

N° 865 | NOVEMBRE 2023

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



L'UNSA-FERROVIAIRE DÉFEND LE FRET À L'ASSEMBLÉE NATIONALE





Olivier, lors de l'Assemblée Générale de Mutuelle Entrain, en juin dernier, tu as évoqué un « paysage mutualiste cheminot en pleine tourmente ». De quoi s'agit-il ?

En qualité de militants syndicaux, vous savez parfaitement que l'activité ferroviaire fait face à des mutations majeures depuis quelques années avec l'accentuation de la concurrence sur le transport ferro-viaire Fret, TER et grande vitesse, la fin de l'embauche à statut ou encore l'accélération de la politique de filialisations. Pour les salariés de l'entreprise SNCF, en quelques années seulement, **tout un environnement s'est transformé provoquant des pertes de repères dans ce qui constituait la culture cheminote.**

A cela, vient s'ajouter la récente décision de mettre en place un contrat collectif obligatoire en direction de l'ensemble des cheminots actifs, qu'ils soient statutaires ou contractuels. **Mutuelle Entrain se prépare à cette éventualité depuis des années, conformément à sa volonté d'accompagner tous les salariés de l'entreprise SNCF sur les sujets liés à la santé** et ce, quel que soit le dispositif choisi par les décideurs. Mais désormais, il ne s'agit plus de se préparer à une éventualité mais bien de se préparer à répondre à un appel d'offres. C'est cela qui a été abordé à l'AG.

Une
mutuelle
engagée

Mobilisées au plus près de vous, nos équipes connaissent parfaitement vos besoins, que vous soyez en activité ou retraité(e)



Découvrez nos offres de bienvenue et choisissez la formule adaptée à vos besoins

Réalisez votre devis en ligne sur :

mutuelle-entrain.fr

0 809 40 54 54

Service gratuit
+ prix appel



Les mutuelles constituent des refuges au sein desquelles sont maintenues les valeurs cheminotes

Entretien avec Olivier Techec,
Président de Mutuelle Entrain

Comment Mutuelle Entrain se positionne pour aborder cette période ?

La validation, par la majorité des Organisations Syndicales, de l'accord de méthode visant à mettre en place le cahier des charges pour préparer l'Appel d'Offres Européen est un évènement majeur pour la mutuelle. Aujourd'hui, notre organisation est pensée en fonction des particularités du régime spécial en santé prévoyance ; demain, avec les nouvelles règles de protection sociale complémentaire, **nous resterons attachés à faire vivre les valeurs de solidarité, d'entraide, de démocratie au bénéfice de tous les cheminots, actifs comme retraités.**

Les instances de la mutuelle étant entièrement composées de cheminotes et de cheminots, nous savons combien ces périodes de changement peuvent être déstabilisantes. Dans ces moments, **les structures associatives comme mutualistes constituent des refuges au sein desquelles sont maintenues les valeurs cheminotes.**

Continuer d'accompagner les salariés du ferroviaire dans un tel dispositif, avec le niveau de rigueur et de professionnalisme que syndicats et direction exigeront, constitue pour nous l'enjeu de ces prochains mois. Je rappelle que **Mutuelle Entrain est une mutuelle de cheminot(els) gouvernée par et pour les cheminot(els) et, à ce titre, nous sommes pleinement concerné(e)s par la qualité de ce dispositif !**

PAGE 4

EDITO

Par Didier MATHIS

Le ferroviaire doit se conjuguer au quotidien

PAGES 6/13

QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?

> SA VOYAGEURS

SNCF, du low cost au dumping social

> SA GARES & CONNEXIONS

Quand le climat attaque nos gares :
vulnérables ou pas ?



> SAS FRET

- Libéralisation du fret :
l'UNSA à l'Assemblée nationale

PAGES 14/17

À LA UNE



> La Santé de la Famille
des chemins de fer français

> Foire de Châlons-en-Champagne 2023

18



PAGES 18/25

LES PLUS ++

> Genèse et épopée du rail
au Congo à la fin du XIX^e siècle

> Le miroir aux alouettes

Le marché de l'électricité

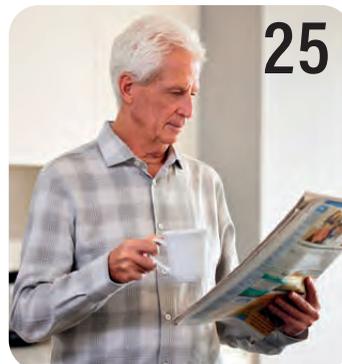


> Du côté des UFR

- Manger à sa faim !

- Le report de l'âge légal fait augmenter
le chômage des seniors

25



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



Le ferroviaire doit se conjuguer au quotidien



Par Didier MATHIS
Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire

Depuis l'annonce par le gouvernement du *Grand plan du rail* de 100 milliards d'euros, les acteurs du ferroviaire ont pris conscience que **la transition écologique passera par le financement de la régénération du réseau.**

Le volet Transport du projet de la loi de finances 2024 progresse de 13% par rapport à 2023, à 13,3 Md€. Il prévoit une taxe sur les concessionnaires d'autoroutes et les gestionnaires de grands aéroports qui doit rapporter 600 M€ par an, soit 2,5 Md€ d'ici 2027, qui iraient dans les caisses de l'Agence de financement des infrastructures (AFITF) pour investir dans les transports décarbonés.

Dans ce projet de budget 2024, 3 Md€ sont consacrés à la régénération du réseau ferré pour atteindre +1,5 Md€ par an d'ici à la fin du quinquennat. Trois autres milliards iront aux trains d'équilibre du territoire (Intercités) et aux trains de nuit, qui nécessitent un investissement important en matériel roulant.

Au total, 8 Md€ sont fléchés vers les transports ferroviaires, collectifs, dont 700 M€ pour les RER métropolitains dans le cadre des contrats État-régions, mais aussi vers le fluvial et le vélo.

Si l'État veut réussir la transition écologique, il doit donner envie aux Français de prendre le train, pas seulement le TGV. Les lignes de desserte fine des territoires sont le principal relais de croissance du ferroviaire. Leur sous-investissement depuis des années ne permet pas d'attirer des clients vers les TER. C'est ce que confirme le **sondage sur les mobilités du quotidien en région**, publié lors du 19^e Congrès des régions de France, après une première enquête en 2019. Il en ressort que les transports en commun sur route souffrent d'une image ternie liée à un manque d'offre. Quant aux transports ferrés, ils bénéficient d'une image « globalement satisfaisante » mais ne sont pas spontanément associés à des trajets du quotidien par une majorité de Français, qui les envisagent davantage pour parcourir de grandes distances.

En fait, **les transports ferrés stagnent** : 14% utilisent régulièrement le tramway ou le métro au quotidien, 5% le RER, 4% le TER et 3% le Transilien. Ces chiffres ont peu évolué par rapport à 2019. L'image des transports collectifs s'est dégradée chez leurs utilisateurs et ceux qui les empruntent rarement ou jamais : 44% des Français sont satisfaits du nombre d'arrêts de transports en commun près de chez eux (-5 pts), 43% de leur confort (-5 pts), 38% de la sécurité à bord (-10 pts) et 33% de leur coût (-3 pts).

L'enquête montre que **le développement de l'offre de transports en commun est le principal levier pour faire passer une partie des automobilistes vers des modes de transports alternatifs au quotidien**, notamment dans les zones périurbaines et rurales. En zones urbaines, l'intensification de l'offre (amplitude horaire, fréquence...) de transports collectifs et le développement du vélo sont des pistes très porteuses.

L'étude est à mettre en parallèle des résultats financiers du groupe ferroviaire qui termine le premier exercice 2023 avec un bénéfice de 158 M€. SNCF Voyageurs a certes vu son chiffre d'affaires augmenter de 11,3% par rapport au premier semestre 2022 à 9,3 Md€, mais c'est TGV qui affiche, à lui seul, une croissance de 21% en un an. À nous de transformer l'essai pour que les TER deviennent un réflexe pour l'ensemble des Français !

Bonne lecture !



Si l'État veut réussir la transition écologique, il doit donner envie aux Français de prendre le train, pas seulement le TGV.





Connaissez-vous la liseuse en ligne *miLibris* ?

Le Mag est toujours en évolution. Nous vous proposons pendant quelques mois de tester la nouvelle liseuse en ligne *miLibris* qui, en plus des fonctions habituelles, vous permet de lire les articles en mode texte, mais aussi, très prochainement, de les écouter !
Voici comment ça marche.

miLibris reader



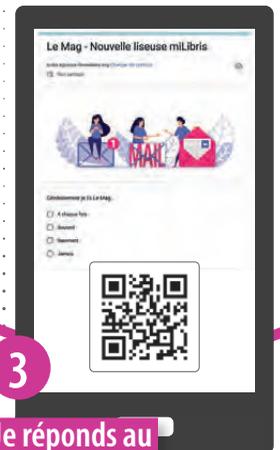
1

Je clique sur l'article souhaité du magazine



2

Je lis l'article en intégralité (mode texte)

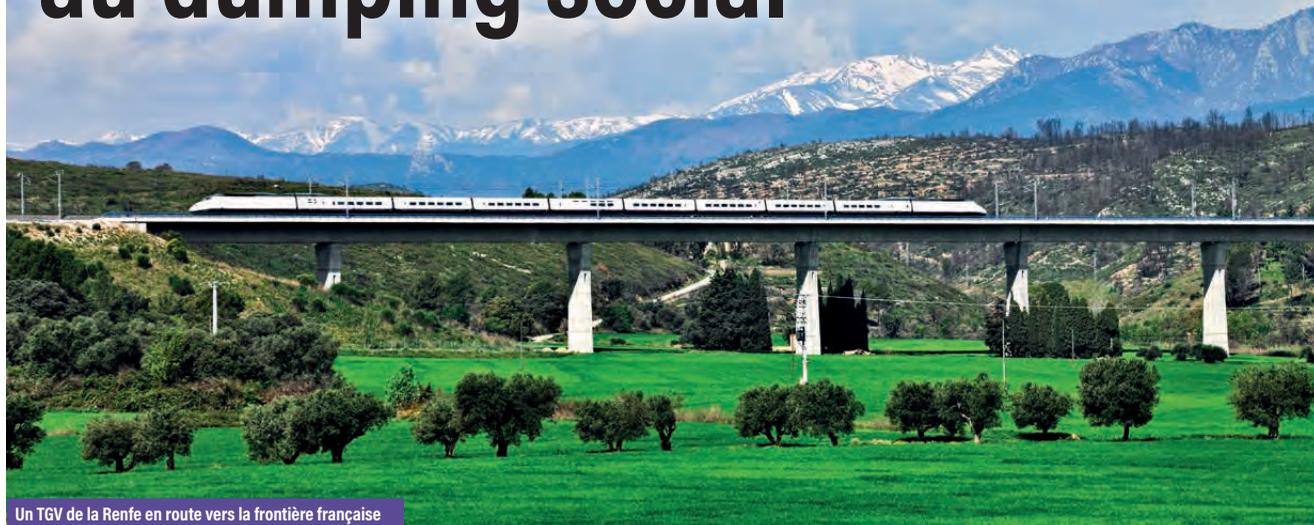


3

Je réponds au sondage en scannant le QR Code*

*Temps du questionnaire : une minute. Vos retours et remarques sur cette liseuse sont importants. Merci !

