloter l'entreprise.

Lors de notre premier mandat, nous avons créé **les outils pour permettre au CA de fonctionner**, comme des règlements intérieurs qui définissent les missions et méthodes à respecter. Les administratrices et administrateurs valident tous les ans les pouvoirs de signature de la directrice générale, l'enveloppe maximale d'engagement pour les cautions et garanties, le montant des marchés au-delà duquel l'État devra être consulté.

LE CONSEIL S'EST FOCALISÉ SUR L'ESSENTIEL

Et l'essentiel, c'est la feuille de route, le **projet d'entreprise** « EnVIEdeGARE » qui s'inscrit dans un ensemble plus vaste comprenant le plan d'entreprise groupe et le plan stratégique, lequel coordonne les engagements de l'État, du groupe SNCF et de G&C.

Chaque année, le **document de référence des gares** (DRG), élaboré avec l'autorité de régulation des transports et les services de l'État, est entériné en conseil pour pouvoir afficher le catalogue des prestations proposées à tous les transporteurs.

Le conseil est le garant de la pérennité de l'entreprise. À ce titre, la cartographie des risques majeurs, le bilan du contrôle interne, la lutte antifraude et le devoir de vigilance, élaborés sous l'égide de l'agence française de lutte antifraude, font l'objet de présentations et de suivis réguliers.

Les **dossiers événementiels** comme la Coupe du monde de rugby 2023 et les Jeux olympiques et paralympiques 2024, la création de la filiale Optim'Services, le déménagement du siège vers Pantin, la gestion d'actifs dite *asset management* qui permettra de réunir dans une seule application les 9 000 plans de gares et installations, un point complet sur l'état des grandes halles Voyageurs ou la présentation du bilan social, font partie des sujets étudiés en conseil.

LES SUJETS FINANCIERS

L'activité d'une entreprise doit dégager un chiffre d'affaires lui permettant de financer sa production et son avenir, **les sujets financiers sont donc très souvent abordés** en conseil d'administration. Budgets, arrêtés de compte, résultats annuels, plans d'économie, etc. sont régulièrement présentés.

L'entreprise doit parfois augmenter son capital ou recourir à l'emprunt pour financer son développement. Dans le cadre du plan « France Relance », le CA a validé le protocole État - SNCF Réseau - SNCF G&C, permettant à notre entreprise d'accéder à des financements pour rénover nos gares.



Enfin, notre entreprise possède des filiales, ce qui nous a amenés à en valider la gouvernance et augmenter notre participation dans Lagardère & Connexions.

LE CŒUR DE MÉTIER

Les activités de Gares & Connexions sont d'une part la construction et la maintenance d'un patrimoine immobilier, d'autre part des prestations de services en gare.

Le premier dossier structurant en la matière fut sans conteste la validation du **contrat de performance État - SNCF G&C**, qui définit les trajectoires de financements et de services pour les années à venir. La prolongation du schéma d'accessibilité Ile-de-France et la convention entre G&C et Transilien aura permis la mise en conformité de l'intégralité des gares accueillant des sites olympiques, mais aussi une grande avancée dans le programme de mise en conformité de près de 200 gares franciliennes.

Pour la partie « services en gares », le conseil aura validé les conventions signées avec Ile-de-France Mobilités pour renouveler les équipements de gares, Médiagares pour la valorisation d'emplacements publicitaires, Sélecta pour signer un protocole de redéploiement de l'offre, Alta Montparnasse pour aménager de nouveaux espaces, SNCF Immobilier pour réintégrer des prestations de maintenance en gares et, enfin, Atalian-Wesure pour renforcer la sécurisation de la gare du Nord.

LES SUJETS JURIDIQUES

Parfois, des désaccords conduisent à des ruptures de contrat. Le dossier Gare du Nord est emblématique dans ce domaine, où SNCF G&C décida de déclarer la SA Gare du Nord 2024 « prestataire défaillant » et de lui demander réparation du préjudice subi, chaque partie réclamant à l'autre plus de 300 M€. C'est lourd de conséquences pour l'entreprise, puisque l'on entre dans un contentieux qui risque de durer plusieurs années, mais aussi car cela entraîne inévitablement des retards dans



Photo: W. Wiarnet

les travaux prévus. **Le conseil a validé le projet Horizon 2024**, permettant de réaliser un minimum de travaux pour améliorer la signalétique en gare à l'horizon des JOP 2024.

L'entreprise aura connu d'autres procédures, notamment à Paris Austerlitz (contestation d'associations écologistes) et à Épernay (décès d'un salarié travaillant pour un sous-traitant).

DES RENCONTRES MENSUELLES

Pendant notre mandat, nous avons demandé à la directrice générale un rendez-vous mensuel, afin d'avoir un échange direct sur la vie et l'évolution de notre entreprise en dehors du cadre formel du CA. Grâce à cela, nous avons échangé plus librement et partagé les attentes des salariés que nous représentons. Ainsi, **nous avons pu participer à la mise en place d'un accord d'intéressement innovant** et porteur de partage de la valeur créée. L'écoute de la directrice générale et son intervention au plus haut niveau de l'entreprise ont permis d'aboutir au résultat que vous connaissez.

