

N° 872 | JUILLET/AOÛT 2024

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



ECKWERSHEIM, LE PROCÈS





Service Vacances

Mutuelle Entrain met à la disposition de ses adhérent.e.s 11 logements sur 8 sites vacances, à prix intéressants, toute l'année et vous propose un programme d'activités riche et varié avec des partenaires de l'économie sociale et du monde cheminot.



Arcachon

Logement climatisé pour 6 personnes, avec 2 terrasses

Cagnes-sur-Mer

1 appartement pour 6 personnes, type T3 avec 2 balcons et cave (parking privé)

Collioure

1 appartement pour 4 personnes type T2 (parking privé)

Dax

2 appartements pour 4 personnes type T2 (parking privé)

Île d'Oléron

Maison individuelle pour 6 personnes, avec une cour côté rue et une terrasse à l'arrière

Le Grau-du-Roi

2 appartements pour 6 personnes, type T2 avec loggia (garage privé)

Sète

2 appartements pour 6 personnes, type T2 avec loggia (garage privé)

Six-Fours-les-Plages

1 appartement pour 6 personnes, type T2 avec loggia (garage privé)



Pour en savoir +

Contactez le service vacances Mutuelle Entrain, une équipe à votre écoute pour vous conseiller dans le choix de vos prochaines vacances.

Sur le site www.mutuelle-entrain.fr, connectez-vous à votre espace adhérent puis cliquez sur le bouton **Service Vacances** (Vous serez redirigée vers le site vacances sur lequel vous pourrez réserver vos locations vacances et séjours à tarifs avantageux).

Par téléphone : **03.83.35.19.18**. Par mail : vacances@mutuelle-entrain.fr



Service exclusivement réservé aux adhérent.e.s Mutuelle Entrain

Mutuelle régie par le livre II du code de la mutualité, SIREN 775 558 778.

**Votre séjour
à partir de**

250€

PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE

Nouveau secrétaire général de la fédération

PAGES 5/8

QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?

> CASI ALSACE

Une vague bleue sur le CASI de Strasbourg !



> SAS FRET

Table ronde à Bruxelles :
remettre le fret sur les rails

PAGES 9/23

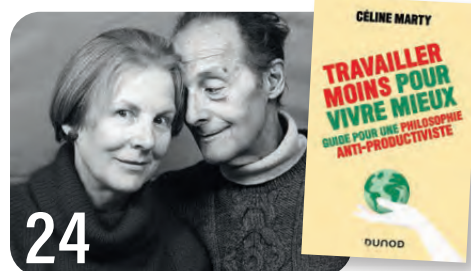
À LA UNE

> Jean-Pierre Farandou
(2019-2024) : un mandat
(cheminot) d'exception
et un premier hommage...
des sénateurs



> Manifestation
du 28 mai 2024

> Procès d'Eckwersheim : Peut-on être
condamné quand on a fait de son mieux ?



PAGES 24/35

LES PLUS ++

> L'évolution de notre rapport au travail

> Le miroir aux alouettes

La désinformation organisée



> Du côté des UFR

- Le Nutri-Score : du positif pour la santé
- Il vaut mieux être riche et bien portant
que pauvre et malade !
- Coup de projecteur sur les aidants



> Du côté des AG

- UFR Paris Saint-Lazare, une AG
sous le signe du changement
- AG du syndicat UFR de Strasbourg
- AG UR Bretagne – Une région toujours
aussi dynamique

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 :
Fabrice Charrière
charriere.f@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



Nouveau secrétaire général de la fédération

C'est avec émotion et responsabilité que j'ouvre cette édition du Mag en qualité de nouveau secrétaire général de l'UNSA-Ferroviaire.

Je remercie les adhérents, actifs comme retraités, pour leur confiance à travers le vote porté par leurs représentants lors de notre Conseil national du 14 mai. Il s'inscrit dans la **dynamique de développement et de croissance** que nous connaissons ces derniers mois à travers notre progression lors des élections aux conseils d'administration. Nous sommes la seule organisation syndicale présente au sein de tous les CA des SA et avons progressé globalement de 1,96 % par rapport à 2020. Dans le même temps, nous obtenons la majorité absolue au sein du GIE SNCF Optim'Services et donc la gestion d'un nouveau CSE (13 élus sur 23 et 51,97 % de représentativité). Nous continuons à progresser dans les entreprises ferroviaires de la branche où nous sommes implantés et l'UNSA-Ferroviaire devient le syndicat majoritaire des salariés du CASI de Strasbourg (54,54 % des suffrages).

C'est le résultat du travail quotidien des militantes, des militants et de toute la structure, condition indispensable pour renforcer la crédibilité et l'efficacité des négociateurs de l'équipe fédérale.

Les principaux sujets abordés dans cette édition confirment l'ampleur de notre tâche et les besoins de toutes et tous, pour défendre les collègues mis en cause dans le procès d'Eckwersheim alors que les orientations libérales portent atteinte au système intégré indispensable à la sécurité ferroviaire, pour dénoncer les calculs politiques qui fragilisent la gouvernance d'un groupe qui a besoin de stabilité et de vision à long terme.



Par Fabrice CHARRIÈRE
Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire



Tous les salariés doivent être convaincus que l'UNSA-Ferroviaire défend le développement du transport ferroviaire sous toutes ses formes et défend les conditions de travail de tous les salariés du ferroviaire.



Le **prochain Conseil national** fixé le 3 juillet verra l'élection d'un ou d'une secrétaire générale adjointe avec qui je vais poursuivre l'animation de notre structure, solidement appuyé par une équipe fédérale renforcée dans ses prérogatives. Dans le strict respect du dialogue, de la confrontation d'idées, de la démocratie, je vais assurer avec cette équipe le suivi des dossiers majeurs du prochain semestre : ouverture à la concurrence, protection sociale complémentaire, défense du fret ferroviaire, NAO 2024, suivi des accords fins de carrière et JOP, accord GEPP¹...

Nous préparerons sans attendre **notre prochain congrès qui se tiendra en juin 2025**. Il donnera à toutes et tous la possibilité d'élaborer les résolutions politiques et revendicatives indispensables pour fixer la ligne de la fédération pour les prochaines années. Ainsi, nous serons au rendez-vous des élections professionnelles de 2026 forts de nos résultats acquis avec patience, exigence et sérieux.

Ensemble, nous allons poursuivre notre développement au sein de la SNCF historique, mais aussi auprès de l'ensemble de la branche. Tous les salariés doivent être convaincus que l'UNSA-Ferroviaire défend le développement du transport ferroviaire sous toutes ses formes et défend les conditions de travail de tous les salariés du ferroviaire.

Durant les prochains mois, j'aurai à cœur de venir vous rencontrer au plus près de vos territoires, à l'occasion des groupes nationaux, lors de vos assemblées générales...

Au plaisir de vous retrouver bientôt, je vous souhaite de beaux Jeux olympiques et paralympiques et de belles vacances.

Amitiés syndicales,

¹ Gestion des emplois et des parcours professionnels

Une vague bleue sur le CASI de Strasbourg !

Le 12 avril 2024, le personnel SNCF des CASI¹ s'est rendu aux urnes pour un exercice obligatoire : élire leurs futurs représentants du personnel pour un mandat de deux ans.

En Alsace, les élections du personnel se sont déroulées sous la responsabilité de **Gérard Schott, secrétaire UNSA-Ferroviaire du CASI et Audrey Ruzzi, son adjointe**. « En tant qu'employeur, il est important que les salariés soient représentés afin qu'ils puissent remonter les dysfonctionnements pénalisant le bon fonctionnement de la structure, proposer des améliorations des conditions de travail. La pluralité des organisations syndicales permettra une vision élargie des différents sujets », nous confie Gérard.

Afin de préparer cette échéance, les élus du CASI ont mis en place un climat de confiance auprès des salariés. **L'objectif était de se montrer présents et à l'écoute afin de rendre la « marque » UNSA la plus attractive et visible possible.** Pour Audrey, il s'agit d'un « véritable jeu d'équilibriste du quotidien.



Nous jonglons entre notre rôle d'employeur et notre âme de syndicaliste en portant les valeurs de l'UNSA auprès de nos salariés ».

Une liste UNSA complète a ainsi été déposée avec trois candidats : Cyril Melin, du restaurant d'entreprise, ainsi que Pascale Cremel et Nathalie Sakharov, toutes deux bibliothécaires. Durant la campagne, les candidats ont défendu cinq engagements forts :

- 1/** Défendre les droits et les intérêts du personnel du CASI
- 2/** Une meilleure communication
- 3/** Plus d'équité entre les services
- 4/** Une meilleure qualité de vie au travail
- 5/** Plus de formation

Pari gagné pour les Alsaciens et félicitations aux nouveaux élus ! Avec un taux de participation de 76,59 %, l'UNSA est arrivée 1^{re} organisation syndicale avec 54,54 % des suffrages. Cyril Melin et Pascale Cremel sont ainsi élus représentants du personnel du CASI. « Ces résultats nous ont confortés dans nos choix et dans notre façon de fonctionner, car après être le seul CASI de France à être géré par l'UNSA nous sommes devenus le 1^{er} CASI de France à avoir des élus UNSA-Ferroviaire », s'enthousiasme Audrey.

L'UNSA remercie les salariés pour leur confiance et se met à présent au travail. « Nous serons là pour les épauler, les former et les soutenir », affirment à l'unisson Gérard et Audrey.

Par Séverine JERNASZ ■



Cyril Melin et Gérard Schott



Audrey Ruzzi et Pascale Cremel

2014 : Strasbourg est le premier CER (comité d'entreprise régional) géré par l'UNSA.

2019 : l'UNSA maintient son score historique de 2014 et reste 1^{er} OS.

2024 : Strasbourg est le premier CASI bleu, avec l'UNSA comme 1^{re} organisation syndicale.

¹ Comité des activités sociales et culturelles interentreprises

Table ronde à Bruxelles : remettre le fret sur les rails

Le 17 avril 2024 étaient conviés des représentants de l'ETF (*European Transport workers' Federation* dont fait partie l'UNSA-Ferroviaire) à la tour de Babel du parlement européen de Bruxelles, pour évoquer dans le cadre d'une table ronde l'avenir du transport de marchandises avec les travailleurs ferroviaires, les industries européennes et les décideurs politiques.



Palais royal de Bruxelles - 2021

Palais royal : Maximilian Greger https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1879963



Dans le mode de fonctionnement industriel, il faut que le rail affiche une flexibilité similaire à celle de ses concurrents les plus féroces.



BRUXELLES, NOUS VOILÀ !

Au programme des réjouissances, un échange libre entre des élus et des industriels articulé autour de deux thèmes : quelle doit être l'importance économique et sociale du transport ferroviaire de marchandises et comment les décideurs politiques peuvent-ils soutenir le fret ferroviaire ? Bref, plus d'une heure d'interventions de participants impliqués dans le ferroviaire, mais avec des motivations plus ou moins intéressées.

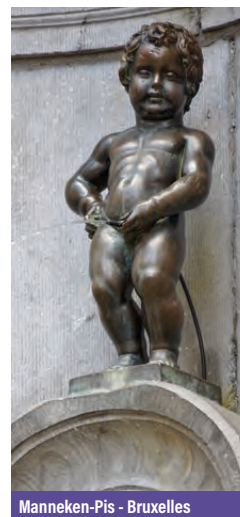
C'est le député européen allemand Thomas Rudner qui se place en hôte bruxellois de l'assemblée des représentants de l'ETF et introduit cette table ronde. Au milieu d'un discours bienveillant envers les syndicats européens, il ne manque pas de rappeler les **disparités de traitement du ferroviaire entre les différentes nations de la communauté européenne**. Il avoue à demi-mot

qu'au-delà d'une histoire de culture, la volonté politique locale tient les rênes et impose sa vision. C'est avant tout une histoire d'investissements lourds sur du long-terme qui ne promet pas une rentabilité facile. Le pays européen qui donne le tempo juste en matière d'infrastructures ferroviaires adaptées est sans conteste la Norvège, qui priorise même le fret au voyageur. À noter que la Norvège fait partie de l'espace économique européen, mais n'a paradoxalement pas intégré l'Union européenne. Gardant donc son indépendance sociale et économique, elle demeure malgré tout la plus vertueuse des nations du vieux continent en matière de ferroviaire.

Sur le sujet des megatrucks, Rudner est sans équivoque et affirme qu'il ne sert à rien de transporter des caisses plus lourdes et plus longues de 70 tonnes (comme le font déjà la Suède et la Finlande) car leur taille les exclut du



Une locomotive Prima d'Alstom tire un train de fret



Manneken-Pis - Bruxelles

gabarit maximal possible et ne leur permet pas de transiter par rail ou même par bateau. CQFD. Le député termine son argumentaire en insistant sur la nécessité de développer absolument le ferroviaire et investir dans les infrastructures afin de moderniser un rail vieillissant et parfois à la limite de l'obsolescence, afin d'opérer d'ici 2030 un report modal de la route vers le rail de 25 %.

ÉTAT DES LIEUX

La secrétaire générale de l'ETF, Livia Spera, ouvre le débat et dresse en préambule un état des lieux de la situation ferroviaire européenne. Même si cela paraît une évidence, il est important de rappeler à ceux qui doutent de la pertinence d'un ferroviaire fort en Europe qu'un train de marchandises embarque la capacité de 50 poids lourds, en émettant neuf fois moins de CO₂. Le rail représente donc le meilleur mode de transport pour une décarbonation rapide et efficace. **L'intérêt à supporter le train est donc autant d'utilité publique qu'industrielle.**

Cependant, le report modal n'a pas eu lieu. Les politiques des transports sont décidées par les autorités responsables de la concurrence, dont les velléités sont plus commerciales que dirigées vers des considérations climatiques à long terme. L'ETF incite les entreprises à se rapprocher et développer le transport de marchandises par le rail. Le ferroviaire européen est en difficulté, car non seulement il est victime de l'approche dogmatique de l'offre et la demande du marché sans se soucier des répercussions climatiques mais, de plus, il subit une **pénurie d'agents de conduite de trains**.

C'est au milieu de ce marasme ambiant qu'auront lieu bientôt de nouvelles élections européennes, dont les résultats pourraient enfin influencer sur la politique future en matière de transports et intimer un cap solide et réfléchi (ndlr : article écrit en avril). Qui vivra verra.