SNCF, du low cost au dumping social



Un TGV de la Renfe en route vers la frontière française

TGV Renfe - Jardi Verdugo https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=56756826

Après le projet de TGV France Espagne, l'entreprise va plus loin avec son projet de TGV France Italie.

OUVERTURE DE LA FILIALISATION DE L'ACTIVITÉ TGV !

En 2020, la SNCF lançait ses TGV low cost *OUIGO España*. En 2022, après plus de 20 ans de coopération, la SNCF a décidé de rompre le partenariat avec la Renfe, via la filiale Elipsos, pour lancer ses propres TGV de Paris à Barcelone, siglés *INOUI*. En Italie, la coopération avec Trenitalia et leur filiale Artesia a aussi cessé, pour venir les concurrencer avec une autre filiale, SVI, sur l'axe Paris-Lyon-Turin-Milan. Stratégie incompréhensible, alors que l'entreprise vient récemment de signer un partenariat avec la DB pour du Paris-Berlin !

Évidemment, les entreprises historiques Renfe et Trenitalia ont répliqué. Avec cette filiale SVI, la SNCF va plus loin, TROP LOIN ! Ce que nous, cheminotes et cheminots, en retenons, **c'est la fin d'une coopération entre deux entreprises d'État pour le bien de tous et le début d'une concurrence et d'une guerre commerciale sur le marché du TGV.**

Pour investir le marché de la grande vitesse italienne, SVI sera domiciliée à Milan, sera de droit italien et volera de ses propres ailes avec son projet Allegro. Un projet qui, demain, veut avaler tout le personnel actuellement en poste, ainsi que leurs conditions de mise à disposition s'ils acceptent d'y rester. Cela concerne 60 personnes : 37 chez SVI et 23 de la SNCF, dont 14 ASCT du

roulement italien et 9 ADC de Paris Charolais et de Chambéry.

Demain, cette filiale sera dotée de 15 TGV M dernière génération en déclinaison low cost. Elle vendra ses billets via internet, aura ses propres agents de conduite et commerciaux. Elle a pour objectif, à court terme, de faire un recrutement massif sur les métiers spécifiques du ferroviaire. Les nouveaux embauchés, ADC et ASCT inclus, seront formés par des formateurs externes et privés. Quant à la maintenance, elle sera certainement sous-traitée en Italie.

L'UNSA dénonce cette filialisation de l'activité TGV. C'est l'ouverture du dumping social dans l'open access¹ !

Le transfert de charge vers des filiales SNCF et/ou des entreprises ferroviaires privées n'est plus « réservé » aux cheminots de Fret, TER, Transilien ou Intercités. L'activité TGV y vient aussi par appât du gain, au détriment des salariés !

L'UNSA-Ferroviaire dénonce les agissements de cette filiale qui refuse de se rattacher à la convention collective du ferroviaire, préférant celle de la logistique. C'est inacceptable ! Penser que le détournement des conditions sociales n'entraînera pas de dumping social car il est légal est une grave erreur. Il est irresponsable de la part d'un groupe comme la SNCF de répondre de la sorte, cette stratégie est mortifère.

Par Frédéric MEYER ■

1 Modèle de concurrence dans lequel toute entreprise ferroviaire désireuse d'opérer peut librement formuler ses demandes de sillons auprès de SNCF Réseau. Ces services ne sont pas organisés par une autorité organisatrice et ne constituent pas un service public.

Quand le climat attaque nos gares : vulnérables ou pas ?

Pendant que les gouvernements continuent de repousser le tas de sable, certaines entreprises s'emparent du sujet du changement climatique. Depuis les années 2000 et une accélération depuis 2010, les températures battent des records à la hausse. Ce réchauffement engendré par les activités humaines entraîne des dérèglements climatiques de plus en plus fréquents. **Le scénario du Giec retenu par le ministère de la Transition écologique est de + 4°C en 2100 en France !** Le réchauffement sera deux fois plus rapide en Europe que la moyenne planétaire, les pays tempérés enregistreront les plus fortes variations de température. Si le groupe SNCF s'engage dans la frugalité énergétique et le développement d'énergies vertes, avec la création notamment d'une entité dédiée *SNCF Renouvelables*, **la SA Gares & Connexions s'est lancée dans un plan d'adaptation au changement climatique.** Il faut adapter nos gares pour assurer la sécurité de nos voyageurs et de nos personnels, mais aussi maintenir le confort, quelles que soient les variations de température. De récentes études ont permis de lister quatre risques principaux :

- ▶ les **inondations et/ou fortes précipitations** qui peuvent interrompre les circulations et l'accès à nos installations, notamment les passages souterrains ;
- ▶ la **canicule** qui entraînera des épisodes d'inconfort pour les salariés et les voyageurs et des contraintes sur les installations ferroviaires ;
- ▶ la **sécheresse** qui obligera à réduire notre consommation d'eau ;

▶ le **gonflement et la rétractation des argiles** qui fragilisent nos bâtiments, mais aussi les réseaux enterrés.

L'enjeu pour SNCF Gares & Connexions est à la fois préventif et curatif. Il s'agit d'adapter et améliorer la résilience de nos installations pour assurer la continuité du service dans des conditions acceptables par tous, mais aussi d'anticiper, dans tout nouveau projet, de nouvelles normes pour rendre nos investissements « éco-compatibles ». Pour ce faire, SNCF Gares & Connexions fera réaliser cet automne, via un prestataire, **un diagnostic portant sur la vulnérabilité de ses installations et des bâtiments qui lui sont confiés.**

La démarche est complétée par la mise en place d'une responsable *Climat et adaptation* récemment recrutée, l'affectation d'un budget (2,5 M€ en 2024) et une programmation de financements (113 M€ pour les huit ans à venir) pour engager des actions sur le long terme.

À l'avenir, la « gare verte » devra être frugale énergétiquement, produire des énergies décarbonées (ce qui correspond aux scopes 1 et 2 - voir encadré) et, à terme, bénéficier d'aménagements éco-conçus comme la végétalisation, l'accueil des vélos et le traitement des déchets (scope 3). Rendre nos gares moins vulnérables au changement climatique, c'est tout l'enjeu de la future gare verte.

Par Philippe FROISSARD et Valérie LOURDAIN ■
Vos élus au conseil d'administration de G&C

“ **Le réchauffement engendré par les activités humaines entraîne des dérèglements climatiques de plus en plus fréquents. Le scénario du Giec retenu par le ministère de la Transition écologique est de + 4°C en 2100 en France !** ”

Dans un livre blanc « *Décarboner le transport en France : la voix du ferroviaire* », les industries ferroviaires et la SNCF expriment leur vision pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Aujourd'hui, les émissions de gaz à effet de serre de SNCF sont :

- 1/ Les émissions directes (ou « scope 1 »), liées à la circulation des trains (énergie de traction) et des véhicules de service (carburant), représentent 12% des émissions totales de SNCF.
- 2/ Les émissions indirectes liées à la production de l'énergie nécessaire à l'activité ferroviaire (ou « scope 2 ») représentent 6% du bilan carbone de l'entreprise.
- 3/ Toutes les autres émissions indirectes (ou « scope 3 »), liées par exemple au transport des salariés et des clients ou à l'extraction des matériaux nécessaires à la construction des trains ou des composants des infrastructures ferroviaires, représentent 82% des émissions de SNCF.





Libéralisation du fret : l'UNSA à l'Assemblée nationale

Après les menaces de l'annonce de la liquidation de Fret SNCF, une enquête portant sur la libéralisation du fret et ses conséquences pour l'avenir a vu le jour à l'Assemblée nationale en cette rentrée 2023. Cette étape importante a été actionnée grâce à l'impulsion des syndicats et notamment du travail actif des représentants de l'UNSA-Ferroviaire auprès de certains députés.

LES DÉPUTÉS MÈNENT L'ENQUÊTE

Le 2 juin 2023, les membres du groupe Gauche démocrate et républicaine (GDR) - NUPES ont déposé une proposition de résolution tendant à la création d'une enquête sur « *la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir* ». La commission du Développement durable et de l'aménagement du territoire a jugé cette action recevable.

D'après le député Hubert Wulfranc, l'instigateur de cette requête, la commission d'enquête devra s'intéresser à la situation de Fret SNCF dans les années 2000, à l'aube de la politique européenne de libéralisation, puis au processus même de libéralisation qui s'est étendu de 2004, année de l'adoption du deuxième paquet ferroviaire, à

2009, lorsque la Commission européenne autorisa l'État à verser une aide d'un montant de 1,5 milliard d'euros à la branche fret de la SNCF. Les termes de cet accord, ainsi que ses conséquences, seront étudiés. Un focus sera également réalisé sur la manière dont la libéralisation s'est accélérée entre 2010 et 2017, à la suite de l'arrivée des opérateurs privés, mais aussi de l'ouverture de la SNCF au routier et à des activités annexes. La finalité sera de comprendre pourquoi, après les premiers recours intentés par les opérateurs privés contre Fret SNCF en 2016, la Commission européenne a engagé une procédure d'examen contre la France portant sur les conditions de financement de l'activité de fret de la SNCF entre 2007 et 2019.

