

N° 870 | MAI 2024

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



**DES RAILS
BAS CARBONE
FABRIQUÉS
EN FRANCE**



ÉPARGNE - ASSURANCE VIE

POUR VOTRE ÉPARGNE AUSSI, AYEZ DU FLAIR !

épargne & prévoyance

mif



MEILLEUR
CONSEIL
ÉPARGNE

2023

Les performances passées ne préjugent pas des performances futures.
Tout investissement en unités de compte est soumis aux fluctuations des marchés financiers à la hausse comme à la baisse et comporte un **risque de perte en capital**.

DÉCERNÉ PAR
CHALLENGES & RETRAITE.COM
Jury composé de professionnels



mifassur.com

09 70 15 77 77

Appel non surtaxé

Jurys composés de journalistes et/ou de professionnels



(1) Net de frais de gestion et avant prélèvements fiscaux et sociaux. Taux net servi sur le fonds en euros du contrat Compte Épargne Libre Avenir Multisupport.
(2) Performances au 31/12 de l'année concernée, brutes de frais de gestion au titre du contrat et de la gestion sous mandat et hors prélèvements fiscaux et sociaux, calculées sur la base d'un versement net de frais de versement de 1 000 € investi sur le profil au 1er janvier de l'année concernée. Elles tiennent également compte des arbitrages effectués par l'assureur, en exécution du mandat choisi, et de l'attribution au 31 décembre de l'année de la participation aux bénéfices annuelle sur le fonds en euros.

COMPTE ÉPARGNE LIBRE AVENIR MULTISUPPORT est un contrat individuel d'assurance vie multisupport de type épargne, assuré et distribué par la MIF.

MIF : LA MUTUELLE D'IVRY (la Fraternelle)

Siège social : 23 rue Yves Toudic - 75481 PARIS CEDEX 10 / Mutuelle soumise aux dispositions du livre II du code de la mutualité
Identifiée sous le numéro SIREN 310 259 221 / Contrôlée par l'ACPR - 4 place de Budapest - CS 92459 - 75436 PARIS CEDEX 09
Document publicitaire sans valeur contractuelle - **comnext** - Photo : Alexis Jacquin

MUTUALITÉ
UNION DE LA FRANÇAISE

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

N° 870 - Mai 2024

PAGE 4

EDITO

Par Didier MATHIS

La concurrence engendrera une hausse des prix des billets à long terme !

PAGES 5/11

QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?

> SAS FRET

Préserveons notre environnement et notre sécurité



6

> Comité de groupe SNCF :
un groupe en forme olympique

PAGES 12/17

À LA UNE

- > Absentéisme / présentéisme : complémentarité et non opposition
- > L'usine Saarstahl à Hayange



14

PAGES 18/27

LES PLUS ++



18

- > Mam'zelles Raitrek en Mongolie : solidarité et bonne cause
- > PARME, une association au service des cheminots



20

> Du côté des UFR

- Demande d'aide à l'autonomie : Une simplification qui reste... complexe !
- Pénurie de médicaments : situation critique !



24

> Du côté des AG

- UFR Bretagne, une AG sous le signe de l'implication
- AG de l'UFR section Ouest



Par Didier MATHIS
Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire

La concurrence engendrera une hausse des prix des billets à long terme !

L'actualité ferroviaire est toujours surprenante quand on parle de libéralisation de ce secteur. Depuis de nombreuses années, l'UNSA-Ferroviaire dénonce avec force les décisions politiques qui favorisent cette démarche, sur un marché de monopole naturel qui a surtout besoin d'investissements conséquents et de vision à long terme.

Alors qu'en France, le financement du Plan rail estimé à 100 milliards d'euros n'est toujours pas clairement fléché entre l'Union européenne, l'État et les collectivités territoriales et s'apparente davantage à des effets d'annonce, **le gouvernement espagnol découvre les mécanismes logiques de l'arrivée de compagnies concurrentes sur son marché ferroviaire**. Lors d'une interview, le ministre espagnol des Transports, Oscar Puente, a sévèrement critiqué la compagnie low cost SNCF Ouigo, l'accusant de vendre à perte pour accroître sa part de marché dans le transport de passagers, aux dépens de la compagnie nationale espagnole Renfe.

Le gouvernement étudie la possibilité de dénoncer Ouigo devant la Commission nationale des marchés et de la concurrence (CNMC), estimant que la libéralisation avait « *réduit à un niveau qui n'était pas tenable* » les prix des billets des entreprises qui se disputent le marché, à savoir Renfe (qui dispose également d'une filiale à bas prix, Avlo) et Iryo, filiale de la compagnie publique italienne Trenitalia.



Les voyageurs ont besoin de prix raisonnables dans la durée. Ils peuvent compter sur l'UNSA-Ferroviaire pour défendre un secteur ferroviaire de haut niveau social !



Pour Alain Krakovitch, président de Ouigo España et directeur TGV-Intercités de SNCF Voyageurs, le modèle de Ouigo en Espagne est basé sur le volume, rendu possible grâce à ses rames duplex de 509 places (1 018 en unité multiple), permettant ainsi des économies d'échelle. Il a également rappelé que plus de **50% des clients de Ouigo España sont des clients qui n'avaient jamais pris le train avant** et la moitié sont des clients qui ont choisi le report modal.

L'UNSA-Ferroviaire s'est toujours exprimée contre l'ouverture à la concurrence, prévenant les acteurs du marché des conséquences que cette démarche engendrerait au détriment de millions de voyageurs qui ont besoin du train au quotidien à un prix raisonnable. C'est toujours le même principe ! La libéralisation d'un marché de monopole naturel entraîne, au tout début, une baisse (relative !) des prix. **Les concurrents se battent à coups de prix cassés et c'est l'entreprise qui pourra supporter le plus de pertes financières qui remportera le marché**, jusqu'à faire tomber tous ses concurrents. La finalité est l'émergence d'une seule entreprise privée en situation de monopole, qui pratiquera des tarifs prohibitifs au détriment des principes de service public. Les voyageurs ont besoin de prix raisonnables dans la durée. Ils peuvent compter sur l'UNSA-Ferroviaire pour défendre un secteur ferroviaire de haut niveau social !

Après les résultats des **élections dans les quatre conseils d'administration du groupe** (SNCF Holding, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) publiés le 5 avril 2024, je tenais à remercier l'ensemble de la structure, militants et électeurs, qui ont permis à l'UNSA-Ferroviaire d'obtenir cinq élus, restant encore une fois la seule OS à avoir des administratrices et administrateurs élus tous les CA.

Bonne lecture !

Préservons notre environnement et notre sécurité

Le Parlement européen a adopté le 12 mars 2024 la révision de la directive sur le poids et les dimensions des camions en Europe, alors même que ce qu'elle a accepté n'est pas autorisé aux États-Unis, pays pourtant connu pour sa démesure.

Ce texte autorisera en effet les poids-lourds que nous connaissons à augmenter leur masse roulante totale afin de passer de 40 à 44 tonnes, mais **il laissera également circuler des monstres de plus de 25 mètres de long et pouvant peser jusqu'à 60 tonnes**, quand les semi-remorques actuels dits « 38 tonnes » mesurent 16,50 mètres maximum. L'arrivée en Europe de ces véhicules de transport routier de marchandises dépassant les dimensions standards des camions traditionnels, appelés « megatrucks » ou « camions longs », suscite de nombreuses inquiétudes et soulève des débats sur les conséquences qu'auront ces véhicules géants sur notre environnement, notre sécurité routière et notre économie.

Tout d'abord, ils consomment une quantité significativement plus élevée de carburant par rapport aux camions de taille standard. Cela se traduit par une **augmentation des émissions de gaz à effet de serre**, contribuant ainsi au changement climatique. Les gaz à effet de serre, tels que le dioxyde de carbone, piègent la chaleur dans l'atmosphère et contribuent à l'augmentation de la température globale sur la planète. De plus, **ils nécessitent des infrastructures spéciales** pour pouvoir circuler, notamment des routes plus larges et des ponts renforcés. La construction et la modification de ces infrastructures auront un



impact négatif sur les écosystèmes naturels, tels que la déforestation ou la destruction d'habitats naturels. Les megatrucks peuvent également causer des **problèmes de sécurité routière**. En raison de leur taille et de leur poids, ils peuvent être plus difficiles à manœuvrer et à contrôler, ce qui augmente les risques d'accident pouvant causer des dommages majeurs aux infrastructures et, plus important encore, des pertes de vies humaines. L'arrivée prochaine de ces mastodontes en Europe est une catastrophe à plusieurs niveaux : leurs impacts sur l'environnement, la sécurité routière et l'économie soulèvent des préoccupations légitimes. Il est essentiel de prendre en compte ces éléments lors de la mise en place de réglementations et de politiques visant à encadrer la circulation de ces véhicules.

D'une manière générale, il serait autrement plus pertinent de **promouvoir des alternatives comme le transport ferroviaire**, bien plus durables et efficaces, pour réduire la dépendance à l'égard du transport routier et l'impact environnemental croissant du transport de marchandises.

“
L'arrivée
prochaine de
ces mastodontes
en Europe est
une catastrophe
à plusieurs
niveaux : leurs
impacts sur
l'environnement,
la sécurité
routière
et l'économie ...

”



Wiss8007 CC BY-SA 3.0. <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=2665535>

Par Lionel LEDOCQ ■

Comité de groupe SNCF : un groupe en forme olympique



Photo : R. Chessum

Le premier Comité de groupe de l'année s'est réuni le 7 février 2024 pour évoquer l'actualité et les orientations futures. Comme à l'accoutumée, c'est un Jean-Pierre Farandou à l'aise sur presque tous les sujets qui est venu prêcher la bonne parole aux représentants des syndicats. Il a livré sa vision d'un groupe où, depuis sa tour de contrôle, tout se passe à merveille (pour lui). On sent néanmoins une fébrilité teintée d'irritation concernant le déroulement des Jeux olympiques. Un petit focus sur les sujets abordés lors de cette réunion s'impose.



Le groupe se transforme, c'est un constat qui ne semble pas être négatif pour une direction qui assure être prête à discuter des modalités d'adaptation.



