

N° 881 | JUIN 2025

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



DEVOIR DE MÉMOIRE (1938-1945) : LES CHEMINOTS DANS LA TOURMENTE





carcept prev

ASSUREUR D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

S'ENGAGER pour *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.

SOMMAIRE

N° 881 - Juin 2025

PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE

Moins de spectacle,
plus de vision stratégique !

PAGES 5/18

À LA UNE

- > Commémoration de la fin de la Deuxième Guerre mondiale
- > Devoir de mémoire (1938-1945) : les cheminots dans la tourmente



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

PAGES 20/27

LES PLUS ++



- > Les Moi(s) UNSA - Utilisez-moi !

> **Du côté des UFR**

- Quand la retraite devient une nouvelle page d'engagement



- Un coup de massue sur les retraités des classes moyennes ?
- Ne touchons pas aux principes fondamentaux de la protection sociale
- Des cheminots retraités UNSA sur un projet d'avenir



**SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER**

**Besoin d'un
coup de main ?**

Fédération UNSA-Ferroviaire

Facebook Instagram YouTube LinkedIn X

Moins de spectacle, plus de vision stratégique !

On le sait, les médias n'ont qu'un objectif : faire le buzz ! Mais c'est plutôt un pschitt qu'a fait le mouvement social annoncé depuis des semaines comme une « semaine noire du ferroviaire » : un weekend avec 90% des TGV en circulation.

Les cheminots comme les usagers méritent mieux que ces chaînes d'information en continu où le remplissage d'antenne prime sur la substance, où la forme dévore le fond. Les citoyens possèdent davantage d'esprit critique que ne le supposent les programmeurs de ces théâtres cathodiques de l'urgence permanente.

Il ne s'agit pas de nier la légitimité des irritants quotidiens que rencontrent nos collègues contrôleurs, ni d'ignorer les défaillances techniques d'un logiciel de planification. La question est plutôt de **comprendre comment notre dialogue social s'est à ce point théâtralisé** qu'il semble désormais obéir aux lois du spectacle plutôt qu'à celles de l'anticipation et de la négociation raisonnée.

Entre les collectifs autoproclamés « avant-garde de la révolution cheminote », les syndicats traditionnels pris dans leurs contradictions, une direction qui cherche à « rester sur une ligne de crête » et un gouvernement dont on ne sait jamais vers où il penche, c'est l'ensemble de notre modèle social ferroviaire qui vacille sur ses appuis. À l'UNSA-Ferroviaire, nous sommes restés sur notre agenda social : la revendication oui, mais dans un cadre précis permettant de gagner.

C'est dans ce contexte que **la succession de Jean-Pierre Farandou s'annonce comme un vaudeville républicain**. Jean Castex nous joue la scène classique du « *Je ne suis pas candidat* » alors que son nom circule avec l'insistance d'une rame de métro aux heures de pointe. L'ancien Premier ministre, qui a appris à manier l'art subtil du déni plausible, affirme n'avoir « *jamais écrit à l'Élysée, ni à une autre autorité* ». Comme si, dans les sphères du pouvoir, une candidature se manifestait par voie postale plutôt que par ces innombrables canaux informels où se tissent les destins des grandes entreprises publiques ! Mais derrière ces jeux d'apparence se pose une question autrement plus fondamentale : **quelle vision stratégique pour SNCF dans un contexte d'ouverture à la concurrence accélérée ?**

Le mois dernier, la victoire de SNCF Transilien dans l'appel d'offres pour l'exploitation de la ligne L était annoncée. Jean Castex n'a donc pas vaincu la SNCF, ou plutôt, la RATP CAP Île-de-France s'est inclinée devant l'opérateur historique. Cette victoire démontre que le modèle social SNCF n'est pas incompatible avec la performance économique. Encore faudra-t-il connaître le prix de cette victoire : à quelle hauteur de productivité Transilien s'est-il engagé pour remporter ce contrat de 10 à 12 ans ? Quel niveau de compression des coûts a-t-il fallu consentir ?

Il s'agit donc de déterminer un modèle social de haut niveau au sein de toute la branche ferroviaire, pour éviter que le dumping social ne soit la seule marge de manœuvre pour gagner des marchés.

Pour paraphraser Clemenceau, les sujets ferroviaires sont trop sérieux pour être laissés aux seuls médias en quête de sensationnalisme ou aux collectifs en recherche de légitimité.

La construction d'un dialogue social mature requiert des partenaires responsables, capables d'analyser les contraintes économiques sans renoncer aux exigences sociales. C'est précisément cette voie équilibrée que l'UNSA-Ferroviaire continuera de défendre au cours des mois cruciaux qui s'annoncent.

Bonne lecture.



Par Fabrice CHARRIÈRE
Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire



À l'UNSA-Ferroviaire,
nous sommes restés
sur notre agenda social :
la revendication oui,
mais dans un cadre précis
permettant de gagner.



Comme chaque année, l'UNSA-Ferroviaire a participé à un dépôt de gerbe en commémoration de la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Il avait lieu cette année le 12 mai 2025 en gare de l'Est, en présence du Secrétaire général de l'UNSA-Ferroviaire, Fabrice Charrière.

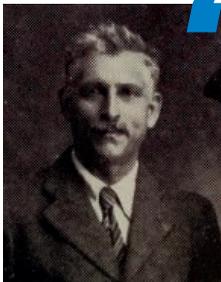


Crédits photos: M. L. / AGF

Devoir de mémoire (1938-1945) : les cheminots dans la tourmente



Sabotage de train près de St-Malo Août 1944



Face au malheur : il faut lutter et savoir comment le faire. Au sein du malheur, au comble du désespoir, un seul moyen de sauvegarder la grandeur qui est en l'homme, c'est d'accepter l'épreuve, d'accepter le combat, toujours relever le gant, même quand tout paraît perdu, que la lutte n'a plus de sens dans une perspective humaine,

relever le défi du destin, ceci jusqu'au bout.

Face à l'homme : ne pas être surpris lorsqu'on découvre des monstres, savoir que l'homme est capable du pire, mais aussi du meilleur et que, plus généralement, il se situe entre les deux extrêmes.

Donc il faut être prêt à affronter les monstres, à soutenir les meilleurs et à se montrer fraternel envers tous les autres.

Léon Bronchart, cheminot et résistant
(« Ouvrier et soldat »)

Alors que nous avons fêté le 80^e anniversaire de la libération de l'Europe et bientôt celui de la défaite du Japon impérial, il convient de mesurer l'apport des cheminots et de leurs familles dans ces événements historiques. De celles et ceux qui demeurent en vie en 2025, des parents, grands-parents et arrière-grands-parents nés dans les années 30 ont vécu, enfants ou jeunes adolescents, la Seconde Guerre mondiale.

PRÉLUDE DU CONFLIT MONDIAL

Les années (1900...) 20 et 30 connaissent l'arrivée au pouvoir de dirigeants autoritaires et fascistes (Italie, Allemagne, Portugal, Espagne...). L'étude de l'histoire et le recul nécessaire avec des travaux analytiques font apparaître que **beaucoup d'actions néfastes futures étaient déjà diffusées** dans des livres (comme « *Mon combat* » d'A. Hitler) et des proclamations mussoliniennes et franquistes.

