N° 866 | DÉCEMBRE 2023
MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



ERTMS

UN OUTIL POUR DÉVELOPPER LE TRAIN EN EUROPE

mutuelle entrain

Mutuelle Entrain a été créée par les cheminots, pour les cheminots et leurs familles





Optez pour une mutuelle cheminote **engagée, solidaire, proche de vous**

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.

Votre devis immédiatement
et sans engagement sur :
www.mutuelle-entrain.fr

0 809 40 54 54 Service gratuit + prix appel

* Voir conditions offre de bienvenue sur notre site internet mutuelle-entrain.fr
Mutuelle régie par le livre II du code de la mutualité, SIREN 775 558 778.
Crédits photos : Mutuelle Entrain.

Proximité
Service
Efficacité

Agir ensemble pour notre santé

Mutuelles de France

SOMMAIRE

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

SCANNEZ-MOI POUR NOUS CONTACTER

PAGE 4

EDITO

Par Didier MATHIS
Les SERM, nouvelle dynamique pour une transition écologique efficace

PAGES 6/11

QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?

> **SAS FRET**
Éboulement en Maurienne : calvaire pour Fret SNCF et ses salariés

> **SA RÉSEAU**
ERTMS, un outil pour développer le train en Europe



PAGES 12/23

À LA UNE



> Région Bretagne et SNCF, une confiance renouvelée

> Fret SNCF, première vague de départ des trafics : les conséquences



> Réforme des retraites

> Pôle Voyageurs : UNSA'Tour, deuxième étape

PAGES 24/30

LES PLUS ++



> **Transition écologique**
Les gestes individuels, utiles ou pas ?

> Voyager en train en Europe

> **Du côté des UFR**



- Aide à la réparation et au recyclage
- Une politique qui appauvrit la Sécurité sociale

> **Du côté des AG**
- AG UFR Midi-Pyrénées
- AG UFR de Nancy
- Au nord, c'était les corons, la terre, c'était le charbon

> **Cinéma**
Bâtiment 5 : le nouveau film de Ladj Ly

ÉDITO



Par Didier MATHIS
Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire

Les SERM, nouvelle dynamique pour une transition écologique efficace

Le développement des RER métropolitains semble s'accélérer, même s'il reste la problématique des acteurs de son financement. Il va falloir donner des prérogatives claires et des moyens financiers assurés à des autorités identifiées et responsabilisées et ne pas se renvoyer la balle.

Le 26 octobre à Tours, Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique, a annoncé aux élus locaux qui lui ont présenté leur projet de services express régionaux métropolitains (SERM), que les premiers projets retenus pour obtenir un soutien de l'État seraient connus « *dans les six mois* ». Trois jours plus tôt, le Sénat adoptait la proposition de loi permettant leur déploiement dans plusieurs métropoles françaises. Selon le ministère de la Transition écologique, il y aura « *plus d'une dizaine* » de projets. Certains sont déjà bien avancés, voire en service, comme à Strasbourg ou à Bordeaux.

Lors du vote de la proposition de loi, **les sénateurs ont soulevé la question du financement** de ces SERM, dont le coût est estimé entre 15 et 20 milliards d'euros sur une dizaine d'années. Pour le moment, l'État a promis 767 millions d'euros pour aider les régions. Clément Beaune, ministre délégué aux Transports, a promis que ce n'était « *pas un financement exhaustif et définitif* ».

> ***Les SERM constituent une étape cruciale dans l'évolution des mobilités des Français et leur concrétisation participera activement à la transition écologique en Europe.***

Espérons que l'ensemble des acteurs des mobilités pourront travailler en coopération et rendront ce projet financièrement pérenne. La mise en place des SERM appelle une continuité de l'action publique. Selon Jean-Claude Degand, porte-parole de l'association *Objectif RER métropolitains*, les projets d'infrastructure doivent être définis conjointement entre l'État et les grandes collectivités concernées, leur mise en œuvre pilotée par l'État et leur réalisation confiée à des structures dédiées. **Une conférence nationale de financement devrait se tenir d'ici le 30 juin 2024 pour évoquer ces enjeux de financement**.

Les ressources souhaitées sont à la main de l'État (extension du versement mobilités, instauration d'une taxe sur les bureaux pour le Grand Paris) et, dans le cas des agglomérations du Sud, il y a encore des points à éclaircir avec les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Marseille-Toulon-Nice.

Les SERM constituent une étape cruciale dans l'évolution des mobilités des Français et leur concrétisation participera activement à la transition écologique en Europe. Pour atteindre cet objectif, l'État doit éviter les effets d'annonce et prendre ses responsabilités, en favorisant le financement de l'infrastructure et l'achat de matériel roulant pour le cadencement.

Autre temps fort pour l'innovation sur les mobilités du quotidien, celle de l'innovation tarifaire, avec un tout nouveau concept. Le 7 septembre, la région Nouvelle-Aquitaine a lancé un appel d'offres au terme duquel elle a choisi *SNCF Connect & Tech* pour son service *Just Go* développé pour le compte de SNCF Voyageurs TER. Ce **service de post-paiement** permet à l'utilisateur de cliquer sur la page « Billets » de l'application SNCF Connect pour signaler qu'il monte à bord d'un train. Le système le géolocalise, l'application retrace tous les trajets parcourus, donne les meilleurs tarifs et le paiement est effectué en fin de mois. Il est certain que ce système tarifaire va également révolutionner la consommation des mobilités et les habitudes des voyageurs dans notre pays. Engendrera-t-il néanmoins une augmentation du trafic voyageurs ?

Bonne lecture !



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

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

C’est ça, la mutuelle d’aujourd’hui.

AÉSIO MUTUELLE

aesio.fr/entreprise

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

Éboulement en Maurienne : calvaire pour Fret SNCF et ses salariés



Le 27 août 2023, une avalanche de 16 000 m³ de roches s'est déversée au niveau du tunnel de la Brèche, entre St-Michel de Maurienne et Modane, entraînant une interruption brutale des circulations ferroviaires et routières. La dessiccation - dessèchement des fissures de la roche, causée par une canicule inégalée - puis un épisode de pluies diluviennes sont à l'origine de cet éboulement.

> *« Il s'agit de l'évènement le plus important dans le domaine rocheux pour un ouvrage ferroviaire depuis 1978. »*

Les premiers pronostics annonçaient une reprise en jours, puis en semaines, en mois et, les derniers par le préfet de Savoie, sous « une petite année ». Il faut sécuriser la falaise de la Praz avant d'attaquer les travaux : voie, caténaire, signalisation et tête de la galerie ont été endommagées. Des études sont encore en cours et rien ne garantit que ce délai ne s'allonge pas.

Il s'agit de l'évènement le plus important dans le domaine rocheux pour un ouvrage ferroviaire depuis 1978. Cet éboulement a provoqué le chaos en Maurienne, tant sur le plan économique que social. Une épreuve pour Fret SNCF et ses salariés.

INTERRUPTION DES TRAFICS ET EFFONDREMENT DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA SAS FRET

On comptait jusqu'alors en moyenne 34 passages de trains fret par jour sur cette ligne, presque tous transfrontaliers. Treize clients de Fret SNCF sont impactés. Les flux dédiés (Busto-Barcelone et Autoroute ferroviaire alpine) sont interrompus jusqu'à fin juin 2024. Le chiffre d'affaires de la SAS en pâtit d'autant. **On évalue à 60% les pertes par rapport au prévisionnel, au moins jusqu'à la fin du premier semestre 2024.** À ces déficits s'ajouteront les surcoûts de production des détournements, seules options possibles. Vintimille (Italie), Vallorbe et Bâle (Suisse) ou encore Mannheim (Allemagne) sont les solutions retenues, malgré des contraintes techniques. On « limite la casse », ces alternatives ne pourront pas égaler le volume de marchandises transportées avant l'éboulement.

CHUTE DE L'ACTIVITÉ DES SALARIÉS MAURIENNAIS DE FRET SNCF

La répercussion de cet évènement est conséquente, il n'y a plus ou quasiment plus d'activité pour 33 conducteurs de l'ULN (usine ligne nationale), 19 sédentaires de l'UCE (usine Centre Est) et 5 agents du Technifret.

Dans l'attente des premières expertises et d'une prévision de reprise des circulations, des formations ont été organisées, puis la direction a « fait la caisse »

des besoins en personnels de la SAS sur tout le territoire, mais également des autres sociétés SNCF sur la région, pour proposer des détachements aux Mauriennais. Des mesures complémentaires d'aide et d'incitation à cette mobilité temporaire accompagnaient les offres de postes. Mais rien pour les agents sans mobilité possible et, pire, la fin des roulements en 3x8 et des EVS (éléments variables de solde). Perte de salaire, double peine.

Face à cette situation inédite, **direction et organisations syndicales ont ouvert des discussions pour établir un accord collectif**. Secrétaires et experts fédéraux Traction et Fret et élus CSE Fret UNSA-Ferroviaire ont fait évoluer la première version proposée, obtenant des mesures pour l'ensemble des salariés concernés.

UN ACCORD COLLECTIF EN DEUX TEMPS

UNE PREMIÈRE VERSION FOCALISÉE SUR L'EFFORT DE DÉTACHEMENT

Les débats ont débuté avec un accord applicable jusqu'au 31 décembre 2023, date alors prévisionnelle selon Réseau de la possible reprise des circulations. Il concerne les salariés directement impactés : agents de conduite (TB) de l'ULN en LPA à Ambérieu et Modane, opérateurs de production Fret, surveillants de dépôt et salariés des supports production, de l'UCE, en LPA à Modane et les agents de maintenance du Technifret en LPA à Modane.

Des postes sont proposés en détachement au sein de Fret SNCF sur d'autres entités où il y a des besoins de personnel, ainsi que dans le cadre d'une mise à disposition à SNCF Réseau et SNCF Voyageurs principalement. Les congés et repos de toute nature pour l'année 2023 devront être pris au 31 décembre. Les modalités de détachement, de mise à disposition et de rémunération sont celles fixées par la réglementation en vigueur.

En complément, **des mesures supplémentaires sont prévues pour favoriser la mobilité**. Ainsi, pour les salariés affectés sur des postes en dehors de leur zone normale d'emploi, plusieurs possibilités. Pour ceux qui rentreront quotidiennement à leur domicile, frais kilométriques et péages seront remboursés. Pour ceux qui ne pourront pas rentrer, l'entreprise réservera une chambre Orfea et cherchera une solution en cas de détachement de longue durée. Enfin, pour les sédentaires affectés dans leur zone normale d'emploi à Fret SNCF ou dans une autre société, l'entreprise compensera l'éventuelle perte d'EVS.

UNE DEUXIÈME VERSION POUR TOUS LES SALARIÉS IMPACTÉS

La fin de l'accord a été repoussée au 30 juin 2024 et aux mesures initiales se sont ajoutés la garantie des droits en matière de pénibilité par le maintien de l'emploi repère, ainsi que le retour à une grille de roulement à 132 repos.



Vue de l'entrée est du tunnel de La Brèche, un mois après l'éboulement de 2023

Florian Pépellin https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=138606549

Des mesures pour les salariés qui ne seraient pas en détachement faisaient encore défaut. Les premiers volontaires sont partis sans qu'il y ait vraiment eu arbitrage, une sorte de FIFO du détachement (*First in First out* : premier arrivé, premier servi). Comment imaginer qu'un salarié volontaire au détachement, mais non retenu, soit pénalisé en étant privé d'EVS, alors qu'il avait fait un pas vers l'entreprise ?



Finalement, **des mesures complémentaires ont été ajoutées à l'accord pour les salariés sans détachement**. Ainsi, pour les conducteurs, la moitié des journées sans utilisation (SU), sans dépasser quatre par mois, seront converties en étude de ligne (ETL) pour maintenir une prime moyenne journalière de roulement (PMJR) fondée sur la production de juin. Les sédentaires bénéficieront des mesures d'interruption temporaire de travail (ITT) reprises au GRH0910.

