

N° 878 | MARS 2025

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



SNCF VOYAGEURS : DESTINATION 2030



NOUVELLE FORMULE DE PARRAINAGE OUVERTE À TOUS

RECOMMANDEZ MUTUELLE ENTRAIN ET DEVENEZ AMBASSADEUR !

Votre satisfaction fait la différence. En parrainant vos proches, vous partagez la qualité de nos services et **profitez de bons cadeaux.**

Parrainer, c'est simple et avantageux pour vous et votre entourage **(hors SNCF y compris).**

PARRAIN

-  **1^{er} parrainage :**
80€ en bon cadeau
-  **2^{ème} - 3^{ème} - 4^{ème} parrainage :**
30€ en bon cadeau
-  **5^{ème} parrainage :**
80€ en bon cadeau
-  **6^{ème} parrainage et + :**
30€ en bon cadeau
-  **10^{ème} parrainage :**
80€ en bon cadeau

FILLEUL

-  **À l'adhésion :**
30€ en bon cadeau

Téléchargez le bulletin depuis notre site Internet **mutuelle-entraïn.fr** ou scannez le QR code



PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE
2025, une année riche

PAGES 5/13

**QUOI DE NEUF
DANS LE FERROVIAIRE ?**

> SA GARES & CONNEXIONS

*Place de la Gare : remettre les gares
au cœur des territoires !*



6

> FRET

- Adieu Fret... Bonjour Hexafret et Technis !
- Privatisation de Fret SNCF : enjeux et conséquences

> SA VOYAGEURS

*Destination Voyageurs 2030 :
voyage au bout de quoi ?*



12



PAGES 14/20

À LA UNE

- > Déclin et renaissance du Technicentre industriel de Picardie
- > Des séjours qui font du bien !



PAGES 22/27

LES PLUS ++

- > Information militante en zone atlantique
- > Du côté des UFR
 - Les infos pratiques et diverses de l'UFR TOURS



- Abattement fiscal des retraités, pourquoi faut-il le maintenir ?
- Des avancées pour la retraite progressive

**Le Mag, la revue
de l'UNSA-Ferroviaire**

56, rue du Fbg Montmartre
75009 Paris
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



**SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER**

2025, une année riche

On se doutait que l'année 2025 serait riche... Je ne parle pas des avancées obtenues lors de la dernière NAO ni de l'exercice de notation en cours, mais bien de l'actualité sociale. Car de nombreux dossiers lourds de conséquences s'annoncent...

Tout d'abord du côté de SNCF avec une **négociation concernant le droit syndical**.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, qui continue de combattre la filialisation, il est impératif de conserver les filiales dans le champ d'application plein et entier de l'article 1 du chapitre 1 du Statut. Cela permettrait de garantir une continuité et une transversalité des droits des cheminots, et un dialogue social apaisé. Les parcours des représentants du personnel et des agents investis de fonctions syndicales, ainsi que la communication syndicale digitale seront aussi au cœur de nos revendications.

Beaucoup d'accords arrivant à échéance font déjà ou feront l'objet d'une renégociation : accord logement, accord en faveur de l'emploi des salariés en situation de handicap, accord sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la mixité. Sur ces thématiques, l'UNSA-Ferroviaire sera force de proposition pour améliorer l'existant et rendre effectives les mesures d'égalité et d'inclusion - on pense notamment à la prise en compte sans restriction de la maternité dans les notations et les revalorisations salariales.

2025 sera aussi l'occasion de poursuivre le travail sur les **conditions d'exercice des métiers**. Entamé il y a plusieurs mois dans chaque société, un assemblage au niveau du groupe reste à réaliser.

L'encadrement fera aussi l'objet d'une attention particulière avec un groupe de travail au niveau du groupe ferroviaire SNCF obtenu par l'UNSA-Ferroviaire lors des précédentes NAO.

Comme évoqué dans un précédent Mag, l'UNSA-Ferroviaire défendra tout au long de l'année sa revendication d'une **grille de salaire unique pour tous**, statutaires et contractuels. Toutes les organisations syndicales doivent se retrouver sur ce thème : si aucun statutaire ne doit perdre de droits, il est urgent que les salariés contractuels puissent bénéficier de plus de transparence et de visibilité sur leurs rémunérations.

Enfin, il n'existe aujourd'hui plus d'**accord formation** au niveau du GPU SNCF, des travaux vont débiter sur ce point également.

Dans la branche, outre une négociation sur la formation et sur la sécurisation des parcours professionnels, **l'inaptitude est sur la table** - uniquement pour les conducteurs, mais nous essayons d'élargir cette négociation à tous les métiers soumis aux tâches critiques de sécurité.

“ Du côté du ministère, l'UNSA-Ferroviaire n'a pas commenté la **nomination au poste de ministre des Transports de Monsieur Tabarot**. Nous connaissons ses funestes positions en tant que sénateur, mais espérons qu'il saura garantir l'intérêt général sans s'attaquer aux droits des salariés. L'avenir nous le dira et nous jugerons sur les actes, à commencer par la conférence de financement. Celle-ci devrait concerner tous les modes de transport, si l'on en croit les annonces du ministre. Elle porterait sur le financement des mobilités dans leur ensemble : infrastructures, mais aussi services de transport couvrant les modes terrestres, ferroviaires, fluviaux, maritimes et aériens. L'UNSA-Ferroviaire participera activement aux travaux si elle y est conviée, en portant toute l'attention nécessaire à l'indispensable engagement sur du temps long pour le réseau ferré.

Je vous souhaite une bonne lecture.



Par Fabrice CHARRIÈRE
Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire



Pour l'UNSA-Ferroviaire, qui continue de combattre la filialisation, il est impératif de conserver les filiales dans le champ d'application plein et entier de l'article 1 du chapitre 1 du Statut.



Place de la Gare : remettre les gares au cœur des territoires

Initié en 2022 et officiellement inauguré en octobre 2024 par SNCF Gares & Connexions, le concept *Place de la Gare* a pour objectif de métamorphoser les gares en lieux de vie, dépassant leur rôle traditionnel de simples points d'embarquement. Avec plus de 3 000 gares en France et près de 80 000 m² d'espaces disponibles, ce programme aspire à redynamiser ces espaces en s'appuyant sur les besoins des territoires et des acteurs locaux.



UN PROJET INSCRIT DANS UNE VISION PLUS LARGE

SNCF G&C s'est fixé comme objectif de «*donner envie de gare pour donner envie de train*». À travers son projet stratégique *enVIEdEgARE*, elle mise sur l'attractivité des gares pour renforcer l'usage du train, tout en réduisant l'empreinte carbone des déplacements. *Place de la Gare* s'inscrit dans cette ambition en réinventant les espaces ferroviaires pour qu'ils deviennent des lieux de rencontre, de services et de commerces accessibles à tous.

DES GARES AU SERVICE DES TERRITOIRES ET DE LEURS HABITANTS

Le programme repose sur une collaboration étroite avec les collectivités territoriales et les entreprises locales. L'idée est de **transformer les espaces inutilisés des gares en véritables pôles de services** répondant aux besoins des habitants.

Concrètement, cela se traduit par :

- > des commerces et services de proximité : *Place de la Gare* favorise l'implantation de commerces locaux, tels que des boulangeries, cafés, épiceries, ou encore des boutiques de produits régionaux ;
- > des espaces de travail partagés et tiers-lieux : avec le télétravail et de nouvelles formes de collaboration, certaines gares accueillent des espaces de coworking, des salles de réunion, des bureaux pour travailleurs nomades ;
- > un soutien aux services publics : plusieurs gares voient l'ouverture de maisons de services au public, antennes administratives ou centres médicaux, pour répondre aux besoins des populations locales ;
- > un carrefour de mobilités : *Place de la Gare* facilite les connexions entre les différents modes de transport (train, bus, vélos, covoiturage) et encourage la mobilité durable, avec des stations de vélos en libre-service ou des bornes de recharge pour véhicules électriques.

UNE PLATEFORME EN LIGNE POUR ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DU PROJET

Pour faciliter la mise en relation entre les porteurs de projets et les espaces disponibles en gare, une plateforme dédiée (<https://placedelagare.sncf/>) a été mise en place. Elle permet aux entrepreneurs, associations et collectivités d'identifier les opportunités, déposer leurs dossiers et bénéficier d'un accompagnement de la part des équipes de SNCF G&C et Retail & Connexions.



DES RÉALISATIONS CONCRÈTES PARTOUT EN FRANCE

Depuis son lancement, *Place de la Gare* a permis de concrétiser plus de 230 projets à travers le pays. Parmi les récentes mises en place : un atelier de réparation de vélos à Pont-Cardinet, une maison de santé à La Roche-en-Brenil, un tiers-lieu nourricier à Saint-Mariens - Saint-Yzan, un restaurant italien à Albi, une épicerie de produits locaux et bar à vin à Aumont-Aubrac, un coworking et centre de formation à Lure. Ces exemples illustrent la diversité des usages possibles en gare, qui s'adaptent aux spécificités de chaque territoire.

VERS UNE NOUVELLE VISION DE LA GARE

Avec *Place de la Gare*, SNCF G&C ne se contente pas d'exploiter ses infrastructures ferroviaires : elle les transforme en lieux de vie et de services, au plus près des attentes des citoyens. Ce projet contribue à renforcer l'attractivité des gares, à en faire des points d'ancrage pour le développement local. Elles deviennent ainsi des espaces du quotidien, intégrés dans le tissu économique et social des territoires.

Dans le cadre de l'aménagement des territoires et de la transition écologique, il faut espérer que les gares où les trains ne s'arrêtent plus seront de nouveau desservies par le rail et retrouveront ainsi une nouvelle vitalité.

Par Adrien LEROY et Valérie LOURDAIN ■

Élus au conseil d'administration de G&C

SITE INTERNET :

www.commune-opportunite.fr

<https://territoires.placedelagare.sncf/>

Adieu Fret... Bonjour Hexafret et Technis !

Voilà. C'est fait. Dans l'indifférence générale, Fret SNCF a disparu. La Commission européenne a gagné et, d'une certaine manière, aussi la SNCF. Les grands perdants de cette histoire, ce sont les cheminotes et les cheminots de feu Fret SNCF. Et s'envole aussi une fragile notion de développement durable.



Photo : R. Chesum



RÉSUMÉ DES ÉPISODES PRÉCÉDENTS

Après des mois de bataille syndicale, le couperet est tombé avec violence : la discontinuité initiée par la Commission européenne et portée par la direction de la SNCF a pris ses quartiers le 1^{er} janvier 2025. **Fret SNCF est scindé en deux sociétés privées distinctes et indépendantes.**

La première, **TECHNIS** (qui reprend les 500 agents du matériel), sera chargée de gérer et exploiter les services techniques liés à la maintenance et à la gestion des matériels ferroviaires. La seconde société, **HEXAFRET** (qui reprend le reste des agents, réduit de 10 %), aura pour mission les opérations de transport de fret ferroviaire, se concentrant sur l'optimisation des moyens et du remplissage optimal des trains de marchandises.