BEAUTIFUL PEOPLE

Les auditions ont débuté le 12 septembre et se sont étalées jusqu'à la fin octobre. De multiples intervenants se sont succédé derrière le micro pour donner leur avis et répondre, avec plus ou moins de brio et d'objectivité, sur leur rôle éventuel dans la débâcle du fret ferroviaire. Les fauteuils de l'Assemblée ont accueilli, en vrac et sans être exhaustif : Clément Beaune, ministre des Transports, Élisabeth Borne, Première ministre, Jérôme Leborgne, directeur général de Fret SNCF, Frédéric Delorme, président de Rail Logistics Europe, Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF, Matthieu Chabanel, président-directeur général de SNCF Réseau. Les anciens présidents de la SNCF Louis Gallois et Guillaume Pepy se sont joints à la fête. Cerise sur le gâteau, les anciens ministres des Transports, Anne-Marie Idrac, Dominique Bussereau et Jean-Claude Gayssot, se sont aussi confiés aux auditeurs.

C'est donc tout le multivers des super héros (super vilains ?) de la saga du fret ferroviaire de ces trente dernières années qui est passé à la toise, afin de donner sa version du naufrage du rail, tout en essayant de répondre avec honnêteté et probité. *La vérité, rien que la vérité, je le jure*. Tout ce qui a été raconté pendant ces audiences s'est déroulé sous le sceau de l'engagement solennel, la paume levée en prêtant un serment laïque (on ne sort pas de bible dans l'hémicycle avant de raconter sa vérité). Les anciens combattants politiques ont côtoyé les forces (plus ou moins) vives actuelles, dans des débats rythmés par les interrogations des parlementaires. Pour les plus anciens, on a assisté, presque la larme à l'œil, plus à des confessions tardives qu'à des audiences. Mais que l'on se rassure, cette ligue de justice passée à la toise ne sera pas clouée au pilori et tout le monde se retrouvera sûrement au bar de l'Assemblée nationale pour trinquer au bon vieux temps.



Fret est abandonné par la SNCF et le gouvernement



L'hémicycle de l'Assemblée Nationale

Coucoueuf - <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=21064979>

L'UNSA AU MICRO DE L'ASSEMBLÉE

En plus de l'intelligentsia politique et ferroviaire française, les membres de la commission d'enquête de l'Assemblée nationale ont souhaité auditionner des experts du fret ferroviaire issus de la presse et des organisations syndicales représentatives. **Pour la fédération UNSA-Ferroviaire, ce sont Fabrice Charrière (secrétaire général adjoint) et Lionel Ledocq (secrétaire fédéral Fret) qui ont été longuement entendus.** Ils ont pu s'exprimer avec force arguments sur la situation et ont promptement répondu aux diverses questions. Ce moment particulier a même permis de clarifier certains points qui n'étaient pas encore compris et mis à jour par les enquêteurs, des faits dissonants de la collaboration entre le gouvernement et la direction SNCF concernant le futur cadre social dégradé et le manque d'objectivité de certaines décisions hâtives.

EXTRAIT DE LA DÉCLARATION LIMINAIRE LUE AUX ENQUÊTEURS :

« ... Cette procédure d'examen a suscité de vives préoccupations chez les cheminots et les industriels de la filière quant aux conséquences négatives qui pourraient en découler sur l'activité historique de la SNCF. Vous l'avez rappelé dans l'expression des motifs de résolution pour créer cette commission d'enquête, Fret SNCF joue encore un rôle essentiel dans le développement du fret ferroviaire en France... Les conclusions de l'enquête de la Commission européenne pourraient avoir des répercussions significatives sur Fret SNCF. Tout d'abord, si l'État est reconnu coupable d'avoir accordé des aides illégales, cela pourrait entraîner des sanctions financières importantes pour Fret SNCF. Cela pourrait affaiblir davantage sa situation financière déjà précaire et

“ Les anciens combattants politiques ont côtoyé les forces (plus ou moins) vives actuelles, dans des débats rythmés par les interrogations des parlementaires. ”



Fabrice Charrière, secrétaire général adjoint de l'UNSA-Ferroviaire et Lionel Ledocq, secrétaire fédéral Fret

“
Avouez que si on voulait tuer l'activité fret de la SNCF, on ne s'y serait pas pris autrement.
 ”

restreindre ses capacités à investir dans le développement de ses infrastructures et de ses services. Un autre problème désormais est que cette enquête va également affecter la réputation de Fret SNCF. Être impliqué dans une affaire d'aides illégales va ternir son image de marque et réduire la confiance des clients et des partenaires commerciaux, présents et futurs. Cela entraînera de facto une diminution du volume d'affaires et une perte de contrats, compromettant ainsi sa capacité à rester compétitif sur le marché. Avouez que si on voulait tuer l'activité fret de la SNCF, on ne s'y serait pas pris autrement. Du côté de l'UNSA-Ferroviaire, nous tâchons de jouer dorénavant notre rôle d'amortisseur social vis à vis des agents qui vont perdre leurs emplois, leurs lieux d'affectation, leurs équipes, leurs collègues, leurs métiers, leurs espoirs en un avenir meilleur pour l'activité à laquelle ils ont voué leur carrière, au prix parfois de sacrifices de leur vie personnelle et familiale. Mais quand on voit les difficultés quotidiennes dans l'exercice du dialogue social, c'est animés d'une colère que nous assistons aux réunions d'instance formatées et dans lesquelles nous n'apprenons rien et sur lesquelles nous ne pouvons pas agir... »

QU'EST-CE QUE ÇA VA CHANGER ?

Les commissions d'enquête ont un caractère temporaire : leur mission prend fin avec le dépôt de leur rapport et, au plus tard, à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date d'adoption de la résolution qui les a créées. Toutes les personnes entendues officiellement sont protégées par la loi d'actions en

diffamation, injure ou outrage pour les propos tenus devant la commission d'enquête. Donc **personne ne sera jugé même s'il n'a pas dit la vérité.**

Le rapporteur de l'enquête (le député Hubert Wulfranc) exerce sa mission sur pièces et sur place et doit obtenir tous les renseignements de nature à faciliter son travail. Il est habilité à se faire communiquer tout document de service. Les nombreuses auditions feront l'objet de comptes rendus et seront publiées en annexe du rapport. Celui-ci est adopté par la commission d'enquête et remis au président de l'Assemblée nationale, qui fait mention de ce dépôt au Journal officiel. Les conclusions contenues dans le futur rapport peuvent faire l'objet d'un débat sans vote. Les députés peuvent également les évoquer en utilisant les procédures du droit parlementaire classique, notamment en posant des questions au gouvernement. Cette procédure aura donc une capacité d'influence, mais en aucun cas ne présente un caractère de contrainte. **Son rayonnement et son effet dépendront de la volonté des membres de l'Assemblée nationale à faire avancer le sujet de manière commune.** Le rapport devrait normalement voir le jour dans un délai de six mois à partir de la création de l'enquête. Des politiciens peuvent-ils nous sauver d'autres politiciens du gouvernement ? À suivre.

LIBÉRALISATION DU FRET DEPUIS 2006

Une politique de libéralisation, comme l'envisage l'Europe, consiste en un ensemble de mesures qui cherchent à favoriser les échanges commerciaux

internationaux et à ouvrir les marchés à la concurrence en réduisant les tarifs douaniers, les subventions aux producteurs nationaux, tout en supprimant les contingentements. On reproche donc à juste titre à la Commission européenne d'être le grand inquisiteur de la libéralisation du fret international depuis 2006.

Si l'on se penche objectivement sur la situation actuelle, on peut en extraire les implications négatives, mais aussi celles qui ont permis de faire évoluer positivement le ferroviaire. Il est important de noter que les conséquences peuvent varier d'un pays à l'autre, en fonction des spécificités du marché et des politiques mises en place pour accompagner le changement. **La libéralisation a facilité l'augmentation de la concurrence en permettant à de nouveaux opérateurs d'entrer sur le marché.** L'offre s'est étoffée dans un premier temps, engendrant une baisse potentielle des prix à l'avantage des clients. Le marché ferroviaire a vu presque brutalement fleurir une diversification des services en encourageant les opérateurs à répondre à une plus grande variété de besoins des clients, avec en sortie une plus grande flexibilité et une meilleure adaptation aux attentes du marché. **L'accroissement rapide de la concurrence a incité les opérateurs à l'innovation et donc à la création de solutions de transport inédites.** La libéralisation a stimulé les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, notamment dans la modernisation des voies, la construction de nouveaux terminaux et l'acquisition de nouveaux équipements.

Malheureusement, après des premiers effets positifs, l'ouverture du marché national à la concurrence a entraîné une fragmentation du secteur, avec l'arrivée de plusieurs opérateurs privés aux moyens et ambitions divers. La coordination et la planification des opérations sont devenues plus complexes, avec l'enchaînement d'une cascade de retards et des inefficacités chroniques dans les services. La prolifération de nouveaux arrivants a amené une baisse des tarifs qui, dans un premier temps, a semblé avantageuse pour les clients, mais qui s'est traduite durablement par une diminution de la rentabilité de l'entreprise historique et a tiré vers le bas l'attractivité générale du ferroviaire.

LES EFFETS DE LA LIBÉRALISATION EN 2023

La libéralisation a provoqué une réorganisation du mode de gestion de la SNCF en activités toutes différentes comptablement parlant, entraînant la fin de la péréquation économique¹ et une hausse évidente des coûts matériels et humains. **Avec l'arrivée de la concurrence, l'entreprise historique a été confrontée à une baisse logique de ses parts de marché et de la rentabilité de celles qui ont subsisté.** La traduction de cette baisse des



David Valence, président la commission d'enquête

benefices s'est traduite par une réduction massive des investissements de RFF et SNCF Infra sur les infrastructures ferroviaires (suppression de faisceaux de triages, condamnation de voies de service dans de multiples gares, fermetures d'embranchements particuliers, retards de modernisation des installations terminales embranchées, abandon de projets innovants).

Gonflés à bloc, les opérateurs privés qui se sont succédé à la porte des clients pour s'engager dans la nouvelle bataille du rail et vendre un rêve ferroviaire du futur ont rapidement montré leurs limites. **Le monde du transport libéré a violemment découvert que le ferroviaire n'est pas vraiment une poule aux œufs d'or.** Au programme des réjouissances : des difficultés à maintenir un service fiable et régulier affectant les entreprises et le respect des contrats. Pour une optimisation de la régularité et à la recherche de tarifs moins onéreux, certains clients sont donc retournés vers le routier, au détriment d'une logique de développement durable.

