

N° 864 | OCTOBRE 2023

MENSUEL - PRIX : 1€50

# Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



**ÉLECTIONS  
À LA CPRP SNCF**

**JE VOTE  
UNSA !**



## Plus que le score c'est l'effort qui compte

L'effort d'être bien, pour sa  
santé, avec soi et les autres

L'effort pour le plaisir

L'effort pour le Collectif



## Optez pour le sport cheminot qui rassemble

[mutuelle-entrain.fr](http://mutuelle-entrain.fr)  
[uscf-sport-cheminot.fr](http://uscf-sport-cheminot.fr)

Crédit Photos : USCF - Stéphane photographie

**PAGE 4**

**EDITO**

Par Didier MATHIS

Pour une transition écologique juste et créatrice d'emplois

**PAGES 5/13**

**QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?**

**> SAS FRET**

- Tarif de l'énergie, le coup de grâce pour les entreprises ferroviaires
- Dernières nouvelles du Fret



**> Le pari de la démocratie sociale et le courage de la nuance**, par Olivier Armand

**> MATÉRIEL**

(R)évolution de la formation du domaine Matériel



**PAGES 14/19**

**À LA UNE**

**> Politique sociale, conditions de travail et emploi en 2022**



**> Élections à la CPRP SNCF**

- Je vote UNSA !
- Le bon choix UNSA

**PAGES 20/26**

**LES PLUS ++**

**> Fier d'être cheminot ?**

**> Le miroir aux alouettes**

L'égalité des chances

**> Du côté des UFR**

- Dixième avis du Comité de suivi des retraites
- L'UNSA Retraités participe au développement de l'UNSA



**> Journée d'information sur la concurrence TER en Picardie**

**> Hommage à Raluca RUSSU**

**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 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



# Pour une transition écologique juste et créatrice d'emplois



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

C'est une petite révolution pour les voyageurs. Il est désormais possible de payer son billet de train SNCF en plusieurs fois. L'entreprise offre l'option du paiement fractionné si le panier du client est supérieur ou égal à 150 euros. Il pourra ainsi emprunter un TGV, un Intercités ou un TER avec moins d'hésitation. **C'est une bonne nouvelle, car la possibilité de régler en trois fois soulagera le portefeuille des voyageurs.** C'est néanmoins révélateur d'une situation économique difficile pour une majorité de consommateurs mis à rude épreuve en cette période d'inflation.

Dans ce contexte social, les premières préoccupations des salariés Français n'ont pas changé : pouvoir d'achat et augmentation des salaires, des pensions et des minima sociaux. Les salaires sont trop bas et les mesures ponctuelles, majoritairement financées par l'État, sont insuffisantes pour répondre à l'augmentation des coûts tels que l'énergie, l'alimentation, le logement et... les mobilités ! Face à cette réalité, **l'UNSA réaffirme la nécessité d'une augmentation du SMIC et des politiques salariales dans les branches et les entreprises !**

À cela s'ajoutent les conséquences désastreuses du changement climatique dont les plus précaires paient le prix. Une nouvelle fois, la période estivale a mis en lumière la nécessité d'engager une transition écologique socialement juste. L'UNSA appelle à regarder l'économie sous le prisme du développement durable, pour une réponse active aux défis environnementaux. **C'est une priorité pour notre planète et un domaine créateur d'emplois.**

Il faut apporter des solutions immédiates, anticiper les impacts, préparer les investissements nécessaires et sécuriser l'emploi des travailleurs. Le ferroviaire est le meilleur exemple d'un secteur créateur d'emplois répondant à une demande croissante de mobilité et dont l'usage s'inscrit dans une dynamique de développement durable.

**Les mobilités douces doivent faire l'objet d'un investissement à grande échelle par nos politiques.** Rappelons que la France est l'un des pays européens où l'investissement public par habitant dans le rail a été le plus faible en 2022, avec seulement 46 euros par Français. Bien loin des 607 euros observés au Luxembourg dans le sillage de son ambitieux *Plan national de mobilité* ou encore des 450 euros en Suisse, où une taxe sur les poids-lourds finance les dépenses ferroviaires.



En France, l'objectif du *Plan ferroviaire* de 100 milliards d'euros d'ici 2040, annoncé par la Première ministre, est attendu par l'ensemble des acteurs du rail et doit se concrétiser au plus vite !

Avec le mouvement syndical européen, l'UNSA est mobilisée pour la solidarité et une transition écologique juste. Dans ce cadre, nous appelons avec l'ensemble des organisations syndicales à **une journée de mobilisations et de manifestations, vendredi 13 octobre, contre l'austérité et pour l'augmentation des salaires, des pensions et l'égalité femmes-hommes.**

Les négociations à venir, notamment en matière de retraites complémentaires et d'assurance chômage, seront capitales pour créer et renforcer les droits sociaux des travailleurs. L'UNSA réaffirme la nécessité de répondre aux aspirations démocratiques des travailleurs pour une meilleure représentation collective, en revenant sur les ordonnances *Travail* et la loi de transformation de la fonction publique.



**Il faut apporter des solutions immédiates, anticiper les impacts, préparer les investissements nécessaires et sécuriser l'emploi des travailleurs.**

# Tarif de l'énergie, le coup de grâce pour les entreprises ferroviaires

La nouvelle augmentation des tarifs de l'électricité en France va avoir des conséquences significatives sur de nombreux secteurs économiques, notamment dans le transport de fret ferroviaire.

## AUGMENTATION DES COÛTS D'EXPLOITATION

L'une des conséquences directes de cette augmentation pour le fret ferroviaire est la hausse des coûts d'exploitation. Les trains de fret dépendent en grande partie de l'électricité pour leur propulsion et une nouvelle augmentation des tarifs se traduit par des dépenses accrues. Cela entraîne une pression financière supplémentaire sur le secteur, qui doit trouver des moyens de compenser ces coûts.

## COMPÉTITIVITÉ RÉDUITE

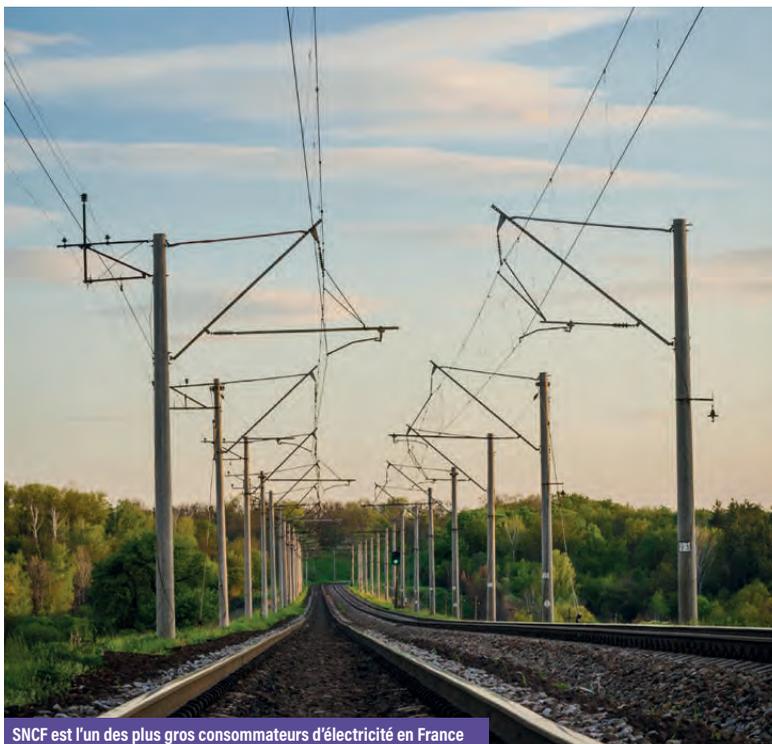
L'augmentation des tarifs de l'électricité va nuire à la compétitivité du fret ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport, tels que la route ou le transport maritime. Si les coûts d'utilisation du train de fret augmentent considérablement, les entreprises pourraient être tentées d'opter pour des alternatives moins chères, ce qui pourrait entraîner une diminution de la part de marché du fret ferroviaire. Cela pourrait également affecter la capacité du secteur à attirer de nouveaux clients et à maintenir sa position sur le marché.

## IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le fret ferroviaire est une option de transport plus respectueuse de l'environnement que le transport routier. Cependant, l'augmentation des tarifs de l'électricité peut remettre en question cette bonne réputation écologique. Si les coûts énergétiques du transport ferroviaire deviennent trop élevés, les entreprises seront tentées de recourir à des alternatives plus polluantes (utilisation d'engins moteurs thermiques), ce qui aurait un impact négatif sur les émissions de gaz à effet de serre et la qualité de l'air.

## NÉCESSITÉ DE SOLUTIONS DURABLES

Face à ces défis, il est essentiel de trouver des solutions durables pour atténuer les conséquences néfastes de l'augmentation du tarif de l'électricité



SNCF est l'un des plus gros consommateurs d'électricité en France

sur le fret ferroviaire. Des mesures telles que l'investissement dans des technologies plus efficaces et économes en énergie, l'utilisation de sources d'énergie renouvelable et la promotion de pratiques durables dans le secteur du transport peuvent aider à réduire les coûts énergétiques et à maintenir la compétitivité du fret ferroviaire.

## EN CONCLUSION

L'augmentation des tarifs de l'électricité en France a des répercussions néfastes sur le fret ferroviaire, notamment en augmentant les coûts d'exploitation, en réduisant la compétitivité et en remettant en question l'aspect écologique du secteur. Pour surmonter ces défis, il est crucial d'investir dans des solutions durables et de promouvoir des pratiques énergétiques plus efficaces. En prenant des mesures adaptées, il est possible de garantir un avenir prometteur pour le fret ferroviaire en France et préserver ses avantages économiques et environnementaux.

Par Lionel LEDOCQ ■

Secrétaire fédéral Fret et Transition écologique

“  
L'augmentation des tarifs de l'électricité en France a des répercussions néfastes sur le fret ferroviaire...  
”

# Dernières nouvelles du Fret

Le 13 juin 2023, accompagnée des eurodéputées Leïla Chaïbi et Nora Mebarek, la présidente de la commission Transports du Parlement européen Karima Delli s'est entretenue avec la commissaire européenne chargée de la politique de concurrence, Margrethe Vestager, au sujet de l'avenir de Fret SNCF.



## VOUS AVEZ DIT VESTAGER ?

Margrethe Vestager est une femme politique de 55 ans, membre du Parti social-libéral danois qu'elle dirigea de 2007 à 2014. Pendant sa carrière au Danemark, elle a officié comme ministre de l'Éducation et des Affaires ecclésiastiques entre 1998 et 2001, puis comme députée au parlement danois. En 2011, elle est nommée ministre de l'Économie et de l'Intérieur puis, en 2014, commissaire européenne à la concurrence, où elle va se faire remarquer en prenant en charge les dossiers compliqués concernant les pratiques fiscales d'Apple et les abus de position dominante de Google. Des règlements de comptes qui se jouent en milliards d'euros.