Officiellement, cette transformation a pour objectif de rendre le ferroviaire plus compétitif, de mieux gérer les coûts et, bien sûr, d'améliorer l'efficacité à travers une gestion autonome renforcée, tout en s'adaptant aux évolutions économiques et aux enjeux industriels du marché européen. Toutes ces belles paroles ne cachent en fait qu'un long combat politique capitaliste qui vise à la **libéralisation de tout ce qui a un parfum d'opérateur historique** en Europe. La seule chose positive pour les salariés est que les élus UNSA-Ferroviaire ont joué un rôle prépondérant pour le maintien des droits des cheminots de Fret SNCF. Effectivement, l'action de l'UNSA a permis d'aboutir à un accord pour les deux sociétés créées, garantissant à toutes et tous les mêmes droits et accords collectifs que ceux en vigueur au sein du groupe SNCF. Et ce, pour une durée de 36 mois.

L'AVENIR N'EST PLUS CE QU'IL ÉTAIT

Économiquement, la création de la société HEXAFRET amène plus de questions que de réponses. La direction annonce presque fièrement que le budget affiché pour 2024 a été réalisé. Au vu de la situation catastrophique de Fret SNCF, cela semblait irréalisable. Effectivement, la perte forcée des 23 flux les plus rentables de Fret SNCF, au bénéfice des concurrents belge, allemande et française, a amputé 30 % des trafics pour une baisse de 20 % de chiffre d'affaires. Ce budget largement roboté, mais miraculeusement bouclé, nous amène à une question essentielle : pourquoi modifier le cadre social en 2025, puisqu'il semble qu'il n'a pas été un frein à la réussite d'objectifs ambitieux, même privé d'une partie de ses gains ? Qu'on se rassure, bien sûr : malgré cette belle performance budgétaire, **la direction est toujours en quête de son Graal « faire toujours plus avec toujours moins »**. Sans surprise, le plan d'affaires HEXAFRET affiche en lettres d'or pour les cinq prochaines années un leitmotiv sans équivoque : augmentation des produits du trafic et baisse des charges en personnel.

Les plans d'affaires des futures sociétés sont d'un optimisme incroyable, presque enfantin. Après 20 années de décroissance sur le secteur ferroviaire et amputées des bijoux de famille, les entreprises sont envisagées avec une croissance de 18 % en cinq ans ! Bienvenue dans le monde des Bisounours... **À ces hypothèses peu crédibles vient s'ajouter un timing on ne peut plus mauvais** : le début pour l'Europe d'une crise économique. Prise dans une guerre commerciale avec la Chine et bientôt avec les États-Unis, la zone euro n'est pas au mieux et la situation industrielle catastrophique de l'Allemagne risque d'entraîner le vieux continent dans des abysses inextricables. Difficile de croire que l'ex-transporteur ferroviaire historique français, englué dans les méandres ultralibéraux de l'Europe, saura tirer son épingle du jeu pour offrir des volumes au transport ferroviaire de marchandises ces prochaines années.



DEUTSCHE QUALITÄT ?

La presse et les politiques nous vendent depuis des années l'excellence allemande. À chaque problème français insoluble, qu'il soit social ou économique, on nous assure qu'il existe une solution outre-Rhin fiable et de qualité qu'on jette souvent comme une gifle au visage des Français. Qu'en est-il vraiment ? **L'Allemagne se présente comme l'un des leaders mondiaux dans la transition énergétique et l'engagement pour la protection de l'environnement.** Le pays a entrepris une politique ambitieuse, avec un objectif majeur : réduire ses émissions de CO₂ et se débarrasser progressivement du charbon et du nucléaire. Depuis 2022, le pays a atteint environ 45 % de sa production d'électricité à partir de sources renouvelables (principalement l'éolien et le solaire). C'est une belle histoire qui, en Europe, apporte le respect des voisins. Mais force est de constater que la vérité est ailleurs. Bien que des progrès aient été réalisés, l'Allemagne reste fortement dépendante du gaz naturel et du charbon. Les réductions d'émissions restent donc largement en deçà des annonces. Certaines régions fortement industrielles sont très gourmandes en énergie. On se rend compte que malgré sa forte capacité en énergies renouvelables, **l'Allemagne n'est pas autosuffisante et doit importer régulièrement de l'électricité**, surtout en hiver, lorsque la production d'énergie est faible (notamment grâce au nucléaire français). En gros, l'Allemagne s'en sort et réussit à boucler ses fins de mois énergétiques grâce à la France...



Sans surprise, le plan d'affaires HEXAFRET affiche en lettres d'or pour les cinq prochaines années un leitmotiv sans équivoque : augmentation des produits du trafic et baisse des charges en personnel.





Photo : R. Chessum

DB
Cargo

“ En ce qui concerne la Deutsche Bahn (DB), la compagnie ferroviaire historique affiche depuis quelques années des pertes historiques culminant à presque 2,5 milliards pour l'année 2023. ”

En ce qui concerne la Deutsche Bahn (DB), la compagnie ferroviaire historique affiche depuis quelques années des pertes historiques culminant à presque 2,5 milliards pour l'année 2023. On ajoute à cela un réseau ferroviaire qui se dégrade et nécessite de lourds investissements. On complète avec une accusation de la Commission européenne sur les financements et l'on se retrouve dans une situation similaire à celle de la France. Afin d'enrayer cette dette et se mettre en conformité avec les exigences des chevaliers blancs de l'Europe, la DB a tout bonnement et simplement décidé de vendre DB Shenker (la division de logistique et de transport du groupe ferroviaire Deutsche Bahn) pour la somme de 14,3 milliards. On n'évoquera pas non plus les 2 300 licenciements à DB Cargo, maquillés avec un certain sens de l'euphémisme par les dirigeants comme *une simple séparation d'agents* (sic). Et nous, pauvres Français, qui pensions que la DB s'était refait une santé en tombant à bras raccourcis sur nos flux dédiés. Bref, vous l'aurez compris, tout va pour le mieux dans la meilleure des Europes.

COMMUNICATION BREAKDOWN

Dans un contexte ubuesque d'abandon de 10 % des salariés, 20 % du chiffre d'affaires, 30 % de trafic et 40 % des actifs, la direction Fret a convié l'ensemble de ses salariés à se connecter, le 4 novembre dernier, pour la révélation des noms des nouvelles sociétés succédant à Fret SNCF. Une communication digne d'un reportage amateur et presque en *direct live* pour dévoiler les « nouvelles

marques ». Ils étaient venus, ils étaient tous là : la directrice de la communication, le patron de Rail Logistic Europe et les futurs dirigeants des deux entreprises, réunis pour une vidéo surréaliste en 3D suivie d'une présentation format plateau télé digne d'une émission de NRJ12. Prêts à vendre du rêve, mettre des étoiles dans les yeux et embarquer les agents pour une belle aventure sur les deux chaloupes du Fret public sabordé.

Nul besoin d'être devin pour comprendre que cette présentation fut un fiasco, autant sur le fond que sur la forme.

L'exercice n'a guère convaincu et encore moins généré de scènes de liesse au sein de l'entreprise. Il faut avouer que le cheminot n'est pas bon public et sait jeter un œil professionnel afin de juger ce qu'on lui présente. Et c'est là où le bât blesse. La direction se devait d'être irréprochable et professionnelle pour ce show et les annonces en découlant. Hélas, trois fois hélas ! Il semble que les responsables aient fait encore preuve de légèreté en jetant leur dévolu sur les patronymes HEXAFRET et TECHNIS. Soyons clairs, il n'est ici nullement question de juger les noms eux-mêmes. Ils ne sont ni bons ni mauvais. Cependant, il aura fallu quelques clics sur internet pour constater que les appellations présentées comme super novatrices n'étaient pas si inédites que ça. On ne s'arrêtera que rapidement sur HEXAFRET, homonyme qui fut jadis emprunté successivement par deux sociétés éphémères de transport routier interurbain. On repassera pour la nouveauté et la notion d'exclusivité.

Le plus beau reste à venir : TECHNIS existe déjà et le patron de cette société suisse, qui propose des solutions technologiques pour la digitalisation des espaces physiques et la gestion des flux, a engagé des poursuites pour contester la dénomination employée. Interrogée sur le sujet, la direction joue les candides et ne comprend pas que le sujet soit étalé dans la presse : « *Cela est courant que des entreprises portent le même nom avec des activités différentes, il y a des exemples. Regardez les stylos et les desserts Mont-Blanc...* ». Mauvaise foi ou naïveté professionnelle inquiétante ? Un peu des deux sans doute. Ce qui est sûr en revanche, c'est que ça fait rire la presse nationale et l'opinion publique. Bref tout ça pour dire : y a-t-il un pilote dans l'avion ?

STAIRWAY TO HEAVEN

Personne ne s'est levé dans l'opinion publique pour défendre le rail. Allez savoir pourquoi, le fret ferroviaire est ringard en France. Les Français aiment bien le train, mais moins ils le fréquentent, mieux ils se portent. Un peu comme votre vieil oncle que vous admiriez quand vous étiez enfant. Aujourd'hui, il vous colle la honte avec son t-shirt de Johnny Hallyday, son tatouage de loup et ses blagues à deux balles. Vous avez juste oublié que contrairement à vos 600 amis Facebook tous plus cools les uns que les autres, c'est le seul qui est là pour votre déménagement, fournit gratuitement la camionnette et organise le tout.

C'est pareil avec le ferroviaire. Quand il a fallu construire des lignes pour désenclaver les régions les moins accessibles, Fret était là. Quand il a fallu tracer des lignes pour le TGV à travers une topographie pas toujours facile, Fret était là. Il faut rappeler que, pendant longtemps, un des premiers clients de Fret était l'Infrastructure. Ça a coûté beaucoup d'argent, mais comme on était de la même famille, on ne parlait pas finances. Tout a été mis sur le compte de Fret.



Photo : R. Chessaum



Photo : W. Wärmel

En 2024, le groupe SNCF a la mémoire courte et fait semblant de ne pas connaître un de ses descendants. Voilà, voilà... Elle est belle la famille SNCF... Au-delà des grands discours sur le développement durable et la juste concurrence entre les différents modes de transports de marchandises, il faut rappeler pour la énième fois une triste vérité qui nous enterre lentement avec le sourire : tout ce qui se vend ou s'achète passe au moins une fois par la route. Sans exception. Que ce soit un produit de consommation courante, du matériel divers ou des denrées périssables, l'intégralité de ce qui fait l'économie aujourd'hui a transité par camion lors de son élaboration, sa fabrication, sa transformation ou encore simplement sa livraison. Pourtant, le camion est un champion d'empreinte carbone et fait exploser tous les records. Surtout les pires.