Protégeant les salaires les plus modestes, cette dernière mesure a permis de trouver une entente. L'accord a été signé par l'UNSA-Ferroviaire et les autres OS, il pourra être rediscuté en cas de prolongation des travaux. Il ne marque pas la fin, mais le début d'une veille sur ces salariés, car la « petite année » de travaux porte une reprise possible à fin 2024, moment de liquidation de la SAS, ou de ce que la direction appelle la « disco » (discontinuité), marche funèbre inconnue des *dance floors*.

Rien ne nous dit encore comment les Mauriennais seront accompagnés et encadrés dans l'entre-deux et s'il y aura un réel retour sur site. Affaire à suivre…

Par Nathalie MARIN

> ***Face à cette situation inédite, direction et organisations syndicales ont ouvert des discussions pour établir un accord collectif.***

ERTMS, un outil pour développer le train en Europe



Photo : W. Warnet

Avec le changement climatique, voyager loin en train, parfois très loin, revient à la mode. S'il faut encore faire preuve de patience et d'une certaine dose de bonne volonté, les outils pour faciliter l'interconnexion des réseaux ferrés européens, donc les voyages à travers notre continent, progressent. Parmi ceux-ci, un système est en développement en Europe depuis de longues années : l'ERTMS. Où en sommes -nous ? Petit tour d'horizon...

L'ERTMS, C'EST QUOI ?

Le *Système de gestion du trafic ferroviaire européen*[1], est un système de contrôle et de gestion du trafic ferroviaire destiné à harmoniser et moderniser les systèmes de signalisation et de contrôle ferroviaires à travers l'Europe. Il vise à créer un système ferroviaire plus sûr, plus efficace et plus interopérable dans l'ensemble du continent européen. Voici les principaux éléments de l'ERTMS :

Standardisation : l'ERTMS propose une signalisation ferroviaire standardisée qui remplace les systèmes nationaux disparates. Il s'agit d'une réponse aux défis posés par la diversité des systèmes de signalisation utilisés dans les différents pays européens, qui peuvent entraîner des problèmes de compatibilité et de sécurité lorsque les trains traversent les frontières.

Interconnexion : l'ERTMS permet d'assurer une meilleure interconnexion entre les réseaux ferroviaires des différents pays. Cela facilite les voyages transfrontaliers, en supprimant la nécessité de changer de systèmes de signalisation et de contrôle lorsque les trains passent d'un pays à l'autre.

Centralisation : l'ERTMS intègre un système de contrôle centralisé qui permet une gestion plus efficace du trafic ferroviaire. Cela inclut la possibilité de surveiller les trains en temps réel, d'ajuster les vitesses et les itinéraires, de répondre rapidement aux situations d'urgence.

Amélioration : l'ERTMS intègre des systèmes de sécurité avancés qui réduisent les risques d'accidents ferroviaires. Par exemple, il peut automatiquement freiner un train en cas de non-respect des signaux ou de dépassement des limites de

1 En anglais : *European Rail Traffic Management System*, ERTMS

vitesse, contribuant ainsi à prévenir les collisions.

Optimisation : l'ERTMS peut aider à optimiser la ponctualité et la capacité du réseau ferroviaire en permettant des espacements plus courts entre les trains, tout en maintenant la sécurité. Cela contribue à réduire la congestion du trafic et les retards.

Réduction : en rationalisant les systèmes de signalisation et de contrôle, l'ERTMS peut réduire les coûts d'exploitation pour les opérateurs ferroviaires, tout en améliorant la qualité des services proposés aux voyageurs.

Facilitation : l'ERTMS est conçu pour être évolutif et faciliter les mises à jour ultérieures. Il peut être adapté aux besoins changeants du réseau ferroviaire, ce qui permet de le maintenir à la pointe de la technologie.

L'ERTMS est un élément essentiel de l'objectif de l'Union européenne visant à créer un réseau ferroviaire transeuropéen plus efficace et interconnecté, contribuant à atteindre ses objectifs de transition écologique. Il favorise la mobilité durable en encourageant les déplacements en train, un mode de transport plus respectueux de l'environnement que la voiture ou l'avion.

OÙ EN EST-ON EN FRANCE ?

L'ERTMS est mis en place en France principalement sous la forme du système de signalisation ERTMS/ETCS (European Train Control System, soit le système européen de contrôle des trains).

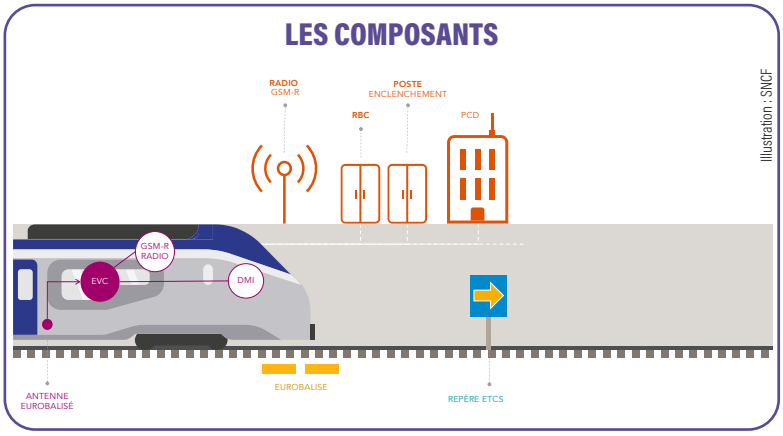
En ce qui concerne le niveau d'ETCS, la France a choisi de déployer plusieurs niveaux, notamment les niveaux 1, 2 et 3, en fonction des besoins spécifiques de chaque ligne ferroviaire.

Niveau 1 : principalement utilisé sur les lignes à grande vitesse en France. Il s'agit d'un système de signalisation et de contrôle où les signaux sont transmis en continu aux trains. Les conductrices et conducteurs reçoivent en temps réel des informations sur leur vitesse et les instructions de conduite.

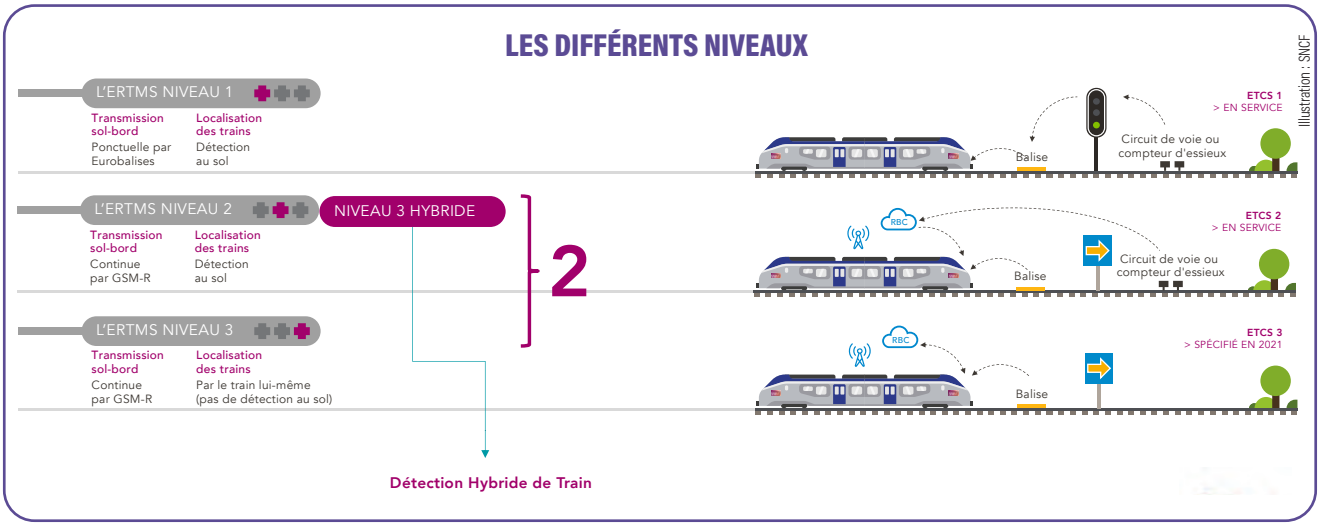
Niveau 2 : déployé sur les lignes conventionnelles à grande vitesse et d'autres lignes ferroviaires. Il permet un contrôle continu des trains par rapport aux signaux fixes. Cependant, contrairement au niveau 1, il intègre des communications de données plus avancées pour une surveillance et un contrôle plus précis.

Niveau 3 : utilisé sur certaines lignes de fret en France. Contrairement aux niveaux 1 et 2, le niveau 3 permet une plus grande flexibilité en autorisant la circulation des trains à des intervalles plus rapprochés, grâce à une communication plus avancée entre le train et le système de contrôle. Cela augmente la capacité des lignes ferroviaires.

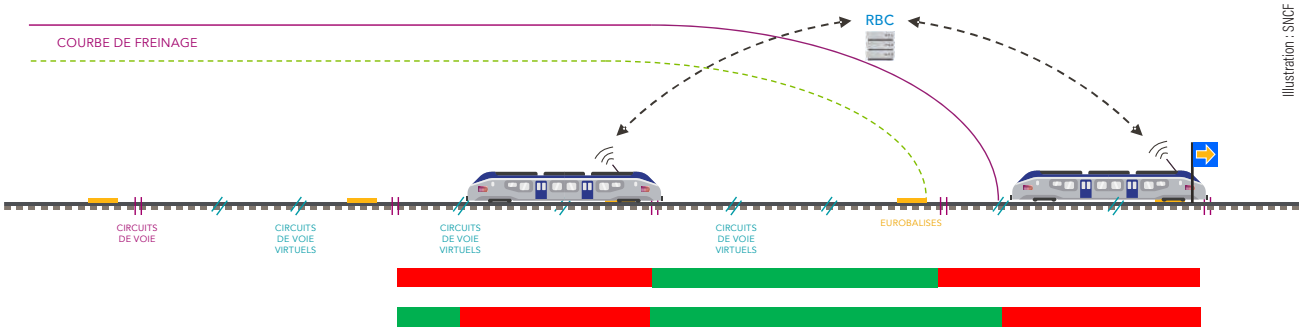
Le passage à l'ERTMS/ETCS en France nécessite des investissements considérables et un effort de coordination entre la SNCF, les autorités de régulation et d'autres acteurs du secteur ferroviaire.



> ***L'ERTMS favorise la mobilité durable en encourageant les déplacements en train, un mode de transport plus respectueux de l'environnement que la voiture ou l'avion.***



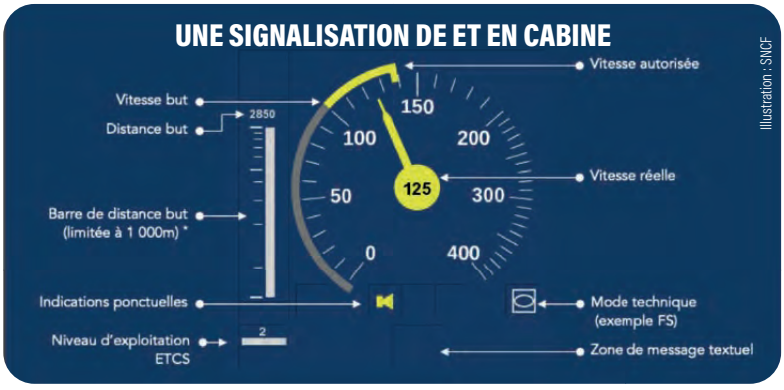
ZOOM SUR LA DÉTECTION HYBRIDE DES TRAINS

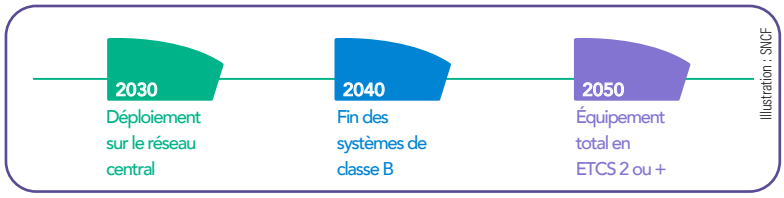


+ L'ETCS permet une **diminution de l'intervalle** entre les trains et donc une **augmentation du débit** en ligne.