On notera l'intervention étrangement orientée de Jörg Hensel, le président du comité d'entreprise de DB Cargo. L'état des infrastructures empêche le développement des ambitions allemandes en matière de fret (+30 % espérés). Hensel confirme que **les objectifs du Green Deal ne seront pas tenus par le gouvernement allemand**, dont les mesures prises sont en discordance totale avec les ambitions européennes écologiques. Au-delà de ces affirmations prévisibles vu la mauvaise santé de DB Schenker, il nous a gratifiés d'une tirade sur l'attelage automatique, investissement nécessaire



ETF : l'European Transport workers'

Federation, ou Fédération européenne des travailleurs du transport pour les réfractaires à la langue de Shakespeare. C'est une

organisation syndicale paneuropéenne qui regroupe les syndicats des transports de l'Union européenne, de l'espace économique européen et des pays d'Europe centrale et orientale. L'ETF a été créée en 1999, mais nous avons nos racines dans des organisations syndicales paneuropéennes des transports qui remontent à 60 ans. Aujourd'hui, l'ETF représente plus de 5 millions de travailleurs des transports issus de plus de 200 syndicats des transports et de 38 pays européens. Ces travailleurs se retrouvent dans tous les secteurs de l'industrie des transports, sur terre, en mer et dans les airs.



Bâtiment de la Commission Européenne

“
Le rail représente
le meilleur mode
de transport
pour une
décarbonation
rapide et efficace.”



Atomium de Bruxelles

au développement des ambitions allemandes ferroviaires, qui permettrait de mieux négocier le virage de l'innovation. Déclaration étonnante pour un représentant du personnel, car cette décision supprimerait des centaines d'emplois sur le terrain (attelageurs et chefs de manœuvre).

EN ROUTE POUR LE RAIL ?

Ce 17 avril 2024 n'a servi qu'à mettre en évidence une triste réalité : qui a vraiment envie de sauver le fret ferroviaire européen ? Nous sommes au cœur de l'institution la plus puissante d'Europe, une armée administrative capable de dévier des trajectoires politiques et d'intimer des marches forcées aux gouvernements. Et paradoxalement, on se retrouve autour d'une table en se demandant comment faire bouger les choses et remettre le fret européen sur les rails, en continuant à se plier aux diktats industriels. Cette table ronde vite expédiée nous fait tristement comprendre que **nous sommes encore loin de l'esquisse d'un début de solution aux problèmes du ferroviaire**. 90 minutes pour se questionner et échanger sur l'avenir du fret, c'est un euphémisme de dire que c'est peu.

L'avenir du transport ferroviaire du fret est en fait intimement lié à notre avenir à tous. Depuis dix ans, les élus Fret de l'UNSA-Ferroviaire ne cessent d'alerter sur l'urgence climatique. Dans une indifférence générale, ils ont la triste impression d'être des Cassandra qui se heurtent à l'ignorance et la

non-croyance d'un avenir funeste. Nul besoin de s'afficher comme contestataire catastrophiste ou de brandir les oripeaux d'un écologisme forcené, il est l'heure de se poser en citoyen européen. **Le réchauffement climatique pousse la société actuelle au bord du gouffre**. Or les gouvernements européens se sont confortablement installés pour déjeuner en toute quiétude au bord de ce gouffre et le pique-nique est payé par les grands industriels. Pourquoi personne ne semble comprendre que notre survie à toutes et tous dépend de notre capacité à nous adapter à notre environnement et non pas de notre velléité à nous plier aux volontés des industriels les plus pollueurs, en essayant de trouver des pis-aller bancals et non viables ? Est-on encore dans une société qui doit faire du *just in time* et du flux tendu ?

C'EST QUAND QU'ON VA OÙ ?

Il faut garder à l'esprit, d'un point de vue strictement client, que l'avenir à court et moyen terme est mal engagé. Sans surprise, les projets pertinents et innovants ne semblent pas fleurir au sein des gouvernements. Pour les professionnels présents à cette table ronde, le verdict est sans appel : sans investissements massifs et rapides, il va être impossible de mener à bien les objectifs climatiques européens. Dans le mode de fonctionnement industriel, **il faut que le rail affiche une flexibilité similaire à celle de ses concurrents les plus féroces**. Toutes ces conditions non réunies mettent en péril l'économie générale et la pérennité des industries dépendantes au ferroviaire. Tous les schémas industriels développés ces 200 dernières années doivent être repensés en profondeur. Quand le pire et l'irréversible auront débarqué à nos portes parce que la température globale de la planète aura atteint un niveau si haut qu'il rendra progressivement tous les territoires inhabitables, qui sera heureux et fier de savoir qu'on a respecté les budgets et que tout le monde a été livré à l'heure ?

Pour mesurer à quel point un gouffre intersidéral se creuse entre la route et le rail, dans un monde industrialisé hyper connecté individualiste qui ne se soucie guère de sa préservation, rien de tel qu'un exemple concret : il est possible aujourd'hui de se faire livrer n'importe où en France une bouteille de Pepsi de 1,5 litre emballée dans un carton, chez soi ou en point relais, en moins de 24 heures avec un abonnement *Amazon Prime*, le tout facturé 1,19 euro alors qu'elle coûte en moyenne 1,39 euro à la supérette en bas de chez vous. Tout ça avec l'aval et l'admiration béate des chevaliers de la Commission européenne. À n'en point douter, le pire ne sera pas décevant.

Par Massimo RASTELLI et Lionel LEDOCQ ■

Jean-Pierre Farandou (2019-2024) : un mandat (cheminot) d'exception et un premier hommage... des sénateurs

Le PDG de la SNCF Jean-Pierre Farandou ne sera pas reconduit pour un deuxième mandat à la tête du groupe public ferroviaire, mais poursuivra sa mission pendant l'été « afin de garantir la bonne organisation des Jeux olympiques et paralympiques », a annoncé le gouvernement mardi 7 mai 2024. Après les JOP, « la présidente de l'Assemblée nationale et le président du Sénat seront saisis par le président de la République du nom du successeur envisagé de M. Jean-Pierre Farandou », qui préside le groupe depuis 2019, a détaillé le communiqué du gouvernement.

Farandou : Maxime Huiez https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?url=6936565



“
Jusqu'au
dernier jour de
son mandat,
il continuera
d'informer et de
proposer des
idées et solutions
pour développer
le transport
ferroviaire qu'il
défend avec
détermination.
”

L'ANNONCE DU GOUVERNEMENT EST-ELLE UNE SURPRISE ?

À tout le moins, une demi-surprise, car cette annonce a été précédée en mars dernier par l'information de la fin du mandat d'Augustin de Romanet (à peine 63 ans) à la tête de Groupe ADP¹ (détenu à 50,6 % par l'État) qui ne sera pas renouvelé, juste prolongé jusqu'en septembre prochain. Comme Jean-Pierre Farandou, le président d'ADP avait exprimé son souhait d'un renouvellement. **Le président du groupe public ferroviaire avait exprimé son souhait de poursuivre son mandat jusqu'en mai 2025** compte tenu de son âge (68 ans en juillet 2025). Il paraissait donc un peu contradictoire de renouveler son mandat après l'annonce sur la présidence d'ADP.

Enfin, le coup de communication politique particulièrement démagogique du ministre de l'Économie Bruno Le Maire sur le coût du récent accord social fin de carrières, en pleine campagne électorale européenne, a sans doute porté un coup fatal au souhait du président de la SNCF de poursuivre pour une dernière année.

Au demeurant, cette annonce va plutôt apparaître soudaine (voire brutale) et je ne doute pas qu'une très large majorité politique des élus nationaux des deux assemblées parlementaires (Assemblée nationale et Sénat) va se positionner en mode *regret* de ne pas avoir prolongé son mandat jusqu'en mai 2025. Cette décision ne sera pas positive pour le gouvernement ni la présidence de la République.



¹ ex-Aéroports de Paris

Bercy, Arthur Wiedmann https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?title=Bercy&id=108937



Bercy - Ministère des Finances

“
Le président du
groupe public
ferroviaire
avait exprimé
son souhait de
poursuivre son
mandat jusqu'en
mai 2025 compte
tenu de son âge
(68 ans en juillet
2025).”

LE PRÉSIDENT DE SNCF CONVOQUÉ À BERCY

Le ministre de l'Économie a décidé de « convoquer » le président de la SNCF pour qu'il justifie cet accord (qu'il juge « provoquant ») conclu avec l'unanimité des syndicats représentatifs de la SNCF. Que peut-on en penser ?

Tout d'abord, il faut rétablir les faits : il n'existe pas d'opacité. Le ministre de l'Économie est représenté au conseil d'administration du groupe SNCF par un inspecteur général des Finances. Le ministre des Transports est représenté par le directeur de la DGITM². **L'État était donc, en amont, parfaitement informé de cet accord**, qui a fait l'objet d'une campagne de désinformation particulièrement démagogique. Manœuvre ayant aussi pour objet de dissimuler les errements et les graves incompétences d'un ministre de l'Économie (depuis sept ans) qui vient de découvrir un déficit public d'au moins 20 milliards d'euros dans les comptes publics qu'il gère. La manipulation est suffisamment grossière pour être remarquée et dénoncée comme telle.

Ensuite, **cet accord n'engage ni les équilibres de la réforme des retraites de 2023 ni les équilibres financiers de la SNCF**, contrairement à ce qu'a affirmé le ministre de l'Économie. Cet accord signé par tous les syndicats, « *ce n'est pas Noël en avril !* ». Il est d'abord et avant tout marqué par le pragmatisme.

LE VRAI / FAUX COÛT DE CET ACCORD

Les reproches formulés contre cet accord interne à la SNCF sont le coût, « *l'achat de la paix sociale* » avant les JOP 2024 et une stratégie de « *contournement voire d'effacement* » des effets de la dernière

loi allongeant la durée de vie au travail de tous les salariés. Précisons que l'État avait garanti à la SNCF la possibilité de négocier un accord fin de carrière à l'issue de l'adoption (par le 49-3) de la loi d'allongement de la durée du travail. Il faut se souvenir qu'il y a près de deux décennies, les cheminots de la SNCF statutaires partaient « obligatoirement » en retraite lorsqu'ils satisfaisaient à la condition de l'âge de 55 ans (50 ans pour un conducteur), un minimum de cotisation au régime spécial de 25 annuités et percevaient une pension pleine et entière (75 %) après 37,5 annuités de cotisations au régime. Or les différentes réformes des retraites ont repoussé l'âge réel de départ en retraite des cheminots de la SNCF : 54-55 ans pour les conducteurs et aux alentours de 59-61 ans pour les salariés sédentaires.

Le défi de la SNCF actuelle est le vieillissement de sa population active par la prolongation de la vie au travail et la transmission des savoirs et compétences. Et pour cela, en 2023, le gouvernement (par la voix de Matignon) a demandé au président de la SNCF d'engager de nouvelles négociations pour assurer l'allongement des carrières professionnelles avec la prise en compte de la pénibilité.

Quant au coût total de cet accord, il est de 35 millions d'euros annuels : 20 millions pour la création d'échelons d'ancienneté supplémentaires et des positions de rémunérations, ainsi qu'un volet « cessation progressive » pour 15 millions d'euros. Ce qui semble surprendre est le fait « d'offrir » une formule unique : 50 % période travaillée à temps complet et seconde période rémunérée à 75 % pour rester chez soi. Rien d'étonnant : la complexité et la réalité de la production ferroviaire ne peuvent être efficaces ni réalisables avec des temps partiels trop importants pour des métiers dits « essentiels ».

Au final, le « prix » de cet accord est de 0,35 % de la masse salariale. Il est payable par les comptes de l'entreprise et ne sera pas réglé par le voyageur ou le client, ni par l'argent public de l'État et/ou des collectivités locales. Et cela concerne 91 000 salariés (avec des pénibilités reconnues). Sans omettre le défi des 42 000 cheminots SNCF qui sont âgés de 50 ans ou plus. « *Quand le sage montre la lune, le fou regarde le doigt* » semble s'appliquer à la situation du ferroviaire français et de la SNCF... sans vouloir résoudre l'équation financière.

LA VÉRITÉ EST AILLEURS

La SNCF a prouvé qu'elle est une entreprise publique capable de transformations. Le point le plus douloureux demeure l'investissement dans l'infrastructure ferroviaire, car l'essentiel des dysfonctionnements réside dans le réseau. Plus de 3 000 kilomètres de voies ferrées ont vu leurs vitesses maximales

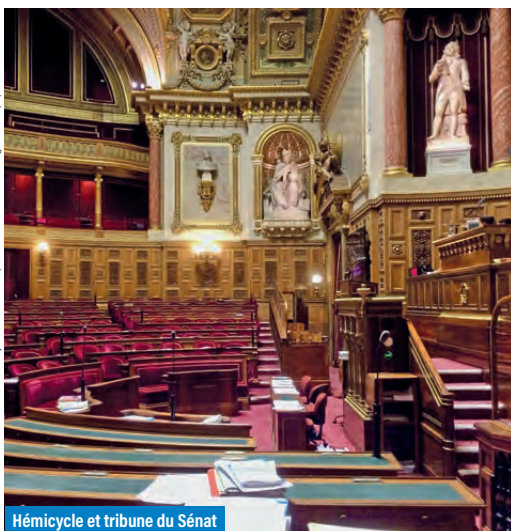
2 Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités.



Le Sénat dans les jardins du Luxembourg

réduites (entre 10 et 30 %). Sur celles-ci, les voyageurs circulent beaucoup moins vite que dans les années 80 ! Ajoutons que, dès 2014, le ministre du Budget (futur président) envisageait la fermeture des lignes classées UIC 7 à 9 (près de 45 % du réseau) ou leur transfert aux régions.

Le réseau TGV a été développé depuis trois décennies en majeure partie (90 %) sur les fonds de la SNCF. **Le réseau ferré français est l'un des plus vieux d'Europe et le plus mal financé.** Le président de la SNCF a précisé la nécessité d'investir 100 milliards sur dix ans et cela avait été confirmé par Elisabeth Borne. Il manque une quinzaine de milliards. Sur les 100 milliards, 70 % relèvent des SERM et des LGV qui ne proviendront pas de la SNCF. Par contre, les 30 % restants doivent être concentrés sur la régénération du réseau, sous-entretenu depuis plus de 30 ans. L'équation financière, c'est 4,5 milliards par an et il manque 1,5 milliard par an (*a minima* sur dix ans).