HIGHWAY TO HELL

Strictement aucune personnalité politique ne pose les bonnes questions sur l'écologie et le développement durable. Comme si le sujet n'était pas compris ni pris en charge de la bonne manière. Tout le monde est d'accord pour installer des bornes électriques qui pourrissent sur pied dans les parkings des centres commerciaux ou isolées dans des rues de banlieue (pour se donner bonne conscience ?) pour y brancher les voitures électriques hors de prix que certains chanceux peuvent se payer. Les autres n'ont qu'à économiser pour s'offrir des vélos électriques ou prendre le bus. De toute façon, pourquoi sortir de chez soi alors qu'on peut télétravailler et se faire livrer les repas par un quelconque Uber ? Le reste, on le fera livrer par Amazon. Affaire réglée.

“
Strictement aucune personnalité politique ne pose les bonnes questions sur l'écologie et le développement durable. Comme si le sujet n'était pas compris ni pris en charge de la bonne manière
 ”

“

Il est indéniable que les derniers ministres des Transports se suivent et se ressemblent dans leur approche de soumission totale à des volontés européennes libérales et déconnectées.

”

Voilà le modèle qui est en train de tuer notre société, mais qui est finalement accepté par tout le monde et vécu même avec sérénité. Combien de fois peut-on entendre : *je suis quelqu'un de bien, je trie mes poubelles...* Personne ne semble comprendre que le travail à long terme doit s'effectuer en profondeur et faire évoluer les bases de notre fonctionnement industriel. On ne parle pas d'un effort personnel sur le quotidien, mais d'un changement de paradigme global. La tranquillité des hommes politiques face à la situation écologique actuelle confine à l'amateurisme. Ils nous demandent d'aller de l'avant en employant des méthodes thatchériennes. Une seule chose est sûre, c'est que les grands perdants ce sont les citoyens. *Circulez messieurs dames, y'a rien à voir...*

NOUS NOUS SOMMES TANT AIMÉS

Les cheminots ont croisé les doigts jusqu'au dernier moment pour que le pire ne débarque finalement peut-être pas. Après les espoirs avortés d'un revirement politique issu de la dissolution de l'Assemblée nationale, la réunion tripartite du 4 décembre 2024 aura définitivement scellé le sort de Fret SNCF. Il est indéniable que les derniers ministres des Transports se suivent et se ressemblent dans leur approche de soumission totale à des volontés européennes libérales et déconnectées. **L'autopunition disproportionnée que s'est imposée par anticipation l'État français sans la moindre lutte, sans même un semblant de bras de fer, n'est pas acceptable.** Difficile de voir dans cette reddition quelque chose de respectable de la part des dirigeants politiques. Et encore moins de la part de certains responsables de l'entreprise



Photo : R. Chessum

qui affichent sur les réseaux sociaux leur total partage de la décision du ministre de poursuivre la discontinuité engagée.

Une énergie folle aura été déployée pour obtenir des garanties formelles des autorités européennes pour enterrer définitivement Fret SNCF. Si autant de vigueur et de détermination avaient été déballées pour affirmer une résistance au dogme libéraux de Bruxelles, le fret public serait toujours debout et prêt à participer à la lutte contre le changement climatique pour préserver notre environnement à long terme.

Nul besoin d'être un militant écologique forcené pour sentir son cœur se serrer au bord de ce gouffre social, économique et écologique. Le citoyen avisé comprend que les temps doivent changer et que ce ne sont pas des initiatives personnelles qui permettront d'enrayer le maelstrom global. Le pire reste à venir et l'Europe laisse les riches devenir encore plus riches au détriment de toute survie élémentaire. La fortune des milliardaires a augmenté de 2 000 milliards en 2024, qui a vu apparaître quatre nouveaux milliardaires chaque semaine. **Il suffirait d'une partie infime des bénéficiaires de ces ultrariches pour inverser la tendance et proposer un monde sain et viable pouvant freiner le réchauffement climatique.** Mais non. Les gouvernements successifs refusent de se donner les moyens d'un transport propre et offrent un blanc-seing à l'industrialisation à outrance, en n'omettant pas à chaque opportunité de faire reculer les droits sociaux.

Jackpot ! Faites sauter la banque ! À n'en point douter, encore et toujours, le pire ne sera pas décevant.

Par Massimo RASTELLI et Olivier BOCCIO ■



Photo : R. Chessum

Privatisation de Fret SNCF : enjeux et conséquences

Entamée dans les années 2000, l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire a suscité de nombreux débats en France et en Europe. Alors que le transport ferroviaire est souvent présenté comme une alternative écologique au transport routier, cette réforme a entraîné des changements significatifs dans la dynamique du fret, avec des répercussions sur la modalité de transport, le changement climatique et les catastrophes naturelles.

LA PRIVATISATION DE FRET SNCF : UN TOURNANT MAJEUR

La SNCF a longtemps été le symbole d'un service public efficace et accessible. Cependant, avec l'ouverture à la concurrence du marché du fret en Europe, la SNCF a dû s'adapter à de nouvelles réalités économiques. La privatisation a entraîné une diminution de l'investissement dans le ferroviaire, une perte de parts de marché au profit du transport routier et une restructuration des services qui a trop souvent priorisé la rentabilité sur l'efficacité écologique.

Les conséquences immédiates de cette privatisation sont tangibles : une baisse du volume de fret transporté par train. Les chiffres montrent une diminution significative du tonnage transporté par le rail, qui s'est répercutée sur les infrastructures ferroviaires, souvent jugées non rentables. Parallèlement, le transport routier a connu une croissance exponentielle, favorisée par la flexibilité et la rapidité qu'il offre, mais au détriment de l'environnement.

TRANSFERT DE TRAFIC : VERS UNE ROUTE SATURÉE

Le transfert du fret ferroviaire vers la route n'est pas seulement une question de modalité de transport, mais aussi de conséquences environnementales. Le transport routier est deux à trois fois plus polluant que le transport ferroviaire en termes d'émissions de CO₂ par tonne-kilomètre. Ainsi, **la diminution du fret ferroviaire entraîne une augmentation des émissions de gaz à effet de serre**, contribuant à l'accélération du changement climatique.

Ce transfert de trafic a également des implications sur la **congestion routière**. Les routes, déjà saturées, voient leur état se dégrader, entraînant un besoin accru d'entretien et d'infrastructure. De plus, le transport routier génère un nombre accru d'accidents, affectant la sécurité des usagers de la route et augmentant les coûts sociaux liés aux accidents de la route.



CONSÉQUENCES SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les effets du changement climatique sont déjà manifestes et devraient s'intensifier au cours des prochaines décennies. L'augmentation des émissions de CO₂ due à la diminution du transport de marchandises contribue à la montée des températures, à l'acidification des océans et à des phénomènes climatiques extrêmes tels que des inondations, des mégafeux, des tempêtes et des sécheresses. Les prévisions pour les vingt prochaines années évoquent une multiplication des catastrophes naturelles, exacerbées par le dérèglement climatique. En effet, la dégradation des écosystèmes, la perte de biodiversité et l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des événements climatiques extrêmes sont des conséquences directes du changement climatique. Les infrastructures ferroviaires, souvent perçues comme résilientes, peuvent cependant être affectées par des événements climatiques extrêmes, entraînant des perturbations supplémentaires dans le transport de fret.

VERS UN AVENIR DURABLE : SOLUTIONS ET ALTERNATIVES

Il est crucial de réinvestir dans le réseau ferroviaire pour le rendre plus compétitif par rapport au transport routier. Cela implique non seulement d'améliorer les infrastructures, mais aussi d'adopter des technologies plus écologiques, comme les trains à hydrogène ou électriques.

Ensuite, des politiques publiques ambitieuses doivent être mises en place pour encourager le transport multimodal. Cela nécessite une coordination entre les différents modes de transport et des incitations financières pour les entreprises qui choisissent le rail plutôt que la route. De plus, sensibiliser le grand public et les acteurs économiques aux avantages du transport ferroviaire est essentiel pour changer les mentalités.

Par Lionel LEDOCQ ■

Destination Voyageurs 2030 : voyage au bout de quoi ?

Les premiers éléments du projet D30 « Destination Voyageurs 2030 » ont été diffusés en CSE central de la SA Voyageurs. Neuf pages avec le vert espoir comme couleur dominante, marquées par des expressions classiques d'un document managérial de restructuration.



Le projet de la direction de la SA SNCF Voyageurs sera-t-il une occasion d'expérimenter un dialogue social plus moderne ? Rien n'est moins sûr au vu du calendrier annoncé.



La direction de SA SNCF Voyageurs prend acte et constate, comme n'importe quel cheminot, de l'évolution du monde ferroviaire Voyageurs (ouverture à la concurrence sur transports régionaux et nationaux, mise en place des appels d'offres, première perte d'un marché TER, intensification de la guerre des prix sur certains axes, etc.). Très classiquement, une équipe projet s'est constituée dès septembre 2024 et a mené ses réflexions sur cinq fonctions transverses : finance, achats, RH, sécurité, numérique.

Quelles sont les « ambitions » affichées par la direction ? *Définir une cible commune pour SNCF Voyageurs en 2028-2030, construire la trajectoire pour se mettre dès maintenant en mouvement, piloter et accompagner le changement.* Aucune surprise sur ces « ambitions ». **Il faut poursuivre pour bien percevoir les évolutions envisagées.** Et le diable réside toujours dans... le catalogue de détails qui n'en seront pas pour tous les salariés.



Photo : R. Chésum



Côté calendrier, la direction annonce des « premières feuilles de route à l'été 2025 » pour « mise en œuvre dès le second semestre 2025 ». Vrai objectif stratégique : que les structures de production soient « compétitives face à la concurrence croissante ». S'en suivent des arguments logiques sur les marchés et mutations, la transformation en sociétés dédiées TER avec des programmes spécifiques sur les activités comme « Avenir » au sein de TER, « Convergence » pour Transilien, « TGV 2030 » au sein de TGV-IV. Constatons que 2024-2025 n'a pas utilisé les formules dépassées (et ridicules) du passé, qui aimaient jouer avec « performance » (Performance 2000, Performance xxx, Efficacité, etc.).

Il est ajouté la notion de cadre « commun à l'échelle de SNCF Voyageurs ». En confirmant l'ambition d'accélérer la transformation de SNCF Voyageurs. Tout cela avec un « dialogue nourri avec tous les acteurs ». La structuration par lignes (« Business Lines » et « Services Lines ») n'est pas innovante. Par contre, la « subsidiarité » avec priorisation des entités locales qui font le modèle organisationnel et « juste besoin » intègre complètement les exigences et réalités des appels d'offres et des AOM (autorités organisatrices de la mobilité).