TOUT VA BIEN DANS LE MEILLEUR DES GROUPES

Un directeur hyper positif, détendu et prêt à débattre de tous les sujets. Sans tabou, comme il aime à le répéter. Il insiste : le groupe n'a pas à rougir de ce qu'il fait. Si l'on s'en tient *stricto sensu* à cette bonhomie affichée, le groupe avance sur une mer calme et dans de bonnes conditions, où l'horizon est dégagé et l'équipage profite d'un voyage agréable. Cependant, à y regarder de plus près, on doute de cette version idyllique. Une vision plus pointue nous confirme rapidement que l'entreprise avance sans se préoccuper des dommages collatéraux engendrés. Le groupe se transforme, c'est un constat qui ne semble pas être négatif pour une direction qui assure être prête à discuter des modalités d'adaptation. **La concurrence est omniprésente. Il faut opérer une mutation, notamment pour Voyageurs et pour Fret.** Le gouvernement ne veut plus que le système ferroviaire lui coûte de l'argent et se

concentre sur le désendettement. On aura compris que cette vision implique une diminution des frais financiers. Le directeur confirme que l'essentiel des coupes en personnel se fera sur les fonctions support, car il faut rester compétitif dans « un monde hyper concurrentiel ».

Nos principales craintes portent sur une généralisation du *Lean management*, méthode qui a fait ses preuves dans la création de risques psychosociaux au sein de toutes les entreprises où elle est implantée. La suppression des tâches « *qui ne rapportent rien* », sans tenir compte de leur importance dans le fonctionnement global, ne peut que pénaliser les ambitions du groupe. Malgré cela, Jean-Pierre Farandou nous affirme qu'il est vertueux dans la gestion du groupe. Est-ce une bonne attitude d'être vertueux dans un marché qui n'affiche aucune qualité sociale ni environnementale ? Nous savons que, pour durer, il faut savoir se transformer. Nous exprimons toutefois nos doutes sur une transformation sociale qui ne se matérialise que par un nivellement par le bas.

TIR GROUPE

Jean-Pierre Farandou ne partage pas les points négatifs développés par les syndicats. Il précise sans modestie qu'il est en partie responsable de la bonne santé du groupe. *Merci patron !* Il se dit fier d'avoir passé presque 40 ans à la SNCF, où il est un des acteurs majeurs de la disparition du statut qui lui a permis de faire une belle carrière. *Après moi le déluge...* **Il se dédouane même de toute responsabilité sur la discontinuité de Fret SNCF, argumentant qu'il la subit et qu'il ne l'a pas souhaitée.** Il compte sur l'État pour pérenniser les nouvelles sociétés créées alors que c'est l'État, via le ministre des Transports, qui a ordonné un autodafé sans délai et sans sommation. Des années de réformes à tout-va dans le secteur ferroviaire ont mis l'activité presque à genou. On peut citer en vrac la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, le nouveau pacte ferroviaire de 2018, la tentative de fin du régime spécial de retraite des cheminots, la fin du statut, l'éclatement de l'entreprise, la destruction de la SAS Fret SNCF, l'ouverture à la concurrence pour TER et la réforme des retraites de 2022. Il faut y ajouter les réorganisations qui ont impacté et impactent encore le quotidien des salariés de notre entreprise. **Peu de corps sociaux ont subi autant d'attaques et de remises en question.**

Si, à l'UNSA, nous sommes conscients que les entreprises doivent s'adapter, cela ne doit pas se faire au détriment de leurs forces vives. Les



Chabot, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=7675420>

salariés, leurs conditions de travail, leurs droits ne sont pas les variables d'ajustement d'une course à la productivité. Finalement, on comprend que la direction affiche un visage conquérant et autosatisfait, qui fait fi des fondamentaux sociaux sous prétexte de développement. C'est pour cela que nous tenons à un dialogue social de qualité. Il n'est pas entendable que la direction ne prenne pas le temps de ce dialogue. Il n'est pas entendable que l'on nous dise que le dialogue social est un privilège. Le dialogue social est une obligation ! Ne pas respecter les représentants du personnel, c'est se moquer de ses salariés.

ENJEUX OLYMPIQUES

Du vendredi 26 juillet au dimanche 11 août auront lieu à Paris les Jeux olympiques d'été 2024, auxquels succéderont les Jeux paralympiques du 28 août au 8 septembre. Sur ce sujet, Jean-Pierre apparaît moins serein, presque agressif, accusant les syndicats de vouloir ruiner l'image de la France. Il a beau répéter qu'il est un républicain convaincu, il remet en cause le droit de grève en se plaignant que ce soit un pouvoir de nuisance inacceptable. En préparation depuis 2017, les JOP sont un événement majeur à la portée internationale. Pendant cette période, 15 millions de visiteurs sont attendus. Même si Paris affiche un visage presque trop détendu, **les organisations syndicales ont alerté avec insistance la SNCF à propos de notre organisation pendant cette période.** Si la réaction a été tardive, la direction semble enfin avoir compris qu'il ne fallait pas minimiser l'ampleur des dysfonctionnements à prévoir. Elle a donc entamé des négociations avec les instances représentatives et une partie des directions des SA SNCF concernées par cet événement. Pourquoi « une partie » des directions ? Parce que sur les cinq sociétés constituant le GPF, on a oublié d'inviter la SAS Fret SNCF.

PARIS 2024



“ En préparation depuis 2017, les JOP sont un événement majeur à la portée internationale. Pendant cette période, 15 millions de visiteurs sont attendus. ”





Un TGV allemand ICE en gare de Paris Est

“ En 2023, le TGV a transporté 122 millions de voyageurs, un niveau encore jamais atteint, en progression de 4%.

”

Nous avons bien compris depuis l'annonce officielle de la discontinuité en mai 2023 que Fret SNCF est un rejeton non désiré dont les parents papa gouvernement et maman SNCF ont programmé l'euthanasie forcée grâce à l'ordonnance du docteur Europe. Jusqu'à preuve du contraire, la SAS Fret fait toujours partie du GPU et n'est pas encore démantelée. On savait que Fret SNCF était soluble dans la Commission européenne et l'on découvre aujourd'hui qu'elle l'est aussi dans le groupe. Il a donc fallu aux élus UNSA-Ferroviaire batailler pour inclure toutes les directions, en alertant sur les impacts que les salariés pourraient connaître durant cette période et qui engendreraient des répercussions sur la production et le respect des contrats et obligations liées à la clientèle¹.

ÉTAT DES LIEUX DU PARC MATÉRIEL ROULANT

Une présentation est faite sur la situation des engins moteurs du groupe, haute en couleur, mais pas exhaustive puisqu'elle se limite aux engins en exploitation. 5 400 engins moteurs sont en activité sur un total de plus de 6 000, répartis sur les différentes entités, soit près de 10% de non-utilisation.

L'avenir et les évolutions du parc locomotives en relation avec les trajectoires futures des diverses entités ne sont pas précisés. Pour rappel, le premier objectif de la gestion du parc moteur est une optimisation du fonctionnement : adapter les cycles de vie, se mettre en conformité et ainsi être à la tête d'une flotte adaptée au plus près des besoins. Il faudrait détailler les campagnes patrimoniales prévues, car elles engagent notre fiabilité en redonnant un potentiel aux engins qui arrivent à mi-vie et en traitant les obsolescences qui détermineront la prolongation potentielle du matériel. Il faut un traitement préventif et des actions curatives pour préserver la continuité des engins. Problème : dans un monde industriel ou tout le monde parle de développement durable, mais reste chiche en propositions innovantes, **les constructeurs ferroviaires ne souhaitent pas se lancer dans la rénovation**, car c'est difficile à mettre en place. Le taux de fourniture de pièces par les constructeurs ne dépasse pas 60% : si l'on commande une pièce, on a un peu plus d'une chance sur deux de la recevoir.

REEMPLACER OU RÉNOVER ?

En 2023, le TGV a transporté 122 millions de voyageurs, un niveau encore jamais atteint, en progression de 4%. La fréquentation dans les TER a bondi de 21% (+ 40% en Occitanie). Les trains régionaux progressent aussi de 8%. Aujourd'hui, cette croissance a été limitée à cause de l'insuffisance de matériel roulant. Comme l'a révélé la presse, 105 rames TGV ont été mises au rebut dans le département de l'Ain, alors que certaines d'entre elles n'avaient que 20 à 26 ans d'utilisation. La durée de vie d'une rame *Grande vitesse* est de 30 à 40 ans, celle d'une locomotive entre 40 et 60 ans. Côté investissements, c'est 5 à 7 milliards qui vont être alloués à la commande de 550 engins.



Un TGV italien Frecciarossa en gare de Lyon Perrache

1 Depuis la rédaction de cet article, la direction de Fret SNCF a été incluse dans les groupes de travail JOP.

Le matériel conventionné appartient quasi à 100% à la SNCF, mais la nature des propriétaires va évoluer. Les constructeurs ont une nouvelle approche très offensive : ils commencent à démarcher directement les régions en charge du transport en leur vendant des contrats sur 30 ans incluant la fourniture du matériel et sa maintenance. Ainsi, devenant propriétaires, les AOM (autorités organisatrices de mobilité) auront la main sur la maintenance du parc. Elles créent des sociétés publiques locales (SPL) pour gérer cette nouvelle responsabilité, ce qui permet d'endetter ces SPL sans impacter les régions. Il existe déjà huit marchés d'acquisition ouverts. **Côté direction industrielle, on travaille pour contrer ces propositions et conserver la maintenance du matériel** en lançant des appels d'offres d'exploitation où la SNCF reste détentrice du matériel.



Photo : Y Dazy Wart

DÉCARBONATION DÉGROUPEE

Pour terminer sur le parc engins moteurs, la direction évoque le volet développement durable et la décarbonation des engins moteurs. Pour celle liée au thermique, c'est encore balbutiant. Il y a des volontés politiques régionales, mais la technologie n'est pas encore au niveau pour des exploitations pérennes. Des expérimentations sont menées dans le groupe SNCF. Des essais sur des trains à hydrogène ont été lancés. Si ce carburant est totalement décarboné, sa production nécessite d'importantes quantités d'énergie. Les tests d'engins en mixité diesel/batterie sont assez concluants, mais nécessitent des investissements lourds qui ne permettent pas une décarbonation rapide. **L'utilisation d'engins totalement alimentés par batterie fonctionne et fournit une option intéressante, mais elle n'est pas encore exploitable en service commercial.**

De son côté, Rail Logistics Europe, via Fret SNCF, se lance dans des tests de biocarburant HVO². S'il permet une baisse de 83% des émissions de CO₂ par rapport au gasoil, il présente un surcoût de plus de 25%. Fret est le premier opérateur à utiliser ce carburant en France, mais reste à la traîne par rapport à l'Allemagne et DB Cargo. La direction veut montrer que Fret SNCF est innovant et performant. **Nous sommes plus circonspects, car cette expérimentation n'est en rien nouvelle** : le carburant végétal existe depuis longtemps, la SNCF rattrape juste son retard sur ce sujet.