+ L'ETCS Niveau 3 Hybride est un mixte entre l'ETCS 2 et l'ETCS 3. Le principe repose sur le découpage du réseau en **cantons VIRTUELS** de l'ordre de 500 m couplé à l'utilisation de l'ensemble des Circuits de Voies (intermédiaire compris) pour calculer au plus près l'espacement entre les circulations.

UNE SIGNALISATION DE ET EN CABINE





Le déploiement progressif de l'ERTMS est essentiel pour améliorer la sécurité, l'efficacité et la capacité du réseau ferroviaire français. Malgré un développement commencé il y a de nombreuses années avec la création du cahier des charge en 1997 par l'Union européenne, puis une première ligne en France en 2007 (LGV Est Européenne), la route est encore longue.

L'AVIS DE L'UNSA-FERROVIAIRE

Pour l'UNSA-Ferroviaire, bien que l'ERTMS présente de nombreux avantages potentiels pour le secteur ferroviaire, il existe également des craintes et des préoccupations associées à son déploiement.

Coûts élevés : l'installation de l'ERTMS peut être coûteuse en raison de la nécessité de moderniser l'infrastructure ferroviaire existante. Les coûts de mise en place et de formation du personnel peuvent être importants et il peut y avoir des dépassements de budget.

Délais de mise en œuvre : la mise en place de l'ERTMS est un projet de grande envergure qui prend du temps. Les retards dans le déploiement peuvent entraîner des perturbations dans les opérations ferroviaires et des dépenses supplémentaires.

Complexité technique : l'ERTMS est une technologie complexe qui nécessite une expertise pour la conception, l'installation et la maintenance. La transition vers ce nouveau système peut être difficile pour les employés et les prestataires de services.

Interopérabilité : bien que l'ERTMS ait pour objectif de favoriser l'interopérabilité entre les réseaux ferroviaires européens, des questions subsistent concernant la compatibilité avec les systèmes nationaux existants. Il peut y avoir des défis liés à l'harmonisation des normes et des protocoles.

Cybersécurité : comme l'ERTMS intègre des technologies de communication et de contrôle, il peut être vulnérable aux cyberattaques. Les préoccupations liées à la cybersécurité sont particulièrement pertinentes dans un contexte où la protection des systèmes informatiques est essentielle.

Impact sur l'emploi : la modernisation des systèmes de signalisation et de contrôle grâce à l'ERTMS peut avoir un impact sur l'emploi. Les emplois traditionnels, tels que les aiguilleurs, peuvent être réduits en raison de l'automatisation accrue.

Fiabilité et sécurité : bien que l'ERTMS ait été conçu pour améliorer la sécurité ferroviaire, des questions subsistent quant à sa fiabilité et à sa capacité à prévenir les incidents. Des problèmes techniques ou de maintenance peuvent générer des risques.

Résistance au changement : les acteurs du secteur ferroviaire, y compris les conducteurs de train et les opérateurs, peuvent résister au changement et à l'adoption de nouvelles technologies. La formation et l'acceptation du personnel sont des facteurs importants.

Il est important de noter que nombre de ces inquiétudes peuvent être atténuées par une planification minutieuse, une formation adéquate, une gestion de projet efficace et une communication transparente entre les parties prenantes. L'ERTMS offre des avantages significatifs en matière de sécurité et d'efficacité, son déploiement est un élément clé de la modernisation des réseaux ferroviaires en Europe. Cependant, il est essentiel de prendre en compte les préoccupations légitimes pour garantir une transition réussie vers cette technologie.

SANS OUBLIER LES ASPECTS SOCIAUX

Impact sur l'emploi : l'automatisation accrue des opérations ferroviaires grâce à l'ERTMS peut entraîner des changements dans les besoins en personnel. Par exemple, certains emplois traditionnels, tels que les aiguilleurs, peuvent être réduits en raison de l'automatisation des tâches de signalisation. Cependant, de nouveaux emplois peuvent être créés dans la maintenance, la supervision des systèmes ERTMS et le support technique.

Formation et reconversion : l'introduction de l'ERTMS exige des programmes de formation pour les travailleurs du secteur ferroviaire. Les employés doivent acquérir de nouvelles compétences pour travailler avec cette technologie complexe. Les efforts de reconversion peuvent être nécessaires pour aider les employés à s'adapter aux changements.

Sécurité : l'ERTMS vise à améliorer la sécurité ferroviaire en réduisant les erreurs humaines. Cela profite à la fois aux passagers et aux travailleurs ferroviaires, en réduisant les risques d'accidents sur les voies.

Conditions de travail : les conditions de travail des conducteurs de train et du personnel des systèmes de contrôle peuvent évoluer avec l'adoption de l'ERTMS. Par exemple, les conducteurs peuvent passer plus de temps à surveiller les systèmes automatisés. Il est important de garantir que ces conditions de travail ne se dégradent pas, voire s'améliorent.

Adoption et acceptation du personnel : les employés du secteur ferroviaire doivent s'adapter aux nouvelles technologies et aux changements dans leurs responsabilités. L'acceptation du personnel est essentielle pour assurer le succès de l'ERTMS, cela nécessite une communication ouverte et une gestion du changement efficace.



Photo : R. Chessum

Dialogue social : les syndicats du secteur ferroviaire peuvent jouer un rôle dans la négociation des conditions de travail, des rémunérations et de la sécurité des employés liées à l'ERTMS. Les négociations avec les syndicats peuvent influencer la manière dont l'ERTMS est mis en œuvre.

Conciliation travail-vie personnelle : les changements dans les horaires de travail et les responsabilités liées à l'ERTMS peuvent avoir un impact sur la conciliation entre le travail et la vie personnelle des employés. Il faut prendre en compte cet aspect pour maintenir la satisfaction des travailleuses et des travailleurs.

Changement culturel : l'introduction de l'ERTMS peut nécessiter un changement culturel au sein des entreprises ferroviaires. Il peut être nécessaire de promouvoir une culture axée sur la sécurité, l'innovation et l'adaptation aux nouvelles technologies.



Un train marqué ETCS

EN CONCLUSION

L'ERTMS est un outil complexe, moderne et prometteur pour développer l'interopérabilité de réseaux ferroviaires en Europe avec, de ce fait, une augmentation attendue des voyages en train à travers le continent, contribuant ainsi à la nécessaire transition écologique de nos moyens de transport. Toutefois, sa mise en place a des implications sociales significatives pour le secteur ferroviaire, touchant les salariés, les conditions de travail, la formation et la culture organisationnelle.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la gestion de ces aspects sociaux est essentielle pour assurer une transition réussie vers l'ERTMS et garantir que les avantages en matière de sécurité, d'efficacité et d'interopérabilité soient pleinement réalisés.

Par Yoann SAUGUES

> ***L'ERTMS offre des avantages significatifs en matière de sécurité et d'efficacité, son déploiement est un élément clé de la modernisation des réseaux ferroviaires en Europe.***

Région Bretagne et SNCF, une confiance renouvelée

Le 12 octobre 2023, le conseil régional de Bretagne a voté la reconduction jusqu'en 2033 des conventions TER et TGV en cours avec SNCF, opérateur historique de transport ferroviaire.



Photo : R. Chessum



Pour les cheminotes et cheminots bretons, inquiets au regard des régions où la mise en concurrence est bien avancée, c'est un réel soulagement de se sentir soutenus par la région Bretagne. Elle reconnaît la qualité de production du TER et du TGV, et ceci, grâce à un réseau ferré de qualité qu'elle a largement financé avec deux milliards d'euros engagés depuis que la région a récupéré la compétence des trains express régionaux, afin de rénover huit cents kilomètres de voies, depuis vingt ans.

En 2033, la région Bretagne sera toutefois contrainte d'ouvrir tout ou partie de son réseau ferré à la concurrence, la directive européenne de 1994 l'y oblige.

> ***« La reconduction de ces conventions confirme aussi la volonté de la région de développer l'offre ferroviaire de manière importante d'ici 2040. »***

UNE MARQUE DE CONFIANCE

Par ce vote, la Bretagne démontre sa confiance envers les agents de la région et un fort engagement dans le ferroviaire. Michaël Quernez, vice-président de région chargé des transports : *« Nous avons décidé de reconduire l'opérateur historique dans sa mission. Pourquoi ce choix ? Tout simplement, car il nous est difficile de mettre en concurrence le meilleur train de France… 96% de régularité. Et quand nous interrogeons les usagers, c'est aussi le meilleur taux de satisfaction de France. Si nous en sommes là aujourd'hui, c'est grâce évidemment aux efforts consentis par les femmes et les hommes qui travaillent au quotidien, au sein de cette belle entreprise qu'est la SNCF ».*

En contact régulier depuis de nombreuses années avec les vice-présidents aux Transports de la région pour défendre le travail exemplaire des salariés du rail breton, l'UNSA-Ferroviaire salue la vision ambitieuse et réaliste du conseil régional de Bretagne. Ce choix courageux de combattre le dogme libéral qui voudrait faire croire que l'ouverture à la concurrence serait le seul moteur de l'efficacité économique du secteur ferroviaire, en manque cruel de stabilité, doit être pris en exemple par toutes les régions de France. Il n'y a qu'à voir le résultat de l'ouverture à la concurrence dans le secteur de l'énergie !

Loïg Chesnais-Girard, président de la région Bretagne : *« Ce qui nous a motivés, c'est l'intérêt général. Je veux souligner la qualité des échanges et des négociations avec SNCF Voyageurs. Enfin, je demande à madame la directrice du TER Bretagne de saluer les cheminotes et cheminots de la SNCF, qui ont permis par l'excellence de leur travail de reconduire ce contrat avec le vote unanime de cette assemblée. »*

UN DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE D'ICI 2040

La reconduction de ces conventions confirme aussi la volonté de la région de développer l'offre ferroviaire de manière importante d'ici 2040, avec pour objectif un doublement de cette offre et le déploiement de la technologie ERTMS d'ici à 2035 sur les lignes principales bretonnes (Rennes-Quimper / Rennes-Brest / Rennes-St-Malo).

Au-delà de cette confiance renouvelée, **la région Bretagne envisage aussi la remise en état de plusieurs lignes de desserte fine du territoire**, permettant de redynamiser le fret ferroviaire, de désenclaver le centre Bretagne, de développer les lignes touristiques (Auray-Quiberon, Rennes-Châteaubriant, St-Brieuc-Pontivy-Lorient, Guingamp-Carhaix).

Certains usagers et élus demandent aussi la remise sur rails de la liaison Rennes - Fougères, mais à ce jour, cela semble inenvisageable au regard de l'investissement financier nécessaire. Les rails ont été déposés et même si le tronçon a un fort potentiel, sa réalisation reste plus complexe. Selon le collectif *Fougères-Rennes en train*, la création d'une ligne ferroviaire coûterait 650 millions d'euros, sans prendre en compte la création de la gare. Une étude réalisée par ce collectif avait estimé à 410 000 par an les voyageurs potentiels entre Rennes et Fougères.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE EN BRETAGNE EN CHIFFRES

Aujourd'hui sur la région Bretagne, SNCF Voyageurs dessert 126 gares / PANG (points d'arrêt non gérés), ce qui représente 400 TER BreizhGo par jour. Ce sont aussi pas moins de 60 TGV par jour qui desservent une vingtaine de gares intermédiaires en Bretagne. L'été 2023 aura vu la distribution de 160 000 billets gratuits moins de 26 ans sur TER, afin de développer les transports décarbonés pour les jeunes générations et montrer l'efficacité du TER breton.