EN CONCLUSION

Voilà un résumé de ce que fut ce premier mandat d'administratrices et administrateurs salariés à Gares & Connexions. Tout au long de ces quatre années, au travers de notre *Lettre des administrateurs*, nous avons essayé de vous faire partager l'actualité de notre entreprise, afin de rendre accessible une information souvent classée confidentielle ou secret des affaires.

Pour ce prochain mandat, Valérie partagera son expérience avec Adrien pour continuer à vous faire part des sujets qui touchent notre entreprise et nous concernent toutes et tous. Ils seront un duo efficace pour continuer à défendre vos intérêts.

Je vous invite à éclairer l'avenir en votant pour l'UNSA-Ferroviaire !

Par Philippe FROISSARD ■

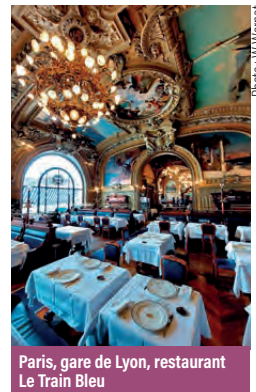


Photo: W. Wiarnet

Paris, gare de Lyon, restaurant Le Train Bleu

“
Nous avons pu participer à la mise en place d'un accord d'intéressement innovant et porteur de partage de la valeur créée.
”



Florent Pégeolat, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=UNSA&id=12365771>

VALÉRIE LOURDAIN

Candidate UNSA-Ferroviaire au conseil d'administration de la SA SNCF Gares & Connexions



Valérie Lourdain, 56 ans.

J'ai commencé ma carrière à la SNCF en 1990 comme agent commercial voyageurs à Paris Gare de Lyon, puis à Bordeaux. Après ma réussite à l'examen TAD Gestion finances, j'ai commencé une deuxième carrière dans le contrôle de gestion : tout d'abord à l'Infralog comme assistante de gestion, puis contrôleuse de gestion dans le monde des gares. J'ai ensuite rejoint la gestion technique des bâtiments de Gares & Connexions en Nouvelle-Aquitaine.

En parallèle, j'ai eu l'opportunité de m'engager dans une vie syndicale en tant qu'élue déléguée du personnel à Paris Gare de Lyon, puis au

CSE de G&C (membre de la CSSCT et de la commission économique). Aujourd'hui, je continue mon engagement en travaillant au service des agents comme administratrice représentant les salariés au sein du conseil d'administration de G&C.

Les compétences acquises dans mon parcours professionnel, ma connaissance de l'entreprise ainsi que mon implication pour la défense des salariés à travers un syndicalisme pragmatique et de dialogue, m'incitent à poursuivre mon engagement au sein du conseil d'administration de Gares & Connexions.

ADRIEN LEROY

Candidat UNSA-Ferroviaire au conseil d'administration de la SA SNCF Gares & Connexions



Adrien Leroy, 39 ans.

Je suis entré à la SNCF en 2005 sur la région de Lille comme attaché TS. Durant ma formation, j'ai successivement tenu des postes d'agent de manœuvre, aiguilleur et agent circulation, en triage Fret, en pleine ligne et en gare de Lille Flandres. À l'obtention de mon examen, j'ai été nommé chef de chantier au triage de Grande-Synthe. J'ai ensuite tenu un poste de chef d'escale Réserve à l'unité opérationnelle Littoral de l'établissement Voyageur Nord-Pas-de-Calais pendant quatre ans, avant de revenir à l'établissement Infrastructure et circulation (EIC) Hauts-de-France, comme agent circulation, en gare d'Hazebrouck.

En parallèle de cette carrière professionnelle, je me suis investi dans des fonctions syndicales

comme délégué du personnel, membre CSSCT, élu au CE Circulation, au CSE zone de production Nord-Est Normandie et, depuis janvier 2023, au CSE SNCF Gares & Connexions. Suite à cela, j'ai pu mettre à profit mon expérience métier, ma vision transverse de l'entreprise et ma culture Sécurité (filière 27) au CSE central Réseau, au comité de groupe de la SNCF et au CCGPF (devenu depuis Instance commune)

À travers mon engagement au conseil d'administration de la SA SNCF Gares & Connexions, je souhaite porter au plus haut de l'entreprise ma vision humaniste, sociale et écologique pour contribuer à faire de G&C une entreprise où il fait bon travailler, en phase avec son temps, prête à relever les défis écologiques, économiques et sociétaux qui se présentent à nous.

G&C 2024 - 2027 : des enjeux à relever, une histoire à écrire

Comme depuis le 1^{er} janvier 2020, date de départ de nos mandats actuels, nous, administratrices et administrateurs UNSA-Ferroviaire, représentons tous les salariés de la SA au sein de son instance de gouvernance la plus élevée, le conseil d'administration.

La mission d'un CA est d'abord d'assurer la pérennité de l'entreprise. Les administratrices et administrateurs représentant les salariés (ARS) sont là pour participer au développement de la SA, prenant en compte tout particulièrement ses dimensions humaine, sociale et sociétale. Nous continuerons à porter votre voix au conseil d'administration de la SA SNCF Gares & Connexions et, forts de notre expérience, resterons vigilants et serons invariablement force de proposition pour les quatre prochaines années, pour affronter les défis qui ne manqueront pas d'arriver.