Hémicycle et tribune du Sénat

UN SATISFECIT... DES SÉNATEURS

Le président du groupe public SNCF s'est longuement exprimé en audition auprès de la Commission du développement durable du Sénat le 7 mai 2024. Comme à son habitude, il s'est montré précis et engagé dans sa mission professionnelle.

Que retenir de ce moment qui survient à quelques heures de l'annonce de son départ décidé par Matignon et l'Élysée ? Les sénateurs qui se sont exprimés ont tous indiqué leurs regrets, voire leurs critiques à l'égard de l'annonce gouvernementale. Jean-Pierre Farandou a parlé comme à son habitude en professionnel qu'il a toujours été, avec une connaissance remarquable des systèmes, des questions budgétaires et sociales, des dysfonctionnements d'infrastructure et de production. Le reflet du cheminot qu'il est depuis... 1981.

Avec le corps social cheminot de la SNCF, il lui reste à « réussir » les JOP 2024. Et probablement jusqu'au dernier jour de son mandat, il continuera d'informer et de proposer des idées et solutions pour développer le transport ferroviaire qu'il défend avec détermination. En continuant ainsi, **il s'inscrit dans les pas d'un Jacques Fournier et d'un Louis Gallois, serviteurs de l'État et du service public.** Malgré les différences et divergences logiques avec les syndicats, il a mené un dialogue social sincère et respectueux.

Le moment n'est pas encore à l'hommage, mais nul doute qu'il sera particulièrement difficile pour celle ou celui qui lui succédera de continuer à « parler cheminot 1^{re} langue » dans la période de transformation historique du groupe ferroviaire SNCF, emblème national du service public républicain.

Par Rémi AUFRERE-PRIVEL ■



“ Avec le corps social cheminot de la SNCF, il lui reste à « réussir » les JOP 2024. ”

Manifestation du 28 mai 2024

À Paris, des milliers de cheminotes et de cheminots ont manifesté le 28 mai 2024 contre la libéralisation du rail et pour défendre Fret SNCF. Cette mobilisation unitaire était indispensable car, en pleine crise écologique et sociale, le gouvernement actuel a décidé de liquider le principal opérateur de fret ferroviaire français, Fret SNCF.

Cette décision est une catastrophe sociale (suppression d'au moins 500 postes) et une aberration écologique.

Alors que le transport est le principal émetteur de gaz à effet de serre en Europe, le développement du fret ferroviaire public est un levier incontournable pour la décarbonation en France.

Pour sauver le fret ferroviaire en France, toutes et tous mobilisés !

Pour la défense du service public ferroviaire et de l'entreprise SNCF, toutes et tous mobilisés !





PROCÈS D'ECKWERSHEIM

Peut-on être condamné quand on a fait de son mieux ?

Le procès de l'accident ferroviaire d'Eckwersheim s'est terminé le 16 mai dernier, son jugement a été mis en délibéré au 10 octobre 2024. Retour sur ces six semaines d'audience intenses et parfois éprouvantes, pendant lesquelles l'UNSA-Ferroviaire a été physiquement présente chaque jour, par l'intermédiaire du pôle juridique et RH de la fédération et de militants, actifs et retraités : Régis Chessum, Thierry Chalin et Jean-Louis Perrocheau, que la fédération tient à remercier chaleureusement.

Photo : R. Chessum



Tribunal judiciaire de Paris



**DEUX MOIS APRÈS LA FIN DES AUDITIONS
ET TROIS MOIS AVANT LE VERDICT,
LE MAG VOUS PROPOSE UN RETOUR
SUR LES DÉBATS POUR COMPRENDRE
LES ENJEUX DE CE PROCÈS**

30 ans d'expérience d'essais à grande vitesse, la fine fleur de l'ingénierie ferroviaire française, voire mondiale, un laboratoire roulant bourré de machines et d'ingénieurs... Et pourtant ce sont les trois cheminots de l'équipe de conduite du TGV qui, depuis neuf ans, sont tenus pour responsables de l'accident : ils auraient dû dire non, faire usage de leur libre arbitre, s'opposer aux consignes. Au

contraire, l'UNSA-Ferroviaire reste persuadée que ce sont les conditions de réalisation de l'essai fixées par les hiérarchies et l'absence de moyens et outils adéquats donnés aux opérateurs qui ont permis la survenue d'un tel drame.

BRÉTIGNY, ECKWERSHEIM, PROCÈS D'UN SYSTÈME ?

Commençons par un détour dans les attendus du jugement de l'accident ferroviaire de Brétigny :

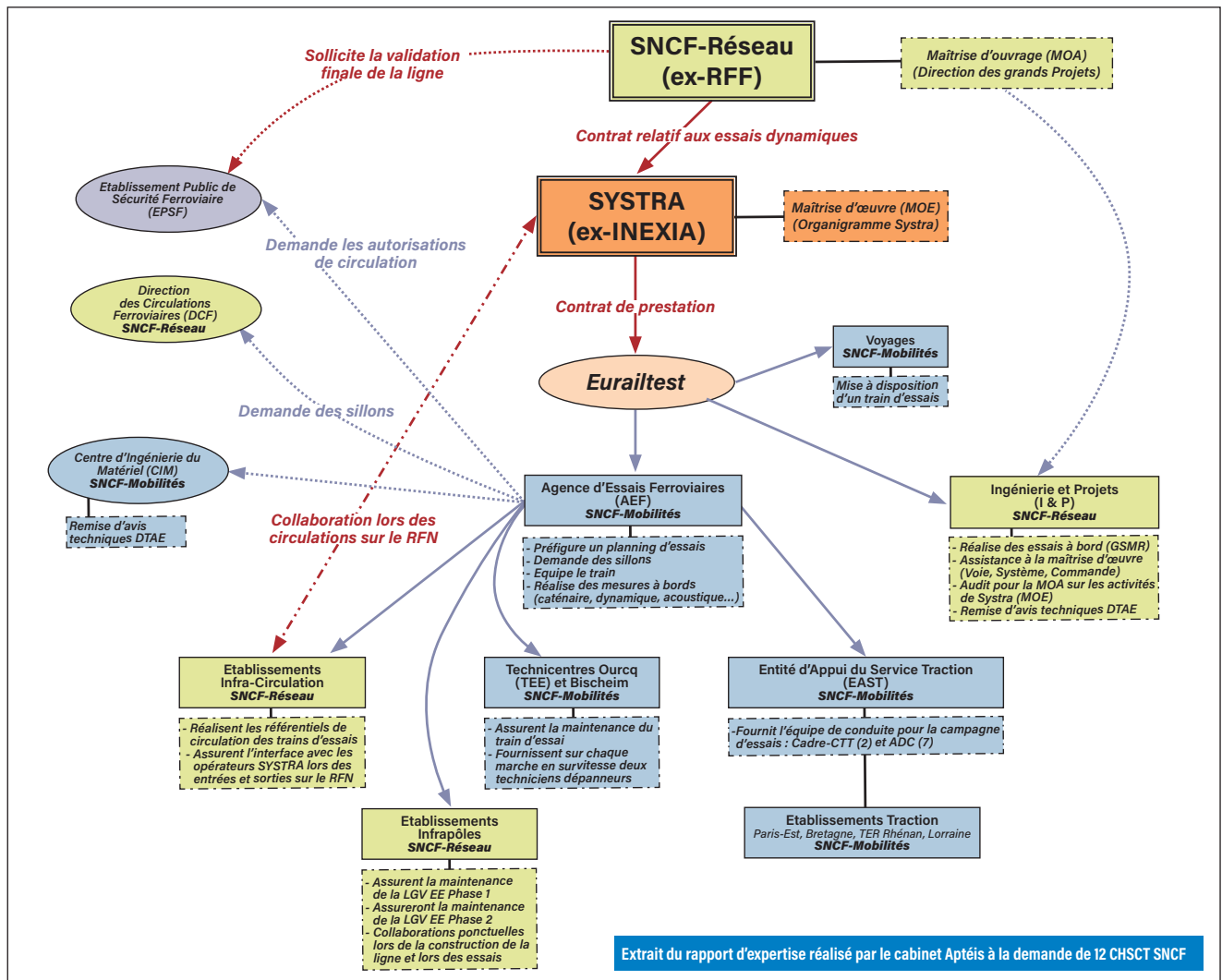
« Les bouleversements et l'éclatement du système ferroviaire depuis la création de RFF et l'introduction de nouvelles exigences économiques se sont traduits par un enchaînement de réorganisations désorganisatrices et de sévères réductions de moyens humains et matériels ».

L'évolution des relations contractuelles entre SNCF, RFF et Systra n'est qu'un énième avatar

RÉFORMER LE FERROVIAIRE : LA PREUVE PAR L'IMAGE...

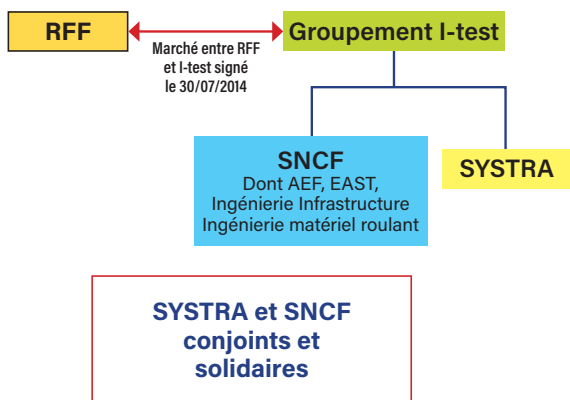
Qu'ils soient à l'Élysée, Matignon, Bruxelles ou Saint-Denis, nos dirigeants et leurs consultants vantent toujours de la même manière les mérites des réformes par eux envisagées : lutter contre les archaïsmes, « *dégraisser le mammoth* », mettre en place des organisations agiles et modernes... D'un simple coup d'œil, on constate que ces essais dynamiques reposaient sur une organisation contractuelle complexe qui multiplie les acteurs et les interactions et qui s'avèrera fatale.

« Sur le papier, l'organisation était claire », dira Guillaume Pepy en ouverture du procès. Mais il y a loin de la coupe aux lèvres.

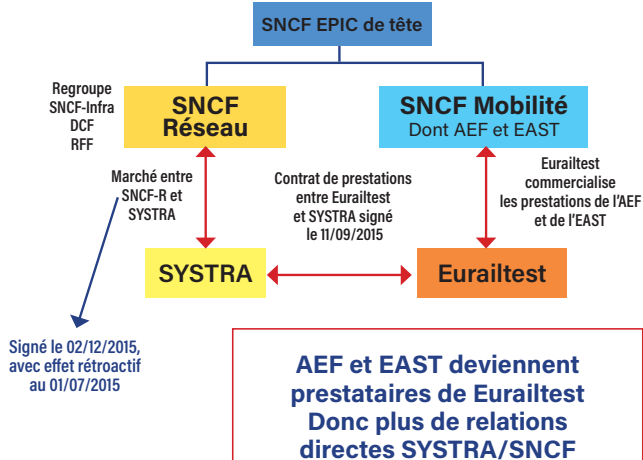


EVOLUTION DES RELATIONS CONTRACTUELLES SYSTRA/SNCF/RFF POUR LA PHASE D'INTÉGRATION

LE MARCHÉ DE PRESTATIONS D'ESSAIS AVANT LA RÉFORME



LE MARCHÉ DE PRESTATIONS D'ESSAIS APRÈS LA RÉFORME



Extrait du rapport d'expertise Dumas Lerouge

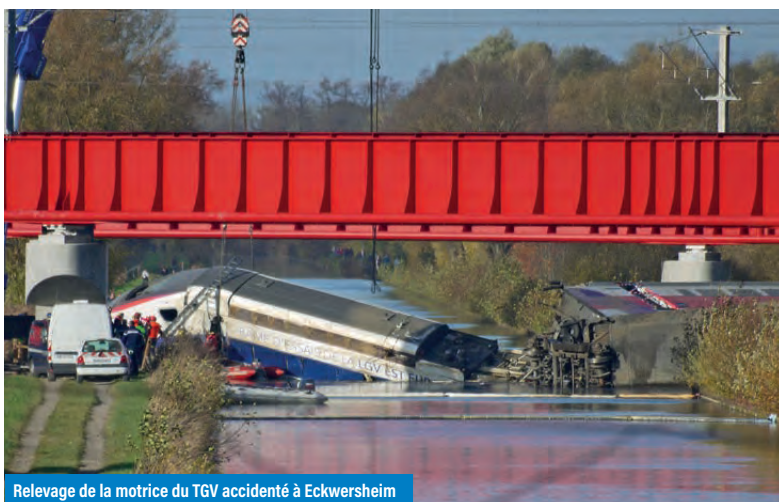
Et de tout cela naquit « Systra tout-puissant » pour satisfaire la volonté de « *créer un champion des essais en grande vitesse* », aujourd'hui mis en vente et dont le CA dépasse le milliard. Mais stratégie qui a fait fi des compétences nécessaires : car au final en 2015, **c'est au moins compétent - un stratège fragile, éloigné des exigences du terrain - qu'on confiera les clés de ces essais**. S'approprier l'expérience au détour d'une réorganisation, ce n'est pas pareil que de l'acquérir patiemment, au fil des années et des essais menés. Ce n'est pas parce que j'achète le nom de Paul Bocuse que je sais faire sa soupe aux truffes noires du jour au lendemain. Ce n'est pas parce qu'on me propulse champion des essais que j'en deviens un.

Le procès de l'accident d'Eckwersheim nous ramène donc vers le procès de Brétigny. Le parallèle ne s'arrête pas là : 2013-2022, 2015-2024, à chaque fois, il a fallu neuf années d'instruction pour aboutir à un procès hors norme. Le difficile travail de mémoire des témoins, lorsqu'ils sont questionnés à la barre sur leurs constatations faites neuf ans auparavant, a pesé sur les débats au tribunal judiciaire de Paris, comme cela avait déjà été le cas au tribunal d'Évry.

L'AVANT-PROCÈS : UNE INSTRUCTION PAS SATISFAISANTE

Trouver la cause d'un accident est une chose, mais quelles sont les fautes commises ? Et peut-on établir un lien direct avec l'accident ? La cause de l'accident semble évidente : la rame a basculé en raison d'une vitesse excessive au regard des particularités de la voie et cette vitesse excessive est due à un freinage tardif. S'il y a un élément fautif, en lien certain avec cette cause directe, ce serait donc dans la détermination du point kilométrique de freinage et des modalités du freinage qu'il faudrait le rechercher.