Pour le conseil régional, la vision des transports est globale. À ce titre, il a mis en place le *Comité des partenaires de la région Bretagne*[1] qui regroupe transporteurs routiers, fluviaux et ferroviaires, associations d'usagers, de cyclistes, de personnes en situation de handicap, d'employeurs, le CESER ainsi que les organisations syndicales représentant les salariés. Ce comité se réunit une fois par an pour partager et échanger sur les objectifs en termes de transports sur la région. **Son objectif est de décarboner la Bretagne** en évitant l'autosolisme



La gare de Saint-Brieuc

Photo : B. Moulac



La gare de Rennes

Photo : B. Moulac

grâce à une offre de transport collectif importante, que ce soit par le rail ou la route. Et aussi de pouvoir proposer une alternative au fret routier.

Après le vote et la signature de ces deux conventions TER /TGV avec SNCF, la région Bretagne souhaite ajouter d'ici à 2040 pas moins de 15 allers-retours TGV supplémentaires par jour. À noter que les conventions reprennent le fait que les abonnés BreizhGo peuvent emprunter les TGV en intra Bretagne sur leurs trajets domicile - travail. À ce jour, la région Bretagne est la seule de France à proposer cette possibilité à ses administrés utilisateurs du train.

D'ici à 2040, ce sera aussi un investissement colossal à engager de la part de la région pour l'achat de 60 rames TER supplémentaires (6 sont déjà en cours d'achat), afin d'assurer le doublement de l'offre TER qui aura lieu après les travaux de remplacement d'appareils de voie en gare de Rennes, d'ici à 2030.

Afin d'atteindre l'objectif du doublement de l'offre TER, il faudra un engagement financier de la part de la région de 500 millions d'euros dans l'infrastructure, le matériel (y compris le Technicentre Bretagne) et les gares. **Ces investissements permettront au final de réduire l'empreinte carbone des transports bretons de 9 600 tonnes de CO_2 par an.**

La mise en œuvre de ces projets demandera un investissement important de l'ensemble des cheminotes et cheminots, qu'ils soient de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions. Sans oublier les agents de la SA SNCF Holding qui, dans le système global, participent au bon fonctionnement de l'ensemble des équipes bretonnes. Comme toujours, l'UNSA-Ferroviaire sera présente pour défendre leurs intérêts et leurs conditions de travail.

Vous l'aurez compris, la signature de ces conventions entre la région Bretagne et la SNCF permettra de développer le ferroviaire en Bretagne et de pérenniser les emplois des cheminotes et des cheminots.

Par Cyril LAURENT
Secrétaire de l'Union régionale Bretagne



Photo : G. Dontenwill

1 Le Comité des partenaires est un dispositif faisant suite à la loi LOM du 24 décembre 2019. Sa vocation essentielle est *« Le dialogue avec les usagers, les habitants et les employeurs, premiers concernés par les services publics mis en place en tant que bénéficiaires, demandeurs, et financeurs. C'est le cœur non négociable du dialogue de proximité, le reste étant laissé, de façon légitime, à l'appréciation des collectivités et selon les acteurs en présence sur leur territoire et leur représentativité. »*

Fret SNCF, première vague de départ des trafics : les conséquences

Après la décision de discontinuité voulue par le ministre des Transports, le rouleau compresseur est en route et va écraser la SAS Fret d'ici le 1er janvier 2025. Sur son passage, il compactera 10 % de l'effectif, 20 % du chiffre d'affaires, 30 % des trafics, 40 % des actifs. La première étape a débuté et concerne la cession des trafics. Les conséquences sont, bien entendu, sans précédent.



Photo : R. Chessum

DISCONTINUITÉ ET TRAINS DÉDIÉS

Les détails du plan de liquidation de Fret SNCF sont livrés progressivement sans lever les incertitudes. Les éléments - lorsqu'ils sont détaillés - suscitent au contraire de nouvelles interrogations. La discontinuité de l'entreprise a été choisie et **il faut pour cela que Fret SNCF se désengage de 23 flux** qui représentent 30 % de son trafic actuel. Ces flux correspondent à des trains entiers dits « dédiés[1] ». Ainsi, dix clients majeurs de l'entreprise sont impactés et ont l'obligation de trouver un autre transporteur que Fret SNCF pour **le 1er janvier 2024**. Les clients ont toutefois la possibilité de solliciter un report des contrats de six mois s'ils en justifient le besoin, cette demande sera ensuite analysée par les autorités françaises.

PREMIÈRE PHASE DE DÉSENGAGEMENT : LE GRAND DÉPART

Les clients ont été officiellement avisés le 31 juillet de leur obligation de trouver **un transporteur alternatif à Fret SNCF**, tout en espérant qu'ils ne choisiront pas un report modal vers la route. Cette éventualité, que le gouvernement considère comme une ligne rouge, n'est malheureusement pas infranchissable, rien ne s'y oppose et rien n'oblige les clients à conserver le mode de transport ferroviaire. Et comme *« ce n'est qu'à la fin du bal que l'on paie les musiciens »*, il n'est pas possible dans l'immédiat d'affirmer que l'ensemble

1 Définition donnée par l'entreprise : ce sont des trains monoclient répondant spécifiquement aux critères et contraintes du client concerné, notamment en termes de temps de transit. les flux sont ainsi caractérisés par trois éléments :
- des volumes importants de marchandises ;
- des rotations fréquentes et régulières sur l'année entre une même origine et destination, qui permettent de construire un plan de transport annuel stable auquel sont dédiés des moyens de traction et un sillon de bout en bout ;
- un risque de remplissage porté par le client.

de l'opération ne générera pas de report modal inversé, directement ou indirectement.

À la date d'écriture de cet article, **sur les 23 flux** dont Fret SNCF doit se désengager, il est connu que :

- **10 flux seront prolongés par Fret SNCF jusqu'au 30 juin 2024** et il n'y a pas de prolongation possible au-delà de cette date.
- **9 flux seront repris au 1er janvier 2024 par des entreprises ferroviaires (EF) concurrentes identifiées**, qui sont DB Cargo France, Lineas et Régiorail. Il faut savoir que sept de ces flux seront réalisés avec les moyens sol et traction propres aux EF. Pour les deux autres flux, il y aura recours à de la sous-traitance partielle. Un besoin de mise à disposition de conducteurs a été exprimé à Fret SNCF.
- **1 flux sera repris au 2 avril 2024**, le repreneur est une EF concurrente identifiée.
- **3 flux seront en fin de contrat au 1er janvier 2024**, ils sont actuellement sans solution de reprise clairement identifiée.

Ces données sont amenées à évoluer, car les prolongations demandées ne sont pas encore contractualisées et les revirements des clients et EF repreneuses sont et seront monnaie courante. D'autres évolutions pourraient être envisageables, dans la mesure où un client souhaiterait constituer sa propre entreprise ferroviaire et que, concernant les deux flux très spécifiques ArcelorMittal et Primever, il n'y aurait actuellement pas d'EF en mesure de proposer des offres pertinentes dans les délais impartis.

Pour l'heure, **cette première vague est un coup dur pour Fret SNCF** car, en interne, il était imaginé de fortes sollicitations pour de la sous-traitance par les EF repreneuses. Ce ne sera finalement pas le cas. Nous avons connaissance de la situation et de ses conséquences à l'instant T mais, en fonction des évolutions, l'incidence sera réévaluée. En attendant, au moment du retrait d'environ la moitié des flux, les impacts sont identifiés dans de nombreux domaines.

CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES

Les données économiques fournies font état d'**une perte de 67 millions d'euros sur le chiffre d'affaires**. Cela correspond grosso modo à 10 % du chiffre actuel et semble ainsi, à mi-chemin, en concordance avec l'objectif final de la discontinuité fixé à 20 %. Fret SNCF est assurément un bon élève du professeur Beaune, lui-même entièrement soumis à son proviseur européen !



Photo : R. Chessum

Lorsqu'on retire les charges, la perte de contribution économique sera de 18 millions d'euros. Pour couronner le tout, il va falloir que les agents de Fret se serrent une fois de plus la ceinture, car un plan global d'économies est annoncé pour très bientôt. Il va falloir rogner sur les effectifs, les locaux, certains projets… Du sous-sol au grenier, **tout sera passé en revue pour réduire la structure considérée comme trop grande désormais**. Pour le budget 2024, il s'avère très compliqué à finaliser, car il repose sur des hypothèses liées aux pertes de trafic et les possibilités de sous-traitance ne sont pas quantifiables pour le moment. Ce qui ne l'est pas non plus, ce sont les éventuelles indemnités que peuvent réclamer les clients pour rupture de contrat. En effet, deux des 23 flux, et non des moindres, sont des contrats pluriannuels que Fret SNCF ne pourra pas mener à leur terme.

CONSÉQUENCES ÉCOLOGIQUES

Concernant le bilan carbone, le désengagement des flux dédiés impacte directement les performances environnementales globales de l'entreprise. Cela s'explique par le fait que les flux cédés sont réalisés quasi exclusivement en traction électrique, ainsi la proportion globale effectuée en traction thermique se trouve naturellement augmentée. Ce constat était prévisible, mais c'est le prix à payer par le bon élève Fret SNCF. D'autre part, **les « conséquences carbone » annoncées sont sans doute sous-évaluées**, car

> ***Les clients ont été officiellement avisés le 31 juillet de leur obligation de trouver un transporteur alternatif à Fret SNCF, tout en espérant qu'ils ne choisiront pas un report modal vers la route.***



Photo : R. Chessum

> ***La route qui mène à la liquidation est encore sinueuse et la densité des sujets restant à traiter ne semble pas pouvoir aboutir à des résultats sérieux en une petite année.***

les EF repreneuses auront la possibilité d'assurer en traction diesel ce que Fret SNCF réalisait en traction électrique. Il aurait été judicieux de prévoir une clause de reprise des flux mentionnant « des moyens de traction *a minima* identiques en termes d'émissions de CO_2 », mais dans sa précipitation, notre cher ministre des Transports n'a pas pensé à tout. En y réfléchissant un peu, à part liquider Fret SNCF, à quoi a-t-il pensé au juste ?

CONSÉQUENCES SUR L'EFFECTIF TRACTION

Globalement, sur le sujet des effectifs, il faudrait une réduction de 10 % pour coller aux critères décidés par l'État français pour cette discontinuité. Cependant, il est actuellement impossible de savoir si la Commission européenne estimera cela suffisant à l'issue de son enquête, la jurisprudence dans des affaires similaires semble faire état de réduction d'effectifs de 50 %.

Côté traction, les 23 flux représentent 251 conducteurs TB et 19 TA**. La première salve de perte de flux est estimée à une charge équivalente à 114 emplois de conduite**, cela correspondra à un excédent de 73 agents lorsqu'on aura déduit le sous-effectif actuel, la sous-traitance, les départs naturels. Il est ainsi présenté une « réduction d'effectifs de 73 conducteurs ». Ces chiffres vont évoluer jusqu'au 30 juin 2024, au gré des cessions futures. L'entreprise va dans un premier temps orienter gentiment les ADC vers d'autres horizons, d'autres résidences, d'autres SA du groupe, d'autres EF. Mais qu'adviendra-t-il si les suggestions ne sont pas considérées comme acceptables ? Il est à craindre que le ton change radicalement.

CONSÉQUENCES SUR L'EFFECTIF SÉDENTAIRE

Concernant l'impact sur l'effectif sédentaire, il est pour l'instant **principalement sur des postes d'opérateurs de production Fret (OPF) et la direction commerciale & marketing (DCM).** Ainsi, il est prévu moins 4 postes à Cerbère, moins 1,5 à Valenton, moins 1,2 à Somain, moins 3 à la DCM. Des OPF, mais aussi des conducteurs de manœuvre de Valenton et Vénissieux sont suspendus à la décision d'un client de sous-traiter, ou non, ses dessertes. Pour l'instant, Technifret ne bouge pas ses effectifs malgré la perte de maintenance de 19 locomotives, car il a une charge de travail suffisante liée à certains projets et un nombre important d'opérations de mi-vie à réaliser sur le parc d'engins moteurs.