DES MILLIARDS (À TROUVER) POUR LA GESTION DU TRAFIC

Un point s'impose sur le développement du système européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS (European Rail Traffic Management System) et sa déclinaison en cabine, l'ETCS (European Train

“ L'utilisation d'engins totalement alimentés par batterie fonctionne et fournit une option intéressante, mais elle n'est pas encore exploitable en service commercial. ”



Photo : SNCF

Des TER à batteries devraient entrer en service en 2024

² Hydrotreated Vegetable Oil, huile végétale hydrotraitée



“ **KEOLIS maintient sa position de second opérateur mondial de transport public, dans un paysage concurrentiel agressif en pleine évolution.** ”

Control System). Pour simplifier, il s'agit du futur langage international des locomotives européennes. C'est un projet né à la fin des années 80, visant à supprimer les frontières techniques dues à la multiplicité des systèmes de signalisation, qui encore actuellement empêchent la continuité transfrontalière. Il doit favoriser l'expansion du train en Europe tout en permettant une optimisation des capacités de circulation. À terme, cette harmonisation permettra une baisse des investissements dans les systèmes de signalisation.

Commercialement, ce projet est une priorité pour les opérateurs ferroviaires. Cependant, côté *Module sol*, les réseaux européens affichent des états d'avancement variables. Du côté des bons élèves, Luxembourg, Belgique, Danemark, Suède et Norvège déploient l'ETCS sur leurs réseaux, la première place revenant à la Suisse, déjà prête pour le grand jour. L'Italie et l'Allemagne affichent des ambitions difficiles à tenir. Enfin, au fond de la classe, près du radiateur, **on retrouve sans étonnement la France qui joue les cancrs** sans plan clair de développement, au coude à coude avec l'Angleterre. La SNCF doit présenter en juin 2024 un scénario d'installation figé sur l'équipement en ERTMS. C'est donc un euphémisme d'annoncer que le ferroviaire français est assez peu équipé. Pour la direction, le sujet est économique : entre les modules sol et bord, c'est un budget de plusieurs milliards. Même si elle se vante de posséder un contrôle de vitesse par balise (le KVB), elle doit se moderniser sous peine de voir son réseau limiter son débit.

3 Meilleur endroit pour travailler

KEOLIS - PEUT MIEUX FAIRE

Juste derrière Transdev et avec un chiffre d'affaires de 6,7 milliards d'euros, KEOLIS maintient sa position de second opérateur mondial de transport public, dans un paysage concurrentiel agressif en pleine évolution. On note un renouvellement récent de la gouvernance qui interroge les élus, craignant une nouvelle orientation politique contraire aux intérêts des employés. La directrice des ressources humaines affiche un visage serein sur tous les sujets et ouvert au dialogue. Elle s'engage à travailler avec les filiales de KEOLIS pour améliorer un dialogue social encore loin d'être paisible. À moyen terme, **l'entreprise veut asseoir sa présence dans les pays où elle est déjà en fonction**. Aucun objectif d'implantation sur un nouveau territoire. C'est donc un combat d'amélioration de la productivité en optimisant une offre qui se doit d'intégrer les volontés locales d'objectifs écologiques.

Le plan d'action de KEOLIS se veut vertueux et différent des autres entreprises. Tout d'abord, créer une **mobilité inclusive** sur les réseaux de transport de l'entreprise, ensuite la recherche active d'un **fonctionnement bas carbone** et enfin une implication dans le **développement local** pour devenir un employeur de référence. Le dossier des orientations est complet et prend en compte les aspects sociaux et économiques et semble faire de KEOLIS un bon élève à tous les niveaux. Cependant, la réalité ne rejoint pas la théorie avancée. Dans les faits, KEOLIS a des problèmes d'embauche, car la situation du personnel n'est pas idyllique et la précarité du statut des employés ne favorise pas le vœu pieu « *best place to work*³ » de la direction. On en veut pour preuve les chiffres : 22% des conducteurs quittent l'entreprise dès la première année et, la deuxième année, le taux de départs monte à 44% avec un niveau d'absentéisme qui a doublé en à peine 10 ans. **Il faut donc renforcer l'attractivité afin d'attirer des profils intéressants et motivés par les métiers proposés**. C'est une évidence que l'UNSA ne cesse de répéter : pour qu'une entreprise conserve ses salariés, il faut qu'ils soient justement rémunérés, qu'ils aient de bonnes conditions de travail et qu'ils soient respectés et considérés.

GEODIS - WORLD COMPANY

Aujourd'hui, GEODIS, ce sont 49 000 collaborateurs répartis sur 900 sites dans 168 pays, qui servent 82 000 clients pour un chiffre d'affaires de 13,7 milliards. La présentation par le directeur des ressources humaines du plan stratégique est assez édifiante. Ce qui frappe au premier abord, c'est l'absence de connexion de ces entreprises du groupe SNCF à... la SNCF. Bien que nous puissions noter



klmsterbke, CC BY 2.0, <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=44385773>

chez KEOLIS quelques ressemblances avec la stratégie SNCF, chez GEODIS nous arrivons carrément dans la *World Company* ! Le plan d'ambition 2027 repose sur une expertise des chaînes logistiques basée sur des lignes de métier synchronisant les flux à l'échelle mondiale avec une croissance ambitieuse du chiffre d'affaires associée à une amélioration de la performance opérationnelle et financière... Tout un programme ! De la matière première jusqu'aux utilisateurs finaux (en passant par les usines de transformation et d'assemblage via du fret maritime, aérien routier et ferroviaire) tout est prévu et supervisé par **GEODIS qui se voit comme une tour de contrôle mondiale.**

Il semble que ce plan de guerre économique globale destiné à conquérir un marché mondial qui n'en demandait pas tant ait fait perdre l'essentiel en cours de route. Effectivement, la stratégie est axée sur les gains de productivité et la performance. Aucun engagement en termes de responsabilité sociétale des entreprises (RSE), mais on nous assure qu'un plan existe et qu'on nous le montrera un jour. On ne sait pas ce que fait GEODIS pour attirer

les salariés. On nous parle de *désir de régionalisation*. Effectivement, on régionalise (le nouveau terme pour *délocaliser*) dans des endroits où la main-d'œuvre est moins chère en restant performante. Le credo classique de la productivité est mis en avant au grand jour : *il faut faire beaucoup plus avec beaucoup moins. GEODIS est devenue la machine à cash du groupe.*

Face à un marché international énorme et libéré de certaines contraintes sociales, ils peuvent donc continuer à se développer sans être sur un marché trop fortement concurrentiel. Selon le DRH, la prime de partage de la valeur ne fait sens selon eux qu'à partir du moment où les objectifs sont atteints. Et comme les objectifs un peu trop ambitieux ne sont pas atteints, rien pour les employés. Nous sommes ravis d'apprendre que GEODIS place l'humain au cœur de tout. C'est assez ironique pour une société qui développe tous azimuts des projets connectés à l'intelligence artificielle afin d'évacuer des processus le facteur humain. Le responsable de GEODIS a beau vanter les mérites d'une entreprise dont la conflictualité est limitée et qui ne se caractérise pas par des axes sociaux durs, on sait déjà que tout ça n'est que poudre aux yeux. Il suffit d'écouter les représentants syndicaux pour comprendre la dure réalité de la vie des employés.

En conclusion, pour les dirigeants, tout va bien dans le meilleur des groupes. Mais force est de constater que le traitement des salariés tend à se niveler par le bas, les intentions sociales et écologiques étant sacrifiées sur l'autel de la rentabilité.

Par l'équipe UNSA-Ferroviaire au Comité de groupe ■

**“
Aujourd'hui,
GEODIS, ce
sont 49 000
collaborateurs
répartis sur
900 sites
dans 168 pays,
qui servent
82 000 clients
pour un chiffre
d'affaires de
13,7 milliards.
”**



Real, CC BY 2.0, <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=8078935>

Absentéisme / présentéisme : complémentarité et non opposition



Dans le Mag de mars, nous avons attiré l'attention des lectrices et lecteurs sur la montée du "Management désincarné" à la SNCF. Dans le contexte de l'évolution du rapport au travail au sein de notre société, notre organisation UNSA-Ferroviaire Paris Rive Gauche souhaite ce mois-ci attirer l'attention des salariés et des lecteurs sur une thématique cachée qui se retrouve également dans nos discussions.



Madame Océane Marchand, psychologue du travail, rappelle que le présentéisme est plus fréquent que l'absentéisme.



Parfois, les instances de représentation des personnels abordent les points "emploi" et "conditions de travail". Nous argumentons sur les **difficultés à mettre des maux sur les sujets d'absentéisme**. Souvent multifactoriels, nous pouvons aller à une analyse restrictive : le salarié est absent pour cause médicale, par fatigue mentale, il ne trouve plus la force de s'engager pour sa propre entreprise, etc. Mais le propos de notre organisation syndicale sera *a contrario* sur ce qui peut nous paraître à tous un mal-être non visible : **le présentéisme ou surprésentéisme**.

Nous pourrions affirmer que la pandémie de Covid a modifié notre perception de notre rapport au travail et que le surprésentéisme est finalement devenu un thème obsolète. Cependant, depuis 1950 où cette notion apparaît, peu ou pas d'évolutions sont visibles. Dans le groupe SNCF, nous pourrions penser être à l'abri de cette notion de surprésentéisme, il n'en est rien. Au gré des

restructurations, des évolutions de nos organisations, des diminutions d'emplois, des répartitions des tâches, nous nous apercevons que **le groupe SNCF n'échappe pas à ce phénomène**. Il faut conserver dans nos réflexions des stéréotypes désuets, au travers de quelques verbatim :

- 18h30, je termine mes dossiers.
- Tu pars déjà chercher tes enfants à la garderie ?
- Tu ne peux pas être absent de cette énième réunion.
- Peux-tu faire cette dernière opération malgré l'heure tardive ?