**Sa pugnacité et sa détermination ont fait d'elle une star qui laissera un nom dans l'histoire de la Communauté européenne.** Ces faits de bravoure de guerre ont grandement participé à sa nomination au poste de vice-présidente exécutive de la Commission européenne en 2019. Son credo peut se résumer à « *voire indépendance est notre indépendance* ».

Le destin de Fret SNCF est lié à ce grand manitou des instances européennes. Néanmoins, avec la fin proche du mandat de l'exécutif européen, il semble qu'un jeu de chaises musicales se prépare du côté de Bruxelles et madame Vestager s'apprête à rejoindre d'autres instances. Le départ de cette super-héroïne vers d'autres cieux et la prochaine mandature de la Commission sont-ils un bon ou un mauvais signe ?

## UN PLAN PARFAIT

En attendant, tout nous amène à confirmer que **le plan du gouvernement et de la direction de notre entreprise s'assimile à un passage en force pour démanteler le fret public et, par conséquent, le Groupe public unifié.** Il apparaît évident que ce plan est ficelé depuis un bon moment. En cette période de dérèglement climatique, notre gouvernement et la Commission européenne prennent et assument le sérieux risque de report modal du rail vers la route. Autre point important, le gouvernement ne prend pas en



Margrethe Vestager, Commissaire européenne à la concurrence

Photo : EU2016 NL from The Netherlands - https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=51594594

“  
**Mme Vestager se dit prête à continuer le dialogue, y compris sur les aspects techniques, alors que notre gouvernement et notre très chère direction SNCF affirment le contraire...**  
 ”

## DÉPUTÉES À LA RESCousse

Quelques mois après l'ouverture de l'enquête approfondie par la Commission européenne concernant l'octroi d'une aide d'État de 5,4 milliards d'euros au bénéfice de l'entreprise et quelques jours après les annonces du gouvernement français concernant la liquidation de l'opérateur ferroviaire historique, **les trois députées européennes ont rappelé la nécessité absolue de défendre l'entreprise publique, ses missions et les emplois qui y sont attachés.**

Le gouvernement français et les dirigeants de la SNCF présentent ce dossier comme complètement bouclé, mais force est de constater que l'entretien avec la présidente de la Commission européenne prouve que la situation ne serait pas figée. Mme Vestager se dit prête à continuer le dialogue, y compris sur les aspects techniques, alors que notre gouvernement et notre très chère direction SNCF affirment le contraire et accélèrent les restructurations.

compte le fait que les concurrents de Fret SNCF ne seront pas en capacité de reprendre tous les flux abandonnés, par manque de conducteurs et de matériels roulants. À la clé, ce seront des milliers de camions en plus sur les routes. Malgré cela, notre gouvernement et madame Vestager persistent dans leur volonté de relancer le fret ferroviaire et préserver les métiers du rail afin d'atteindre les objectifs écologiques européens.

## LES PREMIERS SERONT LES DERNIERS



On pourrait effectuer un parallèle entre le destin de France Télécom et celui que vit la SNCF. Deux entreprises apparemment éloignées, puisque les télécommunications n'ont rien à voir avec le transport ferroviaire. Pourtant, à y regarder de plus près, les similitudes sont tellement prégnantes qu'on ne peut s'empêcher de penser que leurs funestes destinées sont similaires, à deux décennies d'écart.

Deux sociétés publiques nationales françaises qui, dans les années 80, avaient une longueur d'avance technologique mondiale et déjà un pied dans le 21<sup>e</sup> siècle. Oui, tout à fait. En 1980, France Télécom (appelée PTT jusqu'en 1988 et Orange depuis 1994) développe le Minitel avant tous les autres. Si sa technologie délicieusement vintage peut prêter à sourire aujourd'hui, ce service préfigure l'infrastructure de transmission internet et offre le premier service numérique au monde. Il permettra à tous les Français de bénéficier d'un terminal numérique gratuit. De son côté, la SNCF développe le train à grande vitesse. Elle a une



Photo : Laurent Legay

longueur d'avance technologique et écologique sur tous les autres. Le TGV offre un service commercial dès 1981. Encore aujourd'hui, la SNCF détient le record de vitesse sur rail avec 574,8 km/h. Un train qui, depuis 40 ans, suscite l'admiration de toutes et tous.

**Bref, deux sociétés nationales à l'avant-garde qu'on a fini par saigner presque à mort sur l'autel de la concurrence**, merci la Commission européenne. Chez France Télécom, pour préparer l'ouverture du marché au 1<sup>er</sup> janvier 1998, une loi est votée en juillet 1996 transformant l'exploitant public en société anonyme dont l'État français est le seul actionnaire. De son côté, le 1<sup>er</sup> janvier 2020, la SNCF change de statut et devient une société anonyme à capitaux publics. Nous vous ferons grâce des coupes drastiques en personnels engendrées par les multiples restructurations de ces deux entreprises.

## SOUFFRANCE AU TRAVAIL

Pourquoi effectuer ce comparatif ? Si l'on admet le constat de deux sociétés qui ont vécu des destinées similaires en avance de vingt ans pour Orange, on peut se pencher sur les conséquences de cette privatisation sauvage chez l'opérateur de télécom et effectuer un parallèle avec la situation du ferroviaire français. Le constat est sans appel et fait froid dans le dos : **à la suite des réorganisations forcées par les règles européennes sur l'ouverture à la concurrence, la souffrance sociale s'est généralisée.** À partir de 2005, Orange lance des réorganisations à marche forcée. Pour les dirigeants, il faut dégraisser le mammoth à tout prix et faire disparaître

“  
**Tout nous amène à confirmer que le plan du gouvernement et de la direction de notre entreprise s'assimile à un passage en force pour démanteler le fret public et, par conséquent, le Groupe public unifié.**  
 ”





Pour les dirigeants d'Orange, il fallait « dégraisser le mammoth à tout prix »

la moindre trace de ce qui se rapproche des notions de *public* et de *fonctionnaire*. En moins de quatre ans, des méthodes barbares ont créé un chaos sans précédent qui conduit, à partir de 2009, à une vague de suicides de plus de soixante personnes et un nombre aberrant d'employés traités aux anxiolytiques. Pour enrayer ces drames, la direction se bornera à prendre des mesures étonnantes, comme faire condamner l'ouverture des fenêtres des bureaux à partir du premier étage, ou retirer les couteaux pointus à la cantine. Un

1 En septembre 2022, la cour d'appel de Paris a confirmé la condamnation de l'ex-PDG d'Orange et de plusieurs ex-dirigeants pour « harcèlement moral institutionnel ».

cadre évoquant ces mesures déclarera qu'on peut enrayer « *cette mode des suicides* » (expression employée par le PDG d'Orange et relayée par les dirigeants), mais on ne peut rien faire pour celui qui se jette sous un train ou se pend dans son salon.

Aussi incroyable que cela puisse paraître, la situation a duré plusieurs années. Voilà où mène la déshumanisation d'une entreprise livrée aux diktats du libéralisme. Ce n'est pas une vue de l'esprit ni une hypothèse, c'est un fait!

### LE PIRE NE SERA PAS DÉCEVANT

Pour la SNCF et plus particulièrement Fret SNCF, la direction se sert de l'enquête de la Commission européenne pour justifier ses actes et la liquidation pure et simple de l'entreprise dans les plus brefs délais, alors que l'accusation ne tombera pas avant au moins 24 mois, d'après Margrethe Vestager.

Le modèle tragique du cousin Orange devrait nous servir d'alerte et de possible précurseur. Cependant, après plus de **quinze dangers graves et imminents concernant les risques psychosociaux déposés en juillet sur le secteur de Fret SNCF**, la direction continue son chemin et persiste à nous vendre l'inévitable. Quinze réunions extraordinaires du Comité social et économique en moins d'un mois, pendant lesquelles les élus ont fourni de multiples arguments, n'auront pas suffi à faire changer la direction d'un iota. Mais le combat n'est pas terminé.

Par Massimo RASTELLI et Lionel LEDOCQ ■

# Le pari de la démocratie sociale et le courage de la nuance, par Olivier Armand

## OLIVIER, QUI ES-TU ?

Un cheminot de 50 ans, comme tant d'autres. Amoureux du train, de la technique ferroviaire, fier de son entreprise et passionné par son histoire. J'ai débuté à la SNCF en 2000 et fait ma carrière essentiellement à SNCF Réseau (Maintenance & Travaux), puis à la DRH groupe et un passage à SYSTRA. Je suis adhérent UNSA-Ferroviaire à l'UR de Montpellier et aujourd'hui secrétaire fédéral.



n'est pas la déclinaison du bon sens ou de l'intuition, il découle d'un processus méticuleux, méthodique et collectif. Se forger une opinion demande de la réflexion et du temps.

Si le syndicalisme à l'UNSA revendique son autonomie, l'UNSA doit avant tout être républicaine : chaque salarié ou adhérent peut exiger l'explication de nos revendications, comme il peut nous inciter à revendiquer de nouveaux droits, pas forcément innés dans nos schémas syndicaux traditionnels.

## COMMENT AS-TU PROCÉDÉ POUR ÉCRIRE ?

Jacques Mallet d'abord, fondateur et premier secrétaire général de notre fédération, m'a accordé une journée dont découlent quatre heures d'entretiens éclairants. J'ai ensuite beaucoup discuté avec des adhérents en UFR, témoins d'une époque où engagement et moyens syndicaux étaient différents, ainsi qu'en UR et UAD, pour comprendre les motivations de nos adhérentes et adhérents actuels, anciens fédéraux, permanents. Enfin, j'ai échangé avec nos collègues d'autres OS pour comprendre ce qui nous distinguait. Bref, comme je l'écris page 31, je me suis « forgé » un avis

Merci Olivier.

**Pour vous procurer le livre d'Olivier ARMAND : *Le pari de la démocratie sociale et le courage de la nuance*, vous pouvez vous adresser à vos UR, UAD, UFR.**

**Bonne lecture à toutes et à tous.**



“  
Ce livre contient quelques évidences qui prennent aujourd'hui un certain relief, car les esprits sont gagnés par une grande confusion.”