Si l'on peut tout à fait comprendre que l'enquête judiciaire « parte du fait constaté » pour remonter aux sources de l'accident, s'il semble éminemment plus facile, dans un accident ferroviaire, d'établir la responsabilité du conducteur de la rame plutôt que celle du PDG de Systra ou de la SNCF, **le contexte entourant ces essais nous donne un sentiment de déjà vu** : comme pour l'accident ferroviaire de



Relevage de la motrice du TGV accidenté à Eckwersheim

By: Pleye Trains - Own work, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=4504484>

Brétigny, c'est l'opérateur ferroviaire qui est sur la sellette et en première ligne – jamais le système. Comme s'il fallait faire payer ceux qui sont au plus près de l'action.

Les défenseurs des personnes physiques le diront lors de leurs plaidoiries : l'enquête s'est contentée de faire le tri parmi les personnes physiques impliquées dans la conduite du train d'essai : « *l'instruction a choisi des boucs émissaires* », dira l'un, « *l'ordonnance de renvoi est bancale, partielle et de mauvaise facture* », ajoutera un autre. On ne retrouvera donc sur le banc des accusés que nos trois opérateurs « de première ligne ». Pourtant, l'ordonnance de renvoi, qui conclut l'enquête judiciaire, pointe d'autres responsabilités : elle identifie même **certains dirigeants qui avaient la délégation de pouvoir idoine et ont validé des décisions fatales** (le procureur dira que leurs manquements ont créé « *la situation dans laquelle l'accident est survenu* », que « *ces carences ont été validées par le titulaire de la délégation de pouvoir* »).

Dès lors, pourquoi ne renvoyer aucune autre personne physique devant le tribunal, si ce n'est les trois cheminots de la cabine de conduite ? Le procureur nous donnera une clé lors de son réquisitoire : pour lui, les personnes morales (SNCF Réseau, SNCF Mobilités, Systra) sont coupables de « *manquements en cascade* », il y a « *une cascade de griefs* ». Bref, c'est flou...

Résumons : il n'est pas possible de traduire personnellement en justice le dirigeant qui a validé les décisions amenant « *à devoir tenir une vitesse inutile et dangereuse, ce qui a poussé l'équipe de conduite à la faute* » (toujours le procureur), il est cependant loisible de mettre en examen l'équipe de conduite, car elle est « *au premier rang* ». Justice, droit des puissants ?

Dans nos sociétés aujourd'hui, c'est l'entreprise qui a le droit pour elle. **Le droit des entreprises prime sur le droit des salariés** : le droit du travail, qui de tout temps a contrebalancé l'asymétrie des relations de travail, se voit rogné depuis des décennies. Même le droit des citoyens est désormais battu en brèche dans les tribunaux d'arbitrage par la capacité qu'à une multinationale de faire condamner un État souverain. L'enquête le dit pourtant : les personnes physiques « *ont été poussées à la prise de risque [...] Elles ont été placées dans une situation de difficulté, non anticipée [...] Créer les conditions du risque est une attitude blâmable et coupable* ». Mais on n'en tirera aucune conséquence.

Peut-on imputer la mauvaise détermination du PK de freinage à des opérateurs dont aucun

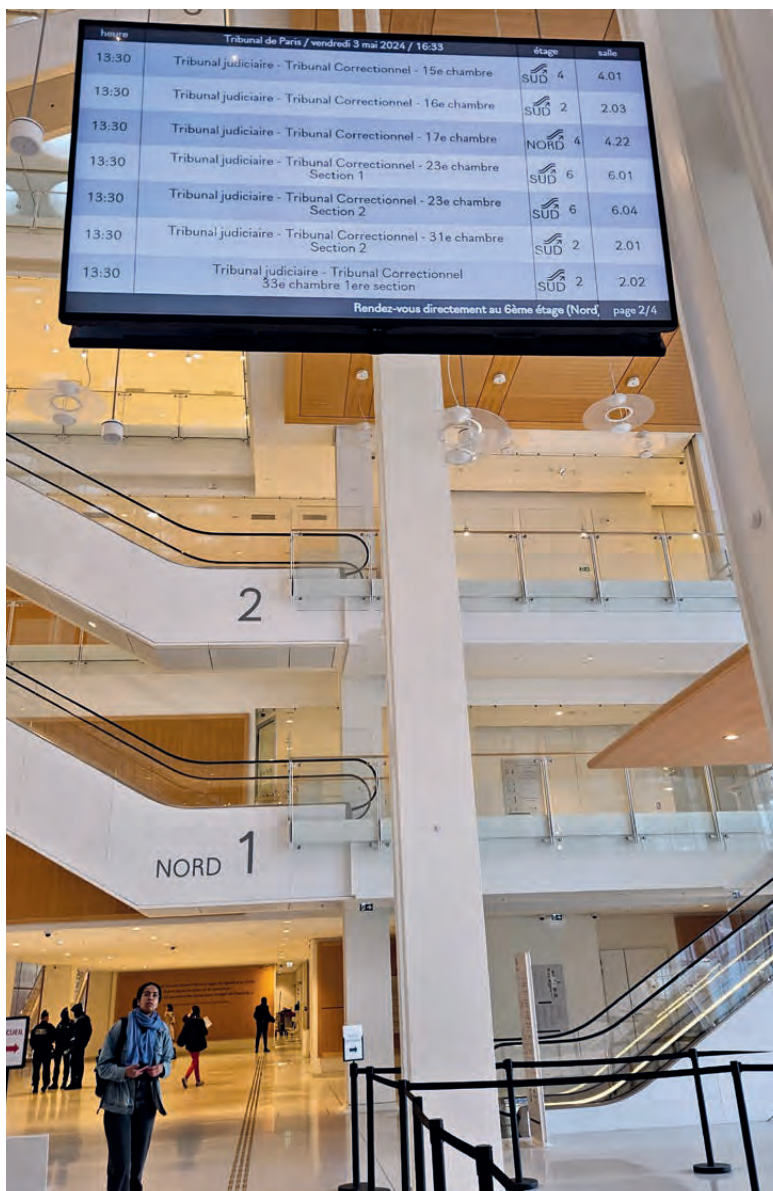


Photo: R. Chessum

n'avait, pour reprendre les termes de l'enquête, « *les compétences pour calculer ou déterminer scientifiquement des durées / des distances / des points de freinage* » ?

Étaient renvoyées devant le tribunal trois personnes morales : Systra, SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Et trois personnes physiques : le conducteur de la rame, le CTT (SNCF Mobilités), ainsi que le pilote Traction (Systra). Ces six prévenus devaient répondre des faits de « *blessures et homicides involontaires par maladresse, imprudence, négligence ou manquement à une obligation de sécurité* ».



Dans nos sociétés aujourd'hui, c'est l'entreprise qui a le droit pour elle. Le droit des entreprises prime sur le droit des salariés.



“

**Comme pour
Brétigny,
l'opérateur
ferroviaire a tous
les atouts du
parfait lampiste.**

”

L'OPÉRATEUR FERROVIAIRE COMME COUPABLE IDÉAL

Comme pour Brétigny, l'opérateur ferroviaire a tous les atouts du parfait lampiste. Rappelons que c'est un homme qui avait 24 ans, 22 mois d'ancienneté SNCF et cinq mois sur son poste de DPX à Brétigny qui sera mis en examen avant d'être relaxé.

De tout temps, les directions du chemin de fer ont considéré que la frontière entre l'erreur et la faute était ténue et que **les accidents ferroviaires ne pouvaient être que les conséquences des fautes d'un mécano, d'un aiguilleur, d'un DPX même...** Et les conditions de travail ? Et l'organisation du travail ? Et l'injonction au toujours plus vite, quitte à transgresser ou s'affranchir des règles ? On verra plus loin que le réquisitoire du procureur ne tirera pas toutes les conséquences de son analyse de l'accident : contre les faits, contre les déclarations des prévenus ou des témoins, contre les analyses des experts, on garde le cap de l'accusation envers les personnes physiques.



Photo : R. Chessaum

Arrêtons-nous sur **deux éléments symptomatiques de cet « acharnement »** à préserver coûte que coûte l'acte d'accusation. Rappelons d'abord que l'un des éléments retenus contre les personnes physiques (et tout particulièrement à l'encontre du cadre traction présent en cabine), c'est « *de ne pas avoir dit non* », « *de ne pas s'être opposé à des demandes inconsidérées* », ou même « *d'avoir appliqué aveuglément les consignes* », comme le soutiendra avec aplomb l'un des avocats des parties civiles. Or l'instruction pointe à maintes reprises les doutes exprimés par le CTT - il sera le seul à le faire - et le traitement de ces doutes par sa hiérarchie :

« Monsieur X (le CTT) a raison de se soucier de la vitesse, de parler de sa crainte »

« Seul M X a formalisé par écrit ses doutes, ses inquiétudes sur les choix de Systra »

« À chaque fois, il aura une fin de non-recevoir »

« Son opposition était connue, MM Y (conducteur) et Z (conducteur 2) l'ont dit »

Le 25 octobre 2015, il écrit : « *La situation est embarrassante, ils veulent des résultats sans se soucier de certaines règles, je n'ai jamais dépassé TVM+10% (NB : la vitesse de qualification requise)* ». Ce à quoi le CTT référent répondra : « *Systra est dans son jardin, ils sont en droit de modifier cette vitesse* ». Ce qu'ils feront, avec les conséquences désastreuses que l'on connaît.

Premier paradoxe : c'est donc le seul à avoir formulé par écrit ses doutes qu'on accuse d'aveuglement dans l'exécution des consignes.

Deuxième exemple : quelques secondes avant l'accident, la voiture-laboratoire appelle le CTT en cabine via l'interphonie, dispositif de communication prévu lors des essais uniquement dans des situations importantes, conformément aux dispositions de la TT1500. Qu'en dit le procureur ? On peut le citer *in extenso* : « *L'appel interphonie l'a-t-il perturbé ? Sa concentration a été perturbée par l'appel, certes. Mais l'appel n'apporte rien de nouveau, n'est pas une question, ne change rien. Il confirme ce qu'il se passe et le CTT répond de manière succincte. Ça ne l'a pas déstabilisé* ».

Or il est difficile de soutenir que l'appel est anodin : on demande au CTT d'augmenter la vitesse de sortie. Son attention est accaparée à un moment crucial, alors que les décisions prises engagent l'équipe de conduite dans une phase de

freinage complexe et imprévue. Dans une cabine de conduite résonnant d'un bruit de 95 dB au moment de l'appel, le CTT répond « *ouais, ouais* ». Puis, entre la fin de l'appel et le PK fatal s'écouleront 20 secondes. Le basculement survient, car la vitesse est supérieure de 10 km/h à la vitesse de basculement. 10km/h, c'est trois secondes. Simple ironie de l'audience ? Le procureur sera lui-même interrompu pendant son réquisitoire par une sonnerie de téléphone, déclenchant le courroux de la présidente devant ces sonneries « *qui perturbent le déroulement des audiences* ».

Deuxième paradoxe : un appel d'urgence via interphonie en pleine phase de freinage d'un TGV lancé à plus de 300 km/h peut être jugé « *sans conséquence* », alors même qu'une simple sonnerie peut faire sortir le plus expérimenté des procureurs de son raisonnement. Au-delà de l'anecdote, comment ne pas voir que le réquisitoire s'est trop peu porté sur une analyse *in concreto* de la séquence fatale ?

UN RÉQUISITOIRE BANCAL

Commençons par la fin : pour le procureur, « *le plus coupable* » parmi les trois personnes morales, c'est Systra (« *je demande la peine maximale uniquement pour Systra, car c'est Systra qui porte la responsabilité la plus importante* »), mais la seule personne physique dont il demande la relaxe, c'est... le salarié de Systra ! Comme le dit la



Photo : R. Chésum

chanson, c'est peut-être un détail pour vous, mais pour nous, cela veut dire beaucoup :

- cela veut dire qu'un opérateur de première ligne peut être condamné alors même que la responsabilité de son employeur est jugée secondaire ;
- cela veut dire qu'un employeur peut porter la plus lourde responsabilité sans qu'un de ses dirigeants soit inquiété.

COMMENT A-T-ON PU EN ARRIVER LÀ ?

Alors que le procureur reconnaît « *un cadre organisationnel défaillant* » qui a conduit à des marches d'essais inédites, inutiles et dangereuses

IN CONCRETO OU IN ABSTRACTO : L'ERREUR EST-ELLE UNE FAUTE AU REGARD DU CONTEXTE ?

Le freinage tardif est la cause de l'accident, mais les hommes en charge de ce freinage dans la cabine de conduite sont-ils pour autant fautifs ? Un article du Code civil va alimenter réquisitoire et plaidoirie.

Article 121-3

Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre.

Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.

Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

In concreto, les actions des opérateurs doivent être appréciées sous le prisme des diligences normales attendues de leurs fonctions, compétences, moyens... Quel était le contexte ? Quelles étaient leurs fonctions ? Avaient-ils les moyens et les compétences pour agir autrement ?

In abstracto, peu importe les aptitudes de la personne mise en cause, c'est indépendamment de la prise en compte de critères subjectifs (l'aptitude, la fatigue, l'extrême complexité de la situation...) que l'on juge les actions.