“

Avec l'arrivée de la concurrence, l'entreprise historique a été confrontée à une baisse logique de ses parts de marché et de la rentabilité de celles qui ont subsisté.

”

¹ Les activités rentables compensent les résultats de celles qui le sont moins ou pas.



Elisabeth Borne, Première ministre



En résumé, les bénéfices attendus de la libéralisation du ferroviaire ne sont finalement pas arrivés à la gare des bénéfices.



Mtzt - https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=16309361

On ne débattrà pas outre mesure des conséquences sociales, notamment en termes d'emploi. Qui entend dans le même discours les mots *concurrence* et *rentabilité à tout prix* aura compris que l'humain devient dans ce schéma une denrée corvéable et sacrificable à merci. Tant que parle l'économie...

CONCURRENCE MON AMOUR

En résumé, les bénéfices attendus de la libéralisation du ferroviaire ne sont finalement pas arrivés à la gare des bénéfices. Alors que la mise en concurrence devait permettre plus d'offres, plus de services, plus d'innovations, cela n'a pas fonctionné. Comme dirait Inès Reg : *Les calculs sont pas bons Kevin, c'est quand que tu vas mettre des paillettes dans ma vie ?* La réponse est vite trouvée : jamais ! Échec sur toute la ligne. Ça étonne tous les grands décideurs, mais **qui pensait sérieusement que libéraliser un marché en déclin sans l'accompagner pouvait amener des entreprises à faire des profits durables ?** Les saintes vertus

de la concurrence scandées par les évêques de la Commission européenne ne sont effectives que dans un marché en développement.

Le fiasco de l'ouverture du marché ferroviaire dans une période de décroissance était prévisible, car rien n'a été pensé à long terme. Au final, seuls les tarifs étaient en jeu et l'ensemble des opérateurs impliqués en a payé sèchement l'addition. L'UNSA-Ferroviaire réitère son opposition à la libéralisation sauvage des marchés.

Le grand perdant dans l'histoire, c'est le développement durable. L'affichage et le matraquage des règles à venir issues de *Green Deal* ne sont en fait qu'une poudre aux yeux balancée mollement par un gouvernement incapable de la moindre mesure sociale ou écologique. Une inconscience sociétale qui pousse inexorablement notre société vers le précipice. Pour triste rappel, le secteur du transport pèse 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre (hors transport aérien international), alors même que le fret ferroviaire émet dix fois moins de gaz que le fret routier, 85 % des marchandises sont acheminées par camion, contre 9 % seulement par le train.

TOUT EST POLITIQUE ?

Loin d'utiliser un poncif qui affirme que tout est politique, on peut moduler en évoquant Machiavel qui affirmait que tout n'est pas politique, mais que la politique s'intéresse à tout. Idéalement, la politique est un vecteur de développement qui apporte une cohérence et une clarté sur le fonctionnement d'une société. C'est la garantie que tous les sujets seront traités avec justice, logique et efficacité. Si elle ne fonctionne pas et produit des effets pervers contraires au développement, elle doit normalement rendre des comptes. C'est là, avec cette affaire, que le bât blesse. **C'est le cœur du problème : qui va rendre des comptes ?**

Ce n'est pas un euphémisme de dire que les politiciens de tous bords se sont penchés très souvent sur la SNCF. Il reste des débats, mais on peut sans se tromper avancer que la conclusion de ce big barnum est que Fret SNCF est le grand sacrifié du transport français, en toute impunité. Les orientations des divers gouvernements français n'ont œuvré avec ambition que pour le transport de voyageurs. La libéralisation n'est pas seule coupable du déclin de Fret SNCF. On peut régulièrement constater de quelle manière les dirigeants nationaux se gargarisent du train à grande vitesse et sont prompts à vendre notre beau TGV à l'international. Dans le même temps, au fil des ans, les ministères qui se sont suivis ont délaissé et cherché à dégraisser la SNCF via sa branche de transport de marchandises. C'est un peu comme si maman SNCF avait eu deux enfants et qu'elle en préférerait un au détriment de l'autre.



Hubert Wulfranc, rapporteur de la commission



La commission d'enquête a pu entendre de nombreux acteurs ferroviaires et politiques, pour comprendre la débâcle du fret.

LE RICHE ET LE PAUVRE

Le fiston *Voyageur* sera forcément beau et brillant alors que le fils *Fret* sera caché comme un rejeton gênant sur lequel on applique un syndrome de Münchhausen par procuration : *Fret ne va pas bien, Fret est mal foutu, Fret n'a aucun avenir, Fret est gravement malade, on ne fera jamais rien avec Fret. C'est inévitable.*

Tout le monde a oublié que si le TGV a pu voir le jour et que le désenclavement du territoire français a pu s'opérer dans de bonnes conditions, c'est parce que Fret s'est occupé des travaux dont on lui a imputé massivement et tous azimuts les coûts de développement et de mise en service. Pas grave, on est dans la même famille. Mais c'est loin tout ça. Tout est oublié. Chacun pour soi. Aujourd'hui plus que jamais, alors que tout le monde s'accorde à dire qu'il faut sauver le soldat Fret, les parents papa *Gouvernement* et maman *SNCF* ont décidé, dans un ultime sursaut hystérique, d'euthanasier Fret, leur fils maudit. *Merci de faire vite svp, ça lui fait trop mal. En plus, c'est le docteur Europe qui l'a dit, ce n'est pas nous. Tout est écrit sur l'ordonnance.* Bref, quand on veut tuer son chien, on prétend qu'il a la rage.

AUTODAFÉ FERROVIAIRE

Fret est actuellement le seul opérateur à pouvoir intervenir sur tout le territoire dans des configurations simples, complexes et modulables. Après tout ça, qui sera capable de le faire ? Et quand on dit le faire, on veut dire par là le faire dans de

bonnes conditions, dans le respect du développement durable. Alors que l'Assemblée nationale interroge et s'interroge, il est vital de donner un futur à notre avenir et stopper l'autodafé de Fret SNCF. Il est urgent d'attendre et de continuer à se développer en attendant des nouvelles du Journal officiel feuille de choux de Bruxelles, qui sera le seul juge de paix sur la méthode à employer.

Pour l'instant, la direction campe sur sa position ubuesque : si on ne liquide pas Fret SNCF, on risque la liquidation. Situation paradoxale dans laquelle il faut tout risquer pour éviter tout risque en promettant dans le même temps que tout va bien se passer. Lorsqu'on commence à faire de fausses promesses, les mots n'ont aucune valeur.

Au final, toute cette affaire n'est qu'une blague. Une mauvaise blague que personne ne comprend en Europe. Nous vivons la grande braderie d'une économie et d'une Nation, où l'art de la politique rime avec banque et Polytechnique.

Par Lionel LEDOCQ et Massimo RASTELLI ■

“
Fret est actuellement le seul opérateur à pouvoir intervenir sur tout le territoire dans des configurations simples, complexes et modulables.
”



Une vidéo de l'intervention de l'UNSA-Ferroviaire à l'Assemblée :



La Santé de la Famille des chemins de fer français

La *Santé de la Famille des chemins de fer français* est une association largement centenaire qui œuvre dans le domaine des addictions, essentiellement celles à un produit psychotrope, mais pas seulement. Elle agit dans trois champs très imbriqués : la prévention et la promotion de la santé, l'accompagnement des personnes directement ou indirectement concernées par une conduite addictive, la formation en addictologie et à la relation d'aide.



“ Pour l'association, tout individu aspire au bien-être - c'est une donnée de l'évolution de l'espèce humaine - et sa vie est une suite permanente de tentatives de réponses à cette aspiration. ”

L'association est créée en 1896 grâce à la coopération des compagnies ferroviaires, privées ou publiques. En 1919, le journal de l'association prend le nom de *La Santé de la Famille des chemins de fer français*. Avec l'assemblée générale du 17 octobre 1930, c'est cette fois l'association qui prend le nom de son journal : *La Santé de la Famille des chemins de fer français*.

Depuis 1938, date de la création de la SNCF, elle est très largement soutenue par celle-ci, matériellement, humainement et politiquement. Elle est même citée comme « le » partenaire sur le thème des addictions dans un règlement très officiel de la SNCF, le RA 00644 - *Prévention des risques liés à la consommation des produits psychoactifs à la SNCF*.

Reconnue d'utilité publique depuis 1950, elle est au service de toutes et tous et, bien sûr, des cheminotes et cheminots œuvrant pour chacune des entreprises du groupe SNCF et leurs retraités. Elle n'intervient néanmoins, pour le moment, qu'en France métropolitaine.

Tout au long de son histoire, sa philosophie, ses activités, ses pratiques et, bien sûr, ses bénévoles, ont évolué en s'adaptant à la société, à la SNCF, à ses besoins, ses pratiques quant à la consommation de produits psychotropes. **Elle a**

su nouer des coopérations, des partenariats avec des organismes autres que la SNCF, tels que les associations « sœurs » soutenues par leurs entreprises (Orange, La Poste, RATP, Air France), l'INSERM, la Mutuelle Entrain, la Caisse de prévoyance et de retraite des agents SNCF (la CPR), l'Union nationale de prévention du suicide (UNPS)...

Centrée sur l'alcool à sa création, cette association s'est peu à peu intéressée à d'autres produits psychotropes dont l'usage a émergé jusqu'à devenir lui aussi un fléau (drogues licites ou illicites, médicaments psychotropes en automédication, etc.). Tout comme elle s'intéresse depuis une dizaine d'années aux addictions comportementales, sans produit (jeux d'argent, jeux vidéo, sport, smartphone...).

LE PROJET ASSOCIATIF

Pour l'association, tout individu aspire au bien-être - c'est une donnée de l'évolution de l'espèce humaine - et sa vie est une suite permanente de tentatives de réponses à cette aspiration. Mais quand ce bien-être est obtenu pendant un certain temps (variable d'un individu à l'autre) à l'aide des pouvoirs psychotropes d'un produit (ou d'un comportement addictif), il va un jour



ne plus apparaître et laisser la place à un mal-être, voire à une maladie causant probablement un mal-être des personnes de sa « famille » qui ont de l'affection pour lui, que ce soit à la maison, au travail, dans une association ou bien dans un club sportif.