La direction générale est « recentrée » sur des « sujets stratégiques et communs » en prenant en compte la spécificité des « Business Lines » avec la cible d'une BU « Line DSP » pour mutualiser les expertises. Le projet de la direction de la SA SNCF Voyageurs sera-t-il une occasion d'expérimenter un dialogue social plus moderne ? Rien n'est moins sûr au vu du calendrier annoncé. Si la démarche par étapes progressives est une structuration classique en RH, l'UNSA-Ferroviaire confirmera ses principes de négociation. À savoir : aucune

suppression-réduction de droits actuels pour tous les salariés de la SA. Bien au contraire, toutes les évolutions envisagées devront donner lieu à des dispositifs de reconnaissance des efforts liés à certaines transformations. Le droit à la mobilité géographique, fonctionnelle et à des parcours professionnels favorisant des déroulements de carrières positifs devra être confirmé par le maintien des dispositifs existants et leur amélioration.

Nous avons compris que la direction de la SA Voyageurs considère que son schéma de création de sociétés filiales dédiées par appels d'offres et autres « marchés » est l'unique modèle structurant face à la transformation du transport ferroviaire de voyageurs français. C'est aussi une solution de facilité pour rassurer les AOM et les élus politiques régionaux, qui considèrent ainsi la validité de la transparence des moyens et matériels dédiés avec précision aux trafics concernés, en supprimant les soupçons d'usages détournés par des effets « siège ».

Cette segmentation en filiales dédiées n'a jamais été une option défendue par l'UNSA, bien au contraire. Elle marque des risques de grandes différenciations dans les droits et conditions de travail des cheminots de SNCF Voyageurs selon leurs filiales d'affectation. Ce modèle (groupe de filiales) ressemble à la structuration du groupe KEOLIS (partie du groupe multimodal SNCF).

La fédération UNSA-Ferroviaire a combattu les deux réformes ferroviaires (2014 et 2018). La 1^{re} avait créé un groupe d'EPICs, remettant en cause l'unité complète, mais sanctuarisant la propriété publique d'État. La seconde réforme fut encore plus dangereuse, avec le groupe composé de SA juridiquement autonomes et rattachées au sein d'un groupe, avec la règle d'un capital figé à 100 %, mais facilement modifiable par une évolution législative.

Par cette structuration en groupe de SA, quelques apprentis sorciers posent aujourd'hui l'option de l'ouverture du capital (malgré l'existence juridique actuelle du capital « inaccessible ») et certaines AOM, comme des parlementaires, entendent réduire la superficie du réseau ferré national et du gestionnaire presque unique avec SNCF Réseau. La constitution de GI régionaux ou locaux est la marque de la dislocation du réseau ferré national. C'est une direction stratégique dangereuse et qui doit être combattue. **Pour l'UNSA, l'unité du réseau ferré va de pair avec l'efficacité et le développement du transport ferroviaire de voyageurs.**

L'UNSA sera déterminée à réaffirmer l'unité de la SA Voyageurs au sein d'un groupe SNCF toujours doté d'un « caractère indissociable et solidaire » par des dispositions concrètes et non contestables. C'est certainement l'affirmation d'assurances réelles et concrètes qui sera un défi dans la négociation à venir très vite.

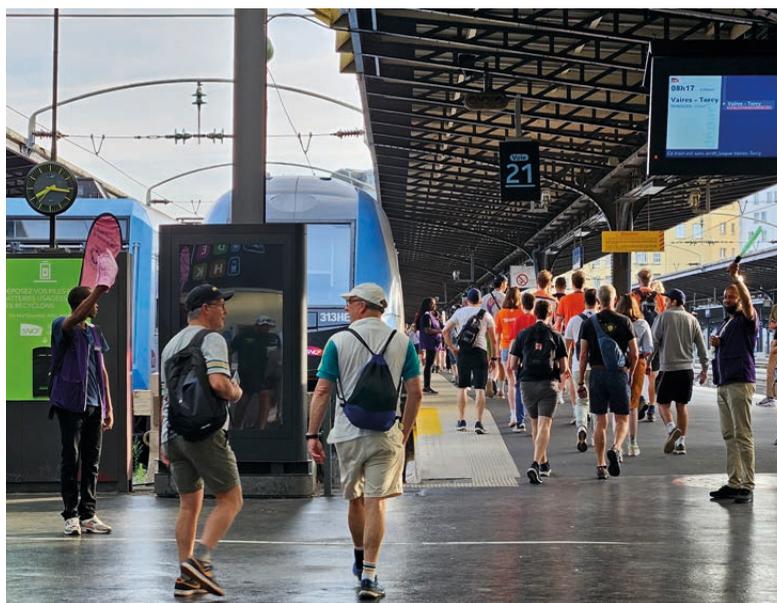


Photo : R. Chessum

Il y a donc plusieurs niveaux de négociation dans ce projet de la direction SNCF Voyageurs. **Nationalement, il faut des assurances sur l'unité sociale** (droits sociaux, acquis des personnels, règles générales du temps de travail, maintien des dispositions existantes et devoirs des personnels). **Le droit syndical devra être pleinement confirmé** sur la base du « globalement au moins équivalent », amélioré des dispositions complémentaires liées à la négociation et à la conduite du changement. Il devra s'appliquer en intégralité dans toutes les filiales créées, montrant aussi le « caractère solidaire » de la SA SNCF Voyageurs. Et selon les contraintes et spécificités régionales et locales, des droits complémentaires seront discutés, négociés et conclus. La direction nationale de la SA SNCF Voyageurs doit donc dès maintenant former des cadres RH à la négociation sociale au sein des filiales créées, en incluant le respect des règles nationales actuelles.

Dans les prochaines semaines, nous pourrons constater la validité des premiers propos des dirigeants de la SA Voyageurs, qui précisent que sur de nombreux aspects « rien n'est décidé ». **C'est donc le moment opportun de faire le choix réellement moderne d'un renouveau du dialogue social**, une forme de « codétermination » qui n'est ni l'accompagnement des seules décisions, ni la ridicule affirmation forte de slogans obsolètes. Le « courage de la nuance » proclamé par l'UNSA, avec une détermination syndicale ferme dans l'esprit de défense et de progrès pour les cheminots de SNCF, peut être déterminant pour changer utilement et favorablement, pour les voyageurs et les salariés.

Par Rémi AUFRÈRE-PRIVEL ■
Pôle Stratégie-Prospectives

“
L'UNSA sera déterminée à réaffirmer l'unité de la SA Voyageurs au sein d'un groupe SNCF toujours doté d'un « caractère indissociable et solidaire » par des dispositions concrètes et non contestables.
”

Déclin et renaissance du Technicentre industriel de Picardie

*Les défis du Technicentre industriel de Picardie,
ou comment passer du 19^e au 21^e siècle en quelques années*

Situés dans l'Aisne, les ateliers SNCF de Tergnier ont toujours été un acteur clé dans l'histoire du transport ferroviaire en France, notamment au niveau du fret.

Quand la Compagnie du chemin de fer du Nord lance la construction de l'atelier au milieu du XIX^e siècle (1857), elle l'implante à Tergnier pour qu'il joue un rôle majeur dans la maintenance et la réparation des locomotives et des wagons, ainsi que dans l'industrialisation du secteur ferroviaire du Nord de la France.

UN SITE HISTORIQUE AU SERVICE DU FERROVIAIRE

Les ateliers wagons sont détruits pendant la Première Guerre mondiale, ils seront reconstruits sur place. Dès 1920, ils se spécialisent dans la révision des wagons et de leurs essieux, puis dans la fabrication de wagons-tombereaux, avec substitution de la caisse en bois par une caisse métallique soudée.

L'atelier se dote d'un Centre de formation des apprentis (CFA) SNCF en 1923, afin de répondre à ses besoins de main-d'oeuvre qualifiée.

En 1938, l'atelier passe sous giron SNCF : il s'appelait l'ATMR, l'Atelier du matériel remorqué. À nouveau endommagés par les bombardements de 1944, les grands ateliers sont reconstruits à l'identique dès 1946.

Au fil des décennies, l'atelier a su participer à la modernisation du réseau ferroviaire français, en s'adaptant aux nouvelles technologies et aux exigences du transport. Pendant la Seconde Guerre

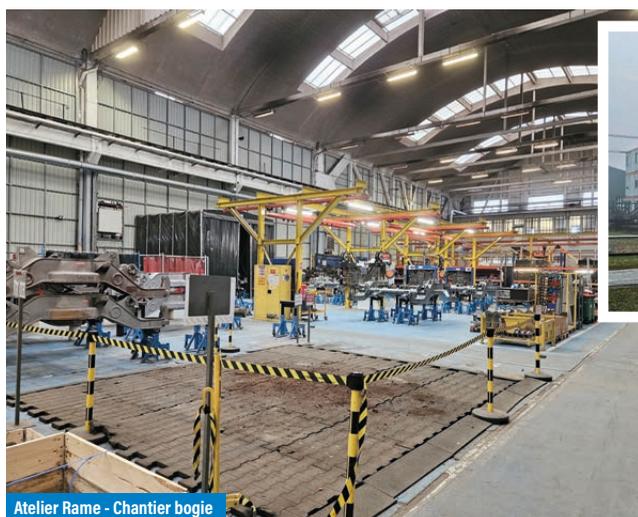
mondiale, le site a été utilisé pour la réparation de locomotives et pour la production de nouveaux matériels roulants destinés à la reconstruction du réseau ferroviaire.

LA MUTATION DE L'ATELIER DANS UN MONDE EN ÉVOLUTION

Au tournant du XX^e siècle, l'atelier de Tergnier a connu des périodes difficiles. La politique nationale des transports, privilégiant la route, le développement de la concurrence du transport ferroviaire privé et la réduction des commandes Fret des chemins de fer français ont fragilisé l'activité du site. L'industrie ferroviaire, de plus en plus technologique et performante, a modifié les besoins en termes de maintenance et de production d'essieux, ainsi qu'en besoins de wagons spéciaux à bogies.

En 1968, l'établissement se voit confier la maintenance lourde des wagons pour l'ensemble du réseau Nord. Puis en 1973, il met en service son actuel atelier essieux, à l'époque déjà il devenait l'un des fleurons technologiques de SNCF. Victime collatérale de ces transformations et du déclin de l'activité, le CFA de Tergnier ferme ses portes en 1988.

En 1995, les ateliers de Longueau (près d'Amiens, dans la Somme), impactés par les mêmes problématiques, s'étaient rapprochés de Tergnier et fusionnent avec celui-ci. Tergnier et Longueau étaient alors liés en tant qu'atelier de maintenance « SNCF ».