Dans six mois, la direction affinera les effectifs de manière globale lorsque la deuxième vague de cessions sera terminée. Et le 1er janvier 2025, il faudra bien sûr être en conformité avec la réduction de 10 % d'effectifs, soi-disant dealée avec Bruxelles.

GARE AUX RISQUES PSYCHOSOCIAUX (RPS)

Les épargnés par la première vague vont devoir s'arrimer fermement, car la seconde vague sera boostée par le plan d'économies. Elle arrivera dans quelques mois, mais l'attente ne fait que renforcer les RPS déjà existants. **Les élus UNSA ont eu l'occasion d'échanger longuement avec la direction sur la prise en compte des RPS** et, au regard de l'impact d'une liquidation d'entreprise et des incertitudes pour chacun, le sentiment persistant est que **l'intégrité mentale des salariés n'est pas en mesure d'être préservée**. L'échéance du 1er janvier 2025 arrive à grands pas, le calendrier envisagé ne semble pas tenable et, s'il l'est, quel en sera le prix ? Des alertes ont été réitérées sur les conséquences potentiellement graves des transformations envisagées.

DES PARADOXES DÉLIRANTS

Le premier qui vient à l'esprit est qu'au nom de la logique concurrentielle européenne, mais au détriment d'une logique écologique, **Fret SNCF se retrouve à céder ses marchés à des EF qui sont, elles aussi, soit sous enquête de la Commission européenne, soit au bord de la faillite.**

Le second paradoxe concerne VIIA, l'opérateur des autoroutes ferroviaires. Cette filiale fait partie de Rail Logistics Europe (RLE), tout comme Fret SNCF et son successeur. Désormais, cet opérateur du **groupe SNCF ne peut plus compter sur les ressources « familiales » et doit sous-traiter avec l'extérieur**, alors qu'en interne le groupe RLE possède toutes les ressources nécessaires, une belle absurdité.

Alors que ce seul sujet de cession des trafics n'est qu'à mi-chemin, les aberrations ne manquent pas. D'autres non-sens et décisions arbitraires sont à craindre, car la route qui mène à la liquidation est encore sinueuse et **la densité des sujets restant à traiter ne semble pas pouvoir aboutir à des résultats sérieux en une petite année**. Les aspects sociaux, organisationnels, juridiques et financiers ne doivent pas être traités dans la précipitation.

Pour conclure avec un peu de légèreté malgré la situation inédite et inquiétante, prenons un instant pour méditer cette citation de Jacques Brel, qui a dû inspirer notre cher ministre des Transports lorsqu'il a décidé la discontinuité de Fret SNCF *: « Je pose un certain nombre de décisions arbitraires et je m'arrange pour aller au bout de ces décisions d'une façon organisée ».*

Par Olivier BOCCIO



Réforme des retraites

Après de nombreuses journées de grève et de mobilisation à l'appel de toutes les organisations syndicales dont l'UNSA, les salariés voient évoluer les règles impactant leurs futures retraites. Prise en dehors du processus démocratique normal et rejetée par une majorité de salariés, cette réforme ne règle en rien les problèmes de financement soulevés par le COR. Par dogme, elle s'est appliquée en urgence à compter du 1er septembre 2023 pour l'ensemble des salariés affiliés au régime général. Pour ceux affiliés au régime spécial SNCF, elle entrera en vigueur à compter du 1er janvier 2025, mais ses effets seront les mêmes.



PARUTION DU DÉCRET D'APPLICATION

Le décret d'application de la réforme des retraites imposée par le gouvernement est paru au journal officiel le 21 octobre 2023. Il détaille les nouvelles dispositions du régime spécial SNCF. *Le Mag* vous propose un décryptage des nouveaux droits de l'ensemble des salariés du ferroviaire. Il est en effet important de noter que **la réforme des retraites impacte tout le monde, que l'on soit salarié d'une entreprise ferroviaire privée, contractuel SNCF ou statutaire**.

1. QUELLES CONSÉQUENCES POUR LES AGENTS AU STATUT ?

Pour bénéficier d'une pension d'ancienneté du régime spécial, vous devez avoir cotisé pendant 27 ans. Dans le cas contraire, vous bénéficierez d'une retraite proportionnelle calculée de la même manière. Voici les incidences de la réforme des retraites imposée par le gouvernement.



Si vous n'êtes pas conducteur (cas général statutaire)

Naissance	Âge d'ouverture des droits	Augmentation de l'âge d'ouverture des droits	Nombre de trimestres requis pour bénéficier de la retraite à taux plein	Augmentation du nombre de trimestres requis	Âge d'annulation de la décote
Du 01/01/1963 au 30/06/1963	55 ans et 8 mois	-	165 (41 ans et 3 mois)	-	59 ans et 2 mois
Du 01/07/1963 au 31/10/1963	55 ans et 8 mois	-	166 (41 ans et 6 mois)	-	59 ans et 2 mois
Du 01/11/1963 au 31/12/1963	55 ans et 8 mois	-	166 (41 ans et 6 mois)	-	59 ans et 5 mois
Du 01/01/1964 au 30/06/1964	56 ans	-	166 (41 ans et 6 mois)	-	59 ans et 9 mois
Du 01/07/1964 au 31/12/1964	56 ans	-	167 (41 ans et 9 mois)	-	60 ans
Du 01/01/1965 au 28/02/1965	56 ans et 4 mois	-	167 (41 ans et 9 mois)	-	60 ans et 4 mois
Du 01/03/1965 au 31/12/1965	56 ans et 4 mois	-	167 (41 ans et 9 mois)	-	60 ans et 7 mois
1966	56 ans et 8 mois	-	168 (42 ans)	-	61 ans et 2 mois
1967	57 ans	-	168 (42 ans)	-	61 ans et 6 mois
1968	57 ans et 3 mois	3 mois	169 (42 ans et 3 mois)	1 trimestre	61 ans et 6 mois
1969	57 ans et 6 mois	6 mois	170 (42 ans et 6 mois)	1 trimestre	61 ans et 9 mois
1970	57 ans et 9 mois	9 mois	170 (42 ans et 6 mois)	1 trimestre	61 ans et 9 mois
1971	58 ans	1 an	171 (42 ans et 9 mois)	2 trimestres	61 ans et 9 mois
1972	58 ans et 3 mois	1 an et 3 mois	171 (42 ans et 9 mois)	1 trimestre	62 ans
1973	58 ans et 6 mois	1 an et 6 mois	172 (43 ans)	2 trimestres	62 ans
1974	58 ans et 9 mois	1 an et 9 mois	172 (43 ans)	2 trimestres	62 ans
1975	59 ans	2 ans	172 (43 ans)	1 trimestre	62 ans
1976	59 ans	2 ans	172 (43 ans)	1 trimestre	62 ans
1977	59 ans	2 ans	172 (43 ans)	1 trimestre	62 ans

Si vous êtes conducteur au statut

Naissance	Âge d'ouverture des droits	Augmentation de l'âge d'ouverture des droits	Nombre de trimestres requis pour bénéficier de la retraite à taux plein	Augmentation du nombre de trimestres requis	Âge d'annulation de la décote
Du 01/01/1968 au 31/10/1968	50 ans et 8 mois	-	166 (41 ans et 6 mois)	-	54 ans et 2 mois
Du 01 /11/1968 au 31/12/1968	50 ans et 8 mois	-	167 (41 ans et 9 mois)	-	54 ans et 5 mois
Du 01/01/1969 au 30/06/1969	51 ans	-	167 (41 ans et 9 mois)	-	54 ans et 9 mois
Du 01/07/1969 au 31/12/1969	51 ans	-	167 (41 ans et 9 mois)	-	55 ans
Du 01/01/1970 au 28/02/1970	51 ans et 4 mois	-	168 (42 ans)	-	55 ans et 4 mois
Du 01/03/1970 au 31/12/1970	51 ans et 4 mois	-	168 (42 ans)	-	55 ans et 7 mois
1971	51 ans et 8 mois	-	168 (42 ans)	-	56 ans et 2 mois
1972	52 ans	-	169 (42 ans et 3 mois)	-	56 ans et 9 mois
1973	52 ans et 3 mois	3 mois	170 (42 ans et 6 mois)	1 trimestre	57 ans
1974	52 ans et 6 mois	6 mois	170 (42 ans et 6 mois)	1 trimestre	57 ans
1975	52 ans et 9 mois	9 mois	170 (42 ans et 6 mois)	-	57 ans
1976	53 ans	1 an	171 (42 ans et 9 mois)	1 trimestre	57 ans
1977	53 ans et 3 mois	1 an et 3 mois	171 (42 ans et 9 mois)	1 trimestre	57 ans
1978	53 ans et 6 mois	1 an et 6 mois	172 (43 ans)	1 trimestre	57 ans
1979	53 ans et 9 mois	1 an et 9 mois	172 (43 ans)	1 trimestre	57 ans
1980	54 ans	2 ans	172 (43 ans)	1 trimestre	57 ans



QUEL MODE DE CALCUL POUR LES SALARIÉS STATUTAIRES ?

Il faut prendre en compte la rémunération des six derniers mois (R).

Ensuite, il faut proratiser en fonction du nombre de trimestres requis : 172 trimestres sont nécessaires pour obtenir le taux de pension maximum, soit 43 ans de cotisations :

- **pour 43 ans de cotisations**, la pension de base est de 75 % de R ;
- **l'âge d'ouverture des droits (AOD)** est, quand la réforme sera appliquée à 100 %, de 59 ans pour les sédentaires et 54 ans pour les conducteurs ;
- **au moment du départ en retraite** possible à partir de l'AOD, on calcule le pourcentage de R au prorata des années cotisées *versus* années requises.

Par exemple, si le salarié est embauché à 22 ans et a cotisé 37 ans, il aura (37 / 43) x 75 % de R, soit 64,53 % de R.

LA DÉCOTE

S'il ou elle n'a pas les 43 années de cotisations requises, **une décote est appliquée jusqu'à l'âge pivot** de 62 ans (57 ans pour les conducteurs). La décote est de 5 % par année manquante (ou années le séparant de l'âge pivot au plus favorable des deux) sans pouvoir excéder 25 %.

Dans cet exemple, en partant à 59 ans, le salarié aurait une décote de 15 % : 6 années manquantes (43-37), mais décote calculée sur les 3 années le séparant de l'âge pivot. Pour annuler la décote, il devra partir à 62 ans, sans toutefois bénéficier du taux plein. Pour bénéficier de ce taux plein (75 %), il devra avoir cotisé 43 ans, donc partir à 65 ans.

Il n'y a pas de retraite complémentaire pour les salariés statutaires.