Dans toutes ses activités, *La Santé de la Famille* vise à préserver la santé de la famille (activité « prévention et promotion de la Santé ») ou à la recouvrer (activité « accompagnement »), l'activité « formation » permettant à nos bénévoles d'être compétents et légitimes dans ces deux domaines.

LA PRÉVENTION (ET LA PROMOTION DE LA SANTÉ)

En animant des actions de prévention, en école, en entreprise et dans les centres communaux d'action sociale, les militants formés de *La Santé de la Famille* envoient des messages aux publics rencontrés, afin qu'ils s'interrogent sur l'origine de leur bien-être (= santé) ou de leur mal-être et de leur relation avec les produits psychotropes qu'ils consomment ou pourraient être amenés à consommer afin, le cas échéant, de pouvoir rectifier à temps leur « trajectoire » avec ces produits.

Avec ces messages, les publics rencontrés peuvent aussi avoir les mêmes interrogations pour les personnes de leur « famille » consommatrices de produits psychotropes

Didier et Anne Joly, adhérents et militants engagés dans l'association



Fils de cheminot (son père était conducteur de train), Didier a été embauché à la SNCF en 2000. Depuis cette date, il travaille pour Fret SNCF, d'abord à l'administration des ventes sur Paris puis à présent à Strasbourg. Adhérent UNSA-Ferroviaire depuis dix ans, il était notamment membre CHSCT, à présent membre de sa commission locale HSCT. Il a toujours eu envie d'aider les autres et ce sont ces valeurs d'humanisme que porte l'UNSA-Ferroviaire qui l'ont convaincu d'adhérer.

« Ces valeurs, ce sont les mêmes que celles de l'association La Santé de la Famille au sein de laquelle je suis investi depuis 2017 », nous confie-t-il. Didier est engagé, pleinement engagé : ce sont des raisons humaines, mais également personnelles qui l'ont amené à s'investir au sein de cette association. « **L'alcoolisme et l'addiction aux psychotropes causent des dégâts physiques et psychologiques sur la personne concernée, mais également sur son entourage. Comme le précise l'un de nos partenaires, l'UNPS (Union nationale de prévention du suicide) : quelqu'un qui met fin à ses jours a un impact sur quinze personnes en moyenne autour de lui.** »

Didier nous invite à la réflexion : *peut-on agir au bon moment ? Devons-nous le faire ? Comment ?* Pour lui, cela se fait via l'association *La Santé de la Famille*. Depuis 2017, il y occupe les fonctions de trésorier du comité de Strasbourg. Il fait à présent partie du comité de rédaction de la revue, de la commission de contrôle, de la commission des études et de la communication (réseaux sociaux et flyers). Il a été récemment élu adjoint du secrétaire général de l'association. Didier explique que « Cheminots ou non, l'association donne à ses adhérentes et adhérents les moyens d'agir. Tout le monde y est le bienvenu ! »

Reconnue d'utilité publique, l'association recrute en permanence celles et ceux qui souhaitent s'y investir ou soutenir ses actions avec une « simple », mais ô combien indispensable, cotisation.

C'est le cas de son épouse, Anne Joly. Adhérente de l'association, elle s'y investit dès qu'elle le peut : « L'engagement est libre, on peut constamment l'adapter en fonction de ses possibilités ». Anne est également salariée de Fret SNCF depuis bientôt 24 ans. Comme Didier, elle est adhérente de l'UNSA-Ferroviaire (à l'UAD Fret) et occupe plusieurs mandats syndicaux : secrétaire de la commission locale de la direction du Fret, membre de sa commission de notations et élue suppléante au CSE Fret SNCF.

Didier ajoute que l'association a besoin de communiquer et d'être aidée dans cette tâche : « Je remercie d'ailleurs l'UNSA-Ferroviaire de nous faire une place dans sa revue ».

Si vous aussi, vous souhaitez aider l'association *La Santé de la Famille des chemins de fer français*, vous pouvez la faire connaître autour de vous en partageant cet article ou en contactant Didier. L'association édite une revue et d'autres supports de communication que vous pourrez diffuser sur votre établissement ou dans d'autres lieux.

Un grand merci à Didier et Anne pour leur témoignage !

Par Gilles DONTENVILL ■

et, peut-être ainsi, les aider à retrouver le bien-être (= santé) fondé sur l'utilisation de ses ressources propres et non sur l'usage de produits psychotropes.

Pour intervenir dans ce champ de la prévention, les bénévoles de *La Santé de la Famille* utilisent les outils « faits maison » (*la Trajectoire du vécu de la personne alcoolique, l'Accrochage, le Train de la vie, l'alcoolisme au féminin*, etc.) et adaptent des outils grand public (nuggets, quizz, réglettes d'alcoolémie...).

L'ACCOMPAGNEMENT

Les bénévoles de *La Santé de la Famille* pratiquent l'accompagnement et la relation d'aide, que ce soit l'accompagnement des personnes en difficulté avec un produit psychotrope ou l'accompagnement des personnes de sa « famille » (le co-dépendant). C'est un accompagnement vers un retour au bien-être (fondé sur l'utilisation de ses ressources propres et non sur l'usage de produits psychotropes) des personnes accompagnées.

L'accompagnement des personnes vers un mieux-être se concrétise dès le centre de soins où *La Santé de la Famille* intervient (une soixantaine sur le territoire) mais également lors d'entretiens individuels avec un militant formé de *La Santé de la Famille*, ou en participant à un groupe de parole animé par un militant formé de *La Santé de la Famille*. Cet accompagnement vers un mieux-être peut également se réaliser en devenant bénévole à *La Santé de la Famille*, où chacun peut ainsi trouver sa place.

LA FORMATION

Elle permet aux bénévoles d'être compétents dans chacun de ces domaines, prévention et accompagnement. Et même, vie associative ! Les formations sont ouvertes à l'extérieur, des cheminotes et cheminots en activité (infirmières, préventeurs, etc.) y participent périodiquement. *La Santé de la Famille* est un organisme de formation et devrait prochainement accéder à la qualification Qualiopi.

CONCLUSION

La Santé de la Famille des chemins de fer français, ce sont certes 127 ans d'histoire (et ce n'est pas fini !) mais ce sont surtout aujourd'hui plus de 300 personnes qui l'animent. Elle a besoin de se développer, car les demandes d'intervention en prévention et en accompagnement augmentent et il est à craindre malheureusement de ne pas toujours être en mesure de pouvoir répondre présent.

Par François JEANNOT ■

Président de La Santé de la Famille des chemins de fer français
et adhérent de la section UFR de Paris Est depuis 2016.
francois.jeannot@lasantedelafamille.fr

Parrainez-moi(s) !



Foire de Châlons-en-Champagne 2023

La Foire de Châlons-en-Champagne, dans la Marne, a tenu sa 76^e édition du 1^{er} au 11 septembre 2023. Réunissant gastronomie et agriculture, elle attire chaque année plus de 750 exposants et 220 000 visiteurs, ce qui en fait le deuxième rendez-vous agricole de France.



Au micro, Médéric Lenoir, secrétaire régional Champagne-Ardenne



A droite, Jean Carl Millet, secrétaire fédéral

L'UNSA-Ferroviaire était présente samedi 9 septembre 2023 lors de la journée des cheminots, pour un débat autour de l'arrivée de la concurrence ferroviaire.

Jean Carl Millet, secrétaire fédéral, a pu défendre la position de notre organisation syndicale sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs face à Thibaut Duchêne, conseiller régional Grand Est, Stéphanie Dommange, directrice TER Grand Est et Thierry Nier, secrétaire général adjoint de la CGT Cheminots.

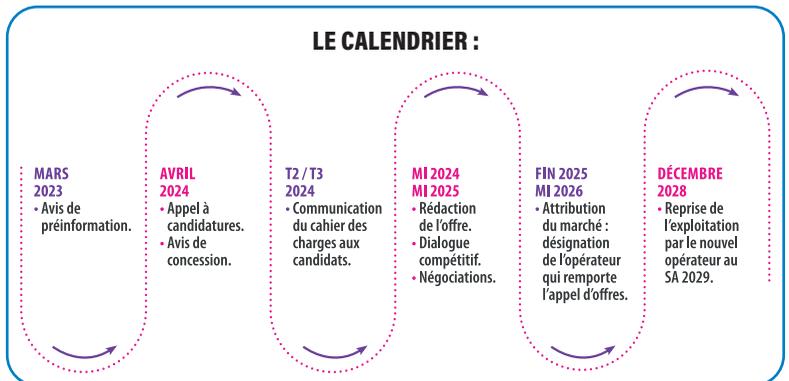
Les négociations autour des garanties sociales pour les travailleurs du rail dans les filiales SNCF et les entreprises ferroviaires privées choisies par l'autorité organisatrice seront au cœur du travail de l'UNSA-Ferroviaire. Pour les intervenants, il faut investir massivement dans le ferroviaire et, en particulier, dans la régénération de l'infrastructure, surtout sur les dessertes fines du territoire. L'humain doit être la priorité pour l'ensemble des acteurs de la mobilité ! **L'UNSA-Ferroviaire ne veut pas participer à une société où le service**

public serait conduit sous le seul prisme de la rentabilité, comme a pu l'exprimer Médéric Lenoir, secrétaire régional UNSA-Ferroviaire Champagne-Ardenne, lors des échanges avec les représentants politiques et SNCF sur la région Grand Est.

Par Médéric LENOIR ■
Secrétaire régional Champagne-Ardenne



LE CALENDRIER :



ZOOM SUR L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE SUR L'ÉTOILE DE REIMS

Lignes ferroviaires concernées

- Epernay - Reims - Château-Thierry
- Champagne-Ardenne TGV - Reims - Charleville-Mézières - Sedan
- Charleville-Mézières - Givet
- Charleville-Mézières - Hirson - Longuyon - Longwy ou Thionville
- Reims - Châlons-en-Champagne - Saint-Dizier - Chaumont (Culmont-Chalindrey - Dijon)
- Reims - Fismes
- Reims - Laon
- Éventuellement Reims - Lille et/ou Charleville-Mézières - Lille

Les services routiers concernés

- Châlons-en-Champagne - Verdun
- Sedan - La Ferté-sur-Chiers
- Troyes - Laroche-Migennes
- Troyes - Romilly-sur-Seine
- Romilly-sur-Seine - Nogent-sur-Seine
- Saint-Dizier - Chaumont
- Troyes - Chaumont
- Troyes - Châlons-en-Champagne

Genèse et épopée du rail au Congo à la fin du XIX^e siècle

UN « ZESTE » D'HISTOIRE AMENANT À LA PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT

En 1877, durant et après quatre ans de traversée de l'Afrique centrale, l'explorateur gallois Henry Morton Stanley, parti de l'océan Indien à Zanzibar, débouche enfin sur la façade océane de l'Atlantique.