Atelier Rame - Chantier bogie



Vue de l'atelier rame côté sud



Nouveau Centre essieux, chantier d'arrivée et pré-expertise



Chantier bogies

Ils deviennent ainsi un seul et même site de maintenance, connu comme l'Atelier de maintenance de Tergnier-Longueau : l'EIMM Tergnier-Longueau (Établissement industriel de maintenance du matériel de Tergnier-Longueau)

Au seuil des années 2000, il devenait inévitable que, faute d'investissements et de modernisation de ses installations, les ateliers de Longueau ne puissent plus s'inscrire dans la course à la productivité. Sur décision de la direction du Matériel, c'est en juin 2009 que le projet « Cap 2010 » les faisait disparaître.

Face à la fermeture du site de Longueau, l'atelier de Tergnier a dû s'adapter. À partir des années 2010, la SNCF a engagé un projet de transformation pour maintenir l'atelier compétitif. L'établissement s'ouvre alors à la réparation d'amortisseurs. Entre-temps, le marché de la maintenance du matériel fret a fortement évolué. Propriétaire d'un parc de wagons de l'ordre de 250 000 unités dans les années 1980, la SNCF a investi dans la société ERMEWA en 1992. Aujourd'hui, il ne reste qu'une

poignée de wagons dont SNCF Réseau reste propriétaire, ERMEWA étant propriétaire d'environ 49 000 wagons à ce jour.

La menace de fermeture du site s'est donc fortement accentuée lorsque la filiale ERMEWA a décidé de ne plus recourir aux services des ateliers de Tergnier pour faire la maintenance de ses wagons.

UNE RECONVERSION INDUSTRIELLE VERS LA MAINTENANCE DES TRAINS MODERNES : L'EIMM DE TERGNIER DEVIENT LE TECHNICENTRE INDUSTRIEL DE PICARDIE

Il y a cinq ans, les signaux envoyés par la direction, avec des réorganisations multiples, la fonte du volume de charge, le sous-investissement chronique et la suppression des effectifs, laissaient présager un avenir sombre, voire la fermeture du site pour le Technicentre Picardie, alors spécialisé exclusivement dans la maintenance des wagons. Mais c'était sans compter sur la pugnacité et la résilience des agents du Technicentre, aidés par une reprise du trafic mal anticipée.

Une des étapes clés de la transformation de l'atelier de Tergnier a été sa **reconversion vers la maintenance des trains modernes**, notamment des voitures couchettes Corail, après la demande du ministre des Transports (2019-2022) Jean-Baptiste Djebbari, qui souhaitait relancer les trains de nuit. Ce fut un tremplin pour maintenir, à présent, des trains régionaux TER.

Passer du matériel wagon à la maintenance Corail demandait aux agents de l'investissement par des formations pour de nouvelles connaissances et compétences et notamment dans l'aménagement intérieur, le fonctionnel porte, les essais...

Bilan positif puisque le site est choisi pour participer au programme OPTER.



Nouveau Centre essieux, chantier logistique

LES CHIFFRES CLÉS

15 000

ESSIEUX DE CAPACITÉ ANNUELLE

12 MIN

UN TAKT TIME* DE

25 %

DE GAIN DE PRODUCTIVITÉ

30 %

DE DIMINUTION DU TEMPS DE TRAVERSÉE

50 M€

D'INVESTISSEMENT

15 M€

D'ACQUISITION D'OUTILLAGE

*Indice de productivité



Le nouveau Centre essieux



Nouveau Centre essieux, robot de manipulation des roulements

L'OPération TER ; maintenance mi-vie des AGC et TER 2NNG qui mobilise actuellement tous les technicentres industriels. Là encore, les agents montent encore plus en compétences. Ce sont près de 45 agents qui sont partis se former sur d'autres sites pendant plusieurs semaines afin d'acquérir de nouvelles compétences sur cette série nouvelle pour eux, ainsi qu'à des technologies plus évoluées que les Corail. C'est aussi une occasion de pousser ses murs et accueillir une partie de la charge de ce programme. Et donc de voir de nouveaux outils s'installer.

Le site est choisi aussi pour la construction du futur fleuron industriel de maintenance des essieux, avec l'atelier 4.0.

Si dans nos centres actuels, les essieux se déplacent sur des rails, ce nouveau centre sera équipé d'AGV (Automatic Guided Vehicle). Autrement dit, de petits véhicules qui vont transporter les essieux et les kits de réparations d'un outil industriel à un autre. Le tout sera équipé de puces et lecteurs RFID pour leur authentification rapide à chaque étape du process. Les AGV seront couplés à un système de transitique (convoyage et transfert de manutention) qui assurera le cadencement des déplacements, mais aussi des outillages communicants comme la grenailleuse, les bancs d'essais ou les machines à laver.

Ce sont plus de 40 machines qui devraient communiquer entre elles pour assurer un service robuste, mais aussi relever en temps réel les consommations d'énergies, faire remonter les alertes de maintenance

Cet outil de production a pour objectif de diminuer le temps de traversée d'un essieu de 30%, de prendre en charge un essieu toutes les 12 min, de supprimer les efforts physiques et les nuisances sonores pour les agents

Le bâtiment ; puits de lumière chanfreinés au nord afin d'apporter de la lumière naturelle sans la chaleur de l'été, 3000 m² de panneaux photovoltaïques assurent une partie de l'alimentation électrique du bâtiment. Un traitement de l'air sera effectué pour assurer un confort maximum. Des matériaux de construction choisis pour limiter les niveaux sonores, une conception thermique repensée pour des consommations d'énergie basse. Un bâtiment connecté et "intelligent" pour une meilleure gestion de la production et consommation des énergies, mais aussi visualiser en temps réel le fonctionnel du bâtiment. L'entreprise a pensé aussi QVT avec parking sécurisé pour tous les véhicules, parc arboré à l'entrée, salle de détente...

UN AVENIR DURABLE : VERS UNE ÉCO-TRANSITION

Dans un contexte de transition énergétique et de durabilité accrue, l'atelier de Tergnier a pris des mesures pour réduire son empreinte écologique. Au total, depuis 2019, ce sont 100 millions d'euros qui ont été investis en fonds propres pour le site par SNCF Voyageurs :

- > 60 M€ pour un Centre essieux 4.0 flambant neuf construit dans un bâtiment moderne et connecté de 14 500 m² regroupant également la logistique et le tertiaire ;
- > 40 M€ pour l'acquisition d'outillages et l'aménagement du nouveau process du bâtiment Matériel roulant permettant de traiter la charge Corail depuis 2020 et d'industrialiser la charge TER AGC dès 2025.

Le tout rendant le site de Tergnier en capacité d'accueillir de nouvelles charges et plus performant, compétitif, avec une prise en compte des enjeux énergétiques et environnementaux de demain. L'une des priorités affichées est d'ailleurs la réduction de la consommation d'énergie, en

“ Un bâtiment connecté et “intelligent” pour une meilleure gestion de la production et consommation des énergies, mais aussi visualiser en temps réels le fonctionnel du bâtiment. ”

misant sur des équipements plus écologiques, une structure Haute qualité énergétique (HQE) et des processus de production optimisés. Le site cherche également à intégrer des solutions de recyclage et de réutilisation des matériaux, en phase avec les objectifs de la SNCF en matière de développement durable. L'atelier est ainsi au cœur d'une transformation visant à allier compétitivité, innovation et durabilité. En investissant dans des technologies plus propres et en soutenant l'éco-transition de l'industrie ferroviaire, il participe activement à la décarbonation du secteur du transport.

AVENIR POTENTIEL, POTENTIEL DE CROISSANCE OU AVENIR DYNAMIQUE ?

L'atelier SNCF de Tergnier, intitulé Technicentre industriel Picardie (TIP) incarne ainsi l'adaptation d'une industrie historique aux défis du XXI^e siècle. **De simple et petit atelier de maintenance de locomotives à vapeur, il est devenu aujourd'hui un site moderne, tourné vers l'innovation et le développement durable.**

Plus récemment, grâce à la capacité de ses agents à se réinventer et à évoluer avec leur époque, le TI Picardie est devenu un modèle de transformation industrielle dans un secteur en constante mutation, en passant d'un centre de réparation à un pôle industriel moderne.

L'avenir de l'atelier semble désormais assuré, dans la mesure où il continue à répondre aux besoins de plus en plus complexes du transport ferroviaire moderne, à condition qu'il continue de s'adapter aux évolutions rapides du secteur ferroviaire et de ses technologies, mais surtout que la reconnaissance des efforts des agents soit effective. Les directions passent, les agents restent. Si leur passé continue d'éclairer l'avenir, ils marcheront alors dans la lumière.

Il est à noter que la transformation majeure se fait à vive allure, à coup d'acquisition d'équipements modernes et connectés, mais également de recrutements massifs que l'on n'avait pas vus jusqu'alors pour ce site. Un véritable défi pour



Nouveau Centre essieux, chantier logistique



Nouveau Centre essieux, chariot élévateur à nacelle

tenir le rythme d'augmentation de production et la qualité de service attendue.

Le nouveau Centre essieux débutera sa production à compter de l'été 2025. La 1^{re} rame AGC est entrée le 17 décembre 2024 sur le site pour un temps de traversée prévu et objectifé de 120 jours pour atteindre 65 jours à la quatrième.

En 2026, l'industrialisation de la maintenance des essieux moteurs de matériel TER devrait débuter dans le nouvel atelier.

Par Philippe DUME, Alexandre GOMEZ MONTERO et l'équipe Matériel ■

L'AVIS DE L'UNSA-FERROVIAIRE

Pour notre organisation syndicale, la modernisation de cet outil capacitaire et technologique doit s'ouvrir dès à présent à tous les marchés de la maintenance, en allant s'attaquer aux charges des ateliers de maintenance des sociétés privées, même au-delà de l'hexagone. Quant au projet OPTER, il a été l'occasion pour plus de 45 agents de quitter leur établissement pendant quelques semaines, afin de se former notamment à Nevers et de bénéficier de l'expérience des collègues pour réussir à tenir les objectifs fixés par l'entreprise.

L'UNSA se félicite de voir cet atelier renaître, la motivation des agents à développer leur établissement est palpable. Mais derrière ce beau tableau, l'UNSA-Ferroviaire détecte quelques failles. Elle note que la direction veut aller très vite, avec des objectifs de production très ambitieux : moins d'un an entre la décision de la direction de confier au site de Tergnier la charge d'OP mi-vie OPTER et l'entrée en production de la 1^{re} rame. Rame qui voit les installations destinées à la produire se monter autour d'elle. Tout comme la chaîne Corail débutée il y a près de deux ans, mais dont le banc d'essais sous tension est en cours de réalisation.