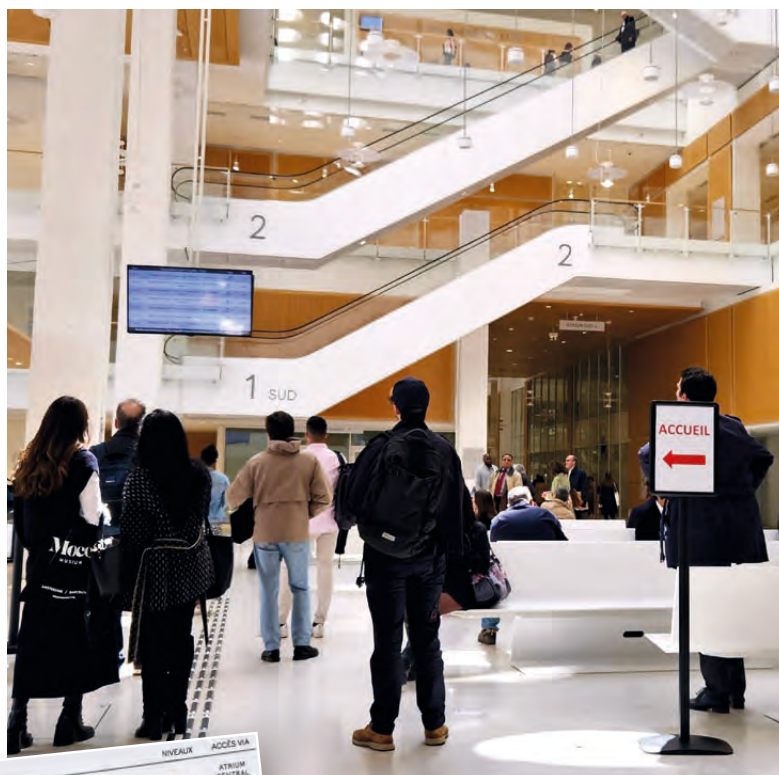


Photo : R. Chessaum

Photo : R. Chessaum

NIVEAU	ACCÈS VIA
6	ATRIUM CENTRAL
accueil des avocats par le greffe salles d'audience 6.01 > 6.12	
4	ATRIUM CENTRAL
salles d'audience 4.01 > 4.12 4.34 > 4.35	
3	ATRIUM SUD
accès services bâtiment espace interprètes espace presse grands procès	
2	ATRIUM CENTRAL
salles d'audience 2.01 > 2.05	
1 →	
référés requêtes	
0	ATRIUM CENTRAL
accueil général sortie	

(car trop complexes), qu'il reproche des fautes majeures aux trois personnes morales, il n'en tirera qu'une seule conséquence vis-à-vis de l'équipe de conduite : assortir ses demandes de peine d'un sursis.

S'il aborde en premier les éléments incriminant le conducteur et le CTT, le procureur détaille ensuite, pendant trois heures, toutes les « **décisions fautives** » des personnes morales qui ont créé la situation **impossible dans laquelle sera plongée l'équipe de conduite**.

Paradoxe des paradoxes : on trouve presque autant d'arguments disculpant les prévenus personnes physiques dans le réquisitoire du procureur que dans les plaidoiries de leurs avocats :

« *cela a abouti à la mise sous pression des opérateurs* »

« *on ne leur a pas donné les moyens, les compétences nécessaires* »

« *on leur demande alors une séquence de freinage impossible* »

« *on ne leur a pas donné les outils pour réaliser correctement le freinage* »

Le problème de ce réquisitoire, c'est que pris « à l'envers » (en instruisant la culpabilité des personnes morales avant celle des personnes

physiques), il aurait dû conduire à **demander la relaxe des accusés personnes physiques**. Et puis, dire que les salariés « *auraient dû s'opposer* », qu'ils n'étaient pas « *de simples exécutants* », c'est faire fi du lien de subordination, ce lien par lequel l'employeur exerce son pouvoir de direction sur l'employé, son pouvoir de donner des ordres, d'en contrôler l'exécution et d'en sanctionner la mauvaise exécution. Or les ordres étaient ici très clairs : « *rouler à des survitesses excessives et irraisonnées, sur des marches longues, avec suppression de paliers de vitesse de sécurité et ajout de paliers dangereux, sur des journées à forte amplitude et des temps de retournement infimes* ».

À Brétigny, le procès butait souvent sur le **décalage entre le travail prescrit et le travail réel**, obstacle majeur à la recherche de vérité et à l'établissement des responsabilités. Rebelote pour Eckwersheim : pour juger l'équipe de conduite, il faut se demander quel comportement on pouvait raisonnablement attendre d'eux dans ce contexte si particulier et accidentogène. Bref, il faut se remettre dans cette cabine de conduite le 14/11.

Si l'on parle parfois d'instruction « à charge », l'expression n'existe pas vraiment pour un réquisitoire dont le but est par définition de désigner le fautif. Et pourtant, quand le procureur dira : « *Je leur reproche de ne pas avoir pris de marge* (dans la stratégie de freinage) *alors qu'il y avait 50 invités* », on se pince : le CTT savait-il qu'il y avait « 50 invités » ? Et en quoi cela change-t-il quoi que ce soit ? Alors, l'équipe de conduite est-elle responsable du déraillement ? Il nous semblerait plus juste de dire qu'elle n'a pas réussi à l'empêcher.

LA MEILLEURE DÉFENSE RESTERA TOUJOURS L'ATTAQUE

Le droit est avec les employeurs, écrivions-nous. Avec leurs moyens, ils ont la capacité de s'entourer de conseils pléthoriques, avec pour objectif de s'offrir une relaxe, à défaut d'une virginité judiciaire, hors d'atteinte pour certains. Si l'on se permet d'évoquer à la rigueur une responsabilité morale (G. Pepy à la barre), on se gardera bien de reconnaître une responsabilité juridique. Les stratégies de défense des personnes morales n'ont donc pas été une surprise : *ce n'est pas moi, c'est l'autre*.

SNCF RÉSEAU ?

« *Nous n'avons pas à nous soucier de coactivité ni de prévention des risques, car les essais dynamiques sont une prestation intellectuelle, les ingénieurs apportent leur savoir-faire, ils ne sont pas là en train de construire* ».

SNCF MOBILITÉS ?

« Systra a fait preuve de mauvaise foi dans l'application du contrat de sous-traitance. Nous avons dû faire face à de la déloyauté contractuelle » (lorsque Systra modifie le schéma des marches, décide de faire rouler à 300 km/h et supprime un palier de vitesse à 187 km/h avant la courbe)

« En supprimant ce palier, Systra crée le danger »

« Comment puis-je imaginer que mon contractant va s'écarter de cette règle élémentaire de sécurité, alors qu'il a des experts et qu'il les a consultés »

« L'accident résulte de décisions dont la SNCF n'a pas été informée »

SYSTRA ?

« Systra commande une prestation, mais l'exécution relève du prestataire. Or j'ai demandé au meilleur prestataire existant, donc je ne peux être reconnu auteur d'aucune faute ».

Arrêtons-nous un instant sur la défense de Systra en revenant sur deux morceaux de bravoure. Premier jour de ce procès, première intervention, celle de son PDG. Il a refusé d'être appelé à la barre et de répondre aux questions. Il lit une déclaration d'une voix monocorde (cinq minutes à peine), confirme à la présidente qu'il refuse de répondre aux questions des avocats, tourne les talons et repart pendant qu'un avocat des parties civiles se lève et l'interpelle sans réponse... Qu'a-t-il dit ?

« Systra n'est pas à l'origine de l'accident ». La cause de l'accident n'a pas de lien avec un « problème de coordination », mais réside « dans la mauvaise exécution de la phase de freinage ».

Cher exécutant, tout est de ta faute...

Dernier jour du procès, l'avocat de Systra plaide en avant-dernier. Le PDG et sa voix monocorde ont laissé la place à un avocat théâtral qui finira la voix étranglée de sanglots sa plaidoirie de quatre heures, empreinte de pathos en carton-pâte. Que retenir ? Pas simple, tellement cette plaidoirie sera « riche » et surprenante :

- que l'accident « était aussi inconcevable que le 11 septembre, que j'ai été aussi ému que pour l'incendie de Notre-Dame »
- que la séquence de freinage à réaliser, c'était comme celle « d'un automobiliste sur une autoroute qui arrive avant un péage (sic) »
- que l'accident est survenu « sur une portion de dévers 0, avec une pente de 3 mm par mètre, abordée de jour, or rien ne cache la vue, il n'y a pas de difficultés »
- que « ce n'était pas à moi Systra d'aller apprendre à la SNCF la ligne qu'elle a fait construire et qui globalement (re-sic !) va tout droit »



Photo: R. Chassum

Vous l'aurez compris : l'être humain en cabine, voilà le coupable et tant pis si pour cela, il faut faire croire que cette marche n'était qu'une petite virée en TGV entre copains.

L'UNSA-FERROVIAIRE AUDITIONNÉE

A-t-on déjà entendu plus beau mépris (de classe ?) pour le travail réel ? Peut-être chez un des avocats des parties civiles qui disait que : « L'incompétence est collective, rien n'est le problème d'une quelconque personne, les essais se sont toujours passés ainsi ». Démonstration par l'absurde : si l'amateurisme et l'incompétence règnent en maîtres, si les essais se sont toujours passés ainsi, c'est donc la chance qui accompagne les essais à grande



**Vous l'aurez
compris :
l'être humain
en cabine, voilà
le coupable...**



LES RÉQUISITIONS

Le procureur a demandé :

- **une peine minimum de deux ans de prison contre le CTT en raison de son « rôle important »** dans la survenue de l'accident. En raison du « **cadre organisationnel défaillant** » autour de l'accident, cette peine est demandée avec sursis ;
 - **un an avec sursis contre le conducteur, selon le même raisonnement.**
- Contre les trois personnes morales (Systra, SNCF et SNCF Réseau) :
- **l'amende maximale est demandée pour Systra, 225 000 euros, car il porte « la responsabilité la plus importante » ;**
 - **elle est moindre (200 000 euros), mais majorée pour récidive (400 000 euros pour SNCF) ;**
 - **idem pour Réseau : 150 000 euros, mais majorée, soit 300 000 euros.**



« Toute personne a le droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable. »

Art. 6 Convention européenne des Droits de l'Homme

“
Pour nous, la
responsabilité
des personnes
morales ne fait
aucun doute :
non-décisions,
choix douteux,
parti-pris
aventureux sont
des manquements
graves ayant
concouru à la
survenance de cet
accident.”

vitesse depuis 1980 et qui a empêché la survenue d'autres accidents de ce type ? Or ce qui a été dit à la barre tout au long du procès le démontre, les essais ne se sont JAMAIS passés ainsi :

- jamais il n'y a eu autant de survitesse ni de shuntage de paliers de vitesse
- jamais il n'y a eu de séquences de freinage aussi ineptes et complexes
- jamais il n'y a eu de montage MOA-MOE aussi abracadabrantesque
- jamais il n'y a eu autant de sous-traitance et de déresponsabilisation de la chaîne des acteurs
- jamais il n'y a eu de bouleversement d'organisation en plein projet afin de créer un « champion français de la vitesse » et absorber les effets délétères d'une énième réforme ferroviaire

Il nous a semblé nécessaire, en tant qu'organisation syndicale partie civile, de mettre en avant ces quelques faits concernant la réalité du travail :

- la complexité de ce qui était demandé : valider des paliers en « survitesse de conception », en pleine voie, mais aussi vers les raccordements, sur des marches longues, tout en supprimant des paliers de vitesse et en ajoutant d'autres ;
- la faiblesse des briefings, de la coordination, l'absence de fiches de poste claires à des postes clés, de formation au poste de travail ;

■ des journées intenses et à rallonge, des temps d'analyse entre deux marches ridicules (21 minutes pour faire un retournement), des fiches vitesses données au dernier moment et annotées à la va-vite, des objectifs flous et intenables.

On l'a dit et on l'a constaté (via la prise d'image en cabine), les tâtonnements et approximations étaient nombreux en cabine. Doit-on exciper de ce constat la culpabilité des opérateurs ? Ou, plus sûrement, y voir un marqueur de la situation de travail ubuesque et non cadrée dans laquelle ils étaient placés ? **On s'étonne de comportements anormaux tout en reconnaissant qu'on leur a demandé de travailler « en dehors de toute normalité ».**

Ainsi, comment interpréter « le maintien permanent du système de contrôle de vitesse » dans le nouveau protocole d'essais de février 2016, au principe qu'il élimine, je cite, « tout risque d'accident du type de celui d'Eckwersheim » ? Certains y verront la suppression du risque de « défaillance humaine ». De notre côté, nous y voyons une évaluation des risques plus exhaustive et une mesure de prévention malheureusement bien tardive.

On entend aussi, ici ou là, dire que ces hommes auraient dû dire non, se mettre en retrait, s'autoformer ou même, double formule magnifique, « reconnaître leur incompétence » plutôt que « d'appliquer aveuglément les consignes ».

Dire cela, c'est nier la réalité du lien de subordination en entreprise.

Dire cela, c'est nier la réalité du lien de prestation et des soubassements économiques de la sous-traitance dans le modèle économique de notre société.

Dire cela, c'est ne pas reconnaître les contraintes et injonctions paradoxales qui pesaient sur les opérateurs en vertu des contrats de travail et du contrat de prestation qui régissaient leur activité ce 14 novembre 2015.

Dire cela, c'est demander à de simples opérateurs de prendre en compte des risques que l'employeur n'a même pas considérés dans son analyse des risques.

On a dit les opérateurs « *suffisants* », « *arrogants devant les lois de la physique* », sans comprendre que la conduite ferroviaire nécessite une confiance quasi absolue dans le système : un conducteur qui n'aurait pas confiance dans le système ne roulerait jamais.

À QUEL VERDICT S'ATTENDRE ?

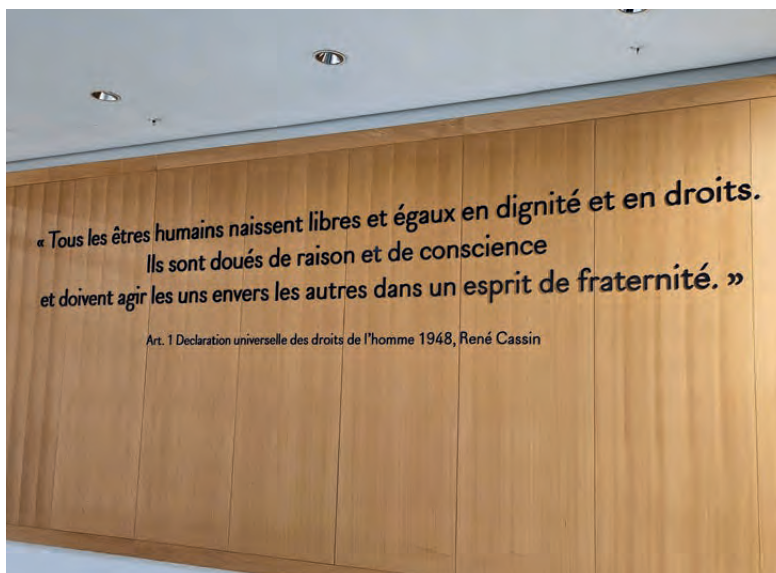
Pour nous, la responsabilité des personnes morales ne fait aucun doute : non-décisions, choix douteux, parti-pris aventureux sont des manquements graves ayant concouru à la survenance de cet accident :

- la faute incombe à ceux qui ont créé le désordre organisationnel et pris les décisions qui ont abouti à enfermer des agents dans une cabine de conduite en leur demandant l'impossible ;
- la faute incombe à ceux qui ont bafoué les obligations majeures qui pesaient sur eux en tant qu'employeur : adapter les compétences de ses salariés aux situations de travail dans lesquelles il les plonge, prendre toutes les mesures de prévention possibles, tout faire pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs.