Nous le constatons toutes et tous, notre société glorifie la quantité (l'hypersollicitation, l'hyperactivité, l'hyperréactivité, l'hypercompétitivité), et ce, souvent au détriment de la qualité. Là encore, il est intéressant de se pencher sur les différents travaux mis à notre disposition. Madame Océane

Marchand, psychologue du travail, rappelle que le présentéisme est plus fréquent que l'absentéisme. Il est invisible, ce qui le rend moins considéré, étant difficile à déchiffrer, surtout parce qu'il peut prendre plusieurs formes. Elle le classifie selon trois grands domaines :

- > **le présentéisme contemplatif, ou l'absentéisme moral** : quand le travailleur est présent, mais ne travaille pas de façon concrète ;
- > **le présentéisme stratégique** : quand le travailleur rallonge ses journées juste pour montrer sa présence, pour être bien vu par les autres salariés et la hiérarchie ;
- > **le surprésentéisme** : le travailleur continue à travailler, même en cas de maladie ou de fatigue extrême, en faisant des heures supplémentaires et en se surengageant.

Nous pourrions penser à tort que l'évolution du télétravail dans notre groupe apporte des réponses à ce mal sournois. Il n'en est rien, car il génère des comportements déviants : se présenter à son travail malgré une maladie, effectuer des heures supplémentaires sans faire valoir ses droits, enchaîner les réunions Zoom ou Teams sans effectuer de déconnexion. Nous pourrions poursuivre ces exemples que toutes et tous, nous connaissons bien.

Dans ce contexte, rappelons que les instances de proximité et les CSE peuvent et doivent être un lieu de dialogue, d'écoute et de recherche de solutions. Notre organisation syndicale alerte ainsi l'entreprise sur le fait que le contexte actuel participe à cette thématique, qui génère un coût caché à la fois pour le groupe SNCF et pour la société française toute entière.



Les spécialistes s'accordent pour mettre en exergue **les différents maux qui peuvent découler du surprésentéisme** : difficultés d'organisation, augmentation du stress, épuisement professionnel, stratégie d'évitement, relation complexe au sein des équipes, crainte dans les évolutions de carrière générant des comportements déviants et dangereux. Cette liste non exhaustive permet déjà d'apporter de premières notions sur ce que l'on peut parfois ne pas appréhender individuellement dans nos lieux de travail. C'est aussi pourquoi l'UNSA-Ferroviaire peut faire le parallèle avec les différentes organisations de travail amenant à surtout ne pas aborder ce thème de surprésentéisme. Le manque de sensibilisation dans les services, dans les entreprises et au sein de notre groupe ne permet pas suffisamment de prendre en compte l'amélioration et les attentes des salariés dans l'équilibre nécessaire entre vie professionnelle et personnelle.

C'est pour cette raison qu'à l'UNSA-Ferroviaire, nous l'affirmons : **le sujet de l'absentéisme ne s'oppose pas au sujet du présentéisme, ils se complètent et demandent débat et non confrontation**. Pourquoi ne pas utiliser dans le cadre de nos instances des moments de partage de réflexion pour améliorer les conditions de travail des salariés et mettre en lumière que notre société change et que notre relation au travail change ? Si le présentéisme est un phénomène complexe et non nouveau, il renforce notre vision syndicale où tous les sujets peuvent et doivent être abordés dans le cadre d'un dialogue social normalisé entre l'entreprise et les représentants des salariés, avec une volonté commune d'amélioration des conditions de travail. Au-delà du groupe SNCF, notre organisation syndicale estime que le débat sur ce sujet doit également être porté dans toutes les entreprises.

Par le secrétariat du syndicat régional
de Paris Rive Gauche ■



“
À l'UNSA-
Ferroviaire,
nous l'affirmons :
le sujet de
l'absentéisme
ne s'oppose
pas au sujet du
présentéisme,
ils se complètent
et demandent
débat et non
confrontation.

”

L'usine Saarstahl à Hayange

Photo : F. Porcel

Le 4 octobre 2023, nous avons eu la chance de visiter l'impressionnant site industriel de la société Saarstahl à Hayange, en région Lorraine. Savez-vous ce que cette usine fabrique ? Des rails pour chemins de fer ! En route pour une visite guidée...

Un bloom chauffé à 1 300 degrés est laminé pour obtenir le profil voulu



Photo : F. Porcel

“
L'usine emploie 450 personnes, elle est la seule en France à produire des rails.
”

HAYANGE, MOSELLE, 16 000 HABITANTS

Ce site lorrain a 132 ans ! Inauguré en 1892, alors propriété de la famille Wendel, c'est un complexe industriel initialement destiné à fabriquer des poutrelles métalliques. Il s'oriente ensuite vers les rails, qu'il produit toujours aujourd'hui pour différents secteurs : lignes à grande vitesse, transports urbains, voies lourdement chargées, transports mixtes, ainsi que des rails pour appareils de voie.

L'usine emploie 450 personnes, elle est **la seule en France à produire des rails**. Il y en a d'autres en Europe : Italie, Espagne, Autriche, Tchéquie, Pologne, Luxembourg. Le site d'Hayange s'étend sur 14 hectares, dont une partie est couverte de voies ferrées pour convoier les blooms qui arrivent et les rails qui repartent. **Un bloom ?** C'est une barre d'acier de section carrée et de longueur variable, destinée à être laminée pour obtenir des produits longs de section importante comme... des rails. L'usine de Saarstahl reçoit en moyenne un train de blooms par jour, produits presque exclusivement par Ascoval, une autre usine du groupe basée à Valenciennes. Grâce à ces blooms, **le site d'Hayange fabrique 300 000 tonnes de rails par an, soit environ 100 km de rails par semaine**, d'une centaine de types différents (selon la masse au mètre linéaire, la longueur, le profil), dont dix pour SNCF.

LA SOCIÉTÉ SAARSTAHL

Le site lorrain a connu de nombreux propriétaires aux profils très différents, parmi lesquels Sacilor, Usinor, l'indien Tata, British Steel... avant d'être racheté en 2021 par l'allemand Saarstahl, une fondation industrielle qui ne distribue pas de dividendes : les bénéfices sont réinvestis ou distribués aux salariés. **Malgré ces rachats successifs, les effectifs n'ont pas baissé et la production n'a jamais cessé.** Les clients, dont la SNCF, ont toujours soutenu l'activité et rempli les carnets de commandes. Avec un tel passé, quel avenir ? Saarstahl considère que l'acier a de l'avenir dans le transport par rail, alors qu'il est en perte de vitesse dans l'automobile en transition vers l'électrique, moins consommatrice d'acier. Notons que des rails fabriqués à Hayange ont été livrés dans l'est de l'Ukraine à l'été 2023, ils servent à reconstruire les infrastructures détruites depuis l'invasion russe.

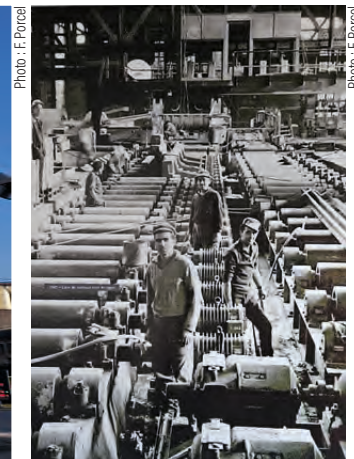


Différentes sortes de blooms, entreposés à l'extérieur des hangars

Photo : F. Porcel



L'entrée du site de Saarstahl à Hayange



L'usine de Hayange dans les années 60



Quelques-uns des profils de rail que l'usine fabrique



L'un des hangars du site, consacré au contrôle des rails



Des trains entiers entrent sur le site pour décharger leur blooms



Un pont roulant électromagnétique soulève un rail



L'un des fours industriels du site d'Hayange

LA FABRICATION DE L'ACIER

Pour produire l'acier nécessaire à la fabrication d'un rail, il y a plusieurs méthodes :

- > **la traditionnelle** : dans un haut fourneau, on chauffe du minerai de fer avec du coke, une variété de charbon hautement calorifique, mais très polluante. Le minerai se transforme en fonte en fusion, dans laquelle on injecte de l'oxygène (c'est le bullage). L'oxygène se combine avec le carbone pour former du CO_2 , qui s'évacue par le gueulard, un orifice en haut du haut fourneau. L'acier liquide ainsi produit, débarrassé de son oxygène (on dit qu'il est réduit) et de son carbone (il en reste environ 0,8%) est ensuite coulé en continu et coupé pour former des blooms.
- > **la plus récente**, utilisée par Ascoval, elle évite le bullage d'oxygène - et donc l'émission de CO_2 - en utilisant, à la place du minerai de fer, différentes sortes de ferraille, auxquelles on ajoute des additifs pour correspondre à la composition de l'acier voulu, que l'on fait fondre grâce à de puissants arcs électriques.
- > la prochaine, dite de **réduction directe**, consiste à chauffer le minerai en brûlant de l'hydrogène « vert¹ ». En se combinant avec l'oxygène, il produit de la vapeur d'eau, sans émettre de CO_2 .

1 Produit à partir d'énergies renouvelables peu émettrices de CO_2



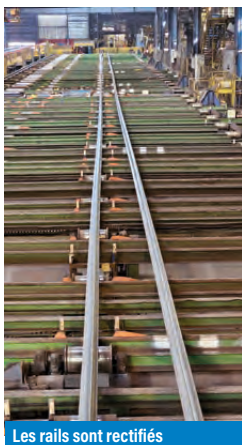
Un bloom vient d'être chauffé à 1 300 degrés, il « roule » vers le hangar d'usinage

Photo : JF Nèisse



Les rails finis et contrôlés sont stockés avant de rejoindre leurs clients

Photo : B Thevenard



Les rails sont rectifiés

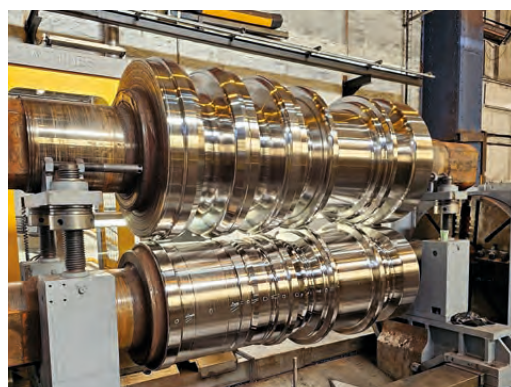
Photo : F. Porcel

DU BLOOM AU RAIL

L'acier fondu est coulé en continu pour produire des blooms qui seront ensuite laminés pour devenir des rails. Un bloom fait entre 5 et 6 tonnes, selon le type de rail attendu. Chaque bloom est identifié individuellement pour permettre une traçabilité durant toute la vie des rails qui seront fabriqués avec.