Pourtant les principales démocraties sortirent de la Première Guerre mondiale avec la plus belle proclamation pacifiste qui soit : « *Plus jamais ça !* », devant le bilan de la pire boucherie humaine que nous connûmes, entre 1914 et 1918. Le

traité de Versailles portait en lui les réparations et l'arrogance des vainqueurs. Pourtant, la Société des Nations fut créée. Elle portait l'avenir d'un monde en paix.

La crise économique de 1929-1931, aux États-Unis puis en Europe, fut un électrochoc puissant qui accompagna la montée des extrémismes et la remise en cause des valeurs démocratiques.

La faiblesse de la République de Weimar comme de la jeune république espagnole, les scandales politico-financiers en France (l'affaire Stavisky), la volonté d'un « haut patronat » favorable au slogan réactionnaire et factieux « *Plutôt Hitler que le Front populaire* » favorisèrent l'émergence de mouvements et d'idées très autoritaires et clairement antirépublicaines.

En France, l'élection de 1936 fut une éclaircie progressiste de qualité incomparable dans cette époque grave et troublée où les travailleurs, les cheminots en particulier, prirent toute leur place, avec l'octroi de nouveaux droits sociaux jugés, fort justement, essentiels encore aujourd'hui.

DE LA CRÉATION DE LA SNCF

C'est dans ce contexte que naît la SNCF le 1^{er} janvier 1938. Il s'agit d'une naissance portée essentiellement par le pragmatisme des défaillances des compagnies ferroviaires privées. Cette nationalisation est devenue une obligation, bien au-delà des revendications des cheminots et du Front populaire. Le constat est une alarme : l'exemple d'un trajet Paris à Clermont-Ferrand d'une durée de 6h30 en 1922, allant jusqu'à 7h30 en 1936, est éclairant.

Quid du corps social des compagnies en 1937, à la veille de la création de la SNCF ? Pour les cheminots, **le regroupement des grandes compagnies ferroviaires** - Compagnies du Nord, Paris-Lyon-Méditerranée, Paris-Orléans, du Midi, de l'Est, chemins de fer de l'État, chemins de fer d'Alsace-Lorraine - **est d'abord un élément d'efficacité opérationnelle**, avec une meilleure coordination, une redistribution du matériel roulant et une standardisation des pratiques professionnelles. Mais la plupart des travailleurs du



Storlien, en Suède, en 1940, trafic de transit de chasseurs alpins allemand

Wikimedia Commons: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Storlien.jpg

rail possèdent des « cultures de compagnies ». Ils sont du « PLM » ou de « l'Est ». Les identités régionales sont fortes, car ancrées dans le temps. C'est donc très perturbant.

Les cheminots d'alors disposent d'un champ syndical très pluraliste : CGT confédérée de Léon Jouhaux avec la partie réintégrée ex-CGTU (Confédération générale du travail unitaire) proche du PCF et de la III^e internationale communiste de Moscou, le SPCF (Syndicat professionnel des cheminots de France) créé en 1918 et qui deviendra la CFTC cheminots, la Fédération des syndicats d'agents de cadres et techniciens des chemins de fer français et coloniaux créée en octobre 1920 et qui deviendra la FMC (Fédération maîtrise et cadres) puis l'UNSA-Ferroviaire, le syndicat des conducteurs de trains dit Syndicat général professionnel des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs de machines à vapeur de France et Algérie (dit syndicat Guimbert) dont la structure actuelle s'apparente à l'ex-FGAAC (Fédération générale autonome des agents de conduite) indépendante (devenue FGAAC-CFDT). Si la première ligne ferroviaire française voit le jour en 1827, les premières grèves éclatent en 1848. Et la toute première caisse de retraite naît le 31 janvier 1850 (Compagnie Paris-Rouen-Le Havre). **La corporation est donc très dynamique et le corps social cheminot soudé malgré le pluralisme syndical** et en pointe pour les revendications économiques et sociales pour la corporation.

La nationalisation représente un paradoxe : c'est une victoire politique pour les dirigeants des syndicats, mais une forte inquiétude sur les conditions de travail et les suppressions de personnels (515 000 travailleurs en 1938 pour 42 700 kilomètres de lignes). Avec beaucoup de pragmatisme, la SNCF est découpée en « réseaux » qui recourent peu ou prou les territoires des anciennes grandes compagnies. Et cela durera jusqu'à la régionalisation de 1972.



“ La nationalisation représente un paradoxe : c'est une victoire politique pour les dirigeants des syndicats, mais une forte inquiétude sur les conditions de travail et les suppressions de personnels. ”

Wikimedia Commons: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Chamberlain.jpg



Chamberlain, Daladier, Hitler et Mussolini sur le point de signer les accords de Munich



France, police allemande de protection, 1940



Winston Churchill et Charles de Gaulle



Fait historique moins connu, la SNCF disparaît quelques mois entre septembre 1939 et juin 1940 en devenant la SMCF (Service militaire des chemins de fer, c'est-à-dire un service de l'armée)...



Pour garantir et améliorer les conditions sociales, la négociation est dure. En 1938, le Front populaire n'est plus dans la consistance de celle de juin 1936.

1938 EST AUSSI UNE ANNÉE PÉRILLEUSE

Georges Bonnet (ministre des Affaires étrangères) et Édouard Daladier (président du Conseil) sont acclamés au Bourget le 30 septembre 1938, à la suite de la conclusion des « Accords de paix ». Winston Churchill est clairvoyant en précisant au Premier ministre britannique Lloyd Georges, avant même la signature : « *J'ai l'impression que nous allons devoir choisir pendant les prochaines semaines entre la guerre et le déshonneur et j'ai assez peu de doute sur l'issue de ce choix* ». De façon très pragmatique, Léon Blum sera partagé entre « *un lâche soulagement et la honte* ».

Cet accord de Munich scelle officiellement la fin du Front populaire, qui aura duré un peu plus de deux années. Il restera dans l'histoire comme le lâchage de la Tchécoslovaquie (liée à la France par un accord de défense) et un encouragement pour l'Allemagne nazie à poursuivre ses revendications territoriales, avec l'octroi du territoire des Sudètes. Le déclenchement de l'offensive allemande contre la Pologne, simultanément avec l'agression soviétique, signe le commencement de la guerre en Europe.

UNE DRÔLE DE GUERRE PÉNIBLE ET UNE LIGNE MAGINOT OBSOLETE

Le 7 septembre 1939, les troupes françaises lancent l'offensive de la Sarre en territoire allemand. Mais elles se replient totalement le 17 octobre derrière la ligne fortifiée Maginot. La France perd un avantage certain, alors que l'essentiel des armées

allemandes fonce à travers la Pologne, battue malgré une résistance courageuse en octobre. En cette mi-octobre, le front occidental s'installe dans la « *drôle de guerre* ». Le front se stabilise.

LA SNCF DEVIENT... SMCF !

Fait historique moins connu, la SNCF disparaît quelques mois entre septembre 1939 et juin 1940 en devenant la SMCF (Service militaire des chemins de fer, c'est-à-dire un service de l'armée) et les cheminots obéissent alors... à des généraux. Si, à la déclaration de guerre en septembre 1939, les cheminots furent mobilisés comme tous les travailleurs, nombreux poursuivirent (également mobilisés) dans leurs fonctions et responsabilités pour assurer les transports militaires et civils.