## D'OU T'EST VENUE L'IDÉE DE CE LIVRE ?

En arrivant à la fédération en 2020, je voulais comprendre le fonctionnement de la deuxième OS du groupe SNCF, l'une des fondatrices de l'UNSA, cette union de syndicats qui m'a questionné très tôt. Il y avait une forte curiosité et la volonté d'ajouter ma pierre à l'édifice pour accroître son audience dans la branche ferroviaire. Bien vite hélas, j'ai vu des « égos boursoufflés » accaparer nos valeurs fondatrices, au point de ne plus pouvoir bâtir de revendications efficaces. Cela a effrité l'image de notre fédération auprès des dirigeants de SNCF et causé une perte de confiance des cheminots et des adhérents envers nos élus de terrain, déjà fragilisés par les temps qui courent.

Comme le disait Sartre : *“La confiance se gagne en gouttes et se perd en litres.”* Nous avons perdu en prestige, en autorité et en confiance, les élections professionnelles de 2022 ont renforcé ce diagnostic. J'ai donc voulu revenir aux sources, mais aussi distinguer l'UNSA des autres syndicats, pour nos militantes et militants de terrain, ainsi que pour celles et ceux qui seraient tentés de nous rejoindre, car c'est d'eux dont dépend l'avenir de notre fédération.

Ce livre contient quelques évidences qui prennent aujourd'hui un certain relief, car les esprits sont gagnés par une grande confusion. Le travail syndical

# (R)évolution de la formation du domaine Matériel

Le monde ferroviaire subit actuellement une profonde métamorphose liée aux directives de l'Union européenne et à la politique choisie par les SA SNCF pour répondre à l'ouverture à la concurrence.



Photo: D.Louis

Une formation Réseau au Technicampus.

“ Nouveaux outils, nouvelles méthodes de travail et nouveaux collègues, autant de facteurs qui ont fait exploser la demande de formations. ”

Dans ce cadre excessivement mouvant, un **profond bouleversement de la formation destinée aux agents du matériel vient d'être initié par la direction du Matériel**. Si les contours du changement ne sont pas encore figés, on en connaît déjà les grandes lignes :

- > la création de l'Université du matériel,
- > le développement de l'offre de formation de proximité,
- > la construction d'un nouveau campus Matériel.

## UNE UNIVERSITÉ DU MATÉRIEL ADAPTÉE AUX NOUVEAUX ENJEUX

La division **Matériel ressources Humaines Compétences** (MHC) de la direction du Matériel va se scinder en deux parties dès septembre 2023. La première conservera le nom de MHC, Compétences et performance. Elle sera dirigée par Laure Quinquet de Monjour et regroupera les activités de gestion des carrières et des compétences, la cellule des coaches, le recrutement, les innovations, C'est à vous ainsi que les CorHE<sup>1</sup> avant qu'ils ne soient, dans un second temps, rassemblés en 2024 au sein de la SA SNCF.

La seconde sera nommée **Université du Matériel** (UDM) et Stéphane Savary, actuel directeur du Technicampus, en prendra la direction. Cette UDM rassemblera les services de pilotage de la formation et de l'alternance, d'élaboration des parcours et cursus de formation qui occupent des locaux de Campra à Saint Denis, mais aussi tous les services hébergés par le Technicampus.

Pour l'heure, il ne s'agira que d'assurer un remplaçant à l'actuel directeur de MHC. Les évolutions d'organisation et les missions seront affinées dans un second temps, après une période de réflexion et en fonction de l'intégration de nouveaux éléments dimensionnant, comme la *Réponse aux appels d'offres* (RAO) des régions. Un catalogue de services de formation à intégrer dans les RAO est déjà en cours d'élaboration conjointement avec la BU MEX, afin de proposer un accompagnement personnalisé aux filiales créées en région.

**La création de l'UDM vise à rendre plus performant et versatile le domaine de la formation du matériel** en l'organisant pour répondre aux multiples mutations des Technicentres de Maintenance (TM) et Industriels (TI).

<sup>1</sup> Correspondant handicap et emploi.

Le programme OPTER, rénovation des AGC et TER 2N débuté en 2022, engendre une augmentation importante de la charge des TI. Pour l'absorber, la direction a investi massivement pour transformer l'outil de travail et l'adapter. Pour faire fonctionner cet outil de production, la transformation des organisations, avec le développement du travail en horaires postés de jour comme de nuit, ne suffit pas et l'augmentation des effectifs est devenue incontournable.

**Nouveaux outils, nouvelles méthodes de travail et nouveaux collègues, autant de facteurs qui ont fait exploser la demande de formations.** Malgré tous les travaux de préparation d'OPTER, notre système de prévision des besoins en formation montre ses limites et la demande est telle qu'il est urgent de réagir et faire passer notre système de formation à la vitesse supérieure.

Annoncée depuis peu dans la presse, la prolongation de la durée d'exploitation - et sans doute l'augmentation de leur capacité d'accueil - de plusieurs dizaines de rames TGV va nécessiter leur rénovation. Si à l'UNSA-Ferroviaire, nous nous réjouissons de toutes ces nouvelles charges et augmentations d'effectifs, ce programme nommé BOTOX qui est voulu par l'activité Voyage dès 2026 va télescoper le programme OPTER et, par là même, amener de nouvelles réorganisations de nos TI, qui ne s'y attendaient pas vraiment. Et bien sûr, ce seront de nouveaux enjeux pour la formation des personnels de maintenance.

**Coté technicentres de maintenance, la mise en concurrence va bon train** et on peut s'attendre, d'ici une dizaine d'années, à ce que l'ensemble des salariés effectuant la maintenance des matériels soient répartis au sein de plus de 70 filiales créées par la SA SNCF Voyageurs ou dans les entreprises qui ont remporté les marchés.

On assiste aujourd'hui à une valse des matériels roulants, transférés d'un endroit à l'autre afin d'homogénéiser les parcs et limiter leur diversité dans les lots mis en concurrence par les régions.



Atelier Transilien.

Photo: R.Chesum



Photo: D.Louis

Les demandes de formation des futurs salariés de ces filiales seront donc très spécialisées par série d'engins. Comme on peut déjà le constater sur la région PACA, un certain nombre de postes ne seront pas couverts par les transferts d'agents et des embauches seront nécessaires pour assurer le service, engendrant de nombreuses formations qui s'ajouteront à celles des salariés transférés qui passeront de la technologie Corail au Régio 2N et XGC.

Les formations diffusées par les *Systèmes de formation en établissement* (SFE) voient donc leur demande exploser avec ces nouveaux besoins, parfois au-delà de leur capacité.

### LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE FORMATION DE PROXIMITÉ

Un pilotage accru des SFE est donc envisagé et se traduit par leur intégration fonctionnelle dans le nouvel organigramme de l'Université du Matériel. Celle-ci devra donc aller bien au-delà de la gestion administrative des formations, en proposant un soutien en ingénierie de formation et peut-être en formateurs. Nous avons constaté trop souvent que la même ingénierie de formation était effectuée dans plusieurs entités du domaine Matériel. Ce pilotage devrait amener, nous le souhaitons, à rationaliser le système et le rendre plus efficace.

La direction a engagé depuis deux ans une démarche de fiabilisation des prévisions de formation. Force est de reconnaître que la tâche s'avère plus compliquée que prévu et que le chemin à parcourir est encore long avant que les activités soient en capacité de faire des expressions de besoin fiables et suffisamment en amont pour que l'UDM s'organise en conséquence. Il n'en demeure pas moins qu'avec les éléments déjà connus, **les effectifs de formateurs et d'ingénierie de formation de l'UDM devraient augmenter significativement.** Au vu des difficultés chroniques de recrutement auxquelles est confronté le Technicampus, ceci

“ Les formations diffusées par l'entreprise, pour être reconnues par l'ensemble des mainteneurs de la branche, devront offrir la possibilité de certifier les compétences acquises. ”

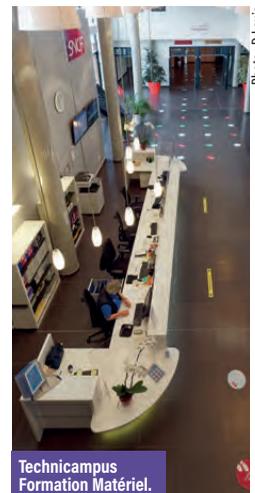


Photo: D.Louis

Technicampus Formation Matériel.



X72563 en gare du Mans.

“  
**Le troisième  
 axe consiste à  
 rapprocher le  
 Technicampus de  
 la gare du Mans,  
 pour faciliter  
 son accès qui  
 aujourd'hui  
 nécessite  
 45 minutes  
 de trajet.**”

est un véritable challenge et l'UNSA-Ferroviaire encourage la direction à imaginer des parcours professionnels diversifiés, qualifiants et rémunérateurs, pour les acteurs de la formation.

L'entreprise nous a souvent donné l'impression de ne gérer la formation de ses salariés qu'en réponse aux obligations réglementaires. Pourtant, l'UNSA-Ferroviaire lui a suggéré d'aller au-delà de ses obligations et de développer notre système de formation avec une ambition à la hauteur de la branche ferroviaire. Nous avons la compétence et, si elle s'en donne les moyens, cette nouvelle UDM serait en mesure de former tous les acteurs de la maintenance, tout en générant des profits non négligeables. Très vite, **les salariés exerçant leur métier dans les ateliers mis en concurrence en région vont avoir un besoin crucial de faire reconnaître et valoriser leurs compétences.**

Les formations diffusées par l'entreprise, pour être reconnues par l'ensemble des mainteneurs de la branche, devront offrir la possibilité de certifier les compétences acquises. La création du Certificat de qualification professionnelle (CQP) *Opérateur de maintenance mécanique* fin 2022 doit être pour l'UNSA-Ferroviaire le premier d'une longue liste permettant de valoriser les compétences des salariés. Ceci pour toutes les spécialités de maintenance et toutes les classes de rémunération. L'UNSA-Ferroviaire encourage l'UDM à s'orienter vers ces formations et ses dirigeants à avoir une attitude très proactive au sein de l'Union des transports publics (UTP) pour en diversifier l'offre. Dans un monde idéal, l'UDM devra devenir très rapidement le centre de formation incontournable pour l'ensemble des salariés de la branche désirant faire reconnaître leurs compétences avec un CQP.

**L'UNSA-Ferroviaire a combattu sans relâche dans toutes les instances de représentation du**

**personnel la généralisation de la création systématique de filiales pour répondre aux appels d'offres des régions.** Cette politique aura des conséquences graves, socialement et économiquement. Ainsi, le coût de la formation des salariés de la maintenance va très probablement augmenter significativement pour les futurs SA. À l'heure où nous écrivons ces lignes, nous ignorons si les filiales de la SA SNCF Voyageurs, créées pour répondre aux appels d'offres des régions, seront dans l'obligation de passer par Mastéris pour demander une prestation de formation à l'UDM. En effet, le législateur pourrait considérer qu'il existe une distorsion de concurrence étant donné que les autres SA SNCF et les entreprises extérieures ont l'obligation de solliciter Mastéris. Si c'est le cas, **la formation des salariés de la maintenance pourrait coûter aux régions de 10 à 20% plus cher qu'aujourd'hui.** À noter qu'à l'issue des RAO, lorsque le marché aura été attribué, nos concurrents pourront nous solliciter pour former leurs personnels. Encore faudra-t-il que nous soyons en capacité de répondre à ces besoins.