Les fours : à Hayange, ils fonctionnent tous les jours de l'année, peuvent accueillir chacun une quarantaine de blooms à la fois, qu'ils chauffent pendant 4 à 5 heures jusqu'à 1 300 degrés en brûlant du gaz fossile (qu'on appelait « naturel » au siècle passé). Au rythme d'environ 22 par heure, les blooms incandescents sont expulsés des fours et conduits par un système de rouleaux vers les ateliers de laminage, diffusant sur leur passage une infernale onde de chaleur !

Le laminage : les blooms rougeoyants glissent dans différentes cages successives équipées de cylindres de laminage (de plusieurs tonnes chacun), pour passer d'un profil cubique à celui du rail demandé par le client. Sur leur route où aucun humain n'est autorisé, de l'eau est projetée pour refroidir les rouleaux sur lesquels ils passent, générant des geysers de vapeur tout au long du



L'un des nombreux outillages destinés à laminer les rails selon le profil demandé par le client.

Photo : B Thevenard

parcours. Une fois laminé au profil voulu, le rail incandescent passe sous un nettoyeur à très haute pression qui va le débarrasser de ses déchets : la calamine, récupérée pour produire notamment de l'aluminium.

Le refroidissement : les rails laminés au profil voulu, encore très chauds, sont entreposés courbés, côte à côte, sur des rouleaux. Ils y passeront deux à trois heures, se redressant naturellement en refroidissant jusqu'à température ambiante.

La rectification : le rail refroidi, d'une longueur pouvant aller jusqu'à 108 mètres, glisse entre des rouleaux pour finir de se redresser parfaitement, avant de passer sous une roue qui martèle tous les trois mètres son numéro de série, unique, ainsi que son type.

Le contrôle : refroidi, redressé, marqué, surfant toujours sur un tapis de rouleaux, le rail entre dans l'atelier de contrôle. Il va y recevoir un code-barres et subir l'examen minutieux de roues calibrées, lasers, courants de Foucault et ultrasons pour



Les rails attendent d'être chargés sur les trains

Photo : F. Porcel



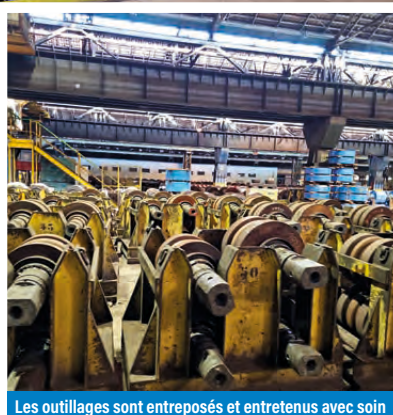
Le hangar de contrôle et d'entreposage

Photo : F. Porcel



Un ouvrier corrige un défaut

Photo : F. Porcel



Les outillages sont entreposés et entretenus avec soin

Photo : B. Thévenard

vérifier qu'il respecte les valeurs strictes qui lui ont été imposées : longueur, cotes, profil, surface, fissures... S'il est validé, il part au hangar pour être stocké puis chargé sur des wagons, avant de partir pour le chantier qui l'attend et être mis en voie. Mais si une anomalie est relevée, une alarme retentit, une marque de peinture est apposée à l'endroit du défaut et le rail est conduit vers l'atelier de réparation.

La réparation : manipulé par un immense pont roulant à électro-aimants, chaque rail défectueux passe entre les mains d'une équipe de vérificateurs qui évaluent s'il est réparable ou pas. Selon le diagnostic, il sera rectifié, recoupé, voire, dans le pire des cas, renvoyé à l'usine Ascoval pour être refondu.

L'outillage : taillé à la hauteur des mastodontes d'acier incandescent qu'il reçoit, il dégrossit, lamine, martèle et profile 24/24. Une part importante de l'activité de l'usine consiste à entretenir et rectifier ces outillages massifs et ultra spécifiques, sans lesquels il serait impossible de produire.

Les ouvriers : ce site immense qui ne dort jamais semble quasiment désert, alors qu'il emploie près de 450 personnes. En fait, les ouvriers interviennent surtout lorsqu'un incident interrompt la chaîne de fabrication, ainsi que pour changer les outillages dans les laminoirs quand un nouveau type de rail entre en production. Ici et là, quelques petits groupes sont chargés d'évaluer et rectifier les défauts, contrôler la qualité, charger ou décharger les wagons, superviser les machines et le process de fabrication.

LE CO₂ : L'ENNEMI DU CLIMAT

La fabrication de l'acier a émis 2,6 milliards de tonnes de CO₂ en 2021, soit 7% des émissions mondiales. Dans le processus de fabrication traditionnelle de l'acier, c'est l'utilisation de coke et le bullage de l'oxygène qui émettent le plus de CO₂. En supprimant cette étape, **la méthode par**

arcs électriques utilisée par Ascoval en émet trois fois moins. C'est la spécificité de la société Saarstahl : quand une tonne de rail fabriqué par processus traditionnel rejette dans l'atmosphère 2,8 tonnes de CO₂, celui fabriqué par Saarstahl n'en rejette « que » 780 kg.

Économiquement, le coût global est proche de celui de la méthode traditionnelle, mais la composition de ce coût est différente. Une variable qui devrait prendre de l'importance est **la valeur de la taxe carbone**. Imposée par l'Europe, mais seulement à petits pas sous la pression des industriels obtenant exonérations et quotas gratuits, elle s'impose et se renchérit peu à peu, obligeant les aciéries classiques à se remettre en question. **SNCF est partie prenante dans ce processus d'évolution « écologique »**, en revendant de vieux rails à Ascoval que celle-ci refond pour produire un nouvel acier, qu'elle coule sous forme de blooms expédiés à Hayange, qui les lamine pour fabriquer des rails neufs.

“

Quand une tonne de rail fabriqué par processus traditionnel rejette dans l'atmosphère 2,8 tonnes de CO₂, celui fabriqué par Saarstahl n'en rejette « que » 780 kg.

”

Le Mag tient à remercier très « chaleureusement » François Cristofari, directeur technique du site d'Hayange, qui a pris de son temps précieux pour nous accueillir et nous guider tout au long de cette visite inoubliable, ainsi que l'Union régionale de Lorraine (Jean-François Neisse et Benoît Thévenard) pour l'accompagnement et l'organisation de cette visite.

Par Fred PORCEL ■

Mam'zelles Raitrek en Mongolie : solidarité et bonne cause



De gauche à droite : Marylin, Stéphanie et Julie

L'ASSOCIATION
MAM'ZELLES
RAITREK



« Julie, Stéphanie et Marylin sont vos Mam'zelles Raitrek... Trois femmes engagées, mamans et cheminotes. »

Voici ce qu'on peut lire sur la présentation de cette association. Cela a bien évidemment attiré l'attention de votre Mag, qui est allé à la rencontre de Julie, conductrice de TER en région Occitanie et adhérente à l'UNSA.



C'EST UNE JULIE INTARRISSABLE ET ULTRA MOTIVÉE QUE NOUS RENCONTRONS

« Il faut savoir que j'ai rejoint l'aventure récemment. En effet, Laëtitia, une des collègues qui devait participer, a déménagé. Stéphanie et Marylin étaient donc à la recherche d'une troisième coéquipière. »

Quand on lui demande pourquoi et comment elle s'est retrouvée embarquée dans l'aventure, on apprend que ce n'était pas tout à fait dû au hasard... Elle revient d'abord sur sa carrière à la SNCF pour nous expliquer tout cela.

« Entrée en 2002 comme apprentie, j'ai été DPX Matériel avant de changer d'orientation et de devenir conductrice il y a un an et demi. Ça a bousculé mes habitudes. Moi qui ai toujours été sédentaire, je me retrouvais à devoir combler mon temps libre dans la journée quand je commençais super tôt le matin, ou tard dans la journée. Je me suis mise à la course à pied et ça a boosté ma confiance en moi. J'ai fait le GTVD (Grand trail de la vallée du Drâa, un ultratrail par étapes au Maroc) avec mon mari et c'est à ce moment-là que j'ai réalisé que plus rien ne me faisait peur ! »

Les deux collègues de Mam'zelle Raitrek ont eu vent de ses exploits et, à force de discussions et de réflexion, malgré quelques doutes, la décision a été prise. « C'est finalement un autre défi. Tu ne cours plus pour toi, mais pour une cause. Surtout que ça a toujours été en moi, de donner du temps pour les autres. J'aimerais montrer aux gens que chacun est capable de faire quelque chose, il suffit de se donner les moyens. »

Les moyens seront justement limités lors de leur aventure en Mongolie. En effet, **Aventura Trek est une marche d'orientation sans moyens modernes à disposition**. Pas de téléphone ni de GPS. Des cartes, un compas et des règles de navigation, c'est tout. Par équipe de deux, trois ou quatre femmes, il s'agit de marcher à travers les paysages époustouffants du plateau de Gobi, situé à une altitude comprise entre 1500 et 1700 m d'altitude. Un véritable challenge, mais qui ne fait pas peur à nos Mam'zelles. Si Julie en est à sa première participation, ce n'est pas le cas de **Marylin et Stéphanie, qui avaient participé à d'autres treks féminins et solidaires** en 2021 au Maroc, en 2022 au Sénégal et en 2023 au Vietnam. L'association ayant été créée début 2020, cela montre la détermination et la motivation de ces jeunes femmes engagées, qui s'entraînent régulièrement : course à pied, renforcement musculaire, Zumba, beach volley... Chacune a sa propre routine, mais elles se retrouvent souvent pour une randonnée, partager de bons moments et mieux se connaître, élément indispensable lorsqu'il s'agira de marcher ensemble en Mongolie.

ET LES FINANCES DANS TOUT ÇA ?

Bien entendu, le voyage n'est pas gratuit. L'inscription coûte 4 740 euros, le transport 3 300 euros. L'association a déjà des sponsors, mais continue à en rechercher. Elles font et feront des actions jusqu'au mois de septembre 2024, soit bien après leur retour. **Tout ce qui aura été récolté en plus ira à l'association « Soum de Toy »** qui vient en aide aux femmes en rémission de cancer du sein. L'année dernière, 3 000 euros avaient pu être versés après le trek au Vietnam.