LA DÉCLARATION DE GUERRE BOULEVERSE LE CHAMP SYNDICAL CHEMINOT

Alors que la CGTU (majoritaire chez les cheminots entre 1922 et 1936) avait rejoint la CGT confédérée dirigée par le socialiste (SFIO = Section française de l'Internationale ouvrière) Léon Jouhaux en 1936 (première réunification de la CGT), une première rupture est actée en 1939. La raison en est simple : la direction du Parti communiste, qui suit les instructions de la III^e internationale (URSS), considère que la guerre menée par Hitler est une guerre « *impérialiste* » qui ne concerne pas la classe ouvrière organisée par le mouvement communiste. **Le pacte secret Molotov-Ribbentrop est conclu avec le partage de la Pologne en 1939-1940 et une non-agression mutuelle.** L'une des conséquences de l'invasion soviétique de la Pologne sera le massacre de milliers d'officiers de l'armée polonaise à Katyn par les troupes du NKVD au printemps 1940, une trace indélébile dans l'histoire tragique de ce pays.

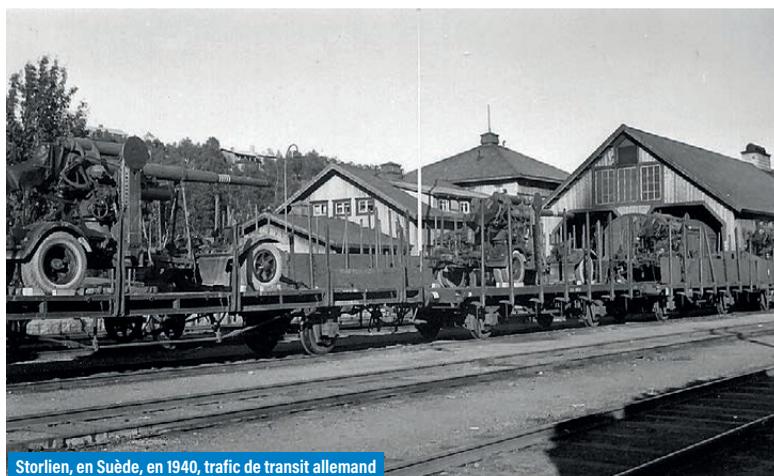
Ainsi, les ex-militants adhérents CGTU se retrouvent en dehors de la CGT confédérée (non alignée) du fait de ce positionnement politique grave. Ce sera **une épreuve douloureuse pour nombre de cheminots syndiqués** (et communistes). Ils seront aussi nombreux à ne pas attendre l'offensive d'Hitler contre l'URSS (rupture du pacte Staline-Hitler du 22 juin 1941) pour résister d'abord individuellement, puis organisés en réseaux, contre les instructions des instances dirigeantes du Parti.

16 JUIN 1940, LE MARÉCHAL PÉTAIN FAIT TOMBER PAUL REYNAUD

Ce dimanche, le gouvernement a pris siège à Bordeaux. Il connaîtra trois conseils des ministres en 24 heures, un record. Depuis deux jours, les Allemands sont à Paris, déclarée « *ville ouverte* ». Paul Reynaud devient président du Conseil le

21 mars (avec une voix de majorité), mais il doit composer son cabinet « à l'ancienne » avec un dosage de ministres pas tous compétents ni combattifs. Le président de la République Albert Lebrun est dépourvu de toute autorité. Il faut ajouter que « **l'Union sacrée** » qui a su souder les partis entre 1914 et 1918 n'existe pas en 1939-1940. Quant au « généralissime » Gamelin remplacé par Weygand, ce fut le commandant en chef des armées le plus incompetent dans une guerre dont il ne semblait rien comprendre.

Devant les faiblesses stratégiques et organisationnelles des armées, ainsi que celles de l'armement, la France perd sans cesse du terrain malgré quelques batailles (entre le 25 mai et le 5 juin) remportées notamment par l'arme blindée commandée par un certain colonel de Gaulle. À peine deux mois plus tard, devant les échecs militaires répétés, **le maréchal Pétain, dit le « vainqueur de Verdun », entre le 19 mai 1940 au gouvernement comme vice-président du Conseil**, aux côtés de Paul Reynaud. Ex-ambassadeur de France auprès de Franco en Espagne, il incarne le mythe du sauveur pour un grand nombre de Français et serait un « militaire républicain ». Philippe Pétain garde souvent le silence en Conseil des ministres et parle toujours avec ambiguïté et distance. **Dès le 25 mai, il s'exprime en défaitiste et défend l'idée d'un armistice, en appelant Reynaud à prendre contact avec les Allemands pour connaître les conditions éventuelles pour le pays.**



Storlien, en Suède, en 1940, trafic de transit allemand

Wikis:Storlien Suède - 140327222 https://commons.wikimedia.org/wiki/Date:1940-05-30T06:15

Depuis le 25 mars 1940, la France est liée avec le Royaume-Uni par un accord interdisant une paix séparée, c'est pourquoi Winston Churchill est sollicité. Il donne son accord pour que notre pays questionne l'Allemagne sur les conditions d'un éventuel armistice (13 ministres, dont Pétain, sont pour, 6 sont contre).

Weygand, commandant des armées, est favorable à la cessation immédiate des combats et à l'armistice. Proche de l'Action française, il déteste tout ce que représente la III^e république, étant de ceux qui partagent le slogan « *plutôt Hitler que le Front populaire* ». Il refuse la « capitulation » des armées, car pour le militaire qu'il est, cela représente le déshonneur, les officiers généraux ne doivent assumer aucune responsabilité dans la défaite militaire.

À 11 heures ce dimanche 16 juin, Pétain menace de quitter le gouvernement si Reynaud ne demande pas l'armistice. Dans l'ombre se tient Pierre Laval (sénateur et ancien président du Conseil, de droite conservatrice) qui use de son influence pour promouvoir Pétain à la présidence du Conseil et aller vers l'armistice le plus rapide. Au 3^e conseil des ministres de l'après-midi, malgré une offre originale pilotée par De Gaulle (sous-secrétaire d'État à la guerre) pour une alliance d'union Franco-Britannique et l'opposition à l'armistice des républicains Jules Jeanneney (président du Sénat) et Édouard Herriot (président de la Chambre des députés), **Reynaud cède et décide de démissionner.**

Paul Reynaud fut pourtant convaincu du danger des dictatures dès le début des années 30. Il pense aussi que Pétain ne pourra pas tenir longtemps, car les conditions allemandes ne pourront être acceptées. Le président Albert Lebrun continue de ne rien comprendre. Pétain est élu président du Conseil.

Le 17 juin 1940 dans la matinée se tient la passation des pouvoirs. Avec comme suite logique, la **signature de l'armistice le 22 juin 1940.**

“
Paul Reynaud fut pourtant convaincu du danger des dictatures dès le début des années 30. Il pense aussi que Pétain ne pourra pas tenir longtemps, car les conditions allemandes ne pourront être acceptées.
 ”



Paris 1943 Légionnaires en Gare de l'Est pour gagner le front



Reculafol 6 juillet 1944 Saint-Rambert-en-Bugey, sabotage par la Résistance



Les 80 parlementaires qui s'opposent aux pleins pouvoirs accordés à Philippe Pétain sont, pour 73 d'entre eux, situés à gauche du champ politique.