En lien avec les élus des CSE UNSA-Ferroviaire, nous nous engageons à :

- nous assurer que les évolutions des directions régionales Gares, dès 2024, seront bien en corrélation avec les attentes des territoires ;
- vigiler les impacts du futur déménagement du siège de G&C et de la DGIF¹ à Pantin sur le site des Grandes Serres et, notamment, l'augmentation des temps de trajet pour y accéder ;
- accompagner le développement des services express régionaux métropolitains, afin de ne pas laisser la SGP² s'appropriier les projets ;
- rappeler continuellement les enjeux en matière de RSE³ (économies d'énergie, accélération du développement des énergies renouvelables, isolation...);



Photo : W. Wianet



Gare d'Auray, Morbihan

Photo : C. Dentervill

- contribuer à pérenniser un accord d'intérèssément à la hauteur des attentes des salariés ;
- s'assurer que la démarche *Asset management* (gestion des actifs) participe au développement de notre SA ;
- veiller à la défense juridique de notre entreprise, notamment pour les sujets touchant la gare du Nord et Marseille ;
- faire en sorte que les JO de Paris 2024 soient une réussite pour l'entreprise et une reconnaissance pour les salariés ;
- accompagner le développement de l'entreprise en s'assurant que personne n'est laissé de côté (nouveaux détourages, création du GIE⁴...);
- participer à la revoyure du contrat de performance État SNCF G&C, qui fixe les objectifs de développement de notre SA ;
- poursuivre les mises en accessibilité de nos gares sur tout le territoire ;
- défendre nos métiers pour que les autorités organisatrices des mobilités confient à G&C toutes leurs prestations en gare.

Pour cela, nous continuerons nos rencontres mensuelles avec la directrice générale et les services, le travail dans les commissions du CA et l'expression de votre point de vue en plénière de CA.

Ce sont les femmes et les hommes de l'entreprise qui en créent la richesse et la pérennité. Ensemble, éclairons cet avenir !

Par les candidates et candidats au CA de la SA SNCF Gares & Connexions ■

“
Nous resterons vigilants et serons invariablement force de proposition pour les quatre prochaines années, pour affronter les défis qui ne manqueront pas d'arriver.
 ”

1 Direction générale Ile-de-France

2 Société des grands projets, ex-société du grand Paris

3 Responsabilité sociétale et environnementale

4 Groupement d'intérêt économique

BILAN SNCF RÉSEAU 2020 - 2024

Au-delà des réformes et des changements de gouvernance



Photo : W. Wagnon

Les besoins en investissements sur le réseau ferré national sont énormes



La présence d'un tiers d'administrateurs salariés est d'autant plus importante que leurs voix apportent une vraie contradiction au sein du conseil d'administration.



UN DEUXIÈME MANDAT POST-RÉFORME 2020

Après la réforme *Nouveau pacte ferroviaire* (NPF) de 2018, le statut de SNCF Réseau est passé d'EPIC à société anonyme (SA), avec un conseil d'administration réduit de 24 à 12 membres. Cela a eu pour conséquence de diminuer la diversité des profils des personnes extérieures (association *France nature environnement*, entreprises industrielles, etc.), mais aussi de réduire de six à quatre le nombre d'administratrices et administrateurs représentant les salariés (ARS).

LE RÔLE DES ARS EST ESSENTIEL

La présence d'un tiers d'administrateurs salariés est d'autant plus importante que leurs voix apportent une vraie contradiction au sein du conseil d'administration (CA), à notre tutelle notamment. En effet, le ministère de l'Économie et des Finances y est omniprésent et omnipotent :

- **il est le seul représentant des tutelles à disposer d'un pouvoir de vote** *via* ses deux représentants que sont la direction du Trésor et l'Agence des participations de l'État¹. En revanche, le ministère de la Transition écologique et son sous-ministère des Transports sont représentés par le commissaire au gouvernement, qui n'a qu'un pouvoir consultatif en CA ;
- **la réforme NPF a en outre fragilisé SNCF Réseau en contraignant davantage ses possibilités**

de financement. Son passage en SA lui interdit d'utiliser l'endettement et l'émission de titres financiers, sans pour autant lui attribuer de ressources pérennes. Pire, la vague trajectoire financière présentée lors de sa création a tellement peu convaincu que les institutions Eurostat/INSEE ont requalifié la SA SNCF en organisme divers d'administration centrale (ODAC), ce qui a pour conséquence un contrôle qui se transforme en pilotage par Bercy, un euro de déficit de Réseau étant automatiquement remonté comme déficit public de l'État. Une situation que l'UNSA-Ferroviaire avait dénoncée publiquement. Cette subordination souligne l'hypocrisie d'une réforme qui disait vouloir faire de Réseau « une entreprise comme une autre ». Elle réduit notre autonomie stratégique, nos financements sont systématiquement limités, contraints et associés à des demandes incessantes de productivité que notre entreprise fournit souvent au détriment des salariés.

Le rôle des ARS est parfois frustrant, mais n'est certainement pas anecdotique, bien au contraire. **Nous avons souvent la parole la plus libre du CA.** Ainsi, je m'empare régulièrement de cette opportunité pour faire valoir nos inquiétudes et celles des cheminotes et cheminots sur notre avenir, signaler les contradictions de l'État, apporter un éclairage historique (faire et défaire, c'est le chemin de fer...) ou illustrer une situation à partir d'éléments issus des remontées de nos syndicats locaux.