Julie ajoute : « Au niveau de l'entreprise, l'USCF (Union sportive des cheminots français) et le comité SEM (Sud-Est Méditerranée) nous soutiennent depuis le début et participent notamment à l'achat de



A l'entraînement : Marylin, Stéphanie et Laëtitia

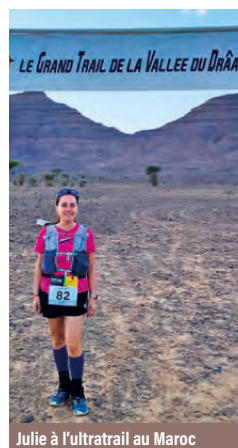
notre équipement, comme par exemple des sweat-shirts personnalisés. Pour ce qui est des actions pour collecter des fonds, on a fait par exemple une tombola en début d'année qui a bien marché. Les commerçants de la région ont été généreux et ont offert des lots sympas. Même si ce n'est pas toujours évident de faire du porte-à-porte pour nous dans le but de demander quelque chose, **la plupart des gens sont sensibles à notre message de solidarité**. J'ai un ami traiteur marocain qui fait les marchés. Il a installé une tirelire sur son stand et offre un thé à la menthe en échange d'un don pour l'association. Nous allons également organiser un cours de Zumba solidaire en septembre. »

Afin de faire connaître l'association et leur courageux projet, les filles sont présentes sur les réseaux sociaux (les liens sont à la fin de l'article).

« En plus de notre site internet, nous sommes sur Facebook, Instagram, X et Yammer. On essaie d'alimenter nos stories pour garder un lien avec les gens qui nous suivent, afin de mettre en lumière l'avancement du projet. Nous ne sommes pas influenceuses, alors créer du contenu, ce n'est pas toujours facile, on fait de notre mieux ».

Il nous reste à leur souhaiter bon courage pour la suite de cette belle aventure !

Par Catherine Waliszek, reporter du Mag



Julie à l'ultratrail au Maroc



Les préparatifs dans la bonne humeur



POUR EN SAVOIR PLUS, RENDEZ-VOUS SUR :

Helloasso pour les aider à remplir leur cagnotte, ouverte jusqu'en septembre 2024 :

<https://www.helloasso.com/associations/mamzelles-railtrek>

Facebook : <https://www.facebook.com/mamzelles.railtrek.7/>

X : <https://twitter.com/mrailtrek>

L'association Soum de Toy : <https://soumdetoy.fr/les-mam-zelles-railtrek/>

PARME, une association au service des cheminots

Aujourd'hui, le Mag vous propose de découvrir ou redécouvrir l'association PARME, chargée de proposer aux cheminotes et cheminots des logements temporaires et meublés. Nous rencontrons son président Romain Dubois.



Résidence des Acacias à Bordeaux

ICF HABITAT



■ **Le Mag : Bonjour M. Dubois, pouvez-vous vous présenter ?**

Romain Dubois : Résumer un parcours professionnel de plus de trente ans, ce serait fastidieux... Voilà toutefois quelques jalons marquants : une première partie de carrière dans les ministères où j'ai notamment contribué à restructurer le secteur de la transfusion sanguine après le drame du sang contaminé, participé à la réforme des finances publiques ou effectué diverses missions d'audit et de conseil, par exemple pour préparer l'une des réformes de la formation professionnelle, dans les années 2000.

Et puis, via RFF, j'ai rejoint en 2011 le groupe public ferroviaire avant d'être proposé par Guillaume Pepy en 2019 président de Parme et directeur général du groupe ICF Habitat, deux « leviers » créés par le groupe SNCF au service de la politique logement des cheminotes et des cheminots. Juste avant, j'étais au COMEX de SNCF Réseau en charge de la préparation du service annuel, les fameux sillons,

ou des grands projets ferroviaires amont... (comme la future LGV entre Bordeaux et Toulouse).

■ **Le Mag : Pouvez-vous définir Association PARME ?**

Romain Dubois : Ce sont 54 résidences à 80% en Ile-de-France, conçues et gérées pour **accompagner le besoin d'hébergement temporaire des cheminots** : missions ponctuelles, mobilités géographiques, premier hébergement d'un jeune embauché, etc. C'est sa véritable raison d'être. Pour différentes raisons (baisse de la fréquentation cheminote due à nouvelles offres d'hébergement, plus faible attractivité de notre offre, soutenabilité du modèle économique...) les missions de Parme ont évolué dans les années 2010. **Parme évolue désormais largement, comme ICF Habitat, dans le domaine du logement social**, tout en restant prioritairement au service des cheminots. Certaines résidences à Paris accueillent encore plus de 50% de cheminotes et cheminots.

PARME est une association classique structurée entre une gouvernance non opérationnelle autour d'un conseil d'administration (CA), de commissions et d'un bureau avec un tandem vice-président et président pour guider les grandes orientations stratégiques et de la directrice générale, Sophie Grimaldi, détachée par la SNCF, qui gère au quotidien l'association, en lien direct avec les directeurs opérationnels, techniques, informatiques, RH et financiers. Au total, près de 140 salariés composent l'association.

Au sein du CA se retrouvent des représentants de directions de la SNCF, notamment de la DRH, **des représentants des principales organisations syndicales** (OS) cheminotes (CGT, UNSA et CFDT) ainsi que des représentants d'ICF Habitat, le principal propriétaire bailleur des résidences Parme, ou d'Action logement, le principal financeur du logement social des salariés, en France.

■ Le Mag : Quel est le rôle des organisations syndicales ?

Romain Dubois : Avec la composition du CA, des commissions et du bureau, le rôle des OS est primordial. Il va même au-delà de la gouvernance puisque le vice-président, parrainé par la CGT, participe aux commissions d'attributions - logements. Et dans les grandes orientations de Parme, nous sommes très souvent d'accord parce que nous sommes, toutes et tous, convaincus de l'utilité de l'association pour les cheminotes et les cheminots et de sa contribution à la « *marque employeur* » de la SNCF. Peu de grandes entreprises ont un tel outil à leur disposition.

■ Le Mag : Quels sont les atouts de PARME ?

Romain Dubois : Ils résident dans son offre (6 500 logements), ses emplacements à proximité des gares, sa présence sur toute la France et surtout à Paris, en Ile-de-France et dans les zones tendues, sa connaissance de la population cheminote, mais aussi dans la capacité de ses salariés à accueillir des populations mixtes au sein des résidences, en adéquation avec la pluralité des besoins, son lien



Chambre à PARME Diderot à Drancy

avec l'agence logement de la DRH avec la mise en œuvre du nouvel accord logement et l'action sociale de SNCF pour accompagner au mieux les cheminotes et les cheminots dans des étapes de vie parfois compliquées. Autre atout, la récente convention cadre signée entre Parme et ICF Habitat sur la gestion des résidences.

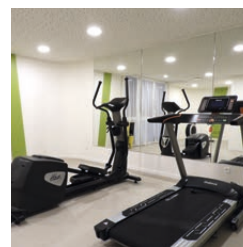
■ Le Mag : À quelles populations s'adresse PARME ?

Romain Dubois : Des cheminotes et cheminots en mobilité ou en évolution familiale, nouveaux embauchés, étudiants, salariés en mobilité (on peut notamment citer Sferis, une filiale de SNCF Réseau qui utilise fréquemment Parme) ou des personnes en situation précaire. La présence dans les résidences sociales de travailleurs sociaux permet un accompagnement ciblé des résidents tout au long de leur parcours logement.

La mission première de l'association est de servir les cheminots et les cheminotes. Ils sont nombreux jusqu'au plus haut de la SNCF à avoir un jour fréquenté une résidence Parme (même si elle ne s'appelait pas encore forcément Parme). Ils ont une vraie affection pour ces résidences. Le fait que les OS soient à bord de la gouvernance contribue largement à maintenir ce lien particulier et à la connaissance de cette offre d'hébergement.

■ Le Mag : Quels sont les défis de PARME aujourd'hui ?

Romain Dubois : Association Parme est confrontée à plusieurs défis internes, ou en lien avec les propriétaires bailleurs ou l'employeur SNCF : l'obligation de **rénovation de résidences** parfois vétustes ou en tout cas, trop éloignées des standards attendus par les cheminotes et les cheminots, le **développement d'une offre nouvelle de résidences** dans les zones en tension en matière



“
**Ce sont
54 résidences
à 80% en Ile-de-
France, conçues
et gérées pour
accompagner
le besoin
d'hébergement
temporaire des
cheminots.**”



Laverie de la résidence Éole, Paris 19^e



Résidence de Montmorency

“
Toutes les résidences ont organisé des animations autour des écogestes pour limiter les consommations d'énergie.”

de logement qui correspondent souvent aux zones d'embauche en dépit d'un modèle économique fragile, l'impérative **digitalisation de son offre** de services et surtout, en lien avec l'Agence logement et avec les directions des ressources humaines des différentes SA, l'absolue nécessité de **toujours davantage faire connaître cette offre** performante et originale, face à des offres nouvelles (colocations, Airbnb) qui savent sans doute mieux se vendre.

■ **Le Mag : N'y a-t-il pas un déficit de notoriété ?**

Romain Dubois : Parme en pâtit effectivement, notamment vis-à-vis des nouveaux embauchés, ou d'une image vieillissante parfois colportée par des gens qui n'ont jamais mis les pieds dans une résidence. **La rénovation progressive du parc devrait rassurer les cheminots.** La proximité renforcée avec l'Agence logement et avec les responsables des ressources humaines devrait aussi le permettre. Et je n'ignore pas le rôle des OS, il est fondamental. Je suis heureux et fier à chaque fois qu'une organisation syndicale, à l'instar de cette interview, évoque Parme dans ses revues internes.

■ **Le Mag : Dans le contexte actuel, comment éviter les impayés de loyers ?**

Romain Dubois : L'association peut proposer des échéanciers de paiement ou inciter à prendre contact avec l'Action sociale qui peut déployer de nombreux outils pour aider les cheminotes et les cheminots. Je l'évoquais plus haut : **nous avons structuré un partenariat entre l'association et la direction de l'Action sociale** il y a deux ans, pour faire face au constat qu'il n'y avait pas, sauf exception, de travailleurs sociaux dédiés aux cheminots dans les résidences, contrairement à l'accompagnement dont peuvent bénéficier des résidents envoyés par l'État, la préfecture ou la commune.