L'ARMISTICE

La convention signée à Rethondes est terrible pour le pays, notamment pour le réseau ferré national et la jeune SNCF. Le pays est découpé malgré l'article 3 qui reconnaît la souveraineté du gouvernement français sur l'ensemble du territoire, sous réserve « des droits de la puissance occupante ». C'est une hypocrisie intégrale, car le pays est morcelé façon hachoir, avec une zone dite « libre » au sud, une zone « occupée » (côte Atlantique Ouest et Nord incluant Paris), une zone « interdite » (Nord et Pas-de-Calais sous gouvernement allemand en Belgique), une zone « réservée » à l'Est, l'annexion directe des territoires d'Alsace et de Moselle, sans omettre une zone « d'occupation » italienne (800 km²) qui couvre partiellement les départements des Alpes-Maritimes, Alpes de Haute Provence, Hautes-Alpes et Savoie.

Les cheminots connaissent donc immédiatement les affres et la brutalité des nouvelles frontières. De nombreuses gares voient s'installer des contrôles policiers et militaires allemands et italiens.

L'HONNEUR DES 80, LA FIN DE LA RÉPUBLIQUE

Le 10 juillet 1940 sera l'occasion d'un ultime sursaut d'honneur républicain. Réunis en Assemblée nationale (Chambre des députés et Sénat) au théâtre du Grand Casino de Vichy, 80 parlementaires (sur 670 présents avec 149 qui n'ont pas pu ou pas voulu être présents) votent Non au seul article présenté comme suit :

« L'Assemblée nationale donne tous pouvoirs au Gouvernement de la République, sous l'autorité et la signature du maréchal Pétain, à l'effet de promulguer par un ou plusieurs actes une nouvelle constitution de l'État français. Cette constitution devra garantir les droits du travail, de la famille et de la patrie.

Elle sera ratifiée par la Nation et appliquée par les Assemblées qu'elle aura créées. La présente loi constitutionnelle, délibérée et adoptée par l'Assemblée nationale, sera exécutée comme loi de l'État. »

Les 80 parlementaires qui s'opposent aux pleins pouvoirs accordés à Philippe Pétain sont, pour 73 d'entre eux, situés à gauche du champ politique. **Il est erroné de dire que c'est la Chambre du Front populaire qui a voté Pétain** : depuis novembre 1938, une vraie cassure s'est opérée dans le « rassemblement populaire », car les frontières droite-gauche ont évolué en fonction des événements.

Le prestige du Maréchal Pétain a masqué les réalités de ses objectifs, avec Pierre Laval dans l'ombre du militaire conservateur. Le lendemain, le 11 juillet, trois actes dits constitutionnels referment le cercueil de la 3^e République française et ouvrent l'époque de la « dictature de Pétain ». Géographiquement, après Bordeaux puis Clermont-Ferrand (durant 24 heures fin juin), la cité thermale de Vichy, avec ses hôtels et son équipement téléphonique moderne pour l'époque, devient capitale du nouvel « État français ». Le chef d'État loge à l'Hôtel du Parc. La nuit s'installe durablement sur le sol de France. Le nouveau pouvoir tente de construire le mythe d'un Philippe Pétain protecteur de la France et des Français. Mais les réalités de la Convention d'armistice sont bien présentes et appliquées.

LA SNCF AU SERVICE DE L'OCCUPANT

Dès le 22 juin 1940, la SNCF est « mise à la disposition pleine et entière du chef allemand des transports » (article 13 de la Convention). Sous le contrôle de la *Wehrmachtverkehrsdirektion*, de nombreux cheminots se retrouvent en contact direct avec les soldats cheminots allemands.



Monument aux combattants polonais à Paris



Les troupes britanniques en France en 1940



LES FRANÇAIS VUS PAR LES BRITANNIQUES

(Instructions pour les soldats britanniques, édité par le ministère des Affaires étrangères - Londres)

Un petit fascicule fut communiqué à tous les soldats britanniques qui débarquèrent le 6 juin 1944. Il listait des instructions et conseils sur le mode de vie des Français et la façon dont les soldats de Sa Majesté devaient se comporter. Ce guide unique est un petit bijou de bon sens et parfois d'humour, malgré la gravité du moment.

Pour le Royaume-Uni, chacun de ses soldats est un ambassadeur qui doit être d'une correction sans faille. Surtout qu'il commence par préciser que, dans leur ensemble, les Allemands se sont conduits correctement surtout « *au début* ». Il décrit les douleurs de l'occupation allemande et de la dictature pétainiste en parlant des « *tonneaux vides* », du rationnement, des privations, des maladies (un Français sur douze atteint de tuberculose, 1/8^e de la population concernée par la syphilis), un million et demi de prisonniers, un million au STO (service du travail obligatoire) et 5 000 fusillés chaque année, soit un toutes les deux heures.

Certaines obligations sont fermes : ne pas accepter de dons, pas de marché noir. On reconnaît l'écriture d'un (ou plusieurs) francophiles qui n'hésitent pas à dire « *Ce qui intéressait les Français et continue de les intéresser, c'est la France. Ils la considèrent comme une grande nation et l'une des plus anciennes. Et ils ont raison* ». Avec un brin d'humour très anglais, il poursuit en indiquant que les longues guerres entre nos deux pays « *n'ont laissé aucun ressentiment. Sauf peut-être d'avoir brûlé Jeanne d'Arc* ». Pour les Français, « *la liberté est un acquis indéfectible et vital* ». Judicieusement, l'ouvrage complète en précisant la devise « *Liberté, égalité, parfois au détriment de la fraternité* ».

Les Britanniques ont aussi bien compris que « *Paris n'est pas la France* », avec des différences régionales très importantes. Et des précisions feraient honte aux politiques libéraux d'aujourd'hui : « *Les Français gagnent moins d'argent que nous, mais travaillent plus. Ils sont plus polis que nous et raffolent des discussions intellectuelles* ».

Le Royaume-Uni affirme aussi le respect de notre souveraineté nationale : « *Ce sont les Français qui décideront eux-mêmes* » (de leur avenir). Mais il indique aussi le souvenir douloureux de Dunkerque (juin 1940) et du bombardement de la flotte française à Mers-el-Kébir (juillet 1940). Il reconnaît l'action de « *la petite minorité qui a conduit la résistance sur le sol* », en précisant que c'est la Manche qui a aussi protégé la Grande-Bretagne.

D'autres recommandations montrent le sens du détail dans la politesse nécessaire : « *Bien se comporter avec les Françaises, ne pas être avare ni dépensier, appeler en disant Monsieur, Madame, Mademoiselle, ne pas critiquer la défaite de 1940 et... tenir l'alcool* ».

L'un des auteurs identifiés de ce guide ne servant que pour un unique voyage fut Herbert David Zinnia (1902-1983) : journaliste, responsable littéraire du *Daily Telegraph* et, en 1942, dans les services de renseignements de la section française du ministère de la Guerre britannique. Rendons-lui hommage, ainsi qu'à Winston Churchill (Premier ministre de combat) qui refusa avec la plus grande fermeté l'idée même d'une paix séparée avec l'Allemagne nazie. Preuve encore que le courage individuel peut changer le destin d'un peuple...