Les directeurs et les agents des ateliers de maintenance regrettent la perte de proximité qui existait avant 2010, époque où le système de formation était organisé avec un réseau d'unités de formation Matériel disséminées sur tout le territoire. Les dirigeants à l'origine de la création d'un campus unique ont jugé que les bénéfices attendus l'emportaient sur les inconvénients. Mais l'environnement socio-économique a bien changé en à peine quinze années et la demande de proximité de la formation est de plus en plus pressante.

En réponse, la direction du matériel travaille sur trois axes :

**1.** Le premier étant de **délocaliser les formations** en établissement en déplaçant le formateur du Technicampus plutôt que les stagiaires. Cette solution a été mise en œuvre très rapidement après la création du Technicampus, sur demande des directeurs d'ateliers, pour les formations qui ne nécessitent pas d'équipements andragogiques très conséquents.

**2.** Le second voit le **développement d'installations fixes** de salles de formation à proximité immédiate des TM ou des TI, le Technicampus recrutant un formateur sur place pour animer ces formations. C'est par exemple le cas au TI de Lille, à Lyon et au TM TGV Est Européen.

**3.** Le troisième axe, détaillé en encadré ci-contre, consiste à **rapprocher le Technicampus** de la gare du Mans, pour faciliter son accès qui aujourd'hui nécessite 45 minutes de trajet.

Bien entendu, nous vous tiendrons informés des suites données à ces évolutions.

Par Daniel LOUIS et l'équipe Matériel ■

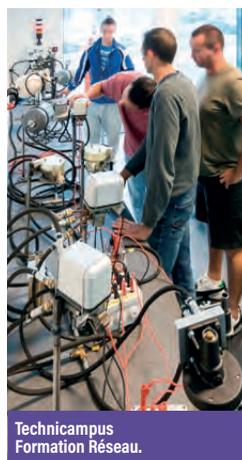


Photo : D.Louis

Technicampus  
 Formation Réseau.

# UN NOUVEAU CAMPUS POUR M

Un nouveau campus va sortir de terre et les locaux actuels du Technicampus vont être restitués à leurs propriétaires. Le nouveau site sera toujours localisé sur la commune du Mans, mais plus près de la gare SNCF à 2,3 kilomètres. Il sera desservi par la ligne de bus T3, arrêt Angevinière, en une dizaine de minutes.

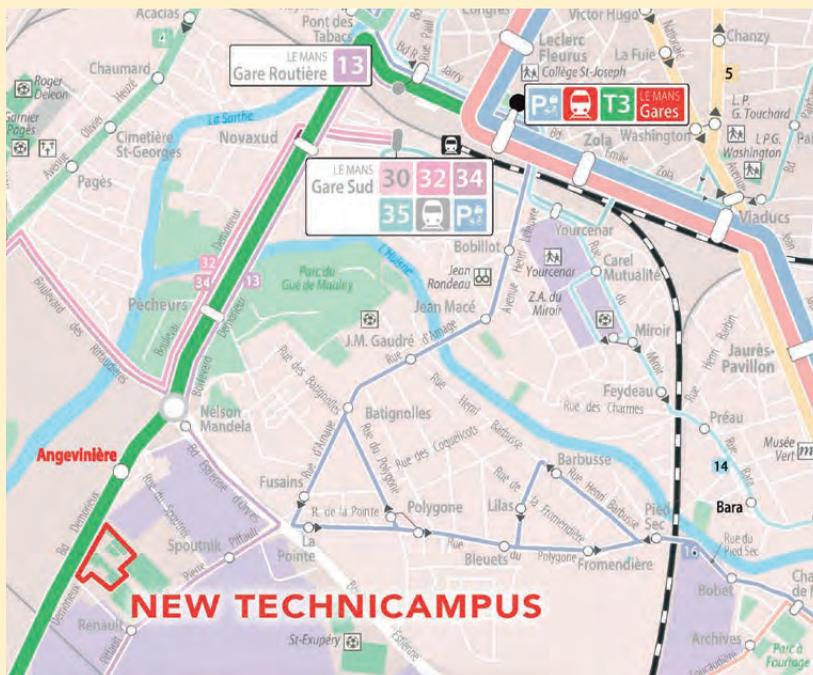
L'entreprise a prévu d'investir 33,81 M€ pour construire trois bâtiments : formation, hébergement et atelier, sur un terrain de 24 890 m<sup>2</sup>. Avec 9 885 m<sup>2</sup> de surfaces construites, c'est une réduction de plus de 10 % par rapport aux bâtiments actuels, supportée principalement par la partie hébergement qui ne comptera que 75 chambres.

Le bâtiment *Formation* (4 829 m<sup>2</sup>) comportera 3 étages, 10 salles TP de 75 m<sup>2</sup>, 18 salles banalisées, une salle EXOP, ainsi que les bureaux de direction et de formateurs. Le rez-de-chaussée concentrera l'accueil, le foyer, le show-room et le Fab Lab.

Le bâtiment *Atelier* abritera l'école de soudure, l'atelier de maintenance, ainsi que des salles de lancement et deux salles de formation banalisées de 50 m<sup>2</sup>.

Le bâtiment *Hébergement* comportera deux étages avec au rez-de-chaussée restaurant, espaces de convivialité et 75 chambres dans les étages.

Le choix de ne construire que 75 chambres est justifié par la présence de nombreux hôtels à proximité et par le rapprochement de la gare SNCF, qui permettra à de nombreux stagiaires de rentrer chez eux quotidiennement. Ces chambres seront réservées en priorité aux stagiaires mineurs, les apprentis, qui viennent 11 semaines au Technicampus au cours de leurs années de formation. Le stagiaire adulte devra donc être hébergé à l'extérieur du site.



**Ceci impliquera de réétudier le fonctionnement de l'hébergement et de la restauration, car la délocalisation de l'hôtellerie aura un impact certain sur la prestation de restauration le soir, voire celle du midi.**

Le nouveau site étant beaucoup plus accessible par les transports en commun, les places de stationnement seront réservées aux personnels du site. Les stagiaires désirant s'y rendre avec leur véhicule devront donc le stationner sur la voie publique.

On nous promet que les constructions seront certifiées *Haute qualité environnementale bâtiment durable*, labellisé *Biodiversity* et *Bâtiment biosourcé*. De belles promesses qui avaient déjà été émises lors de la construction du bâtiment actuel, mais qui n'ont jamais été tenues : les panneaux solaires n'ont jamais fonctionné et la température des salles de formation a imposé l'installation de climatiseurs après réception des bâtiments. Peut-être que s'agissant d'une construction dont la maîtrise d'ouvrage est SNCF Immobilier et S2FIT (filiale SNCF), le cahier des

charges sera respecté. L'UNSA-Ferroviaire le souhaite ardemment.

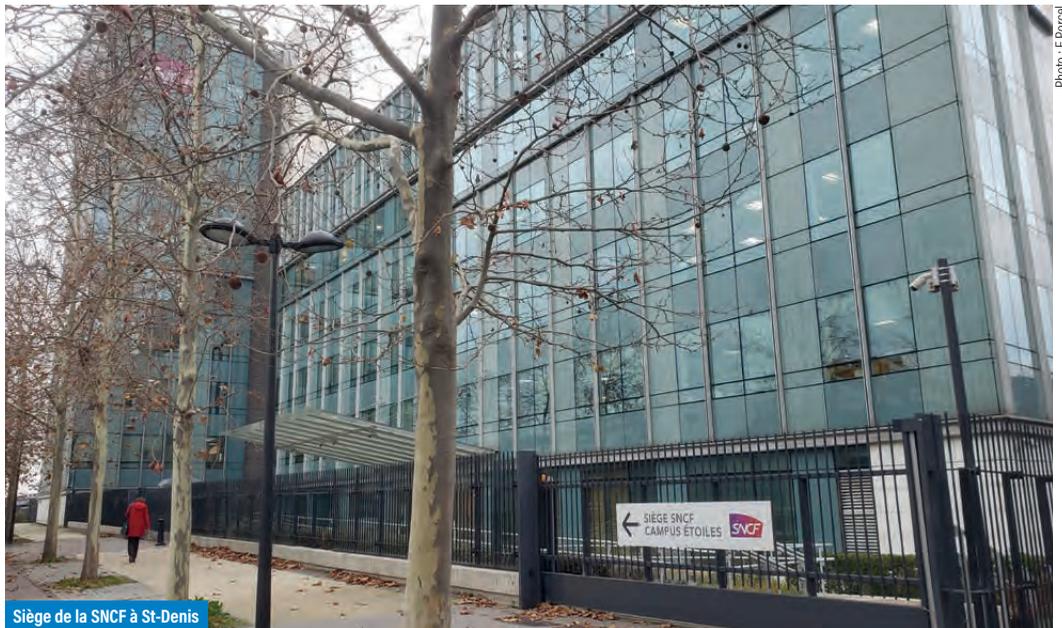
Le permis de construire a été déposé en juin dernier et devrait être obtenu mi-novembre 2023. **Il est prévu de débiter les travaux à l'issue des délais de recours, en avril 2024. Ils dureront environ 20 mois.** L'atelier soudure devra être mis à disposition début septembre 2025 pour être aménagé et l'atelier de maintenance fin octobre 2025, la livraison étant prévue le 1<sup>er</sup> décembre.

Il est à noter que le calendrier est extrêmement contraint par les baux actuels du Technicampus, arrivant à échéance le 30 juin 2025 pour le Technicampus zone 2 qui héberge l'atelier soudure et l'EXOP et le 30 mars 2026 pour le site principal. L'organisation du déménagement et le fonctionnement futur restent à imaginer en à peine trois ans pour assurer une transition en douceur en évitant l'interruption des formations.

Un très beau challenge auquel l'UNSA-Ferroviaire ne manquera pas de participer.

# Politique sociale, conditions de travail et emploi en 2022

La séance plénière de l'Instance commune du 6 juillet dernier était consacrée à la consultation annuelle sur « *la politique sociale, les conditions de travail et l'emploi 2022* » visée à l'article L2312-26 du Code du travail, dont le périmètre est défini dans l'accord du 6 décembre 2019, portant sur les conditions d'exercice du dialogue social entre les entreprises issues du Groupe public ferroviaire (GPU).