¹ Elle gère les participations de l'État dans les entreprises publiques ou privées où il est actionnaire

DÉFENDRE L'AVENIR DE NOTRE ENTREPRISE

Tout au long de mon mandat, j'ai défendu une SA Réseau inscrite dans le groupe SNCF, au service de l'intérêt général, favorisant l'offre de train sur tout le territoire. J'ai ainsi participé aux travaux du collectif « *Nos services publics* », afin de réinscrire le transport dans le champ des services publics et développer le fret ferroviaire, surtout si l'on veut réindustrialiser la France et accompagner sa transformation écologique et énergétique.

Pour cela, **nos besoins en investissements sur le réseau sont énormes** : remise à niveau des voies, des gabarits de tunnel pour le fret, modernisation des caténaires, renforcement de nos capacités électriques, signalisation... Si nous voulons du report modal de la route vers le rail, il faut renforcer notre robustesse, offrir des troisièmes voies pour permettre plusieurs types de missions concomitantes, adapter les zones d'arrêts, les gares et les inclure dans la chaîne d'intermodalité.

Dans le comité d'audit et des risques puis en CA, j'analyse les résultats financiers et n'ai pas hésité à m'opposer lors des votes en expliquant en quoi certaines hypothèses me paraissaient pénaliser notre entreprise, ne pas représenter la réalité ni même un futur probable. **Je me suis également insurgée dans la presse contre le contrat de performance signé en catimini**, qui est une insulte à notre entreprise et même à la planification écologique.

Outre les comptes, les tableaux de bord et les contrats passés sont autant d'occasions de rappeler les promesses de Réseau sur la préservation de ses cœurs de métier comme les aspects liés à la sécurité, de partager les difficultés de *Maintenir demain* et de contenir le recours à la sous-traitance.

Sont également examinés en CA les grands choix stratégiques comme la création de filiales, la performance achat, les démarches de maintenance, les projets de développement.

UNE PÉRIODE COMPLEXE

Plus de trente CA et autant de comités d'audit & risques ont eu lieu pendant ce mandat, avec cette période étrange de la crise sanitaire où le ferroviaire



Photo : R Chessum

a su montrer sa loyauté envers les citoyens et participer à la bonne circulation des trains médicaux, dans ces petits matins où se croisent les habitués des horaires décalés dont les cheminotes et les cheminots font partie.

Les crises se sont succédé : énergétique, sociale avec ce combat contre la réforme des retraites que l'UNSA a mené, de gouvernance à SNCF Réseau où les présidents valsent au gré des violons grinçants du gouvernement, organisationnelle avec les réductions d'effectifs, économique avec l'inflation, interne enfin avec la fin du statut et des perspectives de carrières qui accélère la désaffection des salariés, leur lassitude et leurs démissions.

À nous, administratrices et administrateurs salariés, de défendre une entreprise humaine, un secteur public porteur d'avenir qui ne peut exister sans des salariés formés, motivés et en nombre suffisant !

DES ENJEUX ESSENTIELS

J'ai défendu l'inscription du ferroviaire dans la trajectoire de transformation écologique via la loi de programmation Énergie climat, afin d'offrir à notre entreprise une trajectoire financière digne, des objectifs de dessertes et de modernisation du réseau irriguant tout le territoire et qui redonnent de la fierté aux salariés.

Je refuse la caricature d'une SNCF sclérosée alors que nous ne cessons de nous réorganiser et d'intégrer les technologies nouvelles, celle d'industrie du passé alors que le ferroviaire, où nos voisins européens investissent massivement, est social, écologique et porteur d'avenir, ou encore de lourdeur alors que nous sommes toujours présents en situation de crise.

Nous avons la chance d'œuvrer pour un outil magnifique qui sert notre pays et notre avenir. Saisissons-nous de ce que nous sommes : des porteuses et porteurs de rails et de rêves !

Par Fanny ARAV ■



Photo : R Chessum

“
À nous,
administratrices
et administrateurs
salariés, de
défendre une
entreprise
humaine, un
secteur public
porteur d'avenir
qui ne peut exister
sans des salariés
formés, motivés
et en nombre
suffisant !

”



FANNY ARAV

Candidate UNSA-Ferroviaire au conseil d'administration de la SA SNCF Réseau



Fanny Arav, 53 ans.

J'ai commencé ma carrière dans le ferroviaire en 1999 chez MTI Conseil (bureau d'études transports - SNCF Participations) puis, à partir de 2001, comme chargée de missions dans les directions centrales de RFF et SNCF Réseau. J'ai fait une grande partie de

mon parcours dans les études économiques et stratégiques, avant de rejoindre les Relations extérieures et institutionnelles à la direction de la communication, puis à la direction de l'innovation.

En parallèle, dès 2006, je me suis investie dans le syndicalisme au sein de l'UNSA-Ferroviaire, en étant administratrice au conseil d'administration de RFF, puis présidente de la commission économique du CE lors de la fusion, agissant pour la réunification et défendant tous les cheminots, y compris lors des réformes suivantes (nouveau pacte ferroviaire, loi d'orientation des mobilités, retraites).