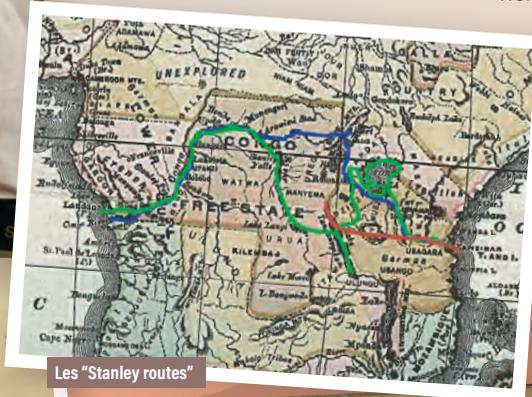
Après avoir brutalisé ou asservi maintes tribus indigènes, il atteint l'est du fleuve Congo. Il y navigue alors, descendant cet immense fleuve de 4 700 km, son avance étant stoppée à près de 400 km de l'embouchure au niveau d'un immense bassin désigné le Pool Stanley¹ (aujourd'hui Pool Malebo).

C'est un quasi-bouchon qui étrangle le fleuve à l'ouest du Pool, rendant alors la navigation impossible sur près de 300 km de cataractes, de chutes (de Livingstone) et de nombreux rapides (Inga²). C'est alors à pied qu'il doit traverser cette zone naturelle périlleuse, avant d'achever son périple à l'extrémité du bief de nouveau navigable du fleuve puis, enfin, à l'embouchure sur l'Atlantique.

Au débouché de cet ultime périple, il reste le seul européen en vie, avec une perte de plus de 200 hommes, des porteurs indigènes notamment. Fort envieux de posséder des colonies, le roi des Belges Léopold II charge le désormais fin connaisseur et auxiliaire Stanley de le représenter pour acquérir, voire conquérir des possessions depuis la rive ouest du Congo. Mais comment exploiter l'intérieur des terres et assurer le transport des richesses à découvrir ?

Pour pénétrer depuis l'ouest vers ce vaste sous-continent enclavé, c'est par lentes caravanes et par portages qu'une longue progression s'opère. Ce qui fait germer la conviction de Stanley d'un autre moyen, une autre piste, un autre chemin... **un chemin de fer !** D'où l'affirmation de l'explorateur mandaté par le roi des Belges : « **Sans le chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny** »

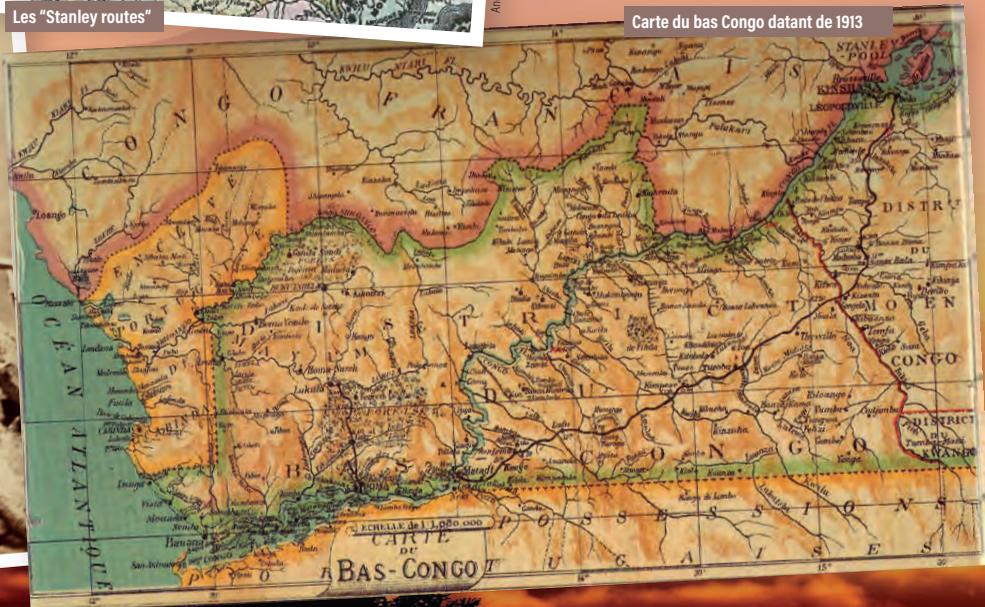
Henry Morton Stanley



Les "Stanley routes"

André Engels - https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=3558803

Carte du bas Congo datant de 1913



Henry Morton Stanley

Après la conférence de Berlin³, l'État indépendant du Congo est créé en 1885 et attribué à titre personnel au roi Léopold II. Il devient son « jardin », son « gâteau africain » ! Cette immense réserve naturelle fait alors sens avec les conclusions de Stanley : une voie pénétrant vers l'intérieur des terres pour pouvoir commercer l'ivoire, le coton, le café, l'hévéa, les bois, etc.

UN BRIN DE GÉOGRAPHIE JUSTIFIANT LA PERCÉE D'UNE VOIE

Le territoire de ce vaste Congo reste enclavé, avec un seul et étroit débouché vers l'océan. Stanley fonde la ville-port de Matadi, dernier point de navigation des navires. C'est de cette zone que devront démarrer les travaux d'implantation du rail, à la place de la piste des porteurs. C'est ainsi que la voie vitale de Matadi à Léopoldville (nom du village original Kintambo, aujourd'hui Kinshasa) voit s'ouvrir des études en 1887 et les travaux en 1890.

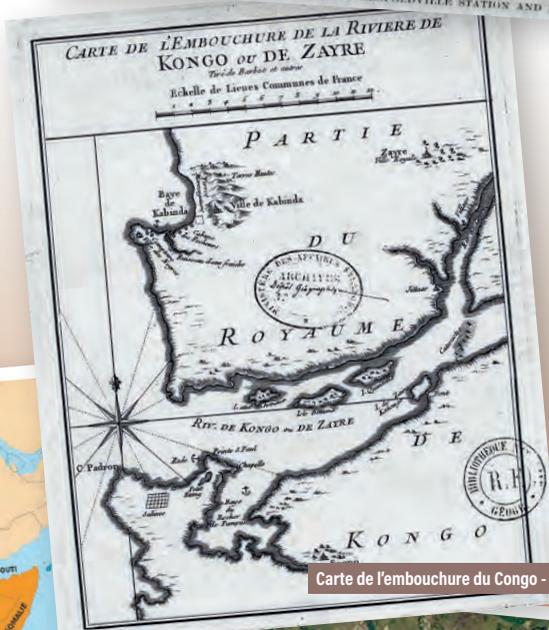
LE FINANCEMENT ET LA MISE EN ŒUVRE

À la fin de 1886 est créée en Belgique la *Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie* (CCCI) et sa filiale, afin de financer d'abord les études préparatoires. Sous la direction du capitaine Albert Thys, ingénieurs, topographes et géologues

Vue de Léopoldville, gare et port - 1884



VIEW OF LÉOPOLDVILLE STATION AND PORT, 1884



Carte de l'embouchure du Congo - 1747

- 1 Le Stanley Pool est un lac formé sur le cours inférieur du fleuve Congo
- 2 Les chutes d'Inga sont des rapides situées sur le cours du Congo, en aval de Kinshasa
- 3 Elle marqua l'organisation et la collaboration de plusieurs pays d'Europe pour le partage et la division de l'Afrique, aboutissant à édicter les règles officielles de colonisation.



Le Pool Malebo (ex Pool Stanley)



doivent prospecter et progresser durant trois ans, sans cartes. Les défis naturels du parcours sont immenses : canyon de la rivière Mpozo tout au départ, puis les Monts de Cristal avec une suite de falaises, ravines, collines, marais, le tout sur plus de 300 kilomètres. Nombre de porteurs sont décimés par l'épuisement, les maladies et fièvres, les accidents. D'autres désertent.

La *Compagnie des chemins de fer du Congo* étant légalement créée en 1889, le temps de la réalisation s'ouvre sous l'œil attentif des bailleurs. Ainsi démarrent les travaux, depuis l'aménagement d'un embarcadère sur le port de Matadi jusqu'au début du combat contre la nature et ses reliefs, à coups de pioches et de poudre d'explosifs. Les premiers défis consistent en un difficile franchissement d'une rivière, puis à tailler des tranchées au travers des murs de roches : il faut deux années pour établir les neuf premiers kilomètres d'une voie fragile.

Durant neuf rudes et mortelles années, la main-d'œuvre indigène s'épuise. Ce sont des esclaves, des forçats et des coolies asiatiques qui, par milliers, forcent l'enfer des obstacles. Plus de 6 000 travailleurs de toutes provenances seront recrutés, pour ne pas dire « consommés » : morts, malades, blessés, déserteurs, etc. Au fur et à mesure de ce lent et funeste avancement, les premiers rails de 21,5 kg par mètre linéaire, à écartement de 0,765 mètre, permettent à la première locomotive d'alléger les approvisionnements et la dureté des chantiers. Toutefois, au-delà des chiffres affichés pour l'histoire, **c'est une hécatombe humaine qui se comptera au final en milliers de morts, dont plus d'une centaine de « blancs »**.

La charge à l'essieu permise sur cette frêle voie n'excède pas dix tonnes. C'est presque une centaine de ponts, plus de 1 200 aqueducs qui permettent de venir à bout d'obstacles quasi insurmontables après ces terribles neuf années ! Sur cette voie rustique, c'est à 20 km/h à peine qu'une locomotive et trois wagons de dix tonnes progressent sur et pour le chantier. Il sera jalonné par des stations de ravitaillement, ses futures gares.