Siège de la SNCF à St-Denis

Photo : F. Porcel

## LES THÈMES SUR LESQUELS L'INSTANCE COMMUNE EST SEULE CONSULTÉE PORTENT SUR :

- > **le logement** : bilan annuel de l'utilisation de la participation des employeurs à l'effort de construction et projet d'affectation de la participation des employeurs à l'effort de construction (PEEC) ;
- > **l'égalité professionnelle** entre les hommes et les femmes ;
- > l'accès à l'emploi des **travailleurs en situation de handicap** ;
- > le bilan du travail à **temps partiel** et la cessation progressive d'activité ;
- > la politique générale et transverse dans le **domaine SSCT** (santé, sécurité et des conditions de travail) et le bilan annuel en la matière.

L'ensemble des autres points relatifs à la consultation du bloc 3, déterminées par l'article L.2312-26 du Code du travail, portant sur la politique sociale de l'entreprise, les conditions de travail et l'emploi, relèvent quant à eux du niveau des sociétés SNCF, Voyageurs, Réseau, Fret et Gares & Connexions et de leurs CSE respectifs, lesquels composent le périmètre du GPU.



Il est à noter que depuis la mise en place de l'accord, la loi relative aux consultations récurrentes a évolué : à compter du 25 août 2021, au cours de ces consultations, **le comité est également informé des conséquences environnementales de l'activité de l'entreprise** (Code du travail, art L.2312-17 et L.2312-22). En raison de l'accord du 6 décembre 2019, ce thème relève du périmètre de chacune des cinq sociétés et de l'Instance commune.

Le cabinet 3E Consultants a remis aux élus une analyse<sup>1</sup> qui aborde les cinq parties distinctes faisant l'objet de la consultation, auxquelles ont été ajoutées un point sur les effectifs et l'emploi sur l'exercice, afin de permettre les analyses dans leur contexte, ainsi que la partie désormais obligatoire sur l'environnement.



Le contexte de l'année 2022 souligne qu'**après les années de crise de sanitaire Covid, le chiffre d'affaires du groupe SNCF atteint un niveau record** : 41,4 milliards d'euros (dont près de 40% à l'international) en progression de 19%<sup>2</sup>. La marge opérationnelle (EBITDA) s'établit à 6,6 Mds€, en hausse de 2,3 Mds€ par rapport à 2021 (+1 Md€ par rapport à 2019, l'une des meilleures années en termes de fréquentation).

Autrement dit, sur 100 euros de chiffre d'affaires, SNCF dégage une marge de 16 euros, une fois les coûts d'exploitation et les salaires payés.

L'année 2022 fut également marquée par l'**ouverture à la concurrence des activités TER** avec les transferts d'agents, l'ouverture à la concurrence sur le service librement organisé (TGV, Intercités...), la **cession de filiales** telles qu'ERMEWA, AKIEM et les évolutions concernant Réseau, en lien avec le rapport de la commission des finances du Sénat (9 mars 2022). L'analyse nous éclaire également sur l'évolution de **l'effectif réel du GPU qui progresse en 2022**. La progression est portée par les SA Voyageurs (+0,3% et 48,8% des effectifs réels), SNCF Holding (+5,6%) et Gares & Connexions (+2,5%).

Reprenons maintenant les thèmes sur lesquels les élus ont été appelés à échanger avec la direction avant de voter.

**Concernant le logement** : l'année 2022 a été marquée par un nombre de demandes en instance très en recul (-30%). Les demandes de plus d'un an reculent fortement tandis que celles de moins d'un an augmentent. La part des demandes satisfaites enregistre une hausse de plus de 2 points pour atteindre près de 15%. En conclusion, la situation du logement pérenne s'améliore, mais celle du logement temporaire est préoccupante.

**Concernant la politique de prévention** : en préambule, les élus UNSA-Ferroviaire ont signalé dans leur déclaration à la direction que les récents décès



de salariés dans les entreprises sous-traitantes de la SA Réseau était inadmissibles, que la SNCF ne pouvait s'en dédouaner au prétexte qu'il s'agit d'autres entreprises. La délégation sera attentive aux résultats des enquêtes en cours. L'analyse pointe la situation de Fret SNCF puisque, sur trois années, l'évolution des taux de fréquence et de gravité des ATAA<sup>3</sup> est inquiétante, car s'ils restent moins importants que dans d'autres sociétés, ceux de Fret SNCF n'ont pas cessé d'augmenter.

Le second constat intolérable concerne l'accidentologie par tranche d'âge, puisque le taux de fréquence des ATAA décroît tandis que l'âge progresse. L'explication pourrait être un apprentissage progressif du danger couplé à une vigilance accrue et une exposition moindre lorsque l'on vieillit.

Enfin, les élus sont revenus sur le suivi des quasi-AT puisque cette notion, qui est au cœur de PRISME<sup>4</sup> et donc de la politique nationale de prévention des risques professionnels, ne figure pas au bilan des accidents du travail/maladies professionnelles.

En conclusion, vos élus ont débattu et défendu les positions de l'UNSA-Ferroviaire, dressant le constat déjà réalisé les années précédentes concernant les conditions de travail des cheminotes et des cheminots. Les élus UNSA-Ferroviaire de l'Instance commune militent avec détermination pour la mise en œuvre d'actions concrètes pour un mieux-être des agents dans l'exercice de leurs fonctions.

Par **Hélène LE SAINT** et **Stéphane CELLIER** ■  
Élus au bureau de l'Instance commune

“ **Le contexte de l'année 2022 souligne qu'après les années de crise de sanitaire Covid, le chiffre d'affaires du groupe SNCF atteint un niveau record.** ”



La situation du logement temporaire reste préoccupante.

Céline CE, P&S&A, https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?title=Céline CE, P&S&A, https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?title=Céline CE, P&S&A

1 Source : rapport financier annuel groupe SNCF - 31/12/2022  
2 Source 3E Consultants : Analyse de la politique sociale des conditions de travail et de l'emploi  
3 ATAA : accident du travail avec arrêt  
4 Programme national de sécurité du groupe SNCF

## ÉLECTIONS À LA CPRP SNCF



# JE VOTE UNSA !

Chère et cher collègue, vous êtes titulaire d'une pension de droit direct du régime spécial de retraite de la SNCF. Au plus tard le 17 octobre 2023, vous avez à choisir parmi les listes présentées par les organisations syndicales pour élire deux représentants des pensionnés qui siègeront au conseil d'administration de la CPRPSNCF.

Cette élection est importante pour faire entendre la voix de tous les pensionnés. Que ce soit la première fois ou une nouvelle participation à cette élection, choisissez la liste qui portera les aspirations et les revendications des retraités cheminots en matière de protection sociale, avec le maximum de chances de succès. Saisissez l'occasion d'affirmer votre attachement à votre régime spécial de retraite, à celui du régime de prévoyance et, *in fine*, à votre caisse autonome de Sécurité sociale : la CPRPSNCF.

**Pour ce faire, votez UNSA-Ferroviaire !**



**“Pour l’UNSA-Ferroviaire, le sort des actifs n’est pas dissociable de celui des retraités. Bien au contraire, ils se renforcent mutuellement et sont l’aboutissement de cette essentielle solidarité.”**

Denis Dontenvill

Vous vous souvenez peut-être de vos années d'activité professionnelle durant lesquelles vous avez côtoyé vos collègues de travail. Vous avez sans nul doute tissé des liens d'amitié avec certains d'entre eux. De fait, vous gardez en mémoire cette entreprise très spéciale, car elle a développé une culture de la solidarité et de l'entraide qui s'incarne au sein de la grande famille cheminote. Les actifs d'hier sont les retraités d'aujourd'hui et de demain, ils se souviennent des liens privilégiés qui existaient entre les différentes générations d'actifs et de retraités. **Cette solidarité intergénérationnelle est unique dans le monde des entreprises et constitue une richesse pour tous.**

Il convient de conserver et renforcer cette solidarité, surtout après la fin du recrutement au statut actée en 2020, qui a porté un rude coup au corps social de l'entreprise et fragilisé notre régime spécial de retraite et de prévoyance.

Aussi, voter est plus qu'un acte civique, c'est l'expression d'un attachement sans faille à notre régime spécial. Cela permet aux salariés actifs encore au statut de renforcer notre audience auprès des différents partenaires de l'entreprise et des ministères de tutelle.

**Ensemble, actifs et retraités, nous serons plus visibles et plus forts !**



**“Chère et cher collègue, votez pour la liste de l'UNSA et, si possible, faites voter vos anciens collègues !”**

**Denis Dontenvill**

## VOS CANDIDATS



**Denis Dontenvill**  
Titulaire

**Éric Blervacque**  
Titulaire

**Marc-André Gantner**  
Titulaire

**Michel Rivoal**  
Titulaire



**Chantal Guillaumie**  
Suppléante

**Monica Gantner**  
Suppléante

**Édith Pestre**  
Suppléante

**Marc Decuigniere**  
Suppléant

## POURQUOI L'UNSA ?

L'UNSA-Ferroviaire est la deuxième force syndicale en termes de représentativité dans l'entreprise, aujourd'hui le Groupe public unifié. À l'issue des dernières élections professionnelles en 2023, l'UNSA-Ferroviaire a consolidé sa forte représentativité et se positionne comme un acteur incontournable dans le cadre des relations sociales avec l'entreprise, mais aussi avec les différents ministères chargés du suivi de notre protection sociale (retraite & maladie).

L'UNSA-Ferroviaire porte l'ambition que sa liste de candidates et candidats soit plébiscitée pour vous représenter au conseil d'administration de la Caisse de retraite et de prévoyance du personnel de la SNCF.

**ÉLECTIONS  
À LA CPRP SNCF  
JE VOTE  
UNSA !**



# Le bon choix UNSA

ÉLECTIONS  
À LA CPRP SNCF  
JE VOTE  
UNSA !

## POURQUOI VOTER POUR LES CANDIDATS DE L'UNSA-FERROVIAIRE ?

Tout simplement parce qu'ils sont en relation permanente avec les actifs qui gèrent les dossiers de la protection sociale du régime spécial SNCF : retraite, prévoyance (maladie, décès...) et logement, qui est également un sujet prioritaire pour l'UNSA-Ferroviaire. Tous les pensionnés du régime spécial ne sont pas propriétaires et, par ces temps de crise énergétique, le coût du logement est problématique pour nombre de retraités.

C'est pourquoi il est primordial de confier votre voix à l'UNSA-Ferroviaire !