La logistique des transports militaires allemands est d'une efficacité redoutable. L'organisation est soignée, avec la WTL (*Wehrmacht Transport Leitung*) qui transmettait les ordres à sept TK (*Transport Kommandantur*) disposant à leur tour de commissaires de gare. Ajoutons deux HVD (*Haupt Verkehrs Direktion* = direction générale des transports) installées à Bruxelles et à Paris. Celle de Paris dirigeait cinq EBD (*Eisenbahn Betriebs Direktion*). **Dès juillet 1940, ce sont quelques milliers de cheminots allemands qui prennent place dans les principales gares françaises.** En 1944, ils seront 25 000, exerçant une surveillance continue sur les cheminots de la SNCF.

Les autorités pétainistes, avec les Allemands, menacent sans cesse les cheminots français de l'application de **l'article 155 du Code de justice militaire qui prévoit la peine de mort ou les travaux forcés à perpétuité pour tout acte de résistance** : grèves, sabotages, aides à la résistance et à la protection des personnes menacées et visées par la dictature pétainiste et/ou les autorités d'occupation.

La corporation cheminote fut très favorable aux mesures du Front populaire. Dès le début de 1940, c'est un sentiment mitigé qui évolue, comme pour de nombreux Français, entre la résignation et le refus de la défaite, une résistance qui se construit d'abord par une réflexion et une action individuelle.

L'arrivée des Allemands au cœur des gares et triages va altérer le refus de la collaboration, encouragé sans fard par le pouvoir de Pétain. Les premières mesures oppressives et liberticides comme la suppression des organisations syndicales, l'emprisonnement de leaders politiques et de parlementaires, le premier statut des juifs du 3 octobre 1940 dont la version-projet fut durcie de la main de Philippe Pétain, une propagande de plus en plus outrancière vont finir de **forger un esprit de résistance et des actions de plus en plus fréquentes**, discrètes et plus ou moins violentes.



Gérard Charasse

L'INTERDICTION DES SYNDICATS ET L'INSTAURATION DE LA CHARTE DU TRAVAIL À LA SNCF FURENT UN ENCOURAGEMENT POUR LA RÉSISTANCE CHEMINOTE

Dès juillet 1940 et le vote des pleins pouvoirs à Philippe Pétain, la défiance vis-à-vis des syndicats est affirmée. Elle aboutit à la dissolution des confédérations syndicales et des fédérations syndicales cheminotes par le décret du 9 novembre 1940. Cela s'inscrit dans le projet de Charte du Travail mené par Pétain et René Belin, ancien dirigeant de la confédération CGT, qui veulent construire un « corporatisme à base syndicale avec la collaboration entre classes sociales » intégré à l'État français. Cela signifie la fin du syndicalisme libre et la revanche contre les avancées du Front populaire, rendu responsable de la défaite par le nouveau pouvoir.

Dans le cadre de l'instauration de la Charte du Travail mise en place fin 1941, un comité sera créé par décret le 28 février 1941, composé de 28 membres : ministres, hauts-fonctionnaires et personnalités qualifiées dont certains anciens syndicalistes. Aucun cheminot n'osera participer à ce comité. Quant à la Fédération nationale des cheminots (FNC) créée par la dictature pétainiste, elle comportera seulement 1 210 adhérents volontaires, sur 412 600 cheminots en activité en 1941. Ce chiffre est à comparer aux plus de 80 % de cheminots syndiqués en 1938 : 515 000 cheminots dont 360 000 adhérents à la CGT (dont une partie vient de la Fédération nationale des chemins de fer français, ancêtre de l'UNSA), 36 500 à la CFTC, 3 000 au SPID (Syndicat du personnel d'inspection et de direction) et des conducteurs de train à la FGMC (Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs). C'est donc un échec flagrant pour le régime du maréchal et la marque d'un esprit de résistance très développé chez les cheminots.



Sur un billet de train vendu 100 euros, 40 % vont à l'entretien du réseau et 10 % à l'État (TVA).



Plaque en mémoire des déportés juifs de France à la gare de Paris-Austerlitz

Wiki - France police protection - Bundesarchiv Bild 121 0406
https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5466433

UNE RÉSISTANCE CHEMINOTE D'ABORD INDIVIDUELLE AVANT L'ORGANISATION EN RÉSEAUX

Le train constitue un outil précieux pour la circulation des personnes et des marchandises, surtout en temps de guerre. Le nécessaire franchissement des frontières et notamment de la ligne de démarcation offre des opportunités d'actes nombreux de résistance active et passive. Cela va du silence et la non-dénonciation d'un passage clandestin dans une gare ou un triage, au refus d'obéir à une instruction, à la dissimulation et la transmission d'informations sur la circulation des trains militaires d'occupation et de déportés.

L'acte de résistance est d'abord un acte individuel. Il est lourd de conséquences puisqu'il peut conduire à l'arrestation, la déportation, voire l'exécution immédiate.

CAROTTES VICHY ET « DICTATURE DE PÉTAIN »

On ne s'en souvient plus, mais Clermont-Ferrand connut l'honneur - bref - d'être capitale de la France durant 24 heures, le 29 juin 1940. Vichy fut ensuite choisie comme capitale du futur « État français » parce qu'en position plus centrale, disposant notamment d'un réseau hôtelier et téléphonique très développé pour l'époque. Elle fut ardemment défendue par Pierre Laval qui était un voisin immédiat, élu du canton de Châteldon (nord du Puy-de-Dôme).

Avec une obstination toute républicaine, Gérard Charasse, député radical de gauche entre 1997 et 2017 (décédé en juin 2023), par ailleurs vice-président de l'association Vichy TGV et ardent défenseur de la SNCF, déposa à trois reprises une proposition de loi pour remplacer dans les communications publiques et les textes officiels la dénomination « Régime de Vichy », souvent utilisée, par celle de « Dictature de Pétain ». L'article 4 de sa proposition exigeait même que l'assimilation du « nom de la ville ou de ses habitants à des

Wiki Réfugiés français - Bundesarchiv, Tinschler https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5428330



Réfugiés français sur la route de l'exode, 19 juin 1940

comportements de trahison, de capitulation ou d'outrage au régime républicain » soit considérée comme une atteinte à l'honneur ou à la réputation des personnes concernées.

En effet, les cheminots de la région de Vichy, comme l'ensemble des habitants de la ville, sont toujours agacés de passer pour des « vichystes » alors qu'ils sont Vichyssois. **En 1940, aucun habitant de Vichy n'a demandé que la ville devienne le siège du « Gouvernement de fait » issu de la dictature de Pétain, à la suite du vote sur les pleins pouvoirs, le 10 juillet 1940.** Vichy peut s'honorer du thermalisme et des carottes râpées. Il apparaît toujours insultant d'appeler le régime qui entre dans l'Histoire le 10 juillet 1940 par le nom de la ville.