On aurait dû remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux, or on a fait l'inverse.

À l'issue du procès, la mécanique amenant à une organisation accidentogène semble claire : Systra exagère la survitesse (de TVM +10 % à TVM +94 %, 330 km/h), c'est le paramètre déterminant. Ensuite, on modifie le programme des journées sans que les équipes de conduite soient au courant. On instaure les marches en long, on en supprime d'autres, on joue à l'apprenti sorcier avec les paliers de vitesse intermédiaires.

Et les hommes ? Il y a « *erreur* » de freinage, c'est indubitable. Mais est-ce une faute ? Comment leur reprocher un manquement dans l'exercice d'une compétence dont ils ne disposaient pas ? Le laboratoire, les chefs d'essais, les ingénieurs



avaient le temps, les moyens, les documents pour définir une stratégie, fournir des courbes de freinage à l'équipe de conduite. Alors que ces hommes étaient plongés dans une situation de travail pour laquelle aucun des employeurs n'avait envisagé (et encore moins pris des mesures pour prévenir) un déraillement lié à la survitesse, peut-on reprocher à des opérateurs de mettre en danger des tiers en raison d'un risque totalement absent des différents documents uniques produits par leurs employeurs ?

« **Une assimilation abusive à une sécurité de chantier** », disait un témoin à cette barre. Prolongeons la comparaison : l'accident mortel du travail dans le BTP, c'est souvent la faute de l'opérateur, parce qu'il ne portait pas ses gants, ne portait pas son casque, ne portait pas ses EPI, ne tenait pas la rambarde... Ce n'est jamais la faute des cadences, de la sous-traitance en cascade, des objectifs intenables qui obligent l'opérateur à aller vite et à se passer de ses gants, de son casque, de ses EPI pour réussir à travailler et à tenir les objectifs. Est-ce si différent ici ? Comment comprendre que des personnes consciencieuses puissent commettre des erreurs si l'on ne prend pas en compte l'environnement dans lequel elles travaillent et évoluent ? Comment ne pas voir que ce sont les conditions de réalisation de l'essai, définies par les hiérarchies des opérateurs, qui ont permis la survenue d'un tel drame ?

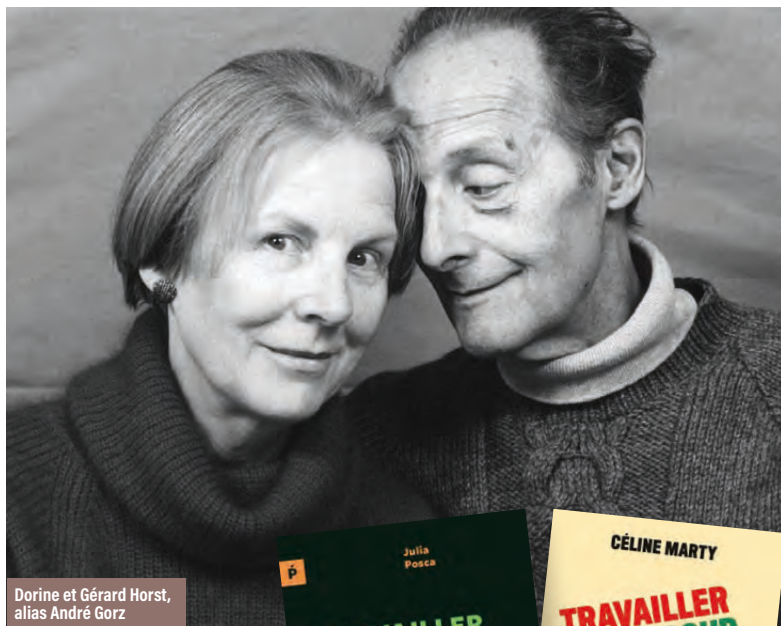
Peut-on être condamné quand on a fait de son mieux ?

Par Bertrand DECLERCQ ■

“
Comment ne pas voir que ce sont les conditions de réalisation de l'essai, définies par les hiérarchies des opérateurs, qui ont permis la survenue d'un tel drame ?
”

L'évolution de notre rapport au travail

Depuis le 7 mai 2024¹, nous savons que les enjeux politiques sont plus forts qu'un dialogue social de qualité et apaisé au sein du groupe SNCF. L'État, premier actionnaire, continue à peser sur ce qu'il estime être la mise en conformité d'une entreprise qui serait ou ne serait plus aux services des publics, selon le vent des turpitudes de nos représentants politiques.



Dorine et Gérard Horst, alias André Gorz

“ À l'UNSA, nous considérons qu'il est de nos prérogatives de proposer des revendications qui anticipent l'avenir. ”



Notre propos ici ne sera pas la poursuite d'un jugement dans les interférences des politiques dans l'orientation de la gestion du groupe SNCF. Il portera sur une thématique qui questionne de plus en plus de salariés : **l'évolution du rapport au travail**.

POURQUOI ABORDER CETTE RÉFLEXION DANS UNE PUBLICATION SYNDICALE ?

Trop souvent, la représentation que nous avons d'un syndicat concerne, à juste titre, la priorité de l'accompagnement des salariés dans leur quotidien. L'acte syndical correspond également aux

réactions revendicatives face aux déséquilibres provoqués par des visions antagonistes : dirigeants et salariés. Trop souvent, les anticipations sociétales et de réflexion sont peu ou pas perçues par l'ensemble du collectif salarié, alors même que c'est le fondement du fait syndical. Essayons d'apporter une contradiction à cette représentation stéréotypée.

La réflexion de l'instant et d'anticipation sur l'avenir qui nous semble d'actualité correspond à l'évolution du rapport au travail de tous les salariés. **André Gorz**² déjà ouvrait quelques thématiques. Par exemple dans *La morale de l'histoire* (Seuil, 1959), il développe un axe souvent tabou qui est **la dépendance du travail obligatoire et une certaine perte d'indépendance dans nos propres décisions**. Il portera de façon singulière la nécessité de repenser notre rapport au travail.

Antérieurement, au travers de son ouvrage qui peut sembler provocateur *Le droit à la paresse* (1880), **Paul Lafargue**³ aborde également ce sujet sous l'angle humaniste. Son pamphlet débute par « une étrange folie possède les classes ouvrières des nations où règne la civilisation capitaliste. Cette folie est l'amour du travail, poussée jusqu'à l'épuisement des forces vitales de l'individu et de sa progéniture ». Quelques siècles plus tard, ses propos résonnent encore à nos oreilles.

NOTRE RELATION AU TRAVAIL A-T-ELLE ÉVOLUÉ FAVORABLEMENT ?

Les actions des représentants des salariés ont permis d'améliorer quelques conditions et d'apporter des équilibres bienvenus qui n'existaient pas. Nous pensons par exemple aux premiers congés payés. Plus proches de nous, les accords au sein du groupe SNCF (sur le droit à la déconnexion, le suivi de la charge de travail, la prise en compte des pénibilités...) sont positifs, mais ils ne répondent pas suffisamment aux aspirations des nouvelles générations de travailleurs. L'UNSA a le mérite d'essayer d'être innovante au travers d'un indice moral des salariés qui questionne sur leurs

conditions de travail, mais nous estimons qu'il faut poursuivre la réflexion. En effet, pendant la période Covid, les salariés ont saisi ce moment anxiogène et complexe. Les travailleurs dit de « première ligne » ont subi le stress et des organisations dégradées, quand d'autres étaient perturbés par les périodes de confinement. Les salariés se sont donc interrogés sur les priorités de leurs vies et nous ont interpellés - et nous interpellent encore - sur la nécessité d'une prise en compte de la relation au travail dans nos actions revendicatives.

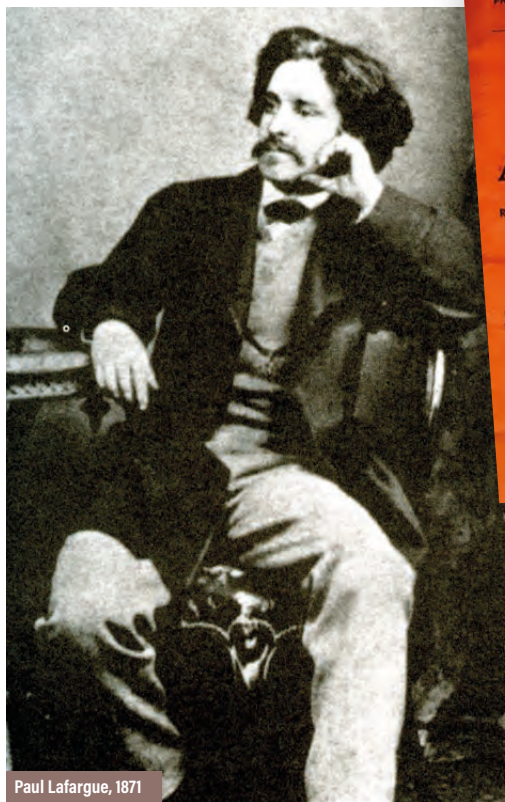
Au-delà de Paul Lafargue et d'André Gorz, d'autres contemporains comme **Julia Posca**, sociologue et chercheuse à l'Institut de recherche et d'informations socio-économiques, soulèvent l'engouement de la réflexion actuelle et les multiples expérimentations en cours. **Céline Marty**, professeure agrégée de philosophie et doctorante en philosophie du travail sur l'œuvre d'André Gorz, aborde également cette réflexion de la nécessité de **repenser notre rapport au travail en fonction des défis environnementaux à venir**. Les constats de nombreux chercheurs et sociologues s'accordent sur le sens de l'histoire d'un mouvement à la baisse du temps de travail, également pour dire que la réflexion ne doit plus porter uniquement sur la diminution du temps de travail, mais aussi sur les organisations.

L'UNSA-FERROVIAIRE PORTE CES SUJETS

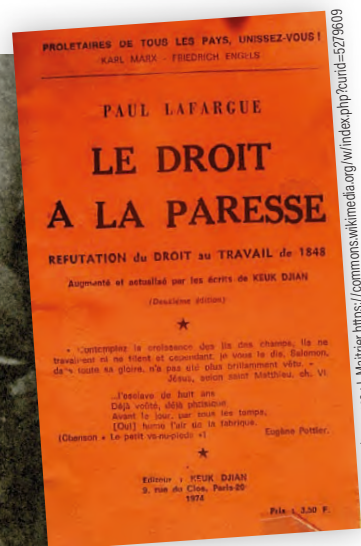
À travers ses instances, l'UNSA-Ferroviaire se saisit de ces réflexions : est-il opportun dans un collectif de salariés de considérer que son rapport au travail reste à vision centralisatrice ? Doit-on contester à un salarié l'envie de considérer son implication dans le monde associatif comme équivalente, voire plus importante que sa production ? L'épanouissement des relations sociales est-il automatiquement lié à une croissance démesurée et inégalitaire ?

Dans notre quotidien de défenseuses et défenseurs des salariés, l'épuisement professionnel est un marqueur fort, en relation avec cette évolution sociétale. Nous sommes de plus en plus nombreux, élus, représentants syndicaux, à être sollicités pour l'accompagnement de travailleuses et travailleurs en situation d'épuisement. Les normes législatives ne prennent en compte que peu, voire pas du tout ce phénomène, trop souvent considéré comme une inadaptation mentale à l'organisation du travail.

À travers ces lignes, vous constatez la force d'un syndicalisme s'appropriant les maux de notre société, pratiquant un syndicalisme d'anticipation et de solutions. Pour nous, aucun concept de réflexion n'est tabou. À l'UNSA, nous considérons qu'il est de nos prérogatives de proposer des revendications qui anticipent l'avenir. C'est



Paul Lafargue, 1871



“ Dans notre quotidien de défenseuses et défenseurs des salariés, l'épuisement professionnel est un marqueur fort, en relation avec cette évolution sociétale. ”

pourquoi, conformément à nos mandats, nous devons réfléchir à la demande croissante de solutions en adéquation avec nos vies :

- étudions la semaine de quatre jours et non en quatre jours
- acceptons la diminution des charges de travail au profit de la qualité de travail
- repensons nos organisations
- acceptons le débat sur la diminution du temps de travail
- acceptons le débat sur la transformation d'une vision centralisatrice du travail
- portons le débat d'un revenu de vie universel

Il n'est pas utopique d'affirmer que les salariés du XXI^e siècle désirent reprendre possession de leur équilibre de vie. C'est dans ce contexte que l'UNSA est dans son rôle, novateur, d'interroger les salariés militants sous le format d'un questionnaire « *C'est quoi le travail ?* ».

Pour ce faire, emparons-nous du lien ci-dessous et accélérons nos revendications sur ce thème :

<https://www.evalandgo.com/f/140377/4pahcnuiY2oeG6swy2HWqN>

Par l'équipe de l'Union régionale Paris Rive Gauche ■

1 Date à laquelle le gouvernement a indiqué que Jean-Pierre Farandou ne serait pas reconduit pour un second mandat.

2 Philosophe et journaliste français, sa pensée oscille entre philosophie, théorie politique et critique sociale. 1923-2007.

3 Journaliste, économiste, essayiste, écrivain et homme politique socialiste français. 1842-1911.

La désinformation organisée

Cheminotes et cheminots, nous connaissons bien le *SNCF Bashing*, auquel Le Mag consacrera bientôt un article. Il revient toujours avec les mêmes mensonges et cause les mêmes dégâts. La désinformation, ce qu'aujourd'hui on appelle les *fakes*, est-elle un mal de notre temps et, surtout, est-elle inéluctable ?



LES FAKES ONT TOUJOURS EXISTÉ

Mythes et croyances existent depuis toujours, mais jusqu'à récemment, leur diffusion n'était pas simple. Gutenberg leur a fourni reproductibilité et permanence, quand Internet leur a offert une propagation immédiate et massive. **Il n'y a donc pas plus de mensonges aujourd'hui, mais on les voit partout.** Encore plus depuis l'avènement des réseaux sociaux où la règle est de partager sans vérifier, entretenant les *fakes* à l'infini. Si les professionnels des médias invoquent le manque de temps pour « *checker* » une info dans un milieu où la réactivité prime, un internaute aurait tout le temps de vérifier avant de partager, ce qu'il ne fait jamais.