Le Pool Stanley est enfin atteint et Léopoldville voit l'inauguration de la ligne le 16 mars 1898. Gares aménagées, ateliers de maintenance des matériels roulants et des moteurs permettront, au fil des décennies suivantes, de structurer ce chemin de fer dans le cadre d'une intense colonisation belge, jusqu'à l'indépendance du pays en 1960.



Travailleurs sur la voie Matadi-Léopoldville 1885-1889



Le fleuve Congo



Une équipe de travailleurs sur la ligne de Matadi

IN MEMORIAM

Au sommet de la colline de Matadi demeure un belvédère comportant une table d'orientation avec, sur le flanc du monument, la phrase mémorielle suivante :

« À travers cette contrée chaotique, des hommes audacieux et téméraires ont lancé le premier chemin de fer d'Afrique centrale. »

Dans les brèches rocailleuses près de Matadi, une autre plaque rappelle par ses inscriptions l'histoire de la construction de ce chemin de fer.

« Ici passait la première voie ferrée de Matadi au Stanley Pool. Elle ouvrit le bassin du Congo à la civilisation. La première mission d'étude débarqua à Matadi le 18 juin 1887. Le premier coup de pioche fut donné le 15 mars 1890. La première locomotive atteignit le Stanley Pool le 16 mars 1898. »

Au début du vingtième siècle, entre 1923 et 1931, le désormais Congo belge entreprit des travaux de modification du tracé, d'armement des rails de 33 kg/ml, d'un nouvel écartement de 1,067 ml, dans des conditions aussi dantesques et meurtrières que lors de la percée historique : 100 ponts, 1200 ouvrages métalliques et des millions de m³ de terres et de roches déplacées au prix de tant et tant de travailleurs réquisitionnés, de forçats décimés par le climat et les maladies.

Se rappelant à la phrase de Stanley, **cette artère vitale devint effectivement essentielle pour l'import-export global et minier en particulier** (cuivre, minerais) pour le Congo belge devenu Zaïre à son indépendance en 1960, puis République démocratique du Congo aujourd'hui.

En 1970, puis dans les années 1980/90, deux autres phases de renouvellement de voie ont permis de normaliser l'écartement, d'améliorer l'assise (traverses béton pour rail de 40 kg/ml) en relevant la charge l'essieu jusqu'à vingt tonnes, ainsi qu'une vitesse autorisée de 70 km/h.

De 1985 à 1991, j'ai participé à cette dernière étape de renouvellement dans les ateliers de maintenance, en tant que très modeste maillon d'une chaîne ferroviaire historique faite de défis hors du commun et hors du temps.

Par Jean Guy DUTOUR ■

Une vue du port et de la gare de Léopoldville



Travaux de terrassement



Locomotive 1932



Pierre Lescaigne <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=32819251>

Pierre Lescaigne <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=3339359>

bigfoot - stock.adobe.com

Le marché de l'électricité

Depuis quelques années, le prix de l'électricité monte. Il flambe, même. Comme toujours, télévisions et réseaux sociaux regorgent d'explications définitives : le gaz russe, la guerre en Ukraine, l'inflation... Sans oublier l'inévitable complot de lobby nucléaire, il y a un public pour ça. Ces explications sont assez éloignées de la réalité, pourtant bien documentée.



Photo : Vesguri - <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=2674032>



Le marché de l'électricité est complexe. Il est impossible de le détailler davantage à moins d'y consacrer un Mag entier.

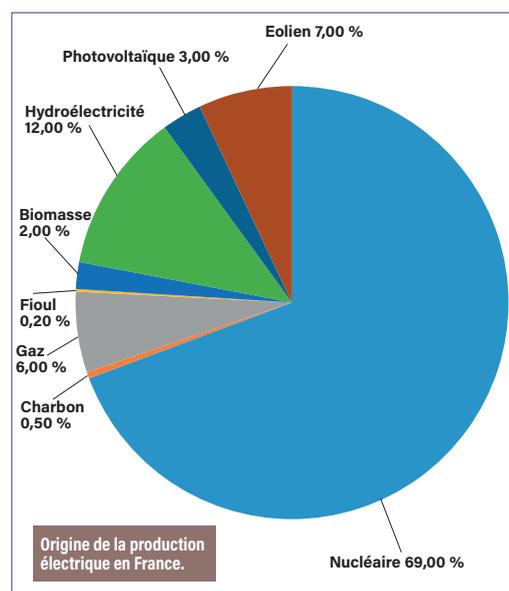


NOTRE MIX ÉLECTRIQUE

D'abord, notre mix électrique (la part de chaque « carburant » utilisé pour produire l'électricité que la France consomme) n'a pas beaucoup varié depuis des décennies : 69% de nucléaire, 12% d'hydroélectricité (barrages), 7% de fossiles (gaz, charbon, fioul) et 10% de renouvelables (ENR) en progression depuis quelques années.

Le réseau physique est unique, géré par RTE (haute tension) et Enedis (moyenne et basse). Les moyens de production (centrales, barrages, etc.) appartiennent à 85% à EDF, qui les a financés. Le reste se répartit entre Engie (ex-GDF Suez), Total Énergies et de petits fournisseurs locaux.

Arrêtons le suspense, c'est d'abord le prix du gaz qui fait flamber celui de l'électricité. Étonnant, puisque non seulement il ne représente presque rien dans ce mix, mais le prix de revient global de notre électricité aurait dû baisser avec l'arrivée des renouvelables. En effet, même si cela paraît contre-intuitif, **le prix de vente de l'électricité est fixé à partir du seul coût du « carburant » destiné à la produire.** Or les ENR, en progression dans le mix, ne le paient pas : soleil et vent sont gratuits. Comment cette hausse est-elle possible ?



Prenez trois hypothèses invraisemblables : d'abord, tous les boulangers d'Europe doivent adapter leur production en temps réel pour fournir exactement le nombre de baguettes correspondant aux clients présents dans toutes les boulangeries, à

1 Imaginée par l'économiste Marcel Boiteux.

chaque instant et sur tout le continent. Ensuite, ces boulangers alignent le prix de leurs baguettes sur celui du sel, qui n'est pourtant présent qu'en infime proportion après la farine, l'eau, l'énergie, les machines, les locaux, les salaires... Enfin, le prix de ce sel varie chaque seconde, fixé sur un marché boursier par des traders qui n'en produisent pas.

Absurde, n'est-ce-pas ? Voilà le marché européen de l'électricité. Imposé par l'Europe libérale dans les années 90 (2007 en France pour les particuliers) et approuvé par chacun de ses États membres, ne les laissons pas se dédouaner derrière Bruxelles encore une fois.

Ce marché ubuesque impose une formule de calcul du prix de vente de l'électricité brillante sur le papier, mais totalement déconnectée de la réalité, **fondée sur le coût de l'énergie marginale.** Autrement dit, sur celui de la dernière centrale démarrée pour adapter la production à la consommation, forcément la plus chère. En effet, puisque l'électricité ne se stocke pas ou presque (voir [Le Mag de mai 2022](#)), la production doit coller en temps réel à la consommation. En période de pointe, en hiver notamment, pour satisfaire la demande à l'échelle du continent interconnecté, les producteurs doivent démarrer des centrales chères (gaz, pétrole, charbon) voire couper l'électricité (appelé *effacement*) à des industriels volontaires, ce qui coûte encore plus cher en dédommagement. Le prix de vente de l'électricité s'adapte à ce coût marginal. C'est le prix du sel.

Ajoutez à cela un marché européen où la plupart des opérateurs sont des traders dont le seul objectif est de faire du cash en achetant et vendant de l'électricité un jour (marché *Spot*), une semaine, un mois, un an, trois ans à l'avance, vous obtenez une volatilité maximale des prix fondée sur de la pure spéculation. Voilà donc la raison de l'hyper volatilité des prix de l'électricité. Encore plus indigeste en France où son coût réel dépend majoritairement de centrales nucléaires et hydroélectriques financées depuis belle lurette.

Grâce à la doctrine ordolibérale allemande en vigueur à Bruxelles depuis des décennies, le marché européen de l'électricité est une usine... à gaz.

Inadapté à des contraintes physiques les plus complexes qui soient, son objectif officiel est de favoriser la baisse des prix, on voit le résultat. En réalité, son but est, encore une fois, de permettre à des opérateurs privés d'accaparer les bénéfices d'un marché tout en laissant les pertes aux opérateurs publics. D'abord, en permettant à des investisseurs sortis de nulle part de spéculer sur une ressource vitale pour les États. Ensuite, en France par exemple où existent des prix réglementés (le tarif *bleu* d'EDF), quand le prix de marché baisse et passe sous ces tarifs réglementés, les clients partent vers les opérateurs



Photo: W. Warnet

privés. EDF doit alors revendre une partie de la production qu'il leur avait réservée et dont il n'a plus besoin. Revendre à perte, puisque le prix de marché est bas. Quand le prix remonte et dépasse les tarifs réglementés, les clients reviennent chez EDF, qui doit racheter sur le marché, au prix fort, une quantité d'électricité non prévue, qu'il produit pourtant toute l'année à un coût inférieur.

Cerise sur l'éclair au chocolat, cherchant à fragiliser EDF pour le démanteler et en transférer les meilleurs morceaux au privé comme ils l'ont fait pour l'hôpital et, en ce moment, le fret ferroviaire, nos gouvernants libéraux successifs lui ont imposé de réserver aux opérateurs privés une part importante de l'électricité nucléaire qu'il produit : 100 à 120 tWh par an, à un coût bas et fixe. **C'est l'ARENH, l'accès régulé à l'électricité nucléaire historique.** Ainsi, des opérateurs privés, qui ne produisent rien et ne servent pas davantage, gagnent de l'argent en vendant cher sur le marché et à leurs clients, tout en s'approvisionnant pas cher auprès d'EDF.

L'ARENH est tellement dysfonctionnel que sa fin est à l'étude. Quant au marché européen de l'électricité, il ne cesse d'accumuler les critiques et les projets de réforme. Affaires à suivre. Gageons toutefois que les néolibéraux ne laisseront pas la poule aux électrons d'or retourner dans le giron public, malgré leurs bavardages sur l'indépendance énergétique, la résilience, les secteurs stratégiques, bla bla bla...