CHEMINOTS RÉSISTANTS, UNE RÉALITÉ ET DES CHIFFRES DIFFÉRENTS

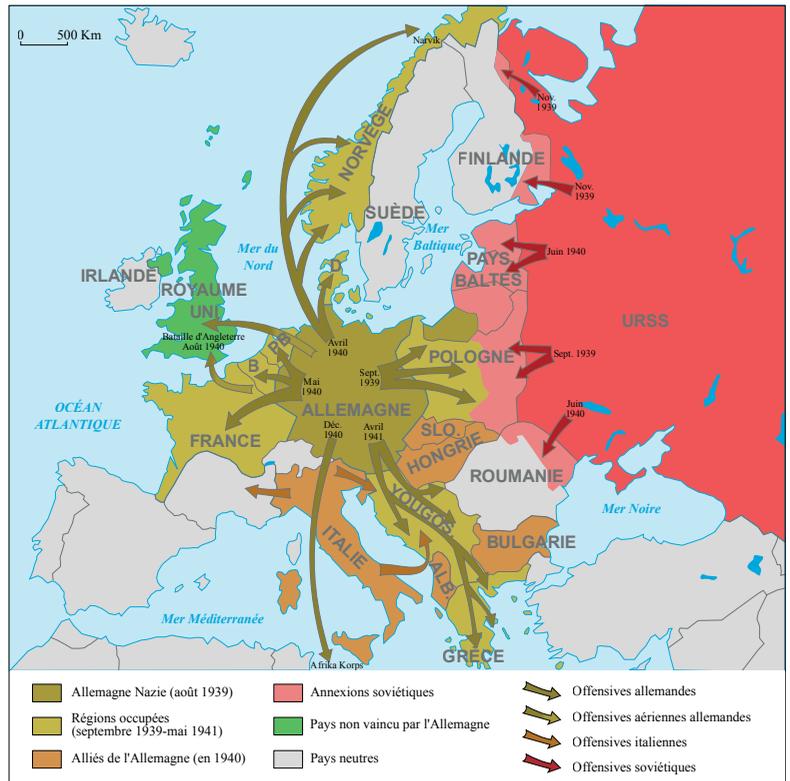
Au-delà du mythe de la résistance française, un grand nombre de cheminots ont réalisé des actions, modestes ou plus importantes, de résistance active et passive. Devant le foisonnement d'informations, la multitude des raisons et actes de résistance, leur classification « statistique », leur « homologation », leur connaissance (ou non), les estimations sont de **2 500 cheminots morts** pour faits de résistance : déportation, actes de sabotages, combats, exécutions sommaires par les Allemands, gestapistes français, milice et quelques victimes des bombardements alliés et allemands.

On estime à près de **15 000 cheminots arrêtés** pour faits de résistance et/ou soupçons d'activités anti-Allemandes et anti-pétainistes et forces supplétives de la collaboration de « l'État français » (milice, Gestapo française, doriotistes, etc.). Parmi ceux-là, la *Fondation pour la mémoire de la déportation* chiffre à près de **3 000** le nombre de personnes déportées.

Pour son engagement, la SNCF a été décorée de la **Médaille de la Résistance** en 1946 et de la **Légion d'honneur** en 1950.

CHEMINOTS COLLABORATEURS, ENTRE TECHNICIENS ET RARES FANATIQUES

Ancien directeur général adjoint de la SNCF créée en 1938 (et cheminot de l'ex-compagnie Paris Orléans), Jean Berthelot est nommé le 7 septembre 1940 secrétaire d'État aux Transports et aux Communications. À ce titre, il participe à l'épuration des juifs et des francs-maçons au sein des PTT (Postes, télégraphes et téléphones). Il est renvoyé peu de temps après, puis rappelé (après l'expulsion de Pierre Laval) en décembre 1940. Il restera ministre des Transports de Pétain jusqu'au rappel de Pierre Laval, qu'il n'apprécie pas,



“ Pour son engagement, la SNCF a été décorée de la Médaille de la Résistance en 1946 et de la Légion d'honneur en 1950. ”

démisionnant le 18 avril 1942. Il réintègre la SNCF comme DG adjoint de la compagnie publique.

À la Libération, il sera condamné en 1946 à deux ans d'emprisonnement et à l'indignité nationale. En février 1968, il publiera ses mémoires « *Sur les rails du pouvoir, souvenirs des années 1938-1942, de Munich à Vichy* ». Comme le haut-fonctionnaire technicien du rail qu'il était, il tente de justifier son action politique sous le régime pétainiste pour - selon lui - « *reconstituer tant bien que mal, dans une France exsangue, brisée et déchirée, les voies de communication routières et ferroviaires, rétablir les transports, protéger les cheminots des représailles allemandes et, surtout, pour soustraire aux occupants le plus possible de matériel.* » Mais il participa aussi à la politique de répression.



Une étude de grande qualité de Laurent Thévenet, diligentée par l'association Rails et Histoire, a recensé 55 cheminots de la SNCF reconnus « Justes parmi les Nations ».



À ne pas confondre avec Gabriel Berthelot, cheminot résistant « *mort pour la France* » exécuté sommairement par des soldats allemands le 7 août 1944 et dont le nom est gravé sur le monument aux morts du dépôt SNCF de Nantes et sur celui de la gare de Nantes.

Les cheminots qui ont adhéré à l'idéologie de la Révolution nationale de Pétain et les groupes répressifs (milice, LVF = Légion des volontaires français, Gestapo, etc.) ont été si peu nombreux que le chiffre est aujourd'hui invérifiable et semble extrêmement minime.

À compter de fin juin 1940, les cheminots sont nombreux à être abattus. Les rares soutiens d'agents SNCF le furent par crainte ou conformisme et ils furent inexistantes après 1942, avec l'accroissement de la répression et l'invasion de la zone dite « libre », rendant *de facto* le régime pétainiste fantôme. **La milice française aurait quant à elle attiré quelques dizaines ou centaines d'agents SNCF, à mettre en rapport avec les 515 000 agents de l'entreprise en 1938.**

Le PPF (Parti populaire français), parti collaborationniste fasciste, revendiquait 20 à 30 000 membres. Là encore, quelques centaines de cheminots ont pu y adhérer, notamment dans les régions industrielles. Concernant la LVF (Légion des volontaires français contre le bolchevisme) et la Gestapo française, quelques personnes seulement auraient été impliquées.

En résumé, la collaboration active chez les cheminots fut très résiduelle.



DRB Class 52, la plus connue des Kriegslokomotives

Wiki DRB Class 52: Schaefer https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=602016

Quant aux peines appliquées à des cheminots collaborateurs à la Libération en 1944-1945, une dizaine d'entre eux furent fusillés. Il est à noter que près de 300 cheminots ont été condamnés à des peines de prison (de quelques mois à la perpétuité) pour intelligence avec l'ennemi, participation à la milice ou corruption.