Cette production engagée, alors que les installations et outillages ne sont pas encore pleinement opérationnels, laisse craindre que ce mode dégradé d'industrialisation et la pression liée aux enjeux de réussite du projet ne dégradent les conditions de travail et ne soient accidentogènes.

Quant à l'histoire de l'atelier de Tergnier qui s'écrira dans les prochaines années, l'UNSA-Ferroviaire veillera à rappeler à la direction les erreurs du passé, pour que des investissements réguliers soient faits afin de garantir la pérennité du site à long terme.



La première rame AGC entrée en rénovation à l'atelier rame.

Des séjours qui font du bien !



La vie n'est pas toujours un long fleuve tranquille. Que l'on soit encore en activité ou déjà retraité, chacun dans son existence peut être touché par un événement difficile, voire tragique, qui pèse lourd dans le quotidien. Il faut alors pouvoir prendre un peu de recul et s'octroyer une pause pour se préserver, mais aussi protéger ses proches.

Pour répondre à ces besoins de répit, indispensables pour l'équilibre personnel, **Optim'Services Action sociale propose des séjours de courte durée** dans deux établissements dont elle a la charge. Il s'agit de l'établissement « La Gorguette », situé à **Sanary-sur-Mer** dans le Var, et de l'établissement « Des Dunes », situé à **Saint-Jacut-de-la-Mer** dans les Côtes-d'Armor (voir conditions d'accès plus bas).

À l'origine, ces structures avaient pour vocation l'accueil des retraités pour les soutenir dans une période de transition (veuvage, suite de maladie...). Au fil des ans, l'offre s'est enrichie, toujours d'abord à destination des pensionnés, avec des séjours à thème portant par exemple sur la santé, la lutte contre la précarité numérique, l'avancée en âge ou bien encore la mémoire. Puis, les propositions de séjours se sont étendues aux actifs et à leur famille, afin de leur permettre de se recentrer, d'apprendre à mieux vivre une situation délicate ou de trouver un soutien.

Chacun de ces lieux, pensés pour le bien-être et le ressourcement, est animé par une équipe permanente gérant les résidences, des prestataires

externes (infirmières, médecin généraliste...) et des prestataires de l'Action sociale en fonction des thématiques du séjour (assistantes sociales, conseillères en économie sociale et familiale, éducateurs...).

Le fonctionnement de ces deux résidences est intégralement à la charge du Fonds d'action sanitaire et sociale (FASS) financé par 1,1 % du salaire socialisé des cheminots. Les frais de séjour des bénéficiaires sont calculés en fonction de leurs ressources, après demande auprès du réseau des centres d'Action sociale SNCF présents sur tout le territoire.

Très attachée à l'existence de ces deux établissements, l'UNSA-Ferroviaire a toujours œuvré, notamment au sein de la CO-FASS, pour garantir non seulement leur pérennité, mais aussi leur amélioration. Ainsi, grâce aux interventions de nos représentant(e)s, les résidences de Sanary et de Saint-Jacut ont pu bénéficier ces dernières années de travaux de rénovation, d'embellissement et de modernisation (wifi, climatisation...).

L'UNSA-Ferroviaire agit et continuera d'agir pour que ces résidences offrent toujours un accueil et

des services les meilleurs possible pour les cheminotes et les cheminots, actifs ou retraités, qui ne peuvent pas trouver d'équivalent à l'extérieur. **Les taux de satisfaction des personnes ayant bénéficié de ces installations sont excellents** et témoignent de l'exigence de qualité mise en avant, ainsi que du professionnalisme des équipes en place, notamment du personnel de l'Action sociale. En effet, les missions et la raison d'être de ces établissements ont pour but d'offrir un temps d'accompagnement et d'apaisement face à des situations qui répondent aux attentes et aux réalités d'aujourd'hui : gestion d'un handicap au sein de la famille, responsabilités des salariés aidants, séparation difficile, deuil, isolement ou encore le retour à la vie active après un arrêt maladie prolongé. Ainsi, que l'on soit en activité professionnelle ou en retraite, les séjours de répit proposés couvrent une large gamme de situations. Ils permettent de rompre l'isolement pour certains, de créer du lien pour d'autres, d'échanger avec ses pairs sur son expérience au travers de son histoire de vie...

Pas de gestion du quotidien, ce qui permet de se retrouver avec soi-même et de se reposer, possibilité de participer aux différents ateliers qui peuvent être proposés, relaxation, massages, coiffeur, réflexologie...

SÉJOURS POUR LES ACTIFS ET LEUR FAMILLE

C'est un dispositif destiné à offrir un temps de pause ou de soulagement temporaire aux salariés qui vivent des difficultés importantes dans leur vie, ou qui sont aidants familiaux, ou qui s'occupent régulièrement de proches en situation de dépendance, de handicap ou atteints de maladies chroniques.

Ce type de séjour est conçu pour permettre des temps de réflexion sur la conciliation entre vie professionnelle et personnelle, pour s'extraire du quotidien, en pension complète dans un cadre agréable, avec l'accompagnement d'une équipe pluridisciplinaire proposant écoute, soutien et prise de recul.



Résidence de Sanary-sur-Mer



Le port de Sanary-sur-Mer

Tab. 67 <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=18945061>

TÉMOIGNAGES DE PERSONNELS DE L'ACTION SOCIALE CONNAISSANT CES ÉTABLISSEMENTS

« Les établissements de Sanary et Saint-Jacut sont des lieux essentiels pour se ressourcer, créer du lien, rompre l'isolement. Bienveillance, respect et partage sont au cœur de chaque moment. »

« Que vous soyez en quête de repos, d'échanges enrichissants ou simplement d'un temps pour vous, ces séjours sont construits pour vous offrir une pause sereine et réconfortante. »

Séjour de répit après une séparation

Pour tout salarié en cours de séparation, séparé ou divorcé depuis moins de 2 ans, avec son ou ses enfants à partir de 4 ans.

Durée et lieu du séjour : une semaine à Sanary-sur-Mer.

Séjour de répit pour salarié aidant un enfant en situation de handicap

Pour tout salarié parent d'un enfant porteur de handicap pouvant venir seul avec son enfant ou avec l'ensemble de la famille (conjoint et fratrie).

Durée et lieu du séjour : une semaine à Sanary-sur-Mer.

Séjour de répit pour salarié parent isolé

Pour tout salarié qui élève seul son enfant (veuf, divorcé, séparé...) avec son ou ses enfants à partir de 4 ans.

Durée et lieu du séjour : une semaine à Saint-Jacut-de-la-Mer.

Séjour de répit pour salarié aidant ou salarié aidé

Pour tout salarié en situation d'aidant familial d'un proche malade, porteur de handicap ou dépendant, mais aussi le salarié aidé lui-même. Possibilité de venir seul, en couple ou en famille et d'être accompagné de la personne aidée et/ou de l'aidant.

Durée et lieu du séjour : une semaine à Sanary-sur-Mer ou à Saint-Jacut-de-la-Mer.

“

Très attachée à l'existence de ces deux établissements, l'UNSA-Ferroviaire a toujours œuvré, notamment au sein de la CO-FASS, pour garantir non seulement leur pérennité, mais aussi leur amélioration.

”



St-Jacut-de-la-mer



Résidence de St-Jacut



Une chambre de la résidence

ACCÈS

L'accès à la résidence « Des Dunes » à Saint-Jacut-de-la-Mer se fait avec une navette gratuite à partir de la gare de Saint-Malo.

L'accès à la résidence « La Gorguette » à Sanary-sur-Mer se fait avec une navette gratuite à partir de la gare de Bandol.

Pour toutes informations, questions ou difficultés particulières, contactez l'Action sociale :

> par téléphone : 0800 20 66 20 (service & appel gratuits)

> par mail : action.sociale@sncf.fr

Séjour de répit pour salarié atteint d'une maladie chronique, d'un handicap

Pour tout salarié bénéficiant d'une RQTH et/ou d'une ALD, déclarée ou non à l'entreprise.

Durée et lieu du séjour : une semaine à Saint-Jacut-de-la-Mer.

Séjour de répit pour salarié en transition professionnelle ou impacté par une réorganisation

Pour tout salarié en changement personnel ou en recherche de mieux-être et de sens au travail.

Durée et lieu du séjour : une semaine à Saint-Jacut-de-la-Mer.

Séjour de répit pour salarié étant, ou ayant été, en arrêt de travail depuis plus de 3 mois

Pour tout salarié en situation d'arrêt de travail de plus de 3 mois ou ayant repris récemment. Possibilité de venir seul ou en famille.

Durée et lieu du séjour : une semaine à Sanary-sur-Mer pour salarié seul, ou à Saint-Jacut-de-la-Mer pour salarié et famille.

Séjour de répit pour salarié vivant un deuil

Pour tout salarié dont un proche est décédé, tout ayant droit d'un salarié SNCF décédé, les enfants des salariés et/ou d'un ayant droit, dont un proche est décédé (enfant à partir de 4 ans).

Durée et lieu du séjour : une semaine à Saint-Jacut-de-la-Mer.

POUR LES RETRAITÉS ET LES PENSIONNÉS

C'est un dispositif destiné aux retraités et pensionnés pour se ressourcer, rompre la solitude, faire face à l'absence momentanée des proches ou affronter un moment difficile de la vie. La vie collective et les animations proposées permettent de créer des liens sociaux, de favoriser la création et d'entretenir les capacités des participants.

Selon les établissements, des séjours à thèmes sont organisés pour l'acquisition ou le maintien de connaissances ou de savoir-faire. Depuis peu, des animations virtuelles, accessibles par tablette, ordinateur ou téléphone, ont été mises en place afin de permettre aux personnes ne pouvant se déplacer de participer à des jeux, des ateliers, des échanges...

Séjour de répit

Pour tout retraité et pensionné de la SNCF, quel que soit son statut, et le conjoint ou accompagnant. L'autonomie des participants est requise pour les actes courants de la vie quotidienne. Les établissements ne sont pas médicalisés, mais la continuité des soins est assurée par le réseau des intervenants libéraux du secteur.

Durée et lieu du séjour : de 7 jours à 4 mois, toute l'année, dans les établissements de Sanary-sur-Mer et de Saint-Jacut-de-la-Mer.

Voir aussi l'article paru dans le Mag du mois d'octobre 2022 sur l'établissement de La Gorguette à Sanary-sur-Mer.

Par la délégation UNSA CO-FASS ■

Sylvain PAPILLAUD, Aurore DELOBELLE, Esther BOCQUILLON, Stéphanie TOURRET, Nathalie KEMPF et Nathalie PEREIRA DA SILVA



POUR VOTRE ÉPARGNE AUSSI, AYEZ DU FLAIR!