Le marché de l'électricité est complexe, bien plus que les quelques lignes qui précèdent. Il est impossible de le détailler davantage à moins d'y consacrer un Mag entier. Si le sujet vous intéresse, il est largement documenté, par exemple sur [YouTube](#) ou dans des articles de presse comme [celui-ci](#).

Faire jouer la concurrence pour faire baisser les prix ? Non, bien sûr. Comme pour le transport ferroviaire, il s'agit seulement de faire semblant pour privatiser les profits et nationaliser les pertes. De quoi se faire un pognon de dingue.

Par Fred PORCEL ■

“
En hiver, les producteurs doivent démarrer des centrales chères voire couper l'électricité à des industriels volontaires, ce qui coûte encore plus cher en dédommagement.
”

DOSSIER
ÉLECTRICITÉ



CHAÎNE VIDÉO
ÉLECTRICITÉ



Manger à sa faim !

Manger à sa faim... Après deux ans d'inflation, c'est le problème auquel se trouvent confrontés neuf millions de Français pauvres. Les associations caritatives ont multiplié les alertes, début septembre.



“

Les exonérations de cotisations ont été multipliées par 3,5 en dix ans sans que la répercussion sur les salaires et l'emploi n'améliore la condition des travailleuses et des travailleurs.

”

Ce sinistre constat vient démentir l'optimisme affiché par nos ministres concernant les performances économiques du pays. Si certains indices peuvent apparaître moins mauvais que chez nos voisins, l'Allemagne en particulier, les salariés, les Français modestes, les étudiants, les petits retraités n'en perçoivent aucun effet et voient au fil des mois leur situation se dégrader.

Les causes : des salaires en berne qui ne permettent plus aux travailleurs pauvres et, parmi eux, à trop de femmes contraintes au temps partiel non choisi, de vivre dignement. Et aussi des emplois sous qualifiés et mal rémunérés, des pensions toujours en recul par rapport à la hausse des prix, des prix de l'alimentation et de l'énergie qui s'emballent au fil des mois, un coût du logement inabordable pour trop de familles...

À l'autre extrémité de l'éventail social, l'accumulation de l'épargne témoigne d'une authentique prospérité. L'envolée de la valeur des biens immobiliers, même si elle plafonne un peu ces derniers temps, a multiplié le nombre de millionnaires. Le constat est évident, le ruissellement ne marche pas... Pire encore, l'État se montre plus généreux, au plan des aides et de la fiscalité, à l'égard des entreprises et des plus riches. Les exonérations de cotisations ont été multipliées

par 3,5 en dix ans sans que la répercussion sur les salaires et l'emploi n'améliore la condition des travailleuses et des travailleurs. Bien au contraire, les atteintes aux droits sociaux, le recul des prestations sociales, ont conduit à la situation constatée par les Restos du cœur ou le Secours populaire.

Il faut, d'urgence, apporter des corrections à la politique menée par le gouvernement Borne. Cela passe par :

- une augmentation des salaires et des pensions, à même de compenser l'inflation subie depuis trop de temps ;
- une meilleure répartition des richesses : une fiscalité plus exigeante pour les plus hauts revenus permettrait d'avancer vers plus de justice sociale et plus de solidarité en direction des plus fragiles et des plus précaires.

Ces revendications, nous les avons portées dans la rue le 13 octobre 2023, aux côtés des actifs, dans le cadre unitaire de l'intersyndicale.

Pour la dignité des travailleurs, actifs comme retraités. Pour que chacune et chacun, dans la France de 2023, puisse manger à sa faim !

Par l'équipe UNSA Retraités ■

Le report de l'âge légal fait augmenter le chômage des seniors

Une étude de l'Unédic publiée le 1^{er} mars 2023 montre que l'âge légal de départ à la retraite entraîne un pic de ruptures conventionnelles trois ans avant la date d'ouverture des droits. Ce qui correspond à la durée d'indemnisation chômage dont pouvaient bénéficier les plus de 55 ans sur la période de l'étude.

UN PIC DE RUPTURES CONVENTIONNELLES À 59 ANS

L'Unédic observe en 2021 une nette hausse, à 59 ans, des licenciements pour inaptitude et des ruptures conventionnelles, autrement dit « d'un commun accord », entre l'entreprise et son salarié. Ces dernières donnent droit au chômage. Or, les plus de 55 ans pouvaient être indemnisés pendant trois ans, ce qui leur permettait d'être indemnisés jusqu'à 62 ans, soit l'âge légal de départ à la retraite avant la réforme de 2023.

Ainsi, à 59 ans, 25% des ouvertures de droit au chômage le sont à la suite d'une rupture conventionnelle, contre 17% à 56 ans. Soit un taux « qui remonte au niveau de celui que l'on observe pour les trentenaires, catégorie d'âge la plus concernée par les ruptures conventionnelles ».

Cette étude confirme l'hypothèse que l'âge de départ à la retraite et les règles d'assurance chômage ont un impact sur les stratégies des entreprises pour se séparer de leurs seniors.

En effet, en 2010, alors que l'âge légal de départ était encore de 60 ans, ce pic était atteint autour de 57-58 ans. Le pic devrait se décaler à l'avenir sous l'effet du report de l'âge légal de départ à la retraite à 64 ans et des nouvelles règles d'assurance chômage qui ont, depuis le 1^{er} février 2023, réduit la durée d'indemnisation maximale de 25% pour les nouveaux entrants au chômage, soit 27 mois au lieu de 36 pour les plus de 55 ans.

LE REPORT DE L'ÂGE LÉGAL FAIT AUGMENTER LE CHÔMAGE DES SENIORS

Selon l'étude, le report de l'âge légal de 60 à 62 ans a entraîné, entre 2010 et 2022, une hausse de 100 000 allocataires au chômage de plus de 60 ans. Parmi eux, 65 000 ont 60 ou 61 ans, du fait du décalage

de l'âge légal. Et 20 000 ont 65 ou 66 ans, du fait du décalage de l'âge d'annulation de la décote (de 65 à 67 ans) et de la hausse de la durée de cotisation.

Cette étude de l'Unédic corrobore et renforce l'analyse de l'UNSA Retraités sur la nocivité de la réforme des retraites de 2023, qui prive les salariés français de deux de leurs meilleures années de retraite, sans perspective de réduction significative du déficit public.

Avec l'UNSA, nous revendiquons des mesures pour accompagner les fins de carrière :

- 1/ La mise en place d'un accompagnement aux fins de carrière dans le secteur privé comme dans le secteur public.
- 2/ La possibilité offerte aux travailleurs de préparer leur départ, notamment d'alléger leur charge de travail dans le cadre d'un dispositif de départ en retraite progressif.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



L'Unédic (Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce) gère l'assurance chômage. Elle est chargée de collecter les cotisations des employeurs et des salariés pour financer les allocations chômage et les aides en cas de perte d'emploi.

Parrainez-moi(s) !

Adhérer à l'UNSA,
c'est être UNSAacteur:

- ▶ du progrès social
- ▶ d'un syndicalisme de négociation
- ▶ de ses conditions de travail
- ▶ de sa carrière
- ▶ de sa rémunération
- ▶ ET DE SON POUVOIR D'ACHAT en profitant de nos offres partenaires

Pour nous rejoindre,
rendez-vous ici !



Campagne
de parrainage

Novembre
décembre

2023



Soyez tous UNSAacteur !

LE NUTRI-SCORE EN QUESTION

Plébiscité aujourd'hui par les Français, le logo du Nutri-Score, apposé sur les emballages alimentaires, a déjà aidé 57 % des consommateurs à changer au moins une de leurs habitudes d'achat*. Vous vous posez encore des questions sur le Nutri-Score ? Le Pr Serge Hercberg, professeur émérite de nutrition, épidémiologiste et créateur du Nutri-Score, y répond...

** Rapport d'évaluation à 3 ans du logo nutritionnel Nutri-Score, ministère de la Santé et de la Prévention*



"À quoi sert le Nutri-Score ?"

Antony, Paris

Le Nutri-Score est un système d'information qui permet de juger de la qualité nutritionnelle globale des produits d'un même rayon ou d'une même catégorie, et ainsi de pouvoir les comparer entre eux au moment de l'acte d'achat.

Il incite également les industriels à modifier leurs recettes de façon vertueuse, afin d'élaborer des produits moins sucrés, moins salés et moins gras, et mettre sur le marché des aliments mieux classés.



"Comment utiliser le Nutri-Score ?"

Cécile, Roubaix

L'information fournie par le Nutri-Score aide les consommateurs à se tourner, dans la mesure du possible, vers les produits les mieux classés par rapport à leur qualité nutritionnelle, et notamment vers des produits classés A ou B.

Néanmoins, cette indication est à interpréter car un produit classé E, par exemple, est une alerte pour le consommateur, mais cela ne signifie pas qu'il ne doit pas être

consommé. Il peut l'être dans le cadre d'une alimentation équilibrée, de façon occasionnelle et en petite quantité.

"Le Nutri-Score est-il vraiment fiable ?"

Martin, Nice

Le Nutri-Score a été développé par des équipes de recherche indépendantes. Son algorithme de calcul, ainsi que l'efficacité de sa représentation graphique,



ont été validés par une centaine d'études scientifiques. Simple et intuitif, on sait aujourd'hui que le Nutri-Score est bien compris des consommateurs et que la consommation d'aliments bien classés par le Nutri-Score est associée à un moindre risque de maladies chroniques.

Malgré tout, il faut être conscient de ses limites car, même s'il est fiable, il ne reflète pas toutes les dimensions d'un aliment. Par exemple, il n'identifie pas la présence de pesticides ou d'additifs qui doivent faire l'objet d'informations complémentaires. C'est avant tout un indicateur de la qualité nutritionnelle des aliments.



Retrouvez le Pr Serge Hercberg dans le podcast

"La santé, ça s'écoute"

sur mgc-prevention.fr

ou en flashant le QR Code





UNE BONNE MUTUELLE ÇA NOUS FACILITE LA VIE !



91%
DES ADHÉRENTS
RECOMMANDENT
LA MUTUELLE MGC*

* Baromètre annuel de satisfaction réalisé par l'Ifop en novembre 2021 auprès d'un échantillon représentatif de 900 adhérents MGC.

[mutuelleMGC.fr](https://www.mutuelleMGC.fr)



01 40 78 57 10

du lundi au vendredi, 9h à 17h30 (appel non surtaxé)



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)