LES FAKES ONT DU SUCCÈS

Notre cerveau est fainéant. Il cherche à produire un effort minimum pour un niveau de satisfaction suffisant. Ainsi, à une question donnée, il préférera une réponse rapide donnant la sensation d'être exacte, plutôt que de s'atteler à une réflexion de fond. Et c'est tant mieux : si nous devions réinventer la roue en permanence, nous serions incapables d'avancer.

Cette propension à la paresse, plutôt à l'efficacité, s'exprime par des biais cognitifs utilisés par les réseaux sociaux, dont le seul objectif est d'inciter

les internautes à rester en ligne. Pour une raison simple, **ces réseaux n'ont rien de social, ce sont des entreprises commerciales dont l'unique objectif est de rentabiliser leur modèle économique** : capter, conditionner et calibrer (grâce à des bulles de filtrage¹) leurs produits, les internautes, afin de les vendre « addicts et labellisés » à des annonceurs.

Alors, pourquoi la diffusion de fakes y est-elle aussi massive ? Parce que le fake est vendeur et attire comme la lumière les papillons de nuit. Sans les fakes, les réseaux sociaux n'auraient pas autant d'utilisateurs.

LE MYTHE DU MANQUE D'ÉDUCATION

Plusieurs études ont montré que l'adhésion à des croyances même invraisemblables (terre plate, lézards dirigeants, Illuminati...) n'est pas réservée aux « non instruits ». Pour ces derniers, l'inculture n'est pas perçue comme une lacune. Bien au contraire, elle est revendiquée, c'est une parade au prétendu lavage de cerveau prodigué par la science « officielle » dont l'objectif serait de manipuler les esprits faibles. La croyance apporte un triple bénéfice : comprendre ce qui n'avait pas de sens avec un effort cognitif modéré, se sentir valorisé (on n'est pas un mouton adepte du consensus officiel) et disqualifier la science (qui fabrique les moutons).

1 Les algorithmes des réseaux sociaux étudient les comportements des internautes et sélectionnent les informations qu'ils leur diffusent. L'internaute est classé dans une bulle correspondant à ses sujets de prédilection. Une bulle dont il ne sortira pas, les algorithmes filtreront les informations qu'il reçoit afin de maximiser son temps de connexion.

2 Voir par exemple les chaînes [La troncne en biais](#) et [Defakator](#)

De leur côté, les « instruits » revendiquent un légitime droit au doute, parce qu'ils savent que la science évolue en se contredisant, puisque c'est précisément de cette façon qu'elle progresse. Or **le droit au doute n'économise pas le devoir de méthode**. C'est précisément là que la science diffère des croyances. Par ses expériences, sa traçabilité, sa reproductibilité, ses consensus, en un mot sa méthode affinée au fil des siècles, elle acquiert une robustesse que n'ont pas les croyances.

La méthode permet de supprimer les biais auxquels un humain est confronté, pour des résultats plus solides que les théories bancales et les preuves floues reposant par exemple, pour n'en citer que quelques-uns, sur :

- des **mille feuilles argumentatifs**, empilage de multiples éléments dont quelques-uns peuvent être vraisemblables au milieu d'innombrables faux, permettant d'instiller le doute ;
- le **cherry picking** qui ne retient que les points qui confortent une opinion en les sortant de leur contexte pour les réinterpréter ;
- la **paréidolie** qui donne du sens à des éléments qui n'en ont pas (comme identifier des formes dans les nuages).

LA RIPOSTE S'ORGANISE

La science a longtemps rechigné à contrer les *fakes*. C'est dommage, car le web est inondé aujourd'hui de thèses alternatives qui ont pu prospérer librement. Or l'actualité montre que s'habituer aux mensonges est dangereux pour nos libertés : un tiers des Américains est convaincu que l'élection de 2020 remportée par Biden aurait été irrégulière, sans qu'aucune preuve n'ait jamais été produite. La première démocratie du monde, qu'on l'aime ou pas, est en péril, en grande partie à cause des



mensonges répétés et relayés sur les réseaux sociaux. Grâce à eux, n'importe qui peut répandre n'importe quoi au motif que « *tout ne peut pas être faux* » ou que « *tout le monde a le droit de douter* ».

Heureusement, si la sidération a longtemps prévalu, la riposte s'organise avec des « défakeurs » sur YouTube même², des outils (citons [Tineye](#)), des sites de *fact checking* (vérification d'informations) comme [AFP Factuel](#).

Les *fakes* ne sont ni éternelles, ni invulnérables. Le salut viendra d'une régulation des réseaux sociaux qui alimentent le mensonge, l'obscurantisme et la haine de l'autre, mais aussi de l'éducation des plus jeunes : leur apprendre à douter raisonnablement et, surtout, à vérifier. Encore plus avant de partager. Ou, encore mieux, de s'abstenir de partager.

Par Fred PORCEL ■

“
Le salut viendra
d'une régulation
des réseaux
sociaux qui
alimentent le
mensonge,
l'obscurantisme
et la haine de
l'autre...
”



Le millefeuille argumentatif, dessert préféré des complottistes

QUELQUES BIAIS COGNITIFS

- ✓ **émotionnel** : l'émotion devant une info relègue les faits au second plan, qui ne sont pas vérifiés.
- ✓ **de confirmation** : on accorde plus de crédits à ce qui confirme ce que l'on pense déjà. Ressort principal des réseaux qui classent les internautes dans des bulles de filtrage.
- ✓ **de popularité** : une info faisant consensus est supposée fiable, même si elle est fausse.
- ✓ **d'autorité/de halo** : l'info donnée par une personnalité connue ou appréciée est jugée fiable, sans raison réelle.
- ✓ **de confiance** : l'accès à une info illimitée sur le web donne la sensation d'être bien informé et la légitimité à contester une position scientifique établie.
- ✓ **de simple exposition et de répétition** : avoir vu une info plusieurs fois de différentes sources lui donne une crédibilité accrue, sans raison valable.

Le Nutri-Score : du positif pour la santé

En France, le Nutri-Score mis en place en 2016 a fait l'objet, comme dans d'autres pays, de réserves, critiques, voire oppositions.

Néanmoins, une étude américaine¹ publiée récemment constate que son application a incité les industriels à devenir plus vertueux en améliorant la qualité de leurs recettes : **moins de gras, de sel et de sucre, tel est le constat dressé par les chercheurs américains.**



Pour eux, le Nutri-Score, ce système d'étiquetage des aliments apposé volontairement par les producteurs, a poussé les industriels à rehausser la qualité de leurs produits. Pour cela, les chercheurs ont passé au crible des milliers de références de produits largement transformés (popcorns, chips, céréales...) et donc facilement transformables. Ensuite, ils ont comparé ces produits vendus en France avec ceux qu'on trouve en Italie ou au Royaume-Uni, deux pays qui n'utilisent pas le Nutri-Score. Le résultat est clair : les aliments vendus dans l'hexagone sont meilleurs pour la santé, en augmentant la part des fibres ou des protéines.

L'IMPACT DU NUTRI-SCORE

Ce résultat confirme le bilan d'ensemble de plus de 150 études effectuées depuis le lancement du Nutri-Score. Bilan qui a montré d'une part, l'impact de cet affichage sur les habitudes d'achat des consommateurs et, d'autre part, l'évolution de la qualité de

certains produits. En dépit de ces études, des industriels refusent toujours d'afficher le Nutri-Score, tels notamment Coca-Cola, Ferrero, Lactalis, Mars.

VERS UNE OBLIGATION DU NUTRI-SCORE ?

Serge Hercberg, le nutritionniste à l'origine du Nutri-Score, considère que les critères d'évaluation du système doivent être adaptés régulièrement, tous les trois ou quatre ans, pour tenir compte de « l'évolution de la science, de l'offre alimentaire et des changements de recettes ». Il milite pour que le Nutri-Score soit rendu obligatoire au sein des pays de l'Union européenne, afin d'accroître son efficacité. Un plaidoyer louable afin de convaincre, voire contraindre les industriels réticents.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

¹ Revue European Review of Agricultural Economics.

Il vaut mieux être riche et bien portant que pauvre et malade !

Plusieurs informations dans le domaine de la santé et de la protection sociale affectent les citoyens et, parmi eux, les plus fragiles :

- le retard dans la revalorisation des pensions d'invalidité ;
- la majoration du tarif des consultations médicales au premier janvier 2025.

RETARD DANS LA REVALORISATION DES PENSIONS D'INVALIDITÉ

C'est assez peu connu, mais les pensions d'invalidité, concernant les salariés dans l'incapacité de travailler, ne sont pas revalorisées au même moment et au même taux que les pensions de retraite : alors que la pension de base est revalorisée au 1^{er} janvier, la pension d'invalidité est revalorisée au 1^{er} avril.

Tandis que les pensions de bases et celles des régimes alignés ont augmenté de 5,3 %, les pensions d'invalidité auraient dû être revalorisées de 4,6 % au 1^{er} avril. Et donc les pensions revalorisées auraient dû être perçues en mai. « Auraient dû », car **il y a eu un retard dans la mise à niveau des pensions d'invalidité** et il faudra attendre septembre pour bénéficier de l'augmentation, avec effet rétroactif.



C'est du côté de l'assurance maladie que ça a coïncé : la revalorisation n'a pas pu être mise en place « en raison d'une contrainte technique impossible

à solutionner rapidement malgré toutes les options étudiées ». Cette situation concerne près d'un million de personnes.

REVALORISATION DU TARIF DE LA CONSULTATION

Le prix de la consultation chez le généraliste devrait passer de 26,50 euros à 30 euros d'ici décembre (probablement dans la deuxième quinzaine de décembre), après avoir augmenté de 1,50 euro en novembre 2023, soit une augmentation de 20 % sur un peu plus d'un an. Certes, le prix des consultations était gelé depuis 2017, mais sur la même

période, nos pensions n'ont progressé que de 15 %.

On se souvient que la revalorisation à 30 euros avait été envisagée, mais conditionnée à un engagement des praticiens pour lutter contre les déserts médicaux. L'accord signé le 17 mai entre les syndicats de médecins et l'assurance maladie ne semble comporter aucune contrainte supplémentaire. Si quelques mesures incitatives pour réduire les délais de rendez-vous sont évoquées, aucune n'est opposable.

Cette mesure devrait représenter **une charge supplémentaire de 1,9 milliard**

d'euros pour le système de protection sociale (1,6 milliard pour la Sécurité sociale et 0,3 milliard pour les complémentaires santé).

À terme, les cotisations des complémentaires santé devraient augmenter. Un renchérissement des frais médicaux qui vient s'ajouter à l'augmentation des franchises sur les médicaments et divers frais médicaux (analyses, transports sanitaires...).

Sale temps pour les malades et les plus fragiles...

Par l'équipe UNSA Retraités ■

Coup de projecteur sur les aidants

Il y a en France quatre millions de proches aidants : surtout les enfants pour 50 % et les conjoints pour 25 %, auxquels se rajoutent les aides à domicile et les infirmiers, soit 550 000 salariés, ainsi que 400 000 salariés d'EHPAD.

Le Haut conseil de l'âge a auditionné Léa Toulemon, chercheuse à l'Institut des politiques publiques. L'aide de l'entourage croît avec le niveau de dépendance, plus vite que l'aide institutionnelle de 1 à 5 fois, selon les niveaux de perte d'autonomie estimés.

QUELLES AIDES SONT APPORTÉES PAR LE CONJOINT AIDANT ?

Majoritairement, les hommes prennent en charge les courses, le transport, les sorties... En gros, ce qui nécessite de sortir du domicile. Le ménage lui est équitablement réparti. Si c'est la femme qui est aidante, ultra majoritairement elle prend en charge le bricolage, les tâches administratives, la confection des repas, la gestion du médecin, le téléphone, l'habillage, donner à manger, la toilette...

QU'EN EST-IL DES ENFANTS AIDANTS ?

22 % des seniors ayant au moins une restriction dans une activité de la vie quotidienne déclarent recevoir une aide de leurs



enfants. Les fils s'occupent du bricolage, les filles de toutes les autres tâches listées plus haut. Les filles aident davantage leurs parents, pour tout type de tâche parce qu'elles aident davantage leurs mères qui vivent seules, leurs mères en couple et leurs pères en couple. Les pères vivant seuls sont autant aidés par leurs fils que par leurs filles.

Le fait que le deuxième parent puisse aider diminue la probabilité pour un enfant d'être aidant. Les enfants uniques, ceux qui ne sont pas en couple, ceux qui n'ont pas d'enfants, aident davantage leurs parents.

EN CONCLUSION

Il faut rappeler qu'un congé du proche aidant existe depuis 2020, mais il est

méconnu, difficile d'accès et, du coup, peu utilisé. Nos propositions pour que cela marche :

- une majoration significative du congé de l'allocation journalière du proche aidant s'impose, afin d'éviter une perte de pouvoir d'achat au bénéficiaire ;
- une augmentation significative de la durée du congé doit être envisagée, pour répondre aux situations de dépendance irréversible et de maladie sans perspectives de rémission notamment les maladies neurodégénératives ;
- une meilleure information du dispositif doit être développée ;
- la question de l'aide financière aux aidants retraités ne peut être écartée.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



carcept prev

ASSUREUR D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PRENDRE *soin* de vous

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

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

UFR Paris Saint-Lazare, une AG sous le signe du changement

UFR PSL + UFR PMP = UFR Paris Ouest

L'assemblée générale des retraités UNSA-Ferroviaire de Paris Saint-Lazare s'est déroulée le 16 mai 2024 à Paris Porte de Clichy, en présence d'une quinzaine de participants.

Gilles Bourscheidt, président du secteur, a ouvert la séance à 10 heures. Après avoir souhaité la bienvenue à toutes et à tous en les remerciant de leur présence, il présente les invités et intervenants à cette assemblée : Michel Rivoal, président de la section UFR Ouest, Christian Ghesquière, trésorier de la section UFR Ouest et président du secteur UFR Paris Montparnasse et Ludovic Lepresle, représentant des actifs du syndicat régional de Paris Saint-Lazare.