CONTRAT D'ASSURANCE VIE
COMPTE ÉPARGNE
LIBRE AVENIR MULTISUPPORT

+ 3,35%⁽¹⁾

nets servis en 2024
sur le fonds en euros (actif général)

**MEILLEUR
CONSEIL
ÉPARGNE**

2024

Décerné par CHALLENGES

Jury composé
de professionnels

LES RENDEMENTS PASSÉS NE PRÉJUGENT PAS DES RENDEMENTS FUTURS.

**TOUT INVESTISSEMENT EN UNITÉS DE COMPTE EST SOUMIS AUX FLUCTUATIONS DES MARCHÉS FINANCIERS
À LA HAUSSE COMME À LA BAISSÉ ET COMPORTE UN RISQUE DE PERTE EN CAPITAL.**



Jurys composés de journalistes et/ou de professionnels

mifassur.com

09 70 15 77 77

Appel non surtaxé

COMPTE ÉPARGNE LIBRE AVENIR MULTISUPPORT est un contrat individuel d'assurance vie multisupport de type épargne, assuré et distribué par la MIF. (1) Net de frais de gestion et avant prélèvements fiscaux et sociaux. Taux net servi sur le fonds en euros (actif général) du contrat Compte Épargne Libre Avenir Multisupport.

MIF : LA MUTUELLE D'IVRY (la Fraternelle)

Siège social : 23 rue Yves Toudic - 75481 PARIS CEDEX 10

Mutuelle soumise aux dispositions du livre II du code de la mutualité / Identifiée sous le numéro SIREN 310 259 221

Contrôlée par l'ACPR - 4 place de Budapest - CS 92459 - 75436 PARIS CEDEX 09

Document publicitaire sans valeur contractuelle. Agence **comnext**



Information militante en zone atlantique

En ce début d'année 2025, la zone atlantique s'est engagée au travers de ses Unions régionales (UR) à travailler sur trois axes importants :

- > la formation de ses militants pour les tournées ;
- > la formation de ses militants et adhérents sur les agents contractuels ;
- > la mise en place dans les UR d'un dialogue et d'un échange important avec les entreprises ferroviaires (EF) candidates aux appels à la concurrence des conseils régionaux, ainsi que des rencontres avec les acteurs politiques régionaux.



Mise en situation

Ainsi, le 13 janvier 2025, Laura Magné, secrétaire de l'UR Midi-Pyrénées, avait prévu une première journée avec une quinzaine de militants. Journée qui a commencé par la **l'information Tournées animée par le secrétaire fédéral de zone**, puis les particularités des salariés contractuels animée par Cédric Bancourt, secrétaire du GN Développement syndical.

Les questions spécifiques concernant les collègues contractuels auront été nombreuses et les mises en situations sur les tournées auront permis aux participants de se familiariser avec la façon d'aborder nos collègues dans différentes situations, mais aussi sur l'importance d'être capable d'amener une proposition d'adhésion.

Dans la même idée, les 27, 28 et 29 janvier, c'est en Normandie que le secrétaire d'UR, Jérôme Lavens avait proposé de porter les mêmes sujets. Le déplacement étant plus important, le secrétaire de zone avait prévu une arrivée le 27 à midi, avec une tournée terrain à Réseau l'après-midi. Tournée qui s'est parfaitement déroulée avec la rencontre des agents des sièges de l'EIC et de l'infirapôle et des deux directeurs.



Information Contractuels APC



Information Tournées Rouen



Information Tournées



Information Tournées



1^{er} plan : P. Labrue - 2^e plan : G. Kreder, A. Dos Santos et G. Halas

Le 28, au siège de l'UR eurent lieu les formations Tournées et Contractuels, animées par le secrétaire de zone pour une dizaine de militants et appréciées par les adhérents présents, ce qui démontre leur importance et leur nécessité.

Le 29 janvier, la matinée aura été utilisée pour effectuer une tournée sur la direction TER SNCF et échanger sur **l'arrivée de la concurrence sur l'étoile de Caen**. Elle aura permis aussi de prendre contact avec RATP Dev, afin de comprendre leur volonté d'action dans les appels d'offres et défendre les salariés au mieux le moment venu.

Enfin, le 31 janvier, c'est sur l'UR Aquitaine Poitou-Charentes avec dix collègues militants, mais aussi des non-adhérents, que l'information Contractuels s'est installée avec un gros travail de Cédric Bancourt. Formation qui aura aussi permis un moment convivial... et deux adhésions !

Force est de constater que l'information militante est essentielle pour nos adhérents et qu'elle est un moteur indispensable pour l'avenir de notre syndicalisme. D'ores et déjà, d'autres dates sont prévues afin d'amplifier notre développement.

Par Patrick LABRUE ■

Secrétaire fédéral de la zone Atlantique



LES MOIS UNSA UTILISEZ-MOI(S) !

**JEU
CONCOURS**



**SPÉCIAL
ADHÉRENTS
VOTRE
AVIS NOUS
INTÉRESSE !**

**GAGNEZ UN CADEAU
D'UNE VALEUR DE 50 € !**

Bien plus qu'un syndicat, l'UNSA-Ferroviaire met à disposition de ses adhérentes et adhérents tout une gamme de services dans le but de booster leur pouvoir d'achat !

#1

VOUS UTILISEZ DÉJÀ LES SERVICES « ADHÉRENT(E)S » ?

RÉPONDEZ À NOTRE ENQUÊTE DE SATISFACTION !



#1BIS

VOUS NE CONNAISSEZ PAS NOS SERVICES ?

EN QUELQUES CLICS, CRÉEZ VOTRE COMPTE POUR EN PROFITER !



#2

2 POSSIBILITÉS POUR GAGNER : CRÉER SON COMPTE OU RÉPONDRE À L'ENQUÊTE

4 ADHÉRENT(E)S TIRÉ(E)S AU SORT POUR GAGNER UN BON D'ACHAT DE 50 € À UTILISER SUR NOTRE E-BOUTIQUE.



DATE LIMITE 31 MARS 2025

Les infos pratiques et diverses de l'UFR TOURS



Des prescriptions médicales d'un nouveau genre

Depuis le 1^{er} novembre dernier, les médecins sont tenus de mentionner sur les ordonnances la pathologie du patient pour justifier la prescription de certains médicaments (antidiabétiques parfois détournés à des fins d'amaigrissement, par exemple). L'objectif du gouvernement est d'éviter que ces derniers, prescrits en dehors des usages recommandés par la Haute Autorité de santé (HAS), ne soient remboursés par la Sécurité sociale.

Décret n° 2024-968 du 30 octobre 2024 (J.O. du 31).

Fin du coup de pouce Thermostat connecté

Pas de prolongation en 2025 de l'aide à l'installation d'un thermostat connecté pièce par pièce par un professionnel, d'un montant de 260 à 624 € selon la surface chauffée du logement. Un arrêté a mis fin à ce dispositif le 22 novembre 2024, en raison d'un nombre excessif de fraudes.

Arrêté du 18 novembre 2024 (J.O. du 21).



Le dépannage sur autoroute coûte plus cher



Depuis le 1^{er} décembre, le forfait remorquage-dépannage sur autoroutes et voies rapides grimpe à 148,67 € pour les interventions réalisées du lundi au vendredi entre 8h et 18h (+ 2,87 %). Pour les véhicules dont le PTAC est compris entre 1,8 et 3,5 tonnes, comptez 183,83 €. Entre 18h et 8h ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés, le forfait est majoré de 50 % (soit respectivement 223,01 € et 275,75 €).

Arrêté du 28 octobre 2024 (J.O. du 1^{er} novembre).

L'AGIRC-ARRCO aide les plus de 75 ans

L'AGIRC-ARRCO peut financer gratuitement des aides à domicile pour les pensionnés relevant de ce régime de retraite complémentaire qui rencontrent une difficulté passagère, sont dans l'incapacité d'exercer des tâches du quotidien et ne bénéficient pas déjà de l'allocation personnalisée d'autonomie (APA) ou d'un plan d'aide personnalisé. Pour en bénéficier, rendez-vous sur www.services75ans.agirc-arrco.fr ou appelez un conseiller au 09 71 09 09 71 (service gratuit + prix appel). Une aide à domicile se rendra chez vous dans les 48 heures.

Source : Merci pour l'info n° 600



Perte du permis de conduire

Si vous perdez votre permis ou que ce dernier vous est dérobé, vous pouvez tout de même conduire en attendant qu'on vous en délivre un nouveau. Pour cela, vous devez aller sur le service en ligne www.mespoints.permisdeconduire.gouv.fr et obtenir une attestation de droits à conduire sécurisée (ADCS), qui est valable quatre mois.

Décret n° 2024-1075 du 27 novembre 2024 relatif à l'attestation du droit à conduire sécurisée (J.O. du 29).

Pouvez-vous vendre à une casse automobile, pour ses pièces détachées, votre véhicule qui a été déclaré économiquement irréparable ?



Oui, vous pouvez vendre votre véhicule déclaré économiquement irréparable (VEI), mais uniquement à un professionnel de l'automobile, pour récupération des pièces ou pour réparation.

En effet, si votre véhicule a été qualifié d'économiquement irréparable par votre assureur, plus précisément par l'expert qu'il a mandaté, c'est parce que le montant des réparations excédait le montant de sa valeur sur le marché. C'est par exemple le cas si votre véhicule a été gravement accidenté ou vandalisé, ou encore endommagé par un événement climatique très violent.

Le fait d'avoir refusé de céder votre véhicule à votre assureur, donc d'avoir décliné son offre d'indemnisation en perte totale (votre véhicule est alors revendu à un épaviste), vous autorise certes à le conserver et à rouler avec, dans la mesure où le rapport d'expertise a bien précisé qu'il était techniquement réparable et ne présentait aucun danger ni pour vous, en tant que conducteur, ni pour des tiers (autres automobilistes ou piétons). Mais cette procédure ne vous autorise pas à le vendre à un particulier, ni même à le donner à un membre de votre famille, par exemple, car il fait l'objet d'une opposition administrative au transfert de certificat d'immatriculation.

Dès lors, trois choix sont possibles :

- un professionnel de l'automobile accepte de vous racheter votre véhicule, en fonction de la valeur des pièces détachées récupérables ou parfois en fonction de son poids ;
- vous n'arrivez pas à le vendre et vous devez alors vous tourner vers un centre de véhicules dits hors d'usage, agréé par le préfet (annuaire en ligne sur www.immatriculation.ants.gouv.fr), qui peut vous le reprendre gratuitement en vue de sa destruction, hors frais éventuels de remorquage ;
- enfin, vous pouvez faire réparer votre véhicule afin d'obtenir la levée de l'opposition administrative et de pouvoir le vendre à qui vous souhaitez.

Pour info : VGE ou VEI ? Un véhicule gravement endommagé (VGE) est dangereux, contrairement à un véhicule économiquement irréparable (VEI), il n'est plus autorisé à circuler.