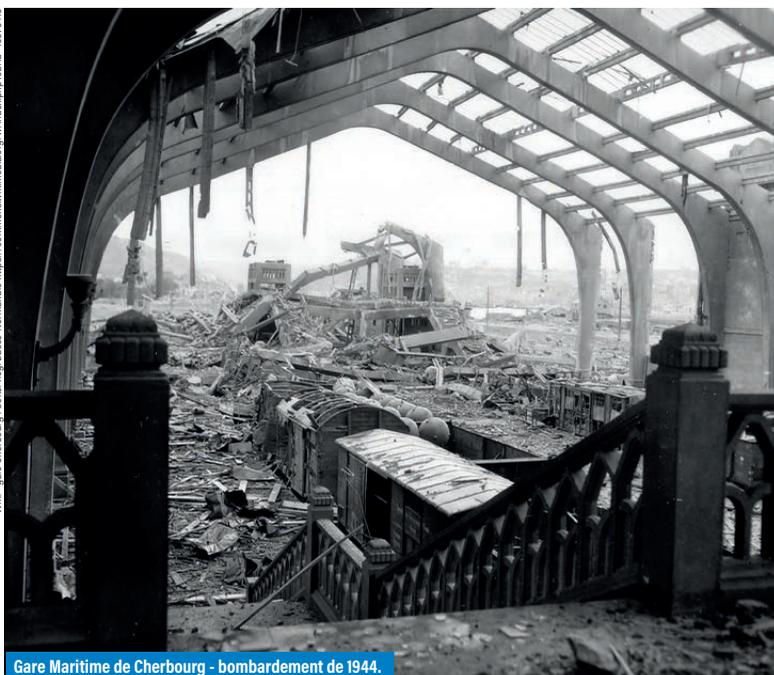
Concernant la peine d'indignité nationale, elle a frappé jusqu'à 1 000 cheminots, souvent pour adhésion à des groupements collaborationnistes ou délits limités. La direction de la SNCF aurait sanctionné jusqu'à 3 000 agents (licenciements, rétrogradations) après enquêtes pour collaboration passive ou active.

Au total, sur les 415 000 cheminots présents et actifs durant la période d'occupation, quelques centaines de cheminots au maximum ont été mis en cause.

Dans l'urgence et les passions de l'épuration (avec ses excès pour les collaborateurs de niveau minime), beaucoup de sanctions concernaient des actes mineurs. Ce ne fut assurément pas la même situation dans la magistrature (qui avait prêté serment au maréchal, sauf un seul et unique juge) et dans d'autres corps de l'administration d'État.

LES CHEMINOTS « JUSTES PARMIS LES NATIONS », TOUS DIFFÉRENTS, TOUS HÉROS !

Une étude de grande qualité de Laurent Thévenet, diligentée par l'association Rails et Histoire, a recensé **55 cheminots de la SNCF reconnus « Justes parmi les Nations »**, soit la plus haute distinction civile décernée par l'État d'Israël. Ces résistants de toutes origines ont été reconnus pour la plupart après l'an 2000 (37 d'entre eux). C'est dire la grandeur et la discrétion de tous, dans un ou plusieurs actes individuels et essentiels de résistance face à l'antisémitisme de la dictature de Pétain, qui se concrétise moins de trois mois après son avènement (premier statut des juifs).



Gare Maritime de Cherbourg - bombardement de 1944.

Wiki - gare Cherbourg - Cons. B&N, Basse-Normandie https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=46075415



Wiki Caen et Amayé - Archives d'ep. du Calvados - <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?title=10284942>

Caen et Amayé-sur-Orne, les Anglais passent avec leurs canons lourds - 12-09-1939

Ces « justes » sont d'autant plus courageux que tous disposent de responsabilités familiales et mènent une vie paisible. Ils risquent leurs vies et celles de leurs familles. C'est une résistance de raison comme de cœur, car la moitié d'entre eux ne semblent appartenir à aucun parti, mouvement politique ou religieux. Ces « Justes » aident à fuir, cachent des enfants, transmettent des informations et trompent les troupes d'occupation, les chemins allemands dans les gares et triages et les forces de police, gestapiste et milice. Ils ont bien participé à l'Histoire de la résistance française et plus particulièrement celle des cheminots.

EXTRAORDINAIRE LÉON BRONCHART

Dans ces années noires de l'occupation allemande et du gouvernement pétainiste apparaît **une histoire exceptionnelle, celle de Léon Bronchart**, seul conducteur de trains de la SNCF connu pour avoir refusé de conduire un train transportant des déportés, le 31 octobre 1942 en gare de Montauban.

Né en 1896, son père est tailleur de pierre et sa mère ouvrière dans le textile (dévideuse en soie). Il travaille dès l'âge de 11 ans et affirme son patriotisme dès 1914, car il est volontaire pour le combat. Prisonnier, il réussit à s'échapper après plusieurs tentatives. En novembre 1917, il rejoint la Légion étrangère et son action combattante lui vaut la Médaille des évadés, la Médaille militaire et la Croix du combattant volontaire.

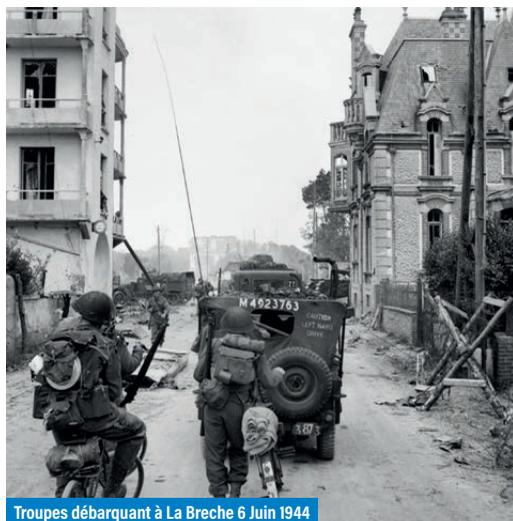
Il est embauché à la compagnie des chemins de fer du Paris Orléans en 1919 comme ouvrier et, après plusieurs évolutions, deviendra mécanicien de route en 1931.

Après la Grande Guerre, Léon Bronchart participe activement à des associations d'anciens combattants et milite activement à la SFIO (socialiste), ainsi qu'à la CGT cheminots (tendance confédérée indépendante menée par Léon Jouhaux). Il est aussi volontaire comme conducteur de train pour l'occupation de la Rhénanie en 1923 et dans la guerre du Rif (Maroc) en 1925.

Fin août 1940, il n'est pas mobilisable. Peu lui importe, il est volontaire et devient sergent-chef



Léon Bronchart



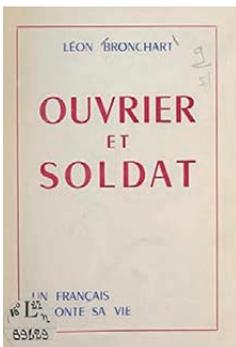
Troupes débarquant à La Breche 6 Juin 1944



Jeep montée sur rail 1944



Troupes US débarquant à Cherbourg 1944



à la 7^e section des chemins de fer de campagne (SNCF-SMCF) à Beauvais. La retraite de juin 1940 le porte à Bordeaux, puis à Brive, au dépôt vapeur. En accord avec sa personnalité, il s'engage dans le réseau Combat. Fin 1942, il fournit des faux-papiers à ses voisins juifs, les Rosenberg, ainsi qu'à Adolphe Strykowski (juif né en Pologne) auquel il prêtera un uniforme SNCF et l'aidera à aller jusqu'à Grenoble.

Le 31 octobre 1942, à Montauban, il apprend que l'on ajoute à son train des voitures de déportés. C'en est trop pour lui et malgré les interventions menaçantes du chef de gare, du chef de dépôt, du sous-chef de dépôt et de l'inspecteur SNCF, il coupe sa machine et rentre au dépôt.