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

Le président se félicite de l'élection du nouveau secrétaire général de la fédération UNSA-Ferroviaire, Fabrice Charrière, adhérent des actifs de Paris Saint-Lazare. Après présentation et validation par l'assemblée du bilan d'activités, du point des effectifs et du bilan financier de l'année 2023, est abordé le sujet d'**évolution du secteur UFR Paris Saint-Lazare** du fait de la dissolution du secteur UFR Paris Montparnasse et du transfert d'une majorité des adhérents au secteur de Paris Saint-Lazare. Le président passe la parole à Christian Ghesquière, président du secteur UFR Paris Montparnasse, désigné liquidateur de ce secteur lors de sa propre AG extraordinaire du 5 avril 2024. Il retrace alors l'historique et les événements qui



ont conduit à la dissolution du secteur UFR de Paris Montparnasse. À l'issue des débats, le président du secteur UFR Paris Saint-Lazare soumet aux voix les résolutions suivantes, validées à la majorité des votes valablement exprimés :

- le secteur UFR Paris Saint-Lazare devient le **secteur UFR Paris Ouest**,
- approbation des nouveaux statuts et règlement intérieur du secteur UFR Paris Ouest.

Le bureau du secteur est reconduit jusqu'à la fin de son mandat en cours, soit jusqu'à l'AG de 2025 :

- Gilles Bourscheidt, président
- Gilles Echivard, secrétaire
- Patrick Letourneur, trésorier
- Bernard Coric, membre honoraire
- De plus, Christian Ghesquière a été désigné membre honoraire à l'unanimité.

La parole est ensuite donnée aux invités pour faire un point de l'actualité syndicale. Ils évoquent notamment l'ADEIC, la mutuelle d'entreprise, la réservation dans les TER Normandie et répondent aux nombreuses questions posées par les participants. Le président lève la séance à 12h15 et les discussions se prolongent autour d'un apéritif suivi d'un déjeuner au restaurant « Au 36 » et la promesse de se retrouver au plus vite.

Par Gilles ECHIVARD ■

“
Le secteur
UFR Paris
Saint-Lazare
devient
le secteur UFR
Paris Ouest.
”



AG du syndicat UFR de Strasbourg

L'assemblée générale du syndicat UFR de Strasbourg s'est tenue le 17 avril 2024 dans la pittoresque petite ville d'Obernai, au centre du vignoble alsacien, en présence d'une cinquantaine d'adhérents et invités.



Pascal Stricher

“
**Le rapport moral
 du président
 Stricher, le
 rapport d'activité
 du secrétaire
 Wisselmann et la
 présentation des
 comptes par le
 trésorier Kindler
 sont adoptés à
 l'unanimité.**”

En ouverture de la séance, Pascal Stricher, président du syndicat, souhaite la bienvenue aux invités présents : Chantal Guillaumie, présidente de l'UFR, Alain Paté, président de la section Est, Jean-François Arnoux, trésorier de la section Est, la présidente du syndicat de Paris-Est, les présidents des syndicats de Nancy et Reims, les membres honoraires de la section Est, Gilles Dontenvill, secrétaire fédéral et Ludovic Wintenberger, secrétaire de l'UR Alsace.

C'est devant cette belle assemblée et dans un décor typiquement alsacien que **la partie statutaire est abordée**. Le rapport moral du président Stricher, le rapport d'activité du secrétaire Wisselmann et la présentation des comptes par le trésorier Kindler sont adoptés à l'unanimité. Claude Garcia ne sollicitant pas le renouvellement de son mandat de réviseur aux comptes, c'est à l'unanimité que **Christian Wolff a été élu nouveau réviseur** pour épauler l'indestructible Serge Stocky ! Merci à Claude pour sa fidélité et ces nombreuses années consacrées à notre syndicat.

En complément à ces rapports, le fonctionnement du syndicat est évoqué et particulièrement les réunions trimestrielles ouvertes au plus grand nombre d'adhérents, qui rassemblent régulièrement plusieurs dizaines d'adhérents autour d'échanges et d'un moment de convivialité. **Avec une augmentation de deux adhérents, les effectifs restent stables**. Cette stabilité cache cependant de nombreux mouvements entre radiation, démission, décès et adhésions.

Un moment de recueillement est observé en mémoire des deux adhérents qui nous ont quittés depuis notre dernière AG.

La confiance au tiers sortant du comité directeur a été renouvelée. Jean-Dominique Jegou, Roméo Wisselmann et Jean-Paul Wolff ont été élus à l'unanimité et continueront leur mission.

Les différents intervenants ont ensuite pu s'exprimer sur l'UFR et l'actualité syndicale et sociale. Après avoir exposé sa vision et le sens de son engagement pour l'UFR, **Chantal Guillaumie** développe deux grands sujets, à savoir la consolidation et l'accès aux facilités de circulation à tous les retraités et leurs ayants droit. La dématérialisation a laissé des adhérents face à de nombreuses difficultés.

Les échanges ont également porté sur la pérennisation de l'UFR, le manque de visibilité de son action sur différents sujets génériques, la volonté de « basculer » le plus grand nombre d'adhérents actifs vers l'UFR au moment de leur cessation d'activité. **Alain Paté** présente le fonctionnement et l'évolution de la section Est et évoque la crise du bénévolat et de l'engagement qui touche toutes les structures de l'UFR.

Ludovic Wintenberger commente la riche actualité de l'UR Alsace, tout en remerciant les retraités pour leur présence régulière aux côtés des actifs lors des manifestations. Il sollicitera le renouvellement de son mandat de secrétaire d'UR en juin lors de l'AG. **Gilles Dontenvill** évoque les bons résultats de l'UNSA-Ferroviaire aux élections du GIE (nouvelle SA) et aux différents conseils



Ludovic Wintenberger et Roger Dillenseger



Chantal Guillaumie

d'administration de la Holding SNCF. L'élection du SG Didier Mathis conduira à son remplacement à la tête de la fédération. Gilles évoque aussi les différentes animations, campagnes et promotions initiées par la fédération.

Après le fils, le père ! **Denis Dontenvill**, en sa qualité d'expert et ancien membre du CA de la CPRP, présente un très riche exposé sur la mise en place d'une complémentaire santé au sein de la branche ferroviaire et des conséquences prévisibles sur les complémentaires fléchées SNCF, auxquelles adhèrent la grande majorité des retraités à ce jour. Denis détricote aussi une récente analyse du Conseil d'orientation des retraites sur les pensions de réversion. Analyse très technique, mais qui n'est pas trop rassurante sur certains scénarios proposés par le COR...

Enfin, **Roger Dillenseger**, à quelques dizaines de mètres de la gare d'Obernai qui a vu naître son engagement syndical (au siècle dernier !) porte sa vision d'ancien secrétaire général sur l'évolution des FC et dont la gestion devrait être reprise par l'UTP, sur le (désormais fameux) REME (réseau express métropolitain européen) qui, malgré des aspects positifs a conduit à un véritable « SNCF Bashing » sur la région, sur l'ouverture à la concurrence régionale et les problèmes de financement des grands projets issus de la loi SERM (services express régionaux métropolitains).

À l'issue de ces interventions et temps d'échanges, le président Stricher clôture l'AG en remerciant tous les participants, intervenants et organisateurs. Les discussions se prolongeront autour d'un apéritif et d'un repas savoureux qui n'a pas failli à la réputation de la gastronomie alsacienne.

Par le secrétaire Roméo WISSELMANN ■

Soyez acteur de votre avenir
Osez l'UNSA !

AG UR Bretagne – Une région toujours aussi dynamique

Le vendredi 24 mai 2024, l'Union régionale UNSA-Ferroviaire Bretagne tenait son assemblée générale auprès de la Maison des associations de Rennes, sous un des premiers soleils de printemps.

Sylvie Guineheuc, présidente, et Cyril Laurent, secrétaire, ont accueilli les participants, saluant la présence de Fabrice Charrière, fraîchement élu secrétaire général de la fédération UNSA-Ferroviaire, de Patrick Labrue, secrétaire de la zone Atlantique, et des secrétaires des UD 35 et 56, Jessica Gouineau et Ronan Le Gal. Après un bref propos introductif de Fabrice Charrière, remerciant l'assistance pour son accueil, rappelant avoir été présent l'année passée et s'inscrivant en quelque sorte dans une continuité, les congressistes ont écouté le rapport d'activité 2023, présenté par Cyril Laurent.

Le nombre des nouvelles adhésions permet de **poursuivre la dynamique de croissance de l'Union régionale**, en dépit de la petitesse de l'effectif cheminot sur nos quatre départements. Les prochaines journées d'accueil auront lieu le 17 juin à Brest et la suivante le 18 juin à Rennes. Les actions menées l'année passée ont été nombreuses, fruit du travail des membres du bureau d'UR et de l'investissement sans faille de quelques militants. Ainsi, un accent a été mis sur les tournées, dans l'optique de la mise à jour des panneaux et du développement syndical. Tout ce qui touche de près ou de loin au dialogue social et au fonctionnement des IRP demeurant le cœur de l'activité : CSE, CSSCT, audiences, bilatérales et DCI, notations, commissions et comités de suivi. La participation de l'UR au Bureau fédéral et au Bureau de zone est constante et active. **Le rapport d'activité a été adopté à l'unanimité des présents.**

Christophe Lecoursonnais, trésorier de l'UR, a présenté le rapport financier 2023 ainsi que le



rapport du vérificateur aux comptes. Après les remerciements de l'assistance, ledit rapport financier a été adopté à l'unanimité.

Les modifications des statuts et règlement intérieur ont été proposées aux congressistes qui les ont adoptées à l'unanimité. À noter la création d'une fonction de secrétaire général des services pour faciliter les relations contractuelles avec le CSE Holding, dans le cadre des activités sociales et culturelles proposées à nos adhérents et fort appréciées. Sébastien Lannuzel, trésorier adjoint et qui assumera cette responsabilité, a rappelé les offres récentes proposées dans ce cadre, dont les week-ends au Puy du Fou et au Parc Astérix.

Fabrice Charrière a ensuite développé un **tour d'horizon de l'actualité syndicale, sociale, politique et juridique**. Ainsi, les résultats des dernières élections aux conseils d'administration sont un succès, l'Unsa enregistre une progression de près de 2 % par rapport au dernier scrutin en 2020. Les élections professionnelles au sein du GIE Optim'Services sont un autre succès, l'Unsa en ressort avec une majorité en voix et en sièges. Les élus UNSA-Ferroviaire auront « *les cartes en main pour signer des accords*. » Les prochaines élections professionnelles auront lieu en novembre 2026 en même temps que sur les 5 SA/SAS, ils auront « *deux ans pour faire leurs preuves* ». Le secrétaire général entend réunir les secrétaires des CSE UNSA-Ferroviaire dans une quinzaine de jours à la fédération.

L'année 2023 a été celle du combat concernant les retraites, une réforme que notre secrétaire général estime « *injuste et injustifiée* ». L'accélération de la réforme dite « Touraine » constituant à cet égard une double attaque. Il est à noter néanmoins que pour les cheminots au statut, il faudra encore



du temps pour l'alignement. Le **récent accord sur les fins de carrières** a été l'occasion d'un insupportable *cheminot bashing* médiatique et d'une mise au pilori du président Farandou. Fabrice a rappelé que cet accord ne fait que mettre à jour le précédent accord de 2008, en l'améliorant. Il apporte globalement du plus, mais ne constitue pas un contournement de la dernière réforme des retraites. **Le fret continue sa descente aux enfers** alors que nos politiques prétendent vouloir le « verdissement » des transports. Au 1^{er} janvier 2025 entreront en vigueur les nouveaux dispositifs de **complémentaires santé et de prévoyance**. Il y aura un impact sur les retraités. À terme, outre la complémentaire, il y aura la proposition de trois surcomplémentaires.

Patrick Labrue, nouveau secrétaire de zone à la suite de l'élection de Dominique Gabillet en qualité d'administrateur au CA de la SA Voyageurs, s'est présenté aux congressistes, étant de retour d'une tournée terrain en Bretagne. Il a souligné vouloir mettre l'accent sur l'entraide entre les UR de la zone Atlantique. Pour faciliter le travail collectif, il a fait mettre en place un adjoint, actuellement le secrétaire de l'UR de Paris Saint-Lazare Saïd Neki. À l'invitation de Cyril, **Jessica Gouineau, secrétaire de l'UD 35, s'est ensuite présentée aux congressistes**. Éluée en février 2024, elle indique que l'interpro est à disposition pour aider au fonctionnement et au développement, par exemple

avec le prêt de salles de réunion. Elle souligne l'importance des élections de représentativité au sein des TPE et qui auront lieu fin 2024. Un appel est d'ores et déjà lancé pour aider à la distribution de communication UNSA, dans les boîtes à lettres des salariés des TPE.

Le secrétaire régional fait enfin un bref exposé sur les **relations avec les décideurs politiques et le conseil régional de Bretagne**, qui sont bonnes et doivent être consolidées et développées, à travers par exemple le comité des partenaires et les comités de lignes. C'est la qualité des relations avec le conseil régional qui a mis un terme au projet de suppression d'heures de sûreté en Bretagne.

Michel Jamoulle, membre du Bureau d'UR et formateur fédéral, a ensuite présenté le **Centre de formation de la fédération**, certifié Qualiopi, ainsi que la variété des formations qui y sont dispensées.

Comme de coutume, le mot de la fin a été laissé à Jean-Marc Laurent, président de l'UFR Bretagne qui, de son regard affuté, a cru détecter dans l'assistance quelques futurs adhérents.

Après plus de trois heures de débats denses et amicaux à la fois, les participants et les invités ont pu continuer les échanges autour d'un repas convivial.

Par Philippe MALLEGOL
Secrétaire adjoint UR Bretagne ■

“

L'année 2023 a été celle du combat concernant les retraites, une réforme que notre secrétaire général estime « injuste et injustifiée ».

”



BIENTÔT
EN RETRAITE ?

**REJOIGNEZ
NOS UNIONS
FÉDÉRALES DE
RETRAITÉS !**



UNSA-FERROVIAIRE



© UNSA-FERROVIAIRE 2023 • CRÉDITS PHOTO : FREDERIK & PARTIZON



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



©Mutuelle MGC 2024 • Réf: 2024-426-1 • Crédits photographiques : Gil Lefauconnier - Shutterstock • Création graphique : intense in10se.fr