Le pouvoir d'achat des retraités cheminots a régressé depuis la réforme des retraites de 2008

## POURQUOI NE PAS VOTER POUR UNE FÉDÉRATION DE RETRAITÉS ?

Certains retraités sont adhérents de la FGRCF<sup>1</sup> et d'une organisation syndicale. La tentation est grande pour eux de voter pour cette association qui, au demeurant et si elle propose de sympathiques activités, ne participe pas aux négociations des différents dossiers de la protection sociale cités ci-dessus :

- > elle n'est pas représentative dans l'entreprise ;
- > elle ne participe pas aux relations sociales avec les ministères de tutelles.

Depuis les premières élections des représentants des pensionnés, cette fédération a réussi à gagner un siège au conseil d'administration de la CPRPSNCF. Ceci est un véritable gâchis pour tous les pensionnés du régime.

Il est temps de confier votre voix à une organisation syndicale représentative dans l'entreprise, qui dispose d'un rayonnement sur tout le territoire et dans tous les domaines d'activités professionnelles. L'UNSA-Ferroviaire est un acteur responsable, crédible, qui vous est utile !

<sup>1</sup> Fédération générale des retraités des chemins de fer de France et d'outre-mer

## QUELS SUJETS À VENIR CONCERNERONT LES RETRAITÉS ?

Les « nouveaux cheminots » embauchés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ne bénéficient plus du statut, ils sont recrutés sous le statut de contractuels. Cette lourde décision prise par les pouvoirs publics condamne notre régime spécial : le nombre de pensionnés sera dans le futur de plus en plus faible.

Le risque de disparition de la CPRPSNCF était réel, mais **l'UNSA-Ferroviaire a fait entendre sa position pour faire évoluer notre caisse vers une caisse de branche du ferroviaire**. Ses efforts ont été récompensés : le gouvernement a acté que notre CPRPSNCF deviendra la caisse de Sécurité sociale de tous les salariés des entreprises ferroviaires ! Cette évolution permettra à notre caisse de gérer l'ensemble de la partie prévoyance (maladie) de tous les salariés du ferroviaire, quel que soit leur statut. Elle restera notre unique interlocuteur. Sa qualité de service, même si elle est parfois décriée, est une référence parmi toutes les caisses de Sécurité sociale.

## LES FUTURES RÉFORMES DES RETRAITES

La dernière réforme des retraites portera progressivement l'âge d'ouverture des droits à la retraite à 64 ans. Si elle n'a eu aucun impact sur le « stock » des pensionnés, la menace d'une énième réforme sera sans doute moins indolore pour les retraités : **le gouvernement veut s'attaquer aux pensions de réversion.** Sur ce point, il y a lieu de distinguer trois types de population particulièrement fragile : les ayants-droit totalement dépourvus d'une autre pension de retraite, les conjoints survivants qui perçoivent une retraite personnelle à faible montant, les jeunes veuves ou veufs avec enfants à charge, qui méritent une attention particulière.

Nous devons rappeler que l'objectif poursuivi par la pension de réversion est le maintien d'un niveau de vie comparable à celui du couple, alors que de nombreuses charges restent identiques pour le survivant : loyer, entretien de l'habitation, chauffage, impôts locaux...

**L'UNSA-Ferroviaire est un acteur incontournable sur ce dossier hautement sensible !**

## LE POUVOIR D'ACHAT DES RETRAITÉS CHEMINOTS

Il a régressé depuis la réforme des retraites de 2008. L'UNSA-Ferroviaire informe régulièrement ses adhérentes et adhérents sur ce sujet et publie tous les mois une analyse détaillée des évolutions du coût de la vie : notre **Observatoire des pensions**, que vous pouvez consulter sur notre site [www.unsa-ferroviaire.org](http://www.unsa-ferroviaire.org), rubriques *Nos infos*. Vous y trouverez les éléments sur la dérive des prix sur dix ans concernant les besoins de première nécessité, notamment dans les domaines de l'alimentation, de l'énergie, du logement et des soins.

Notre observatoire est un outil utilisé par l'UNSA Retraités dans les instances nationales qui concernent les retraités, car l'UNSA-Ferroviaire est affiliée à l'UNSA, organisme interprofessionnel reconnu dans sa représentation auprès de l'État. C'est à travers cette représentation interprofessionnelle que l'UNSA-Ferroviaire agit pour défendre les retraités et porter des revendications de solidarité.

Donner votre soutien à l'UNSA-Ferroviaire, c'est donner votre soutien à l'UNSA dans la lutte pour le maintien de votre pouvoir d'achat !



## LA MUTUELLE D'ENTREPRISE

Nous y sommes ! Après des années de temporisation, l'entreprise a enfin ouvert ce chantier qui modifiera en profondeur la couverture « prévoyance » des salariés actifs au statut et contractuels. L'UNSA-Ferroviaire est très active sur ce sujet. Des experts actifs de notre organisation syndicale gèrent ce dossier et n'oublient pas les revendications portées par l'Union fédérale des retraités de l'UNSA-Ferroviaire.

Des négociations ont lieu durant cette année 2023 pour une mise en place de la mutuelle dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025, avec un axe fort demandé par l'UNSA-Ferroviaire : apporter une solidarité intergénérationnelle entre les actifs et les retraités.

**L'UNSA-Ferroviaire revendique que les retraités du « stock » puissent, s'ils le souhaitent, bénéficier de conditions avantageuses pour souscrire une adhésion dans le cadre de cette mutuelle d'entreprise.** Ceci n'est pas un sujet neutre pour les pensionnés. Le coût d'une mutuelle, d'une couverture complémentaire, n'est pas indolore pour le budget des pensionnés. Certains font le choix de se passer d'une mutuelle, au grand risque de se trouver un jour en difficulté financière dès lors qu'un pépin de santé survient.

L'UNSA-Ferroviaire est aussi soucieuse de l'avenir des mutuelles cheminotes. Elle revendique que ces dernières s'associent avec d'autres pour gagner l'appel d'offres.

L'UNSA-Ferroviaire est consciente que la mise en place de cette mutuelle obligatoire pour les actifs aura des répercussions sur plusieurs axes de notre couverture maladie. Le rôle des prochains administrateurs représentants les pensionnés sera crucial afin de défendre notre régime de prévoyance. Seuls les représentants d'une organisation syndicale représentative pourront défendre les intérêts des retraités.



**Ne gaspillez pas votre voix ! Faites le bon choix !  
Votez pour la liste de l'UNSA-Ferroviaire.**



Par Denis DONTENVILL ■

# Fier d'être cheminot ?

Dans cette entreprise SNCF qui chamboule son organisation à chaque nouvelle lubie gouvernementale, je me retrouve souvent perdu, mes repères sont défaits, j'ai l'impression d'avancer dans le brouillard... Stop, marche arrière : commençons par le commencement.



Les personnels SNCF ont le service public chevillé au corps

“  
**Je ne parle pas ici d'arrogance, encore moins de le faire savoir par son comportement. Je parle du plaisir, de la satisfaction d'avoir accompli quelque chose de bien...**”

Je m'appelle Gilles, petit Alsacien (par la taille) et fils de salarié SNCF, j'ai grandi dans ce qu'on appelle l'esprit cheminot. Je me souviens d'une époque où nous parcourions en famille le magazine des activités organisées par le CE Alsace et certaines associations cheminotes. Durant cette tranche de vie, j'ai croisé bon nombre de salariés SNCF, aujourd'hui à la retraite pour la plupart. Ils étaient heureux et surtout fiers d'être cheminots !

## ÊTRE FIER, C'EST QUOI ?

Évidemment, je ne parle pas ici d'arrogance, encore moins de le faire savoir par son comportement. Je parle du plaisir, de la satisfaction d'avoir accompli quelque chose de bien... Comment suis-je devenu fier d'être cheminot ?

Plus jeune, je n'étais pas emballé par les études. Depuis, je me suis un peu rattrapé, il vaut mieux tard que jamais, il paraît. Durant mon parcours

scolaire, la même question revenait régulièrement : *que veux-tu faire plus tard ?* Si la plupart de mes camarades n'avaient pas de réponse, pour ma part c'était limpide : je voulais devenir cheminot. Idéalement contrôleur, comme ma sœur et mon père.

Après plusieurs expériences dans des entreprises régionales, j'ai eu l'opportunité d'intégrer la SNCF. J'ai postulé sans en parler à mon père, je n'ai jamais aimé l'idée « d'être là parce que ». J'ai rejoint la SNCF en 2005, ce fleuron industriel français. J'en étais fier et à l'époque, certains de mes amis se demandaient comment c'était possible. Ils pensaient que c'était inaccessible, qu'il fallait passer par un tas de concours. En fait, l'entreprise recrutait à tour de bras. Et au cadre permanent, une autre époque ! Je crois qu'en 2005, nous étions 4 500 embauchés. Nous avons tous été invités à Paris pour une journée d'accueil. Le Parc des expositions avait été privatisé pour l'occasion, le président de la SNCF était venu faire son discours. Nous étions accueillis en grande pompe : **bienvenue à la SNCF !**

Une fois embauché à l'EIMM de Bischheim devenu aujourd'hui Technicentre, j'intervenais sur les TGV qui y passaient. Je garde surtout en souvenir le montage du nez de la motrice qui s'apprêtait à battre le record de vitesse : 512 km/h ! L'atelier Sud



Photo : R. Chessum



Photo : G. Dontanville

du Technicentre de Bischheim avait été nettoyé comme jamais, le banquet était de sortie, comme les écrans géants. Les salariés étaient invités à vivre le moment en direct. C'était à l'image du prestige de l'entreprise : grandiose !

Depuis, ma curiosité et mon envie d'apprendre m'ont poussé à changer plusieurs fois de domaine professionnel, pour finalement être affecté aux services commerciaux en gare, avant de m'investir pour les collègues dans l'action syndicale.

### **Les services commerciaux étaient, il y a quelques années encore, la vitrine de la SNCF.**

On s'y sentait valorisé, l'entreprise nous donnait les moyens de bien faire, de chouchouter nos usagers, le travail des vendeurs était reconnu. Là encore, une autre époque ! Depuis, au nom de la digitalisation à tout prix, les choses ont changé. Les investissements ont été recentrés sur les distributeurs automatiques et la vente à distance, laissant de côté les services en gares et les conseillers de vente, qui continuent aujourd'hui à s'y démener pour assurer un service de qualité aux usagers devenus clients. D'ailleurs, il m'arrive souvent de me demander pourquoi on nous appelle encore ainsi : conseiller de ventes. *Train + hôtel ? Terminé. Train + Avis ? Terminé. Efficacité ?* Montre en main, les distributeurs nous mettent une raclée...