2. QUELLES CONSÉQUENCES POUR LES AGENTS CONTRACTUELS ?

Si vous êtes salarié contractuel de la SNCF ou d'une autre entreprise ferroviaire, voici l'incidence de la réforme imposée par le gouvernement :

Naissance	Âge d'ouverture des droits	Augmentation de l'âge d'ouverture des droits	Nombre de trimestres requis pour bénéficier de la retraite à taux plein	Augmentation du nombre de trimestres requis	Âge d'annulation de la décote
1960	62 ans	-	167 (41 ans et 9 mois)	-	67 ans
Du 01/01/1961 au 31/08/1961	62 ans	-	168 (42 ans)	-	67 ans
Du 01/09/1961 au 31/12/1961	62 ans et 3 mois	3 mois	169 (42 ans et 3 mois)	1 trimestre	67 ans
1962	62 ans et 6 mois	6 mois	169 (42 ans et 3 mois)	1 trimestre	67 ans
1963	62 ans et 9 mois	9 mois	170 (42 ans et 6 mois)	2 trimestres	67 ans
1964	63 ans	1 an	171 (42 ans et 9 mois)	2 trimestres	67 ans
1965	63 ans et 3 mois	1 an et 3 mois	172 (43 ans)	3 trimestres	67 ans
1966	63 ans et 6 mois	1 an et 6 mois	172 (43 ans)	3 trimestres	67 ans
1967	63 ans et 9 mois	1 an et 9 mois	172 (43 ans)	2 trimestres	67 ans
1968	64 ans	2 ans	172 (43 ans)	2 trimestres	67 ans
1969	64 ans	2 ans	172 (43 ans)	2 trimestres	67 ans
1970	64 ans	2 ans	172 (43 ans)	1 trimestre	67 ans
1971	64 ans	2 ans	172 (43 ans)	1 trimestre	67 ans
1972	64 ans	2 ans	172 (43 ans)	1 trimestre	67 ans
1973	64 ans	2 ans	172 (43 ans)	-	67 ans



QUEL MODE DE CALCUL POUR LES SALARIÉS CONTRACTUELS ?

Il faut prendre en compte la moyenne des rémunérations des 25 meilleures années (R).

Ensuite, il faut proratiser en fonction du nombre de trimestres requis : 172 trimestres sont nécessaires pour obtenir le taux de pension maximum, soit 43 ans de cotisations.

- **pour 43 ans de cotisations**, la pension de base est de 50 % de R ;
- **l'âge d'ouverture des droits** est, quand la réforme sera appliquée à 100 %, de 64 ans ;
- **au moment du départ en retraite** possible à partir de l'AOD, on calcule le pourcentage de R au prorata des années cotisées *versus* années requises.

Par exemple, si le salarié est embauché à 22 ans et a cotisé 42 ans, il aura (42 / 43) x 50 % de R, soit 48,84 % de R.

> ***L'UNSA-Ferroviaire a combattu cette réforme injuste et injustifiée avec toutes les composantes de l'UNSA et continue de revendiquer son abandon.***

LA DÉCOTE

S'il ou elle n'a pas le nombre d'années de cotisations requis, **une décote est appliquée jusqu'à l'âge pivot** de 67 ans. La décote est de 5 % par année manquante sans pouvoir excéder 25 %.

Dans notre exemple, en partant à 64 ans, le salarié aura une décote de 5 % : 1 x 5 % par année cotisée manquante (43-42). Il pourra partir à la retraite à 65 ans avec le taux plein.

À cette pension s'ajoute la retraite complémentaire AGIRC-ARRCO, retraite par répartition en points.

L'AVIS DE L'UNSA-FERROVIAIRE

L'UNSA-Ferroviaire a combattu cette réforme injuste et injustifiée avec toutes les composantes de l'UNSA et continue de revendiquer son abandon. Non content de s'attaquer aux droits de tous les salariés sans aucun motif légitime, le gouvernement applique sa réforme au pas de charge, à la mode "apprenti sorcier" sans prendre en compte les situations particulières ou collectives précédemment négociées.

Par exemple, lors de la mise en place des précédentes réformes des retraites, il avait été négocié la création de compensations, notamment financières. Ainsi, **il existe à la SNCF des majorations salariales de traitement** (MST2 pour les conducteurs et MST1 pour les autres salariés statutaires des classes 1 à 8 et MST3 / MST4 qui concernent les anciens apprentis ou élèves) déclenchées à partir de l'AOD. En décalant l'AOD de deux ans, les dispositifs s'appliqueront deux ans plus tard.

L'UNSA-Ferroviaire demandera à l'entreprise de modifier cet élément pour qu'aucun salarié ne soit perdant.

Comme toujours, quand on touche une brique d'un ensemble cohérent et construit au fil des ans, on fragilise l'ensemble. On peut dire que ces derniers temps, les apprentis sorciers ont sorti le marteau-piqueur et s'en prennent aux fondations de notre système social. Ils semblent ensuite surpris des pierres qui s'effritent et des difficultés à faire tenir debout l'édifice avec du plâtre…

Plus que jamais, l'UNSA-Ferroviaire reste mobilisée pour défendre les intérêts de tous les salariés du ferroviaire !

Par Fabrice CHARRIÈRE

Pôle Voyageurs : UNSA'Tour, deuxième étape

Les 23 et 24 octobre 2023, le pôle fédéral Voyageurs a rendu visite à l'Union régionale de Paris-Est pour visiter son centre RCAD[1] et à l'UR Nord-Pas-de-Calais afin de rendre visite au BCC[2] et aux équipes de la relation clientèle de Lille Flandres et Lille Europe.


Paris-Est


Lille

À PARIS EST

Romain Bonnefoy, UR Lorraine, expert Voyageurs Sol et RCAD, s'est rendu a Paris, avec Alexandre Ithier, élu suppléant CSE Axe EST, pour visiter le RCAD de Paris Est, l'Hypervision et son équipe EAD (envoi à domicile). L'UR de Paris Est était représentée par Charlotte Prud'homme, Romain Verdy et Herve Chavigneau, RPX RCAD Paris Est. L'équipe a fait valoir ses compétences de conseil en matière d'accompagnement des agents lors de sa rencontre avec l'EAD, où le sujet d'une fermeture prochaine est sérieusement envisagé.

Beaucoup de partage concernant le RCAD de Paris Est, touché par les difficultés liées à SOLAR (nouveau logiciel de vente), cette visite était aussi l'occasion de faire un constat quelques mois après la mise en place de la polycompétence, dossier sur lequel le pôle Voyageurs est resté très attentif.


Lille

À LILLE

Le lendemain, l'expert partageait avec les militants de l'Union régionale de Lille, Benoît Dufner, Patrick Duez et son secrétaire Sébastien Caille, une tournée dans le secteur lillois. L'occasion de se rendre compte des difficultés rencontrées dans les gares avec la mise en place de Solar et des difficultés en termes de matériel de communication entre agents. L'équipe du BCC de Lille a eu l'occasion d'exprimer ses craintes concernant l'avenir proche, en partie dues à l'arrivée de ce nouveau logiciel de vente qui modifie en profondeur les procédures de comptabilité. Le plaisir est toujours partagé de pouvoir avancer sur ces sujets de matières constructive et responsable.

Le pôle Voyageurs remercie les UR pour l'accueil et le partage lors de ces tournées et confirme sa volonté de vous accompagner lors la vie militante de vos UR et UAD.

Ces tournées syndicales renforcent la présence terrain du pôle Voyageurs de la fédération piloté par Christophe Buffard aux côtés des UR et UAD. ■

> *« Ces tournées syndicales renforcent la présence terrain du pôle Voyageurs de la fédération... »*

1 Relation clients à distance
2 Bureau de contrôle comptable

VOS EXPERTS VOYAGEURS SONT À VOTRE DISPOSITION. ILS VIENDRONT AVEC PLAISIR SUR VOS SECTEURS, N'HÉSITEZ PAS À LES SOLLICITER !

Virginie HUET	Delphine LEDIEU	Romain BONNEFOY
(sol)	(bord)	(sol et RCAD)
06 62 18 53 75	06 38 95 99 32	06 84 75 22 56



Adopter le vélo est bon pour la santé, la planète et son portefeuille.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Les gestes individuels, utiles ou pas ?

Si je devais noter les noms de celles et ceux qui parlent de réchauffement climatique ou d'écologie, je pourrais écrire une encyclopédie. Si je devais lister ceux qui agissent, j'aurais du mal à remplir le sommaire.

Malgré les évènements « cataclysmatiques » qui s'intensifient, une majorité de citoyennes et de citoyens ne se sent toujours pas concernée. Pire, le climato-scepticisme serait en hausse[1]. Chacun vit sa vie, émettant ses dix à vingt tonnes de CO_2 par an quand l'Accord de Paris, fondé sur les recommandations du Giec, fixe un objectif soutenable de deux tonnes maximum. Parmi les motifs invoqués pour expliquer ce désintérêt, outre l'égoïsme ordinaire, il y aurait une prétendue inefficacité des gestes écologiques individuels. Est-ce le cas ? Le colibri aurait-il du plomb dans l'aile ?

LES GESTES ÉCOLOGIQUES INDIVIDUELS SONT-ILS EFFICACES ?

La question mérite d'être posée. Au contraire, sont-ils contre-productifs, mobilisant une énergie qui serait plus utile dans des actions collectives ? Voire, sont-ils justes, au sens où chaque citoyen aurait le devoir, ou pas, de protéger l'environnement pour les générations suivantes ?

Le mythe du colibri



Un incendie s'est déclaré dans la savane. Les animaux terrorisés sont incapables de réagir. Seul le colibri prend des gouttes d'eau dans son bec et fait des allers et retours pour les verser sur les flammes. L'éléphant se moque de lui : *« Tu crois qu'avec ça, tu vas éteindre le feu ? »* Le colibri répond : *« Je ne sais pas, mais je fais ma part ».*

Concernant l'évaluation de l'impact des gestes écologiques individuels, plusieurs études existent. L'une des plus complètes[2] conclut à une réduction des émissions de CO_2 par personne allant de 20 à 45 %, dont la moitié dépend de l'adoption d'un régime végétarien. **C'est tout sauf anecdotique** et bat en brèche une prétendue inutilité des gestes individuels.

Par ailleurs, ceux-ci ont également des impacts indirects :

1/ l'incitation : l'exemple des autres est motivant, notamment quand il vient de personnes appartenant au même groupe social. D'autant qu'il n'est pas nécessaire qu'une majorité agisse, plusieurs études suggèrent que des points de bascule existent (autour d'un quart de la population concernée) pour diffuser la démarche en incitant à la réflexion, au dialogue, en montrant que c'est possible.

2/ l'action collective : loin d'éloigner d'un engagement collectif en pompant dans une capacité finie d'engagement personnel, les actions individuelles auraient tendance à encourager l'action citoyenne collective et non à la restreindre.

NOS ÉMISSIONS INDIVIDUELLES ONT-ELLES UN IMPACT RÉEL ?

Autrement dit, à notre échelle personnelle, les dix à vingt tonnes de CO_2 que chaque occidental émet en une année - sur les quarante milliards

émises par l'humanité - causent-elles réellement du tort à autrui ?

Quelques études tentent d'y répondre, prenant pour base les **émissions individuelles de CO_2 calculées sur une vie entière** et les conséquences attendues d'un réchauffement de deux degrés à la fin du siècle. À deux degrés, le nombre de victimes du réchauffement est évalué dans une fourchette allant de 300 millions à 3 milliards d'individus[3]. Selon Parncutt par exemple[4], par ses émissions de CO_2 au cours de sa vie, un Américain (20 t/an) causera la souffrance ou la mort d'une à deux personnes. Avec 12 tonnes, un Français causera la souffrance ou la mort d'une demie à une personne.

Selon ces études, par le CO_2 que nous envoyons dans l'atmosphère, nous avons donc la **responsabilité individuelle de choisir de causer, ou pas, la souffrance et/ou la mort d'une à deux personnes** au cours de notre vie.

Comme à son habitude, *Homo Conso* regarde ailleurs. Ce ne sera pas toujours facile, les victimes n'habiteront pas à l'autre bout du monde, mais de plus en plus à l'autre bout de sa rue, de son palier, de son canapé. À cet égard, les plus jeunes, pour lesquels nombre de pédiatres alertent sur l'état de "dépression climatique" croissant dont ils souffrent, prennent peu à peu conscience que la cause en est moins le réchauffement lui-même que leurs parents qui, chaque jour, sous leurs yeux, ne font rien.