Ce partenariat permet de faire rencontrer régulièrement les équipes de l'Action sociale avec les équipes Parme. En cas de difficultés financières, de santé, les équipes Parme savent orienter vers un interlocuteur SNCF. En partenariat avec l'Action sociale SNCF, un dispositif spécifique a été construit pour venir en aide aux femmes victimes de violence, notamment pour identifier dans l'heure un hébergement disponible en résidence Parme.

■ **Le Mag : Durabilité et écoresponsabilité, des sujets de société ?**

Romain Dubois : Oui, l'ensemble des salariés a été sensibilisé à la durabilité et à l'écoresponsabilité en 2023, au travers de l'élaboration d'une Fresque du climat. Toutes les résidences ont organisé des animations autour des écogestes pour limiter les consommations d'énergie. **25% de l'énergie consommée par Parme est d'origine verte.** Et la meilleure énergie, c'est celle qu'on n'utilise pas. C'est pourquoi la campagne de rénovation des résidences inclut systématiquement un important volet d'économies d'énergie.

■ **Le Mag : Comment voyez-vous ces années passées comme président ?**

Romain Dubois : C'est un retour aux sources. Je l'évoquais en introduction, j'ai passé sept ans au ministère de la Santé et des Affaires sociales. Dans le cadre du budget de ce ministère dont j'ai eu la responsabilité, j'ai participé au développement des politiques d'hébergement d'urgence avec le financement de CHRS¹ ou de CADA², aidé à la mise en place d'une politique de la ville ou accompagné les premiers pas d'une délégation interministérielle à l'innovation sociale et à l'économie sociale.

Ces années récentes et plus encore le climat actuel d'incertitude économique m'ont aussi davantage convaincu de **l'utilité de cette politique de l'hébergement et du logement** pour lutter contre l'exclusion, maintenir le lien social, favoriser le développement économique et, du point de vue cheminot, être un maillon de la production ferroviaire. Politique qui s'avère encore plus efficace dans un triptyque cohérent et durable avec l'emploi et la mobilité. D'ailleurs, le groupe SNCF, qui a toujours revendiqué sa participation aux missions de service public et d'intérêt général même au-delà du champ strict du ferroviaire, me paraît l'illustrer parfaitement. En témoigne l'accord national signé en mai 2021 et décliné en régions depuis par la ministre du Logement, Emmanuelle Wargon et le président Jean-Pierre Farandou, sur la mobilisation du foncier ferroviaire en faveur du logement.

Monsieur Dubois, merci pour cet entretien.

Par Sylvain PAPILLAUD, administrateur Association PARME ■



1 Centres d'hébergement et de réinsertion sociale

2 Centres d'accueil de demandeurs d'asile

DEMANDE D'AIDE À L'AUTONOMIE : Une simplification qui reste... complexe !

Le dossier unique de demande d'aide à l'autonomie est disponible depuis le 1^{er} janvier 2024. Présenté comme un nouveau formulaire pour simplifier la demande d'aide pour l'autonomie à domicile, ce document compte quand même 13 pages dans sa version papier. Il peut aussi être rempli en version numérique pour les personnes en perte d'autonomie geek...

À QUOI ÇA SERT ?

À demander l'accompagnement à domicile des personnes âgées auprès des caisses de retraite, ou l'aide personnalisée à l'autonomie.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Sur les 13 pages du document papier (Cerfa 16301*01), les quatre premières décrivent les prestations et les conditions requises pour en bénéficier. Déjà, la simplification n'est pas au rendez-vous et l'assistance d'un tiers, proche aidant ou travailleur social, est recommandée, sinon requise.

À la page 5, on rentre dans le dur et l'impétrant doit renseigner un certain nombre de données dont disposent la Sécurité sociale ou le site Info Retraite. Peut-être qu'en croisant les fichiers, on arriverait à simplifier ?

Vous avez consciencieusement rempli les quinze premières lignes du questionnaire ? Stop ! Comme au jeu de l'oie, vous tombez dans le puits : si vous résidez chez un accueillant familial, la partie s'arrête. Ça aurait été plus malin de commencer par ça, non ?

Page 6, on demande des informations sur la protection judiciaire. Gageons que si le demandeur en bénéficie, il est bien en peine de cocher la bonne case.

La page 8 est entièrement consacrée à la situation patrimoniale du demandeur pour instruire un éventuel recours sur succession au bénéficiaire de l'APA¹. Peut-être que si l'on abrogeait le recours sur succession au bénéfice, par exemple, d'un impôt sur les successions plus juste et plus progressif, on simplifierait là aussi. On dit ça, on ne dit rien !

Il reste encore à faire remplir par le médecin les quatre pages de certificat médical, si la demande concerne l'APA. Pour mémoire, six personnes sur cent, âgées de plus de 70 ans, n'ont pas de médecin traitant. Et quand le certificat médical requiert l'avis d'un médecin spécialiste, le parcours devient

celui du combattant pour le requérant ou ses proches. Le taux de non-recours aux aides à l'autonomie est estimé par le Conseil de l'âge à 28%.

Si l'intention de simplification annoncée est louable, si la fusion de documents divers en un formulaire de demande unique est un signal positif, il reste du chemin à faire pour aller vers une vraie simplification.

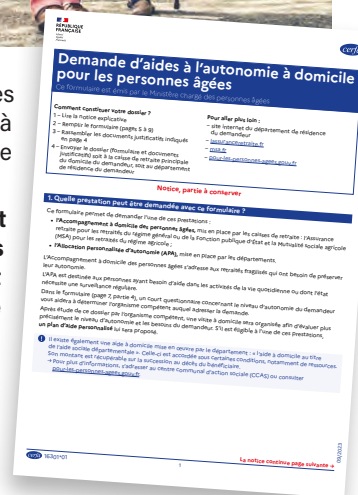
On peut rêver d'un jury d'experts qui mettrait en situation un panel de personnes âgées potentiellement éligibles aux aides et confrontées à ce document. Lequel jury pourrait lister des obstacles et trouver les moyens de les surmonter. Mais les générateurs de documents Cerfa sont sans doute assez éloignés des préoccupations de l'utilisateur lambda. Il y a bien sûr les aides multiples, au rang desquels les maisons France Service. Mais la définition même de l'autonomie est la capacité d'une personne à subvenir à ses propres besoins, à se gouverner soi-même sans l'aide d'un tiers. Et recourir à un tiers, c'est déjà subir une perte d'autonomie, pour solliciter une aide qui vise à la prévenir ou à la compenser.

CE QU'ON EN PENSE

Le dossier unique de demande d'aide à l'autonomie va probablement bien occuper les agents des maisons France Service et des futurs SPDA (services publics départementaux de l'autonomie, expérimentés cette année dans 18 départements et appelés à se généraliser).

On le voit, en matière de simplification, le gouvernement et sa majorité sont plus inventifs lorsqu'il s'agit d'altérer les droits des salariés au bénéfice des employeurs que lorsqu'il s'agit d'aider les plus fragiles à bénéficier des aides prévues par la loi.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



TÉLÉCHARGER
LE FORMULAIRE



service public
de l'autonomie

1 Allocation personnalisée d'autonomie

Pénurie de médicaments : situation critique !

Le phénomène est mondial et n'épargne pas la France : selon l'Agence nationale de la sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM), plus de 3 700 ruptures ou risques de ruptures de médicaments ont été signalés sur le sol français en 2022, contre 700 en 2018 et moins de 200 en 2012.



Le phénomène est mondial et n'épargne pas la France : selon l'Agence nationale de la sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM), plus de 3 700 ruptures ou risques de ruptures de médicaments ont été signalés sur le sol français en 2022, contre 700 en 2018 et moins de 200 en 2012.

Toutes les catégories de médicaments sont concernées : « Les anticancéreux, les antibiotiques, les médicaments pour les maladies cardiovasculaires et même des produits très simples comme du collyre », constate le président de l'Académie nationale de pharmacie, Bruno Bonnemain.

LES CAUSES DE CES PÉNURIES SONT MULTIPLES

Elles peuvent d'abord être conjoncturelles. Par exemple, la guerre en Ukraine a eu un impact sur la chaîne du médicament, car « Kiev produit un certain nombre de composants nécessaires à l'emballage des médicaments, comme l'aluminium, le verre ou même les métaux nécessaires aux aiguilles pour injection », rappelle toujours B. Bonnemain. **L'explosion de la demande mondiale** de médicaments explique en partie ces pénuries. Il y a aussi les délocalisations concernant notamment la production de ce qu'on appelle les principes

actifs, c'est-à-dire la molécule qui produit un effet thérapeutique, l'Inde et la Chine en produisant désormais plus de 80%.

Pour la journaliste indépendante Rozenn Le Saint, auteur du livre *Chantage sur ordonnance. Comment les labos vident les caisses de la Sécurité (Seuil, 2023)*, la médaille a un revers : « Cela a permis à l'industrie chimique et pharmaceutique de faire des économies, en exportant y compris la pollution, mais cela nous a aussi rendus extrêmement dépendants de ces pays-là. On s'en est rendu compte quand la Chine a fermé ses frontières lors du Covid-19 ou quand, au printemps 2020, l'Inde a arrêté l'exportation de paracétamol pour le réserver à sa population. »

Autre explication aux pénuries : **l'extrême concentration de la production**. Certains médicaments ne sont plus fournis que par une seule entreprise, ce qui rend très fragile la chaîne de fabrication.

UN CHANGEMENT DE GOUVERNANCE ÉCONOMIQUE

Pour comprendre l'origine de ces pénuries, il faut analyser le modèle économique adopté par le secteur, profondément bouleversé ces dernières années. « Les laboratoires pharmaceutiques se



sont fortement financiarisés, relève l'économiste de la santé Nathalie Coutinet. **Les actionnaires disposent désormais d'un poids important dans les stratégies des firmes pharmaceutiques.** Ce sont notamment des fonds d'investissement américains comme BlackRock ou Vanguard dont l'objectif est d'obtenir une rentabilité maximale. » On est maintenant passé à un autre modèle économique, celui des marchés de niche. Des médicaments pour des maladies rares ont été vendus en petites quantités, mais à des prix de plus en plus extravagants. Cela correspond à une économie de produits de luxe.

ALORS, QUELLES SOLUTIONS ?