Je continue mon engagement pour les salariés en défendant des perspectives d'avenir pour SNCF Réseau et des conditions de travail qualitatives via un financement digne et pérenne, que ce soit au sein du conseil d'administration ou lors de mes interventions externes (presses, colloques...). C'est également dans cet objectif de faire valoir une certaine idée du travail, du service public ferroviaire et des transports collectifs dans une transformation écologique juste que je mène mes travaux au sein du conseil économique social et environnemental CESE) depuis 2015 (rapport sur les infrastructures de réseaux en 2020 et sur les risques climatiques au regard du système assurantiel en 2022) et au conseil scientifique du GART (groupement des autorités responsables de transport).

C'est pour continuer à porter votre voix, votre excellence dans des domaines de forte complexité qui continuent toujours à m'impressionner, surtout dans un contexte si tendu et parfois chaotique, que je souhaite poursuivre et développer plus encore mon engagement au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau.

BENOIT THÉVENARD-BERGER

Candidat UNSA-Ferroviaire au conseil d'administration de la SA SNCF Réseau



Benoit Thévenard-Berger, 55 ans.

J'ai commencé mon activité en 1985 comme apprenti SNCF Matériel aux ateliers de Montigny-lès-Metz. Ayant pu bénéficier de dispositifs de formation interne et suivi des formations en cours du soir, j'ai pu accéder à la formation de chef de district en 1992 et ainsi intégrer

la "grande famille" de l'Équipement. J'ai ensuite participé à des travaux voie et ouvrage d'art pendant plus de dix ans, cela sur trois régions. Puis j'ai été dirigeant de proximité (DPX) Voie pendant sept ans et, enfin, me suis occupé de l'émergence Voie et des dossiers de régénération du réseau sur la région lorraine.

En parallèle, je me suis investi dans le syndicalisme, dans des fonctions de représentant du personnel :

délégué du personnel, élu titulaire au CE Maintenance & Travaux et maintenant élu au CSE zone de production Nord Est Normandie.

Au sein de la structure UNSA-Ferroviaire, j'ai participé avec fierté aux commissions métiers de l'Équipement, en portant une attention particulière aux contraintes de l'opérationnel et du savoir-faire de SNCF Réseau. J'ai également apporté mon expérience lors de la négociation de plusieurs accords d'entreprise : sur le temps de travail, le forfait en jours et les titres-restaurants.

C'est pour continuer à porter votre voix, vos difficultés et vos demandes auprès de nos dirigeants, armé de mon parcours professionnel et syndical au sein de notre entreprise, que je souhaite vous représenter au conseil d'administration de SNCF Réseau.

Les enjeux futurs au CA

Le conseil d'administration se prononce sur la stratégie de l'entreprise et les sujets financiers. Les aspects RH sont évoqués plus indirectement, c'est le rôle des administratrices et administrateurs salariés, je m'y emploie régulièrement.

Il faut donner plus de perspectives à l'entreprise, avec des ressources financières, mais aussi humaines, revitalisées ! Quels sont les futurs enjeux de la SA Réseau ?

LE FINANCEMENT DU RÉSEAU

Il nous faudra peser de tout notre poids pour une **revoyure ambitieuse du contrat de performance**, donc des conditions de financement de Réseau. Les ressources d'un **financement pérenne** ne doivent pas reposer sur des recettes de péage variables car sensibles aux trafics, donc aux décisions des autorités organisatrices de mobilité (AOM). Cette insuffisance nous amène à puiser dans le *Fonds de concours* alimenté par SNCF Voyageurs, qui pousse celle-ci à privilégier sa profitabilité au détriment du service public. Sans compter la distorsion de concurrence vis-à-vis des autres entreprises ferroviaires qui n'y contribuent pas.

L'UNSA-Ferroviaire prône un financement d'une partie des péages directement par la puissance publique via une « recette verte », fondée sur la valorisation anticipée des bénéfices écologiques, sociaux et sanitaires du ferroviaire, des taxes sur les superprofits des autoroutes et l'inclusion du ferroviaire dans le projet de loi Énergie-climat et la stratégie nationale bas carbone.



Une taxe sur les autoroutes pour financer le rail ?



Le ferroviaire est un acteur majeur de notre stratégie nationale bas carbone

UN NOUVEL ACTEUR

La SGP (Société des grands projets) a compétence en maîtrise d'ouvrage sur le réseau ferroviaire : métropoles et transfert aux collectivités territoriales des lignes de desserte fine du territoire (LDFT). Ce nouvel acteur s'ajoute à ceux issus de la *Loi d'orientation des mobilités* (LOM) où les collectivités territoriales peuvent composer une AOM gestionnaire de réseau pour les LDFT. SNCF Réseau ne doit pas être la variable d'ajustement de cette fragmentation, mais y trouver une place valorisante et les moyens de garantir l'intégrité du réseau de bout en bout.

LES RESSOURCES HUMAINES SONT ESSENTIELLES

Ce nouveau paysage ferroviaire doit impliquer le CA dans la **valorisation des femmes et des hommes dans leurs fonctions**. Il faut repenser les métiers comme ceux de la maîtrise d'ouvrage, la maintenance, la circulation, l'ingénierie, pour renforcer leur attractivité, offrir des perspectives d'évolution, des passerelles, des formations qualifiantes et valorisées. Il faut aussi **redonner du poids aux fonctions transverses**, essentielles pour soutenir les évolutions.

Enfin, il faut **articuler nos relations avec nos partenaires industriels**. Si nous comprenons que tout ne soit pas fait en interne, l'UNSA-Ferroviaire est exigeante quant à la préservation de métiers sensibles (sécurité) ou liés à des compétences ferroviaires, avec des relations donneur d'ordre / prestataires plus respectueuses de tous les personnels.