Tant de changements en si peu de temps ! **J'ai parfois du mal à comprendre où notre entreprise veut aller et comment elle compte s'y prendre.** Il faut dire que même elle ne doit plus savoir où elle en est, avec des injonctions politiques souvent contradictoires. Les « anciens » m'avaient appris cette expression : *faire et défaire, c'est le chemin de fer !* Il ne m'a pas fallu longtemps pour le constater. Le *SNCF bashing* orchestré depuis des années par les médias n'a rien arrangé. Même le président Farandou le déplore. Depuis, la SNCF a lancé de vastes campagnes de communication pour améliorer son image auprès du grand public. Elles mettent en avant les efforts de l'entreprise pour améliorer la qualité de ses services, ainsi que les



Photo: W Warnet

De nombreux bâtiments SNCF sont classés aux monuments historiques : ici la gare des Brotteaux à Lyon

avantages du ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport. Rien n'y fait, **l'image cheminote est abîmée.** Il faut dire qu'ils n'y sont pas allés de main morte pour faire croire à l'opinion publique combien nous sommes soi-disant des privilégiés : *retraite à 50 ans, 70 jours de congés par an, salaire moyen à 3 000 euros net, mais bien sûr...* Tout a été fait pour monter le bourrichon à la population, dégrader notre système de retraite et préparer le terrain pour l'ouverture à la concurrence...

Certains de mes amis cheminots avouent ne plus oser parler de leur métier en famille ou avec des connaissances. À la question « *Tu bosses dans quoi ?* », la réponse est souvent « *dans le transport* ».

Même si je m'estime jeune, j'ai le sentiment d'être déjà un vieux cheminot. Un cheminot qui a connu une autre SNCF. Une SNCF où l'on pouvait prendre le temps de bien faire un travail qui était reconnu, avec des moyens mis à disposition. Une SNCF où existait la culture cheminote, celle du « *Tous ensemble, quoi qu'il arrive* ». Dans le travail et dans la lutte !

Oui, notre travail est important pour la société, puisqu'il contribue à maintenir le pays en mouvement. Oui, les cheminots et les cheminotes ont le service public chevillé au corps. Sont-ils pour autant toujours fiers de travailler dans cette entreprise historique ? Sont-ils encore fiers d'être cheminots ? Je n'en suis plus certain.

“ **L'image cheminote est abîmée. Il faut dire qu'ils n'y sont pas allés de main morte pour faire croire à l'opinion publique combien nous sommes soi-disant des privilégiés...** ”

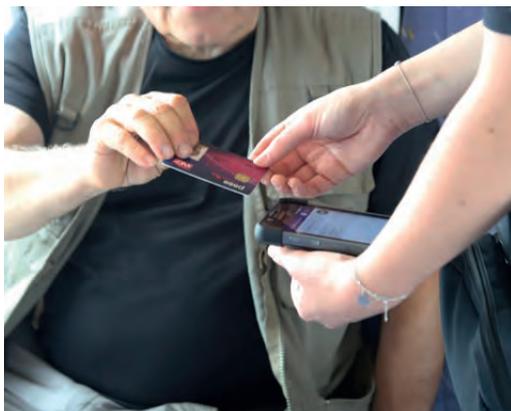


Photo: R. Chessaum

Par Gilles DONTENVILL ■

# L'égalité des chances

Dans nos sociétés où le travail est une composante essentielle de nos vies d'adultes, le diplôme conditionne largement la carrière, le niveau de vie, les relations sociales et, même, l'espérance de vie. Ascenseur social, méritocratie républicaine... l'égalité des chances existe-t-elle vraiment ?



“

*Dans la réalité, 1 % des touristes y parviendra, quand 99 % des entraînés franchiront la ligne d'arrivée.*

”

Si l'Éducation nationale ne cesse de se réformer, l'accès à sa filière d'excellence - portée encore aujourd'hui par de prestigieuses écoles comme Polytechnique, Centrale, Normale Sup, Mines, Ponts, ENA<sup>1</sup> notamment, ainsi que quelques écoles d'ingénieurs de premier plan - fut pensé à la Révolution. Ce chantier complexe fut confié à des connaisseurs du sujet, aristocrates repentis dont le plus connu était le marquis de Condorcet.

Comment faire croire au peuple qu'on ouvre grand les portes des meilleures écoles tout en les réservant - parce que les places y sont rares - aux rejetons des beaux quartiers ? Imaginez un marathon. 42 km, c'est long. Ce n'est toutefois pas surhumain. **Tout le monde ou presque peut participer, à sa façon** : on peut faire un footing de temps en temps et se présenter le jour du départ en se disant que oui, ce sera dur, mais on peut y arriver à force de courage et de volonté. Et puis, on peut s'y préparer longtemps à l'avance, intégrer une équipe de coureurs professionnels - quand sa propre famille a le plus souvent une longue tradition de course de fond - qui prodigue conseils, programme d'entraînement, expérience, pour être

au top le jour de la course. Sur le papier, tout le monde a ses chances. Dans la réalité, 1 % des touristes y parviendra, quand 99 % des entraînés franchiront la ligne d'arrivée.

Les grandes écoles, c'est pareil : **les trois quarts de leurs diplômés sont issus de milieux sociaux favorisés<sup>2</sup>, quand une poignée d'entre eux sont enfants d'ouvriers ou d'employés** - comme dans la classe politique - là où leur proportion dans la population est inversée. Difficile de prétendre que la capacité à faire de hautes études soit génétique, ce que « l'élite » ne s'acharne pourtant pas à contredire. Comment est-ce possible, puisque le programme scolaire est censé être le même partout ?

Pour avoir toutes les chances d'accéder à ces écoles, il faut déjà bénéficier de **conditions d'études favorables**. Les meilleurs établissements sont souvent en centre-ville, quand ce n'est pas Paris, où se loger convenablement est inabordable pour beaucoup. Une chambre à partager et deux heures de transports ne sont pas une bonne base de départ. Ensuite, être issu d'une classe sociale supérieure permet souvent d'avoir ses

“

*L'Éducation nationale feint d'ignorer qu'il existe une marche invisible entre le niveau acquis au lycée et celui demandé à l'entrée en classe prépa, passage obligé vers les grandes écoles.*

”

**grands-parents, parents, frères, sœurs qui ont fait les mêmes cursus.** Et bénéficier ainsi, toute sa scolarité et à domicile, d'un soutien sans faille et d'une émulation titillée par la volonté de ne pas être celui ou celle qui échoue. Enfin, l'Éducation nationale feint d'ignorer qu'il existe une **marche invisible** entre le niveau acquis au lycée et celui demandé à l'entrée en classe prépa, passage obligé vers les grandes écoles. Étant donné le rythme et la quantité de travail exigés par ces dernières, il est presque impossible d'intégrer ce qu'elles enseignent tout en rattrapant le retard accumulé au lycée. Difficulté qui n'existe pas quand on connaît l'existence de cette marche et que l'on y est préparé. Ce qui est le cas quand on vient d'un milieu qui a déjà suivi ces cursus et/ou que l'on fréquente les lycées qui savent.

Donc oui, il y a une vraie égalité des chances au départ. Mais pour atteindre l'arrivée, les statistiques sont claires : il vaut mille fois mieux venir d'un milieu qui a fréquenté ces mêmes écoles et en connaît les rouages, que de se présenter son bac en poche en comptant sur son courage et sa bonne étoile. Attention, **ces préalables ne sont pas une garantie et n'enlèvent rien au mérite des diplômés**, car ces parcours sont extrêmement exigeants. Mais se lancer dans la course sans eux, c'est courir un marathon en portant un parpaing.

Une fois diplômés, le capitalisme offrira des ponts d'or à celles et ceux qui parviennent à exceller dans l'excellence. Les autres pourront se consoler en



Oudiner75, CC-BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1530102

politique<sup>3</sup> : en contrepartie de postes grassement payés aux multiples privilèges, elle ne demande aucune compétence, n'impose ni objectifs ni comptes à rendre et permet de se constituer un carnet d'adresses qui, cette fois, intéressera le privé.

Cerise sur le macaron Ladurée, **ce sont les simples citoyens, dont les enfants ont peu de chances d'accéder à ces études, qui les financent avec leurs impôts.** D'abord les écoles elles-mêmes, puisqu'elles sont publiques, mais également les frais d'études, gratuits pour ces enfants de privilégiés dont l'argent est pourtant le dernier des soucis. Toutefois, en échange de grimper quatre à quatre les barreaux de l'échelle sociale, la Nation leur impose des **contreparties sévères** : ils auront dès leur entrée à l'école un statut de fonctionnaire qui les obligera à accepter un  **salaire pendant leurs études**<sup>4</sup> (1 500 euros net par mois en moyenne, empêchant de connaître les joies simples d'une deuxième vie au McDo) puis à **travailler à leur sortie plusieurs années pour l'État.** Un emploi assuré et bien payé qui évitera les difficultés de l'insertion dans la vie active, tout en accumulant de l'expérience et, là aussi, un carnet d'adresses.

Dans ce monde du travail où les syndicats se battent pour essayer d'en atténuer les difficultés et les injustices, celles-ci commencent bien avant la signature de son premier contrat d'embauche. À l'autre bout du prisme, la Nation catapulte les enfants de l'élite dans les hautes sphères pour remplacer leurs parents sortant des mêmes écoles. C'est l'égalité des chances, façon méritocratie républicaine.

Par Fred PORCEL ■

1 Rebaptisée "Institut national du service public" en 2022, elle reste l'école de l'entre-soi.

2 Le corpus du déterminisme social est innombrable. [Un exemple ici.](#)

3 Issu d'un milieu social pourtant favorisé, Manu\* a raté deux fois le concours d'entrée à Normale Sup, là où des dizaines de milliers d'étudiants avant lui ont réussi du premier coup. Heureusement, de longues et coûteuses campagnes de publicité financées par quelques amis ont répandu une fable du mérite qui lui a permis d'accéder aux plus hautes fonctions. (\*le prénom a été changé).

4 Oui, vous avez payé les études d'Emmanuel, Élisabeth, Bruno... et fourni leur argent de poche.



Pline, CC-BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3302779

# Dixième avis du Comité de suivi des retraites

**Le Comité de suivi des retraites<sup>1</sup> (CSR) a pour mission, à partir des analyses du Conseil d'orientation des retraites (COR) et après consultation d'un jury citoyen, de rendre chaque année un avis public portant sur l'état de notre système des retraites, avis assorti de recommandations pour l'améliorer.**

Le dixième avis, publié le 13 juillet, s'il analyse clairement l'état du système des retraites français, est en difficulté pour fournir des recommandations.

Après la crise sanitaire qui a brouillé les cartes, le CSR est pour le moins dubitatif sur l'efficacité de la réforme des retraites 2023, censée, nous disait-on, « sauver le système ». Il pose plus de questions qu'il ne formule de recommandations. Sur **la flexion de la durée de la retraite**, comprenez un nombre plus limité d'années de retraite, le CSR s'interroge sur le développement de l'espérance de vie dans les années à venir. Sur **le niveau de vie relatif des retraités**, il émet des réserves sur un possible ressaut à court terme. Comment ne pas partager ce scepticisme quand on mesure la baisse constante du niveau moyen des retraites des nouveaux retraités par rapport à la pension moyenne générale ?