Source : Merci pour l'info n° 599

Fin de la carte verte, bonjour le mémo véhicule assuré



Si la carte verte a disparu de nos boîtes à gants de nos véhicules, et la vignette correspondante de nos parebrises, il n'en est pas moins obligatoire de posséder avec la carte grise le mémo du véhicule assuré. Ce mémo est exigible par les agents de la force publique en cas de contrôle routier. C'est notamment le seul document qui peut prouver que vous êtes assurés si vous veniez de changer

d'assurance ou de véhicule dernièrement. Il palie aussi le fait que votre assurance n'ait pas saisi ou mal saisi votre immatriculation dans le fichier national.

Ce mémo est téléchargeable sur le site de votre assurance dans la rubrique « vos documents » ou sur demande auprès de votre courtier ou agence.

Source : Assurances et mutuelles - 12-2024

Changement en matière de succession

Les comptes bancaires du défunt sont bloqués par l'établissement financier jusqu'au règlement de sa succession. Cependant, la personne chargée de ses obsèques est autorisée, sur facture, à y prélever jusqu'à 5 910 € en 2025 pour régler les frais funéraires. Tout héritier en ligne directe peut obtenir ce même prélèvement pour payer les actes conservatoires (impôts, loyers...) ou clôturer les comptes du défunt et obtenir, sous condition, le versement des sommes y figurant.

Arrêté du 3 décembre 2024 (J.O. du 5).

Abattement fiscal des retraités, pourquoi faut-il le maintenir ?



La question de l'abattement fiscal de 10 % dont bénéficient les retraités revient à l'ordre du jour chaque fois qu'il s'agit de traiter du déficit de notre système de retraites. Dans la situation critique que nous vivons, avec la perspective d'une croissance du déficit du régime des retraites s'inscrivant dans une dégradation générale des comptes publics, la tentation est forte de mettre à contribution les retraités avec la suppression de cet abattement.

Gilbert Cette, président du Conseil d'orientation des retraites, a rappelé dans une interview au journal « Les Échos » le 6 janvier qu'il était favorable à cette mesure. Patrick Martin, le président du MEDEF, a lui aussi appelé à la suppression de cet abattement, trois jours plus tard.

Il convient de préciser la nature de cette mesure fiscale, ses origines, les conséquences éventuelles de sa suppression, pour mieux saisir les enjeux et comprendre ce qui justifie l'opposition de l'UNSA Retraités à la suppression de l'abattement, si elle était envisagée.

ABATTEMENT FISCAL DE 10 % DES RETRAITÉS ET DÉDUCTION DE 10 % DES FRAIS PROFESSIONNELS DES ACTIFS, C'EST LA MÊME CHOSE ?

Contrairement à ce qui est évoqué un peu partout dans les médias et dernièrement par Patrick Martin, le président du MEDEF, l'abattement de 10 % dont bénéficient les retraités n'a pas

grand-chose de commun avec la déduction fiscale pour frais professionnels des actifs. Du point de vue fiscal, un abattement et une déduction n'ont pas le même statut : l'abattement est appliqué de façon systématique alors que le droit à déduction laisse un choix au contribuable : il peut opter pour la déduction forfaitaire de 10 % ou déduire ses frais réels, soumis à justification. D'autre part, si le taux de réduction pratiqué sur le revenu fiscal de référence est identique, les plafonds sont significativement différents : l'abattement est limité à 4 321 euros pour un retraité, la déduction peut atteindre 14 171 euros pour un actif.

D'OÙ VIENT L'ABATTEMENT DE 10% DES RETRAITÉS ?

Il a été mis en place par le gouvernement Barre en 1978, pour pondérer la fiscalité des retraités. L'argument qui le justifiait reposait sur le fait que les revenus des retraités, déclarés par des tiers, en l'occurrence les caisses de retraite, échappaient à tout risque de sous-déclaration, contrairement à d'autres revenus. À aucun moment n'avaient été évoqués des frais professionnels. L'abattement spécifique de 10 % sur les pensions et retraites est destiné à alléger la charge fiscale des contribuables titulaires de pensions, retraites ou rentes et en particulier de ceux qui disposent de revenus modestes ou moyens.

CET ABATTEMENT CONCERNE-T-IL LES SEULS RETRAITÉS ?

Non, il s'applique aussi aux pensions d'invalidité, aux pensions alimentaires, aux rentes en cas de divorce... Sa suppression pour les seuls retraités créerait, à leur détriment, une inégalité au plan fiscal.

The image shows the top part of a French tax declaration form for 2023. It includes the logo of the Direction Générale des Finances Publiques (DGFiP) and the text 'RÉPUBLIQUE FRANÇAISE'. The form is titled '23 DÉCLARATION DES REVENUS 2023'. Below the title, there are instructions: 'Vous déposez une déclaration pour la première fois : cochez « joignez une copie de justificatif de votre identité (carte d'identité, passeport, livret de famille, carte de séjour...)' and 'Vous avez déjà déposé une déclaration. Indiquez : N° FIP', 'N° fiscal', and 'N° fiscal du conjoint'. There are also checkboxes for 'ÉTAT CIVIL' and 'DÉCLARANT 1' and 'DÉCLARANT 2'.

QUELLE INCIDENCE SUR LES RÈGLES FISCALES ?

D'un point de vue législatif, la suppression de l'abattement de 10 % pour les retraités ne pourrait passer que par une révision du Code des impôts. Le projet de loi de finances ne pourrait jouer que sur le plafond de l'abattement.

QUELLES CONSÉQUENCES AURAIT LA SUPPRESSION DE L'ABATTEMENT DE 10 % POUR LES RETRAITÉS ?

Elle augmenterait la contribution fiscale de 8,4 millions de retraités, soit la moitié de l'ensemble des retraités et, dans cette moitié, tous ne sont pas des riches, loin de là !

Elle rendrait imposables un nombre conséquent de retraités qui ne le sont pas, certains économistes parlent de 500 000. Un retraité qui bénéficie aujourd'hui d'une pension de 1 542 euros ne paie pas d'impôt sur le revenu. Avec la suppression de l'abattement, il paierait 272 euros d'impôt. Rappelons qu'au moment de la loi spéciale consécutive à la démission du gouvernement Barnier, de nombreuses voix se sont élevées pour dénoncer le fait que, faute de réindexation du barème de l'impôt sur le revenu, des ménages qui n'étaient pas imposables allaient le devenir. On se retrouverait dans une situation équivalente, mais uniquement au détriment des retraités.

L'abattement de 10 % avait aussi pour justification les surcoûts de frais de santé supportés par les retraités. Et en 1978, la loi n'imposait pas aux employeurs de financer une partie de la complémentaire santé. C'est désormais le cas. Les actifs n'assument qu'une partie de leur complémentaire santé, les retraités la totalité. La suppression de l'abattement entraînerait de ce point de vue une aggravation de l'inégalité entre actifs et retraités.

Parce que l'abattement de 10 % appliqué à la fiscalité des retraités n'a rien à voir avec la déduction fiscale pour frais professionnels, parce que sa suppression, si elle était envisagée, augmenterait les impôts d'un retraité sur deux, parce qu'elle rendrait 500 000 retraités, aujourd'hui exonérés, imposables, l'UNSA Retraités s'opposerait délibérément à toute mesure de suppression de l'abattement fiscal de 10 % dont bénéficient les retraités, si elle était envisagée par le gouvernement.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

Des avancées pour la retraite progressive

La retraite progressive permet de travailler à temps partiel deux ans avant l'âge minimum de départ à la retraite, tout en touchant une partie de sa retraite. Ouverte aux salariés du secteur privé depuis 1988, elle a été étendue aux fonctionnaires, aux agents des régimes spéciaux et aux professions libérales.



La retraite progressive constitue un sas entre la vie professionnelle et la retraite. Une fois la demande acceptée, les caisses de retraite calculent la fraction de la pension (déterminée selon le temps partiel) à servir au bénéficiaire et la lui versent directement sur son compte en banque, comme pour une retraite classique. Pendant sa retraite progressive, le salarié cotise et acquiert de nouveaux droits. Lors du départ définitif, la retraite est recalculée.

Depuis le 1^{er} septembre 2023, pour bénéficier de la retraite progressive, il faut :

- être à deux ans de l'âge légal de départ à la retraite (soit entre 60 et 62 ans d'ici 2032) ;
- avoir validé au moins 150 trimestres de cotisation (tous régimes de retraite de base confondus) ;
- travailler entre 40% et 80% d'un temps complet pour les salariés, entre 50% et 90% d'un temps complet pour les fonctionnaires ou réduire ses revenus professionnels de 20% à 60% pour les indépendants.

Si l'employeur refuse le passage à temps partiel, il doit justifier pourquoi ce n'est pas compatible avec l'activité économique de l'entreprise.

Le 14 novembre 2024, les organisations patronales et syndicales ont rédigé un accord sur l'emploi des seniors. Cet accord prévoit notamment que l'accès à la retraite progressive soit abaissé pour tous les salariés du secteur privé de 62 à 60 ans. Il faut maintenant que cet accord soit signé par le patronat et les syndicats et qu'un décret soit publié pour connaître la date et les modalités précises d'application de la mesure.

Il est désormais possible de déposer une demande unique de retraite progressive en ligne, via le portail www.info-retraite.fr. L'objectif est de simplifier la procédure, souvent perçue comme complexe et décourageante par les bénéficiaires potentiels.

L'AVIS DE L'UNSA RETRAITÉS

La retraite progressive mérite davantage d'intérêt. Elle permet à chaque travailleur de mieux décider comment poursuivre son activité et de choisir le moment opportun pour prendre sa retraite. Les salariés SNCF peuvent comparer avec l'accord d'entreprise sur la fin de carrière, pour voir quel dispositif convient mieux à leur situation personnelle.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



La mutuelle des cheminots retraités à partir de 45,07⁽¹⁾ € par mois !



1 mois
de cotisation Santé
offert⁽²⁾



Devis & adhésion en ligne : **mutuelleMGC.fr**

01 40 78 57 10

du lundi au jeudi de 9h00 à 18h00 et le vendredi de 9h00 à 17h30
appel non surtaxé

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

(1) Tarif 2025 TTC valable pour toute personne retraitée, affiliée au régime de la CPRPF et née en 1968, pour une adhésion à la formule MGC SENIOR EXPRESS 160.
(2) 1 mois de cotisation offert uniquement sur la complémentaire Santé pour tout dossier d'adhésion reçu par la mutuelle MGC ou adhésion en ligne signée entre le 01/02/2025 et le 31/12/2025 inclus. Offre applicable à toute nouvelle adhésion. Ne peuvent donc en bénéficier les personnes déjà adhérentes ou ayant adhéré à la mutuelle MGC (adhérent principal ou ayant droit). Voir conditions sur mutuellemgc.fr/conditions-promo/