UN RÔLE SOCIÉTAL PRÉPONDÉRANT

Nous devons inscrire notre entreprise dans les **évolutions sociétales, tant au niveau RH qu'environnemental** : temps de travail, organisations, impacts sur la santé physique et mentale, attendus des nouvelles générations (et des anciennes !), diversité à tous les niveaux, égalité femme / homme.

Nous avons une double implication dans la **transition écologique**, en favorisant le transport décarboné et l'implication des salariés dans les diverses démarches de protections de l'environnement auxquelles l'UNSA-Ferroviaire s'est impliquée dès le début, avec notamment la mise en place du *forfait Mobilité durable*. La directive européenne CSRD¹ apportera de la force à la responsabilité sociétale, l'UNSA-Ferroviaire sera à la hauteur de ce rendez-vous.

RESPECTER LA PLURALITÉ DES POINTS DE VUE

Il faut redonner de la démocratie sociale en donnant à entendre les propositions et les attentes sociétales et citoyennes, tant les services publics et les conditions de leur exercice sont partout attaqués. C'est de la diversité des analyses et des regards que se crée la richesse d'une entreprise qui n'est décidément pas comme les autres !

Par Fanny ARAV ■

¹ La directive *Corporate Sustainability Reporting Directive* encadre les déclarations de performance extra-financière des sociétés européennes depuis le 1^{er} janvier 2024

Bilan du mandat 2020 - 2023

Les élections aux conseils d'administration SNCF constituent toujours un moment fort de la vie de l'entreprise, destiné à renouveler les administrateurs et administratrices représentant les salariés (ARS) pour un mandat de quatre ans. Les dernières élections organisées en 2020 avaient conforté l'UNSA-Ferroviaire dans l'ensemble des SA du groupe public unifié (GPU) SNCF.



Photo : R. Chesum

“
Vos élus UNSA exercent leur mandat, en appui de nos instances syndicales, pour porter la voix des salariés sur les nombreux et primordiaux sujets présentés...
 ”

Des femmes et des hommes d'expérience issus du GPU et des filiales, de tous collèges, statuts et métiers, connus et reconnus en interne se présentent aux suffrages des agents des quatre sociétés anonymes (SA) et des filiales concernées, avec comme fils conducteurs :

- assurer **l'équité et la cohésion sociale** au sein de chaque SA et de chaque filiale du groupe SNCF ;
- garantir les **fondamentaux au travail** : santé, qualité de vie au travail et en télétravail, reconnaissance, transmission des savoirs, développement professionnel et perspectives d'avenir avec l'ouverture à la concurrence ;
- pérenniser et accroître nos **services d'utilité publique** pour les voyageurs, les chargeurs, pour le pays face à la Covid-19, pour la planète, avec un plan de relance plus volontariste de l'actionnaire unique (l'État), notamment des infrastructures plus performantes ;
- **développer le groupe SNCF** en dégageant de la valeur sur les marchés français et internationaux par la rigueur et l'innovation, grâce aux compétences des équipes de toutes les sociétés.

C'est dans cette optique que vos élus UNSA exercent leur mandat, en appui de nos instances syndicales, pour porter la voix des salariés sur les nombreux et primordiaux sujets présentés, en ayant sans cesse à l'esprit la défense et le rôle de l'entreprise SNCF, en préservant autant que possible la place des agents du ferroviaire dans cet univers mouvant.

LE FONCTIONNEMENT DE LA SA VOYAGEURS

Pour ce qui concerne le fonctionnement du conseil d'administration de SNCF Voyageurs, le nombre de dossiers étudiés dans cette instance prouve à quel point le monde du ferroviaire évolue. Les sujets très variés vont modifier profondément la représentation que l'on se fait du ferroviaire et du rôle de notre entreprise, pour préserver un niveau d'activité favorisant le groupe SNCF et la SA Voyageurs.

La SA SNCF Voyageurs a été créée le 1^{er} janvier 2020 de la transformation de la branche Mobilités de SNCF en une société anonyme. De fait, il a fallu mettre en place un conseil d'administration pour piloter l'entreprise. Lors du premier mandat, **les règles du mode de fonctionnement à venir ont donc été mises en place**, dans le cadre des

obligations de confidentialité et règlements intérieurs définissant les missions et les méthodes à respecter dans les comités et au conseil.

Les neuf administratrices et administrateurs de la SA Voyageurs valident tous les ans les pouvoirs de signature attribués au directeur de la SA, Christophe Fanichet, ainsi que l'enveloppe maximale d'engagement pour les cautions et garanties, le montant des marchés au-delà duquel l'État doit être consulté. La fixation des limites annuelles des pouvoirs du président est actée ; cela concerne les cautions, les avals et garanties, la gestion financière.

Les sujets budgétaires et financiers constituent l'essentiel des ordres du jour des réunions plénières (42 CA « ordinaires » sont prévus dans ce mandat), mais les sujets communs aux SA peuvent également être mis en exergue, le dossier GIE¹ Optim'Services, par exemple.