Enfin, sur **le redressement de l'équilibre financier du système des retraites**, le scepticisme est aussi de rigueur pour plusieurs raisons :

> Même sans réforme, les salariés étaient enclins à retarder spontanément leur âge de départ à la retraite pour compenser une retraite trop faible. Même appliquée pleinement, la réforme n'aurait pas accru de deux ans l'âge de départ des individus.

> Les mesures de soutien des petites retraites et d'autres mesures d'accompagnement ont un coût qui altère les gains espérés sur le financement du système.



**Le CSR déplore la complexité et le manque de lisibilité de notre système des retraites**, mais il estime qu'une réforme simplificatrice exigeait un temps long pour être perçue comme acceptable, ce qui n'a pas été le cas en 2019. Le CSR estime également qu'agir sur un seul levier, en l'occurrence le relèvement de l'âge d'ouverture des droits pour mettre en place une réforme paramétrique, est porteur de risques de rejet, du fait des déséquilibres générés. Il rejoint en ce sens les arguments portés par l'intersyndicale qui avançait l'idée que d'autres mesures étaient possibles.

Si le CSR dénonce une évolution du financement des retraites s'éloignant du système originel basé sur les cotisations, il reste silencieux, au moins dans sa synthèse, sur la baisse de la participation des employeurs au financement de la protection sociale. Quant à l'estimation de l'ampleur du déficit des retraites, la question des indicateurs retenus et leur évolution dans le temps rendent difficile un accord sur le constat, ce que nous avons observé tout au long du débat sur les retraites. Mais là aussi, le CSR se garde de toute recommandation claire.

On notera au passage que le CSR fait un sort au mythe du conflit d'intérêt entre les différents régimes de retraite. Il rappelle que, pour la catégorie des fonctionnaires sédentaires, les simulations de la DREES<sup>2</sup> [montrent] qu'il n'en découle pas davantage de moyen significatif pour les agents du public, dont un nombre significatif verraient même leurs droits renforcés si on leur appliquait les règles du privé.

En conclusion, cet avis laisse un goût amer. Six mois de conflits sociaux et une réforme imposée par la force qui n'aboutit à rien ou presque. Tout ça pour ça. C'est ce que l'on peut déduire de ce dixième avis du CSR.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



1 <https://www.csr-retraites.fr/>

2 Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques.

## Le CSR en quelques mots

Mis en place en 2014, le Comité de suivi des retraites est composé de cinq personnes : deux hommes, deux femmes et un président.

Structure légère, placée sous l'autorité du Premier ministre, il s'appuie sur des rapports extérieurs, principalement le rapport du Conseil d'orientation des retraites, pour rendre ses avis. Un jury citoyen, placé auprès du CSR, est consulté préalablement à la publication de l'avis annuel. Le CSR est actuellement présidé par Denis Blanchet, chercheur à l'INED puis directeur des études et synthèses économiques à l'INSEE. Il est membre du CSR depuis sa fondation.

**Le Comité de suivi des retraites a trois missions :**

1. Rendre chaque année un avis public destiné à évaluer si le système s'éloigne, « de manière significative », de ses objectifs.
2. Le cas échéant, émettre des recommandations de mesures correctrices.
3. Réunir et consulter un jury citoyen sur ses avis et recommandations.

# L'UNSA Retraités participe au développement de l'UNSA

Toutes les structures de l'UNSA, syndicats, fédérations, pôles, unions départementales et régionales doivent participer avec l'UNSA Retraités au développement de la syndicalisation des retraités. L'objectif est de convaincre chaque adhérent-e de rester à l'UNSA après son départ en retraite, en facilitant en pratique le maintien de l'adhésion.

Adoptée par le congrès de Dijon, cette résolution matérialise l'engagement de l'UNSA Retraités dans le développement de l'UNSA.

Garder nos adhérentes et adhérents lorsqu'ils partent en retraite, c'est aussi du développement syndical ! Les retraités renforcent le réseau militant de l'UNSA et sont une ressource bienvenue pour les syndicats et pour les structures interprofessionnelles.

Partir en retraite c'est commencer une nouvelle vie, plus paisible, avec moins de stress, plus de temps pour la famille, les amis, de nouveaux projets. Mais partir en retraite ne veut pas dire couper les liens qui se sont tissés pendant des années avec vos collègues de travail ou vos collègues du syndicat.

**L'UNSA Retraités est là pour que vous puissiez continuer à militer et à être informés des évolutions qui vous concerneront tout au long de votre retraite** : la place des retraités dans la société, la défense du pouvoir d'achat, la santé, le maintien de l'autonomie malgré l'usure de l'âge, le cadre de vie, l'accompagnement de la fin de vie...

L'UNSA Retraités répond à vos questions et vous aide si vous rencontrez des difficultés. Elle défend vos droits et vos retraites. Elle interpelle les élus et négocie avec les pouvoirs publics au niveau départemental, régional, national. Elle est aussi membre de la FERPA, la Fédération européenne des retraités et des personnes âgées, car de nombreuses décisions sont prises à Bruxelles.

**Pour rejoindre l'UNSA Retraités, rien de plus simple : demandez à votre syndicat de vous transférer dans sa structure « Retraités » !**

Pour les retraités SNCF, ce sont les Unions fédérales des retraités (UFR) qui syndiquent les adhérentes et adhérents retraités de l'UNSA-Ferroviaire. Elles sont six, réparties géographiquement : UFR Est, Nord, Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est et Services centraux. Elles sont particulièrement attentives à la défense des droits des retraités sur les facilités de circulation et sur la protection sociale.

**Vous partez en retraite ? N'hésitez pas : restez à l'UNSA !**

Par l'équipe UNSA Retraités ■

**BIENTOT EN RETRAITE ?**

**REJOIGNEZ NOS UFR !**

# Journée d'information sur la concurrence TER en Picardie

Le syndicat UNSA-Ferroviaire de Picardie a organisé une journée d'information sur la concurrence TER, dans la cadre du lot Étoile d'Amiens du TER Hauts-de-France, afin de répondre aux nombreuses questions que se posent les adhérents et militants.

Cette journée avait lieu le vendredi 23 juin 2023 à la Chambre de commerce et d'Industrie Amiens Picardie HDF, située à proximité immédiate de la gare d'Amiens.

L'ordre du jour était le suivant :

- > les garanties sociales des salariés transférés ;
- > les garanties prévues par la loi ;
- > autres garanties ;
- > garanties complémentaires en cas de transfert dans une filiale de SNCF Voyageurs ;
- > zoom sur le maintien provisoire des autres accords collectifs ;
- > l'information aux salariés ;
- > le transfert des salariés, le volontariat, la désignation, le refus du transfert, les catégories d'emploi ;
- > les lois et décrets.



L'équipe de l'Union régionale a souhaité laisser une large place aux débats. À l'issue d'un café de bienvenue, Frédéric Fournier, nouveau secrétaire de l'UR Picardie, a pris la parole pour accueillir les 40 invités qui avaient répondu présent. L'équipe de l'UR, Philippe Honvault, Hélène Le Saint et Walter Warnet, a assuré le bon déroulé de cette journée d'information.

Nous avons eu le plaisir d'accueillir **Fabrice Charrière**, secrétaire général adjoint en charge des sujets liés à la concurrence, qui a animé des débats très riches, autour

d'une présentation reprenant les différents points prévus à l'ordre du jour. **Didier Mathis**, secrétaire général de l'UNSA-Ferroviaire, est intervenu pour clôturer cette journée sur l'actualité syndicale, notamment sur les facilités de circulation et le démantèlement de Fret SNCF.

Cette journée s'est achevée autour d'un buffet convivial apprécié de tous, avant de rejoindre l'UR pour ceux qui le souhaitaient.

Par Hélène LE SAINT et Walter WARNET ■



## HOMMAGE À RALUCA RUSSU

Profondément choqués et attristés, les amis et proches collègues de l'UNSA-Ferroviaire ont appris le décès de Raluca, survenu le 13 août 2023, à 63 ans.

Née à Bucarest, Raluca s'installe en France avec sa fille puis intègre la SNCF en octobre 1995. Convaincue que la défense des salariés est une nécessité, elle rejoint les rangs de l'UNSA-Ferroviaire grâce à Jean-Jacques DUBOIS en 2015, au sein de l'UAD Matériel et Traction. Elle y devient rapidement une fervente militante et y prend différentes responsabilités :

- > la restructuration du logiciel Joomla avec l'appui d'Antonio Tudor pour simplifier les envois de tracts ;
- > l'investissement dans les tournées sur les sites de Campra et Wilson ;
- > la participation aux GN Contractuels et Services communs.

Elle s'est investie sans retenue dans de multiples mandats : CHSCT, DP, CSE, CLE. Au sein du CSE Matériel industriel, elle avait pris en charge notre groupe de préparation des *Brèves*.

Femme de caractère pétillante, Raluca laissait rarement indifférent. Elle savait être attentive à chacun et contribuer à l'évolution personnelle de tous. Les souvenirs de

son enthousiasme, sa volonté de convaincre, ses accents plein de chaleur et de soleil continueront à nous accompagner et resteront à jamais gravés dans nos mémoires.

Par les membres de l'UAD Matériel et du CSE MI ■



# ÉNERGIE - PARTAGE - EXCELLENCE

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

## Trésor Makunda

Adhérent à la garantie Confort  
Cheminot

**Sprinter handisport** (T11 non-voyant)

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



**DÉCOUVREZ  
SON INTERVIEW  
EXPRESS EN VIDÉO**

[mutuelleMGC.fr](http://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](http://mutuelleMGC.fr)





WEBINAIRE EN DIRECT



Le jeudi  
19 octobre  
à 18h



**Notre intervenant**  
Pr Serge Hercberg,  
professeur émérite de nutrition, épidémiologiste  
et créateur du Nutri-Score

# Le Nutri-Score à la loupe



Webinaire gratuit ouvert à tous

**INSCRIVEZ-VOUS**

en flashant le QR code



ou sur Internet :  
<https://urlz.fr/mxui>



La Mutuelle Générale des Cheminots (MGC), Mutuelle régie par le Code de la mutualité et soumise aux dispositions de son Livre II. SIREN 775 678 550.  
Siège social : 2 et 4 place de l'Abbé Georges Hénocque 75013 PARIS. La MGC est soumise 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](http://MutuelleMGC.fr)

©Mutuelle MGC 2023 • Réf: 2023-366-F • Création graphique : intense in10se.fr • Crédits photographiques : Shutterstock