La loi de financement de la sécurité sociale 2024 comprend plusieurs mesures pour renforcer l'action des autorités sanitaires, notamment l'ANSM, en matière de lutte contre les tensions d'approvisionnement. L'Agence du médicament pourra notamment imposer un contingentement ou un circuit de distribution spécifique à un laboratoire et prendre des sanctions financières en cas de non-respect.

De son côté, la Commission d'enquête du Sénat esquisse d'autres pistes pour sortir de cette situation : mettre en place une **production européenne de médicaments essentiels**, ou créer un secrétariat général au médicament placé sous l'autorité de la Première ou du Premier ministre. Elle s'est également intéressée aux expériences étrangères, comme au Brésil ou en Égypte. Là-bas, on a recours à une production publique de médicaments et à une levée des brevets. Elle a aussi constaté que même aux États-Unis, l'influence des géants du médicament est remise en cause, notamment à travers une fondation à but non lucratif mise en place par des hôpitaux pour accéder aux médicaments essentiels.

La rapporteure de la Commission d'enquête sénatoriale, Laurence Cohen, plaide pour sa part en faveur de la **création en France d'un pôle**



public du médicament qui s'appuierait notamment sur l'Établissement pharmaceutique de l'Agence générale des équipements et produits de santé (AGEPS) de l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris (AP-HP). Une structure (héritière de la Pharmacie centrale des hôpitaux) chargée de fabriquer des médicaments qui ne sont pas commercialisés par les industriels, pour l'hôpital public. Problème : « L'AGEPS a de moins en moins de moyens et n'est plus en capacité de fabriquer des médicaments. Elle est donc obligée de passer par la sous-traitance », déplore Laurence Cohen. « On l'a désarmée volontairement en laissant la main aux labos privés. »



ASSISTANCE
PUBLIQUE HÔPITAUX
DE PARIS

UNE FEUILLE DE ROUTE SANS AMBITION

Bref, il existe des solutions, mais rappelons que jamais les lobbys n'ont été aussi présents depuis 2017 dans les gouvernements successifs. Catherine Vautrin a dévoilé le 21 février la stratégie du gouvernement visant à « garantir la disponibilité des médicaments et assurer à plus long terme une souveraineté industrielle ». Cette stratégie se décline sous la forme d'une feuille de route en quatre points : « innover, produire, distribuer, prescrire et soigner ». Cette feuille de route présente peu de mesures nouvelles et reprend notamment les dispositions prévues par la Loi de Financement de la Sécurité sociale 2024. Pas certain que la réponse soit à la hauteur de l'enjeu !

Pour l'UNSA Retraités, la relocalisation de l'industrie pharmaceutique en France ou au moins dans le périmètre de l'Union européenne, qu'il s'agisse des médicaments élaborés ou des principes actifs nécessaires à leur production, est un impératif pour préserver la santé publique.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

“ Il existe des solutions, mais rappelons que jamais les lobbys n'ont été aussi présents depuis 2017 dans les gouvernements successifs... ”

”



UFR Bretagne, une AG sous le signe de l'implication

L'assemblée générale de l'UFR Bretagne s'est déroulée le 21 février à Rennes au stade Jean Coquelin, en présence d'une trentaine de participants.

Jean-Marc Laurent, président du secteur, ouvre la séance à 10 heures et remercie les personnes présentes. De nombreux adhérents se sont excusés en raison des intempéries et du début des vacances scolaires, périodes où les grands-parents sont souvent sollicités...

Jean-Marc souhaite la bienvenue aux invités : Chantal Guillaumie, présidente de l'UFR, Michel Rivoal, responsable du secteur Ouest, Michel Bozec et Christian Ghesquière, responsables des secteurs de Nantes et Paris Rive gauche, Cyril Laurent, secrétaire régional des actifs.

Jean-Marc Laurent présente ensuite le **rapport d'activité** : participation aux différentes réunions nationales et du secteur Atlantique, organisation tous les mois d'une réunion d'échanges ouverte à tous les adhérents bretons, qui regroupe jusqu'à 20 personnes au siège de l'union régionale. À cette réunion participent, suivant l'actualité syndicale, les représentants des actifs.

Claude Le Baliner, trésorier régional, présente le **bilan comptable** et commente les différentes évolutions survenues en 2023. Puis le président nous commente l'évolution de l'effectif en légère baisse de 86 à 83, l'occasion de présenter les mesures prises avec les actifs pour favoriser le passage à la retraite sans perdre les adhérents. Les rapports d'activité et financier sont approuvés à l'unanimité.



LE BUREAU RÉGIONAL EST RECONDUIT DANS SON INTÉGRALITÉ :

- > Jean-Marc Laurent, président
- > Bertrand Le Doeuff, secrétaire
- > Claude Le Baliner, trésorier
- > Raymond Goury, trésorier adjoint
- > Alain Cherbit, vérificateur aux comptes

INTERVENTIONS DES INVITÉS

Cyril Laurent, secrétaire régional des actifs, nous présente l'actualité syndicale régionale marquée par les évolutions mises en œuvre par l'entreprise qui inquiètent les adhérents. **L'approche des Jeux olympiques** renforce cette inquiétude, l'entreprise prévoyant des modifications d'organisations "temporaires" avec détachement de personnel, en partant du principe que la Bretagne sera peu impactée par les JO. *A contrario*, la confiance du Conseil régional qui compte investir dans le ferroviaire est rassurante. La participation de l'union régionale à l'interpro est présentée, ainsi que son implication dans les démarches mises en place par le Conseil régional de Bretagne.

Michel Rivoal nous présente **l'évolution du secteur Ouest** qui compte près de

350 adhérents. Une légère baisse qui s'accompagne d'une difficulté à trouver des adhérents voulant s'impliquer dans nos structures. Cela nous obligera vraisemblablement à regrouper certaines structures particulièrement fragiles, dans un avenir plus ou moins proche.

La parole est donnée à la présidente de l'UFR Chantal Guillaumie qui nous présente **l'Union fédérale des retraités** : « *notre structure compte près de 3 000 adhérents, en évolution négative de 60 par an* ». L'objectif est de mettre en place une stratégie d'accompagnement des actifs vers la retraite. Nous devons aussi tenir compte de l'évolution de l'entreprise, qui sera constituée en 2030 de seulement 50% de cheminots au statut. S'ensuivent de nombreux échanges avec l'assistance, où sont abordés les facilités de circulation, la caisse de prévoyance, le fret. Ce temps fort d'échange est particulièrement apprécié par l'assistance.

À 12h30, Jean-Marc Laurent clôture l'AG en remerciant les participants, leur rappelant la possibilité de participer aux réunions mensuelles. La réunion s'est conclue par un repas ou malgré les efforts de tous, tout n'a pas pu être terminé.

Par Bertrand LE DOEUFF ■

AG de l'UFR section Ouest

L'assemblée générale de la section Ouest s'est déroulée le 28 mars 2024 au siège de la fédération à la salle Redon, en présence d'une vingtaine de participants.

Le président de la section, Michel Rivoal, ouvre la séance à 9h45. Après avoir souhaité la bienvenue à toutes et à tous en les remerciant de leur présence à cette AG, il présente les invités et intervenants à cette assemblée : Chantal Guillaumie, présidente de l'UFR et Denis Dontenvill, membre retraité au conseil d'administration de la CPRP Ferroviaire. Il remercie également les membres du secrétariat et les membres des bureaux de secteur pour leurs actions durant l'année.

Une minute de silence est observée, en mémoire des adhérents de la section disparus depuis la dernière AG de mai 2023.

Le président puis le trésorier de la section exposent et commentent ensuite à l'assemblée **le bilan d'activité, le bilan financier 2023 et le budget 2024** de la section Ouest, qui sont ensuite votés à l'unanimité après lecture rapport du commissaire aux comptes. Au niveau des effectifs, une baisse est encore constatée, toutefois moins importante par rapport aux exercices précédents, mais des actions sont mises en place avec l'aide de l'UFR et de la fédération.

Le président met ensuite au vote de l'assemblée le **renouvellement du mandat**



des membres du secrétariat, qui est approuvé à l'unanimité comme suit :

- > Président : Michel Rivoal
- > Secrétaire général : Bernard Coric
- > Secrétaire adjoint : Francis Besnoin
- > Trésorier : Christian Ghesquière
- > Trésorier adjoint : Marc Decuignière
- > Commissaires aux comptes : Bertrand Le Doeuff et Michel Meignen

À noter que deux volontaires de Paris Saint-Lazare se sont proposés, l'un pour rejoindre le CN UFR (Philippe Prime) et l'autre pour participer à la commission de contrôle de l'UFR (Éric Godfroy).

Notre président de section et nos intervenants invités interviennent ensuite pour faire part à l'assemblée de l'**actualité syndicale**. Ils évoquent notamment



l'ADEIC, la formation au départ à la retraite, la mutuelle d'entreprise... Ils répondent également aux nombreuses questions posées par les participants.

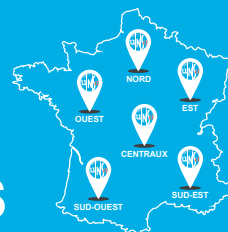
Le président lève la séance à 13h et les discussions se prolongent autour d'un apéritif suivi d'un déjeuner convivial au restaurant « La Gargamelle » à proximité de la fédération.

Par le président de la section Ouest
Michel RIVOAL ■



federation@unsa-ferroviaire.org

BIENTÔT
EN RETRAITE ?
**REJOIGNEZ
NOS UNIONS
FÉDÉRALES
DE RETRAITÉS !**



UNSA-FERROVIAIRE



© 2024 UNSA-FERROVIAIRE



ÉNERGIE - PARTAGE - EXCELLENCE

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

Trésor Makunda

Adhérent à la garantie Confort
Cheminot

Sprinter handisport (T11 non-voyant)

Multimédaillé aux Jeux Paralympiques
Champion du monde 100 m - 2006

Champion d'Europe 2005 - 2009



DÉCOUVREZ
SON INTERVIEW
EXPRESS EN VIDÉO

mutuelleMGC.fr



01 40 78 57 10

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

Mutuelle santé • Prévention • Prévoyance



Mutuelle Générale des Cheminots (MGC), mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la Mutualité, SIREN n° 775 678 550, dont le Siège social est situé 2 et 4 place de l'Abbé G. Henocque 75013 Paris, et au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, ACPR, située 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09.

mutuelleMGC.fr