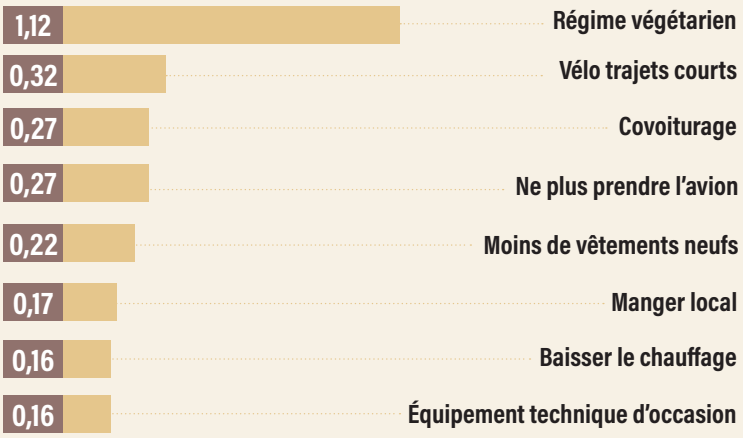
DERNIER ARGUMENT CONTRE LES GESTES ÉCOLOGIQUES INDIVIDUELS

On pourrait avancer que polluer ne cause pas de tort réel car le réchauffement est déjà en cours. Dit autrement : pourquoi ne pas polluer puisque, de toute façon, on est cuit ? Sauf que, d'une part, c'est décider d'écourter la vie des autres en leur imposant ses choix personnels. D'autre part,



Manger végétarien est bon pour la santé et pour la planète.

GESTES INDIVIDUELS – RÉDUCTION DE CO_2 (TONNES/AN)



l'amplitude et les dégâts du réchauffement sont aggravés par chaque kilo de CO_2 ajouté dans une atmosphère déjà saturée. Il n'y a pas de *« c'est trop tard »*, les effets du réchauffement peuvent toujours être limités, ou retardés.

Les gestes écologiques individuels ont des effets importants, directs et indirects, insuffisants toutefois pour atteindre l'objectif vivable de deux tonnes de CO_2 par an et par personne. Pour parvenir à celui-ci, sous réserve que l'on décide d'arrêter de ne penser qu'à soi, une partie de notre impact carbone personnel ne dépend pas de nous. États, entreprises, collectivités doivent prendre en charge le reste. C'est le cas, le sujet avance. Des innovations, des évolutions, des projets... C'est encourageant, mais toujours insuffisant, notamment de la part de politiques au service de leur carrière et des intérêts de leurs commanditaires, pas de ceux des citoyennes et des citoyens qui seraient bien inspirés de se réveiller enfin pour prendre leur destin climatique en main.

Pour paraphraser le président Kennedy dans son discours d'investiture en 1961 : *« Ne vous demandez pas ce que votre planète peut faire pour vous, mais demandez-vous ce que vous pouvez faire pour votre planète. »*

Par Fred PORCEL

CONNAÎTRE SON EMPREINTE CARBONE

Le Monde | myco2.fr | nosgestesclimat.fr

Cet article s'appuie notamment sur le travail de Maxime Lambrecht, chercheur et enseignant en éthique à l'UCL de Louvain, Belgique. Sa chaîne YouTube ici.

1 Face aux faits qui s'accumulent et s'aggravent, ses adeptes sont seulement plus bruyants, relayés par des médias et réseaux sociaux dont le modèle économique est de propager sans jamais les vérifier des positions clivantes et addictives.

2 Rapport Carbone 4 *« Faire sa part »*, 2019.

3 Au rythme de l'inaction globale actuelle, le réchauffement tend plutôt vers 4 degrés, démultipliant les impacts climatiques et leurs conséquences sur l'habitabilité de la planète.

4 Parncutt (2019) *"The Human Cost of Anthropogenic Global Warming: Semi-Quantitative Prediction and the 1,000-Tonne Rule".*

Voyager en train en Europe

De nombreuses agences de voyage n'ont pas été informées du réchauffement climatique, ni de la nécessité d'une transition écologique rapide visant à supprimer le plus tôt possible l'usage des combustibles fossiles. Elles continuent à proposer des voyages en avion à l'autre bout du monde pour « faire » l'Australie, le Brésil ou La Réunion en huit jours dont trois de transport. Assurément une excellente façon de découvrir un pays, une culture, une histoire. Juste le temps de remplir son téléphone de selfies que la moitié de la planète a déjà vus.



Copenhague



Budapest, Hongrie

> *« La (re) découverte des voyages en train a le vent en poupe. »*

D'un autre côté, pour celles et ceux qui ne bavardent pas d'éco-responsabilité mais agissent, **la (re) découverte des voyages en train a le vent en poupe.** Ici, l'objectif, c'est le voyage, la découverte, les rencontres, pas uniquement la destination et l'espoir d'un boom de commentaires tellement originaux sur sa page Insta.

Si la SNCF s'y est (re) mise avec des offres en Europe[1], ce n'est pas encore l'abondance. Elle viendra sans doute, encore plus quand l'ERTMS que nous vous avons présenté dans ces pages sera pleinement opérationnel. En attendant, sur Lilo ou DuckDuckGo par exemple, on trouve de plus en plus de sites internet qui ont flairé la bonne affaire et proposent des trajets en train à travers le continent. Avec plus ou moins d'ergonomie, d'originalité, de bonnes idées.

Parmi ceux-ci, citons Hourrail[2], avec lequel nous précisons que nous n'avons aucun lien. Le site est bien fait, les offres pléthoriques, essentiellement en train. En un coup d'œil, il indique combien de moyens de transport et de correspondances seront nécessaires, s'il faudra prendre un train de nuit ou faire une étape à l'hôtel. Espagne, Suède, Roumanie, Tchéquie, Pays-Bas, Hongrie, Allemagne, Irlande, Bulgarie, Monténégro, Norvège, Pologne, Albanie, Turquie, Moldavie, Suisse, Grèce, Finlande, Portugal, Géorgie, Slovénie, Irlande, Croatie, Ecosse, Slovaquie… sans oublier la France, bien entendu.

Le site propose de participer en faisant part de remarques, suggestions, informations, mises à jour. La communauté Waze des vacances en train, en quelque sorte.

Côté tarifs, malgré un réchauffement climatique *en marche* pour dépasser les quatre degrés dans quelques décennies, **les compagnies aériennes et les aéroports sont toujours exemptés de taxes,** de règles anti-pollution et anti-émissions de CO_2, inondés de subventions, soutenus par la plupart des gouvernants menteurs qui font semblant de se préoccuper de la planète et de ses habitants, il ne fait guère de doute que côté tarifs donc, le rail à multiples correspondances aura du mal à concurrencer les compagnies aériennes low-cost.

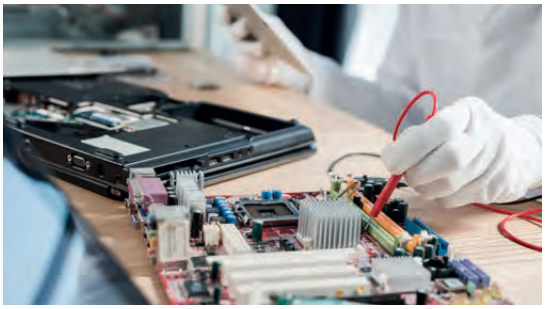
Comme dirait Scully, la vérité est ailleurs. Dans un monde où, comme dans les années 30, la haine de l'autre est redevenue un fonds de commerce, conjuguer vacances, découvertes, rencontres et empathie envers ses contemporains est un luxe accessible, enthousiasmant, exaltant, dont l'humanité et, au fond, chacune et chacun de nous, a grandement besoin. Une façon de tendre la main plutôt que le poing, en (re) prenant le temps. *Son* temps.

Par Fred PORCEL

1 https://www.sncf-connect.com/tgv-inoui-europe/destinations#carousel-modal

2 https://www.hourrail.voyage/

Aide à la réparation et au recyclage



Avez-vous pensé que vous pouviez réparer vos objets électroniques au lieu de les jeter ? Depuis décembre 2022, pour cela l'État vous verse une prime. Mieux ! Comme il reste de l'argent dans les caisses, la prime est doublée depuis juillet 2023.

Issu de la loi anti-gaspillage de 2020, l'objectif du *Fonds Réparation* est d'allouer 410 millions d'euros de bonus entre 2022 et 2027, un budget financé par *l'écocontribution* incluse dans le prix de tous les appareils neufs (eh oui, l'argent ne tombe pas du ciel !). La cagnotte à distribuer était de 62 millions sur cette première année et seulement 500 000 euros ont été alloués. Sans doute par manque d'information et de réflexe à rechercher d'abord une solution qui évite la poubelle. Une petite remise en état pourrait aisément permettre d'allonger la durée de vie de ces objets, c'est l'objectif visé.

L'État double donc la prime, ce qui devrait être plus incitatif. Elle passe ainsi :

> pour un aspirateur, une perceuse, une trottinette électrique, de 15 à 30 euros ;
> pour un téléphone portable, une tablette ou un lave-linge, de 25 à 50 euros ;
> pour un téléviseur, de 30 à 60 euros ;
> pour un ordinateur portable, de 45 à 90 euros.

Cela marche aussi pour les écrans de smartphone !

C'est bon pour la planète !

Par l'équipe UNSA Retraités

Vous avez un appareil en panne ? Connectez-vous sur le site officiel

https://www.e-reparation.eco

Une politique qui appauvrit la Sécurité sociale



Prises en charge moindres, augmentation du coût des complémentaires santé, projet de loi de financement de la Sécurité sociale régressif, la santé va coûter de plus en plus cher aux Français avec, comme alternative, un renoncement aux soins qui risque d'aller en s'aggravant.

Depuis le 1er octobre, la prise en charge des frais dentaires par l'assurance maladie est passée de 70% à 60%. La différence sera compensée par les mutuelles, pour celles et ceux qui en disposent. Certes, nous avons évité le doublement des forfaits sur les médicaments et les consultations.

Mais… **le renchérissement des médicaments pèse aussi sur le budget de l'assurance maladie**. Le 100% santé monte en charge, mais il est en partie à la charge des mutuelles et complémentaires santé. Sans compter qu'il est générateur de fraudes massives aux prescriptions. La Caisse nationale d'assurance maladie, la Sécurité sociale, a découvert en 2022 2,3 millions d'euros de fraude aux audioprothèses. Pour l'année 2023, 3,7 millions d'euros injustifiés ou frauduleux ont été évités.

Mais… **la conséquence est un relèvement important du tarif des mutuelles et complémentaires santé**. Ces organismes risquent de majorer leurs tarifs d'au moins 8 %, beaucoup plus que l'inflation. Ils y seront contraints par le désengagement de la Sécurité sociale des remboursements de base.

Les temps à venir seront difficiles sur le plan de la santé publique. Il est urgent d'imposer la conditionnalité des exonérations de cotisations, pour renouer avec une contribution forte des employeurs à la protection sociale.

Par l'équipe UNSA Retraités

COMMUNIQUÉ DU SECTEUR RETRAITÉS DE NANTES

Bonjour à toutes et tous,

Nous vous rappelons les dates des réunions mensuelles : les deuxièmes mardis du mois à 15h00, salle de la moutonnerie à Nantes.

PROCHAINES RÉUNIONS :

> mardi 12 décembre 2023
> mardi 9 janvier 2024 (galette)
> mardi 13 février 2024
> mardi 12 mars 2024
> mardi 9 avril 2024 (assemblée générale)

N'hésitez pas à nous rejoindre afin d'évoquer, dans une atmosphère conviviale, les sujets d'actualités qui peuvent vous concerner.

À bientôt.

Michel BOZEC
27, rue Jules FERRY - 44300 NANTES

AG UFR Midi-Pyrénées

L'assemblée générale du syndicat UFR de Midi-Pyrénées s'est déroulée le 19 octobre à Toulouse en présence d'une quarantaine de participants.





Pierre Boutot, président du secteur, ouvre la séance vers 9h30 et remercie les nombreux adhérents présents. Il souhaite la bienvenue aux invités Chantal Guillaumie, présidente de l'UFR, ainsi qu'à Christian Durand et Sisto Girardi, responsables des secteurs de Montpellier et Bordeaux.