Convoqué en conseil de discipline de la SNCF, risquant la radiation et la prison, Léon explique les raisons de son refus d'obtempérer : « *Vous me permettez d'avoir la conviction qu'il existe des devoirs supérieurs aux devoirs professionnels* ». Il reçoit un avertissement et ses primes de fin d'année 1942 sont supprimées, une sanction minime qui témoigne autant de l'embarras que de la solidarité de la corporation cheminote. Tous ses collègues l'admirent et le félicitent. Et comme bonne famille ne saurait mentir, son fils cadet lui propose d'afficher dans la salle à manger sa convocation au conseil de discipline du 21 décembre 1942, déclarant à son père : « *C'est ta sixième citation !* ». Léon ira jusqu'à écrire une lettre au maréchal Pétain pour expliquer son geste d'insoumission.

En janvier 1943, il récidive en refusant de conduire un train militaire allemand. Dénoncé à la fin du même mois, il est arrêté avec son fils. Ils seront interrogés, battus puis envoyés à Compiègne pour être ensuite déportés à Oranienburg, à Staaken puis, en septembre 1943, à Buchenwald et à Dora.

Début 1944, il effectue des sabotages avec d'autres déportés, car ils travaillent à la construction des fusées V2. Évacué à Bergen en juillet 1944, son camp est libéré par les Britanniques le 15 avril 1945 et il arrive chez lui le 30 avril 1945. Il réintègre la SNCF en septembre 1945 comme employé de bureau, ne pouvant plus conduire. **En 1946, il lui sera décerné la Légion d'honneur** et, en mars 1947, le général Koenig lui remettra la Médaille de la Résistance. Promu Commandeur de la Légion d'honneur en 1965, il meurt le 25 septembre 1986.

Léon Bronchart nous a quittés en laissant un ouvrage autobiographique qui mériterait assurément d'être réédité : « *Ouvrier et soldat, un Français raconte sa vie* » (publié en 1969).

Le plus surprenant dans cette épopée cheminote est le relatif oubli opéré par de nombreux experts, historiens, syndicalistes cheminots et politiques sur notre collègue Léon. Certes, une plaque discrète a été posée en gare de Brive. Elle fait suite à la reconnaissance de ses actes comme « Juste parmi les Nations » par l'État d'Israël (Institut Yad Vashem) le 17 octobre 1994, soit huit ans après son décès. Son nom n'est pas présent dans certains ouvrages de référence et cela est bien dommage. Léon Bronchart était à la fois un cheminot, un patriote, un syndicaliste réformiste (pour cette époque) et un militant engagé à la SFIO. Cela semble former des différences avec d'autres. Il est bon aujourd'hui de participer à saluer son parcours d'homme et de cheminot libre.

“ **Léon Bronchart nous a quittés en laissant un ouvrage autobiographique qui mériterait assurément d'être réédité : « Ouvrier et soldat, un Français raconte sa vie ».** ”



LES FRANÇAIS VUS PAR LES AMÉRICAINS EN 1944

Le manuel d'instructions à l'usage du soldat américain en France participe des mêmes efforts que pour l'armée britannique. L'objectif est clair : « *Chasser les Allemands hors de France* », parce que « *nous sommes tous logés à la même enseigne* ».

Au vu de l'actualité particulièrement disruptive et grave liée à l'élection récente de D. Trump comme président des USA, ce livret apparaît en opposition avec le discours de 2025. « *Nous, les démocraties* » est la formule proclamée, elle fait corps avec l'esprit des armées alliées en 1944. Et le texte du département de la Guerre et de la Marine américain rappelle la devise républicaine française « *bafouée* » et fournit des explications à la défaite de 1940. « *42 millions de Français face à 80 millions de sujets allemands* ». Les Américains doivent comprendre le choc des Français comme eux ont subi Pearl Harbor.

La France est reconnue grande : « *Quand la France est tombée, la plus grande démocratie européenne s'est effondrée. Elle était garante de la liberté, rempart de notre liberté à nous, sans l'Atlantique* ».

Ce guide ne manque pas de décrire par des adjectifs multiples les Français : fiers, très différents, vifs d'esprit, économes, réalistes, individualistes, aux opinions divergentes, ayant l'art de la conversation et de la cuisine, intelligents car disposant d'une éducation solide, mais sans prétention, peu enclins aux confidences : « *Ils ne vous diront pas combien ils gagnent* ».

Il met l'accent sur l'hygiène et « l'usage » des prostituées souvent issues d'autres pays, espionnes et porteuses d'IST (infections sexuellement transmissibles) avec un risque important de maladies. Comme dans l'ouvrage anglais, il rappelle les privations, mais aussi l'amertume pesant peut-être sur les alliés britanniques. **Il conforte le général de Gaulle et ses Forces françaises libres (FFL), symbole de la résistance**, en ajoutant le général Giraud, qui fut une alternative au chef des FFL pour les USA pendant un long moment.

Les États-Unis reconnaissent la résistance de millions de Français, avec un Français exécuté toutes les deux heures, citant les opérations de déraillements de trains. Est ajouté le bilan de la guerre de 1940, avec ses 108 000 morts et 260 000 blessés. Les Américains précisent une histoire de France de deux millénaires et, pendant les 900 dernières années, un pays qui compte « *parmi les plus grandes civilisations du monde* » et le français comme « *la langue de la diplomatie internationale* ». Un rappel historique important, avec l'intervention de La Fayette et les 45 000 soldats au secours de Washington, rappelant le prêt de six millions (et un don de trois millions) à la jeune démocratie combattante américaine.



Accueil des troupes alliées à Bruxelles le 4 septembre 1944

Pour les auteurs, Paris n'est pas la France comme « *New York n'est pas les États-Unis* ». S'ensuit une déclaration flamboyante pour les Français communs : « *Les gens normaux font et sont la France* » et l'expression respectueuse des travailleurs de France : « *L'ouvrier a plus de bon sens, de résistance et de fiertés que ses compatriotes d'autres classes sociales* ».

Enfin, quelques explications éclairantes sur les « *40 % de Français qui vivent de la terre, perspicaces, réalistes, prospères et conservateurs* », et le « *respect des régions* », le manque de nourriture, « *les ouvriers et les syndicats bien organisés* » et « *les femmes qui méritent l'admiration* ». « *Paris est la capitale de l'Europe* ». Concernant le chemin de fer en France : « *l'équipement ferroviaire choquera* » car « *les nazis ont pris le meilleur matériel roulant* ».

Comme pour le manuel britannique, mais avec quelques variantes, l'ouvrage étasunien est aussi une déclaration d'amour à notre pays. Devant les politiques et actions disruptives et destructrices menées par D. Trump, ce livre révèle une obsolescence d'un niveau incomparable, en affirmant avec raison et quelques modestes préjugés empreints d'humour (involontaire) les liens indéfectibles avec la contrée de La Fayette. Lors de la libération de la France, quelques soldats britanniques et américains ont commis des actes allant du vol au viol et au meurtre. Peu d'entre eux ont échappé à la justice militaire.



Libération de Paris le 25 août 1944

Parmi les ouvrages et communications

- > « *Cheminots victimes de la répression 1940-1945* » sous la direction de Thomas Fontaine (Éditions Perrin avec le soutien de la SNCF, de l'association Rails et Histoire et d'experts reconnus)
- > « *Cheminots