LES SUJETS FINANCIERS ET SÉCURITÉ

La vocation d'une entreprise, quelle qu'elle soit, est de mettre en place une activité qui dégage du chiffre d'affaires lui permettant de financer ses forces de production, mais aussi son avenir. Les sujets financiers sont donc très souvent abordés en conseil d'administration. Budgets et les représentations budgétaires, arrêtés de compte, résultats annuels, notes d'informations sur l'impact de l'inflation, revue des tendances financières sont régulièrement présentés. La cartographie des risques Voyageurs est aussi un dossier très suivi.

Mais la vie de l'entreprise l'amène parfois à **augmenter son capital** pour tenir compte des actifs ou à **recourir à l'emprunt pour financer son développement**. Par exemple, faisant suite aux grandes difficultés d'Eurostar pendant la crise Covid-19 et après de nombreuses injections financières des différents partenaires pour maintenir à flot cette entreprise, il a été décidé de fusionner Eurostar et Thalys pour devenir une entité unique.



L'activité d'une entreprise doit lui permettre de financer son avenir

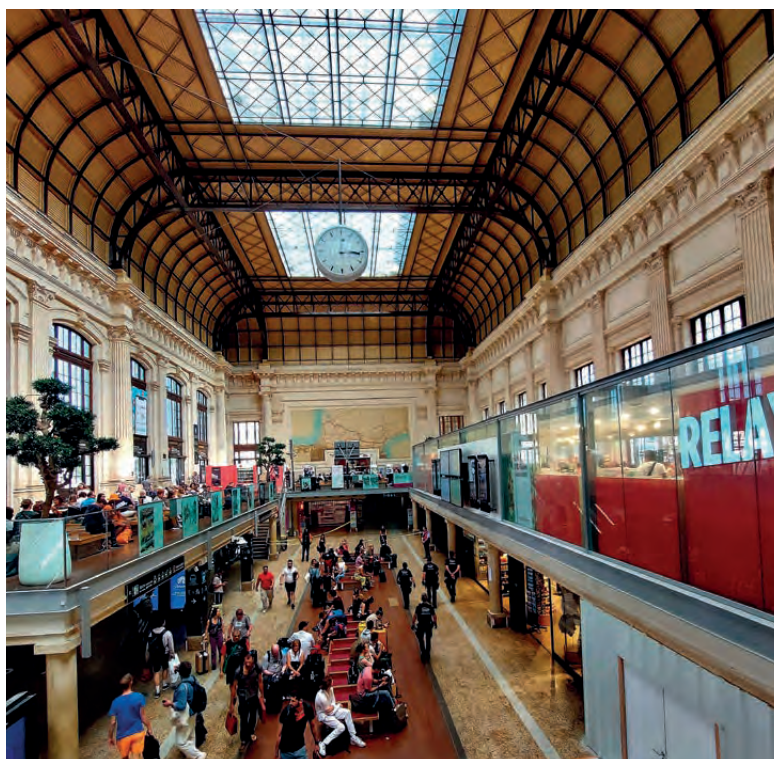


Photo: W Warnet

La SA Voyageurs possède de nombreuses filiales, ce qui amène évidemment le CA à en superviser les résultats et les orientations.

Ces objectifs financiers ne doivent jamais se réaliser au détriment de la sécurité des circulations et du personnel. À chaque plénière de CA, un point exhaustif est réalisé et une présentation complète est débattue, avec le bilan des derniers résultats en matière de sécurité. Les accidents du travail et les nouvelles démarches (caméras-piétons par exemple) prennent une large part dans ce dossier. Il est d'ailleurs à noter que les résultats sont en amélioration depuis la sortie de la période Covid-19.

À noter également, les travaux des comités tenus en amont des plénières CA ont été intégrés dans les ordres du jour de ces dernières. Cela concerne les comités d'audit, de développement, d'organisation et de sécurité. De même, un point régulier est fait sur les aspects ressources humaines/recrutements ou les sujets d'actualité.

Pour ne reprendre que les trois dernières années, trente à quarante dossiers ont été examinés chaque année au conseil d'administration de la SA Voyageurs. Un mandat riche et passionnant tant par la diversité des missions que par l'importance des enjeux, puisque de ces dossiers découlent les mises en œuvre au niveau de chaque CSE.

Je vous invite à éclairer l'avenir en votant pour l'UNSA-Ferroviaire !

Par Xavier LEMAIRE ■

“
Un mandat riche et passionnant tant par la diversité des missions que par l'importance des enjeux.
”

1 Groupement d'intérêt économique

DOMINIQUE GABILLET

Candidat UNSA-Ferroviaire au conseil d'administration de la SA SNCF Voyageurs



Je m'appelle Dominique Gabillet, j'ai 58 ans.

J'ai intégré la SNCF en même temps que le TGV, en 1981, comme élève-transport. Après l'examen de TC Voyageurs en 1996, j'ai exercé plusieurs métiers : opérateur CPST, responsable lutte antifraude, chef de projet, responsable de pôle production, président de CHSCT et dirigeant d'unité opérationnelle. Ce fut mon dernier poste avant de me consacrer pleinement à la défense des salariés au sein de l'UNSA-Ferroviaire, à laquelle j'avais adhéré en 1996.

Délégué de commission de notation dès 1997, élu délégué du personnel Cadres, élu CE puis

CSE, présent dans de nombreuses commissions, je participe dans de multiples instances à porter la voix des cheminotes et des cheminots.