Il fait ensuite observer une minute de recueillement à la mémoire des adhérents disparus depuis la précédente assemblée et donne des nouvelles d'Éliane Hotsandral, trésorière, très grièvement accidentée.

Pierre Boutot communique ensuite le traditionnel **rapport d'activité** et évoque la participation du bureau aux différentes réunions nationales (UFR), régionales (section Sud-Ouest et UNSA Occitanie Interpro), locales (UD 31). La diffusion rapide d'un **maximum d'informations par internet** est appréciée des participants. Les réunions mensuelles connaissent une bonne participation, sans toutefois retrouver la situation d'avant Covid.

Michel Bastide présente le **bilan comptable 2022** qu'il commente aux participants. Il donne et précise quelques chiffres soulignant les principales rubriques et la santé financière du secteur. Les effectifs, 167 adhérents, sont en très légère hausse.

> *« Les rapports d'activité et financier sont adoptés à l'unanimité. »*

Les rapports d'activité et financier sont adoptés à l'unanimité.

Un nouveau bureau est proposé avec Pierre Boutot, Maryse Camet, Philippe Poumarède, Michel Bastide, Jacques Azaïs et Michèle Tuset.

Il donne la parole à Chantal Guillaumie, présidente de l'UFR qui nous présente et explique la mise en œuvre de ses projets de développement pour **accroître la présence des retraités** dans les diverses instances. Elle commente les résultats des récentes élections retraités au CA de la CPRP, qui se caractérisent par une faible participation. Elle évoque ensuite l'avenir du système social cheminot et sa caisse de sécurité sociale devenant, en 2024, caisse de la branche ferroviaire, la disparition programmée de la SAS Fret, enfin elle reprend des points de l'analyse du Mag cet été.

Michel Bastide, de l'Union régionale Midi-Pyrénées, souligne que les cheminots sont perdus, désorientés par la **cascade de réformes permanentes** dans un environnement du marché du travail localement particulier (en concurrence avec l'aviation). Il nous fait part de l'actualité occitane, des problèmes de la production au quotidien. Derrière de bons résultats se cachent des difficultés récurrentes, ainsi qu'une polyvalence accrue. Il revient sur l'inauguration de la gare Matabiau début septembre.

Tous ces exposés font l'objet d'échanges avec la salle, il est déjà presque 13h00, le président lève la séance et souhaite un bon retour à tous. Les discussions se poursuivront lors du repas convivial qui suit.

Par Pierre BOUTOT

AG UFR de Nancy

Pour la première fois depuis onze ans, ce 12 octobre 2023, les participants sont convoyés pour la grande majorité en voiture jusqu'à Baccarat. En cause, le transbordement train / bus à Lunéville à l'aller et au retour, pour le RVB entre Lunéville et Saint-Dié, qui diminue le temps de parole de l'AG et surtout le service à table pour le restaurateur. Remerciements aux différents chauffeurs qui ont assuré ce covoiturage et permis de débuter la partie information dans le timing habituel.



Photo : Thierry Grojean

Thierry Grojean, président du syndicat UFR de Nancy, remercie de leur présence la présidente de l'UFR Chantal Guillaumie et les invités de la section Est, Alain Paté (Pdt), Pascal Stricher (Pdt UFR Alsace), Christian Pourrier (Pdt UFR Champagne Ardenne), Régis Chessum (représentant UFR Paris Est), Jean-François Arnoux (trésorier), Alain Coudray (trésorier adjoint), Jean Dominique Jegou (secrétaire), Daniel Vaireaux (honoraire) ; puis ceux de la fédération avec Delphine Rott, secrétaire générale des services, Lionel Ledocq, secrétaire fédéral Fret et l'actif régional, Régis Rawolle.

Après avoir demandé un temps de souvenir pour les disparus, Thierry trace rapidement un **bilan annuel très positif de l'activité de notre syndicat** avec les réunions mensuelles du premier mardi de chaque mois, sauf juillet et août. Il remercie le secrétaire Alain Fennerich pour l'information toujours instructive, la préparation et l'organisation de la réunion / repas de juin à Azerailles de mi-juin réunissant cette année 34 habitués, de cette assemblée générale avec 44 participants.

Pendant la phase « finances très saines », énoncée par Joël Courtois, permettant une prise en charge de 25 % du repas par le syndicat, la distribution des agendas se fait, pour ceux en désirant.

***Quitus* est donné aux président et trésorier**, la parole est transmise à la présidente de l'UFR, Chantal Guillaumie, qui commence par rappeler la nécessité de voter UNSA-Ferroviaire aux élections des représentants des retraités au conseil d'administration de la CPR du 17 octobre. Elle continue en précisant les sujets importants à s'approprier, à cogiter en collaboration avec tous, dont les facilités de circulation, le pouvoir d'achat, la protection sociale et en particulier la fin de vie, la reprise de contact avec les dirigeants de la Caisse de prévoyance et de retraite qui « *ne semblent plus nous connaître* » … Tous ces points listés au secrétariat UFR du 10 / 11. Et Chantal de marteler que sans la participation de tous, elle ne peut avancer seule dans ces différents thèmes.

La secrétaire générale des services, Delphine Rott, évoque les élections des représentants retraités au CA de la CPR, en rappelle également la nécessité, énonce les « litiges constatés » qui seront remontés à la direction ; les prochaines étapes fédérales, dont l'avancée à 2024 au lieu de 2025, des élections aux différents CA des sociétés anonymes composant la SNCF, avec l'incidence sur la direction de l'UNSA-Ferroviaire par la démission de l'actuel secrétaire général qui présentera sa candidature au CA de la SA SNCF ; du prochain congrès de 2025 qui aura lieu mi-juin au Pharo de Marseille.

Lionel Ledocq, secrétaire fédéral en charge du fret et de la transition écologique, prend la parole et nous décrit un tableau démoralisant de ce qu'il reste de Fret, de l'avenir morose pour ses agents, de **la politique européenne mise en place pour casser le fret ferroviaire** afin d'ouvrir en grand le transport routier à l'heure des « grandes déclarations écologiques » de nos gouvernants. Cherchez l'erreur… Chantal a évoqué le sujet de la fin de vie, Lionel nous parle des soins palliatifs donnés à Fret… Quel gâchis ! Où est le chemin de fer que nous avons connu ?

Pour terminer la partie statutaire et information, Régis Rawolle nous décrit « l'ambiance » de la SA Réseau et plus particulièrement au sein du **Conseil social et économique de la zone Nord-Est Normandie Réseau** (NEN). Malheureusement, les propos de Régis sur les restructurations successives à la SA Réseau ne parviennent pas à redonner espoir à l'ensemble des participants. Heureusement, le soleil est de la partie, la gastronomie du restaurant *La Renaissance* nous attend pour clore une assemblée générale dans la convivialité.

La retraite nous a éloignés des vicissitudes de l'entreprise ; espérons que de prochains retraités nous rejoindront pour continuer à nous éclairer sur l'avenir de l'entreprise que nous avons construite, qui nous fait désormais vivre. Apprécions de nous retrouver régulièrement autour des sujets propres aux retraités (*t'as mal où ? bobo là…* entre autres) avec toujours autant de plaisir et de convivialité.

Par Alain FENNERICH
Secrétaire du syndicat

Au nord, c'était les corons, la terre, c'était le charbon

Le vendredi 6 octobre 2023, le secteur de Lille a organisé la journée annuelle détente au centre historique minier de Lewarde. Bernard et Jean-Philippe avaient préparé cette sortie en y intégrant les adhérents d'Amiens et de Paris Nord.



La journée a débuté par un repas partagé au restaurant du site, le Briquet (en hommage au nom donné au casse-croûte qu'emportaient les mineurs lors de leur journée de travail). Après ce bon repas, nous avons effectué, sous la houlette de deux guides, la **visite du centre minier**.

Le site du centre historique est installé sur l'ancienne fosse Delloye (elle occupe huit hectares), commencée en 1911 et fermée en 1971. Huit millions de tonnes de charbon ont été extraites, dans des conditions dantesques au début de l'exploitation. La visite des galeries reconstituées reprend l'évolution de ces différents chantiers, avec les évolutions techniques telles que l'arrivée de l'air comprimé et de l'électricité. Ce sont près de **150 000 visiteurs annuels** qui viennent sur le site. À la sortie, toutes et tous étaient unanimes pour reconnaître l'intérêt de la visite d'un tel site. Les conditions de travail des mineurs (de leurs femmes et de leurs enfants durant le 19e siècle) nous ont rappelé leur courage sans limites, pour nourrir leur famille.

Nous nous sommes quittés ensuite, nous promettant de nous retrouver pour une nouvelle sortie l'année prochaine. Elle est prévue en juin 2024 et sera organisée par le secteur d'Amiens.

Merci à Yvon et Jean-Paul pour l'aide financière de l'UFR Nord.

Par Bernard BOUCHEZ et Jean-Philippe MERLIOT



CINÉMA

Bâtiment 5 : le nouveau film de Ladj Ly

Après le film multiprimé *Les Misérables* sorti en 2019, Ladj Ly réitère quatre ans après avec *Bâtiment 5,* sorti en salle le 6 décembre 2023. Je viens de le visionner, il m'a paru très intéressant.



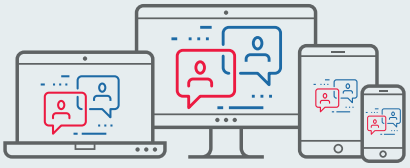
Dans ce film social et politique, Ladj Ly continue de traiter les problèmes des banlieues et des populations de « seconde zone », comme le fait Ken Loach au Royaume-Uni. Ayant vécu à Montfermeil, en banlieue parisienne, le réalisateur connaît bien un sujet qu'il maîtrise complètement.

Bâtiment 5 raconte l'expulsion brutale des habitants d'un grand ensemble de la banlieue parisienne. Le réalisateur a su trouver le ton juste, réaliste et sans concessions pour traiter ce drame qui touche les habitants de cet immeuble. Il fait part de leurs relations difficiles avec les autorités locales, mairie et police. Malgré la dureté des situations rencontrées, le film est prenant et passionnant, il s'inscrit parfaitement dans le contexte des « banlieues » que nous connaissons. Une lueur d'espoir transparaît cependant dans le film, avec le personnage de la jeune militante associative qui tient tête aux autorités avec panache.

Je vous encourage à aller le voir.

Par Bernard CORIC
UFR Ouest

mutuelle MGC



WEBINAIRE EN DIRECT

Le jeudi 21 décembre à 18h

Arthrose : comment soulager les douleurs



Notre intervenant

Pr Francis Berenbaum,
chef du service de rhumatologie à l'hôpital Saint-Antoine à Paris, professeur à Sorbonne Université et chef d'équipe INSERM CDR *"Pathologies articulaires associées aux maladies métaboliques et à l'âge"*

Webinaire gratuit ouvert à tous

INSCRIVEZ-VOUS

en flashant le QR code

ou sur Internet :
https://tinyurl.com/ayauhbcz

afaq ISO 9001 ISO 14001 Qualité Environnement AFNOR CERTIFICATION

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

MUTUALITÉ MEMBRE DE LA FRANÇAISE

©Mutuelle MGC 2023 • Réf: 2023-370-F • Création graphique : intense in10se.fr • Crédits photographiques : Shutterstock

mutuelle MGC

UNE BONNE MUTUELLE
ÇA NOUS FACILITE LA VIE !



mutuelleMGC.fr

01 40 78 57 10
du lundi au vendredi, 9h à 17h30 (appel non surtaxé)

afaq ISO 9001 ISO 14001 Qualité Environnement AFNOR CERTIFICATION

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

MEMBRE DE LA MUTUALITÉ FRANÇAISE

©Mutuelle MGC 2022 • Réf: 2022-241-I • Crédits photographiques : Gil Lefauconnier - Shutterstock