Président de club sportif, élu municipal durant 12 ans, je me suis toujours engagé dans la vie de la société civile, tout comme dans celle de notre société (anonyme).

Cet engagement, je vous propose de le poursuivre à vos côtés avec l'UNSA-Ferroviaire, au sein du conseil d'administration de la SA SNCF Voyageurs.

LAURA MAGNÉ

Candidate UNSA-Ferroviaire au conseil d'administration de la SA SNCF Voyageurs



Je m'appelle Laura Magné, j'ai 46 ans.

J'ai intégré la SNCF en novembre 2001, en école de conduite TB à Toulouse, ville de mon enfance. En 2002, j'ai réussi mon examen de conductrice de train et intégré le dépôt Traction de Toulouse. Après avoir exercé le poste d'assistante CTT (dirigeante de proximité Traction), j'ai repris mon parcours de conductrice en 2008 dans une équipe TER. Aujourd'hui, mon parcours professionnel m'a permis d'intégrer le roulement Intercités.

Entrée à l'UNSA-Ferroviaire en 2013, j'ai participé à divers groupes de travail Traction, au sein de mon syndicat UNSA régional puis au niveau national. Depuis 2022, je suis secrétaire régionale du syndicat UNSA-Ferroviaire de Midi-Pyrénées.

Très active dans la vie associative de mon village, il me tient à cœur de donner le meilleur de moi-même pour la réussite et le plaisir de tous. Cet engagement, je vous propose de le poursuivre à vos côtés, avec l'UNSA-Ferroviaire, au sein du conseil d'administration de la SA SNCF Voyageurs.

Les enjeux du mandat

Le groupe SNCF a beaucoup évolué ces dernières années. L'ouverture à la concurrence, la division en sociétés anonymes, les enjeux climatiques, la fin de notre statut, les différentes réformes des retraites ont bouleversé l'entreprise et les femmes et les hommes qui la composent.

Les conseils d'administration sont les lieux de décisions qui impactent la vie des sociétés et de leurs salariés, il est donc essentiel que les salariés y soient représentés, pour porter leur voix et y rappeler les enjeux.

LES ENJEUX ÉCONOMIQUES

L'ouverture à la concurrence a bouleversé le paysage des transports, qu'ils soient conventionnés ou libres. Notre entreprise doit régulièrement répondre à des appels d'offres sur les secteurs conventionnés du transport express régional (TER) avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) que sont les régions, des trains de l'équilibre du territoire (TET) avec l'État comme AOM dans ce domaine, des lignes transiliennes avec l'AOM Ile-de-France Mobilités, ou lutter directement avec d'autres opérateurs sur le service librement organisé, nous obligeant à changer notre vision économique des marchés. L'incertitude du lendemain amène chez les salariés des questionnements et des angoisses que nous devons porter au plus haut niveau de l'entreprise.

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les évolutions climatiques et les orientations politiques sur l'appréhension des solutions dans ce domaine nous placent au cœur des questions sur les modes de transport de demain. Nous avons des défis à relever, notre entreprise et ses agents seront des maillons essentiels dans l'organisation des mobilités de ce XXI^e siècle. Notre



Le TGV italien Frecciarossa circule en France

Photo: W. Wernet

technologie, nos infrastructures, nos matériels et bien évidemment les femmes et les hommes de la SA sont des atouts importants à mettre en avant. Nous devons ensemble saisir les opportunités, ou proposer des solutions, si ce n'est les imposer, pour mettre notre société au centre des débats. L'UNSA-Ferroviaire porte et portera toujours des propositions qui allient le respect de l'environnement et la protection des salariés.

LES ENJEUX SOCIAUX

La mutation profonde de la SA Voyageurs au sein du GPF aura un impact sur les emplois et sur les métiers. L'évolution des technologies, la transformation énergétique, le marché concurrentiel nous obligeront à l'adaptation dans nos organisations. Les recrutements et le maintien de l'emploi, la formation, l'adaptation de métiers, l'égalité professionnelle, l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie personnelle, le pouvoir d'achat, seront au cœur des débats. Les cheminots et cheminotes subissent comme chaque citoyen les conséquences économiques des différentes crises : nous devons faire valoir leurs intérêts au plus haut niveau.

Comme vous pouvez le constater, de nombreux combats seront à mener, de nombreuses analyses seront à réaliser, mais nous serons force de propositions. Vous pouvez compter sur vos représentants UNSA-Ferroviaire pour porter votre voix et défendre vos intérêts là où les décisions prises ont des conséquences directes sur votre avenir professionnel.

L'avenir de SNCF Voyageurs nous appartient. Éclairons le futur, votons pour la liste UNSA-Ferroviaire !

Par les candidates et candidats
au CA de la SA SNCF Voyageurs ■

“
Vous pouvez compter sur vos représentants UNSA-Ferroviaire pour porter votre voix et défendre vos intérêts là où les décisions prises ont des conséquences directes sur votre avenir professionnel.
”



L'UNSA-Ferroviaire a obtenu la mise en place du forfait Mobilités durables à la SNCF



ÉNERGIE - PARTAGE - EXCELLENCE

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



David Baechler

Adhérent MGC

Cheminot

Bobsleigh

Capitaine du Reims Bobsleigh Association

Vice-champion de France 2023 de bobsleigh à 2 et à 4
6° de la Coupe d'Europe de bobsleigh à 4 - 2021-2022

[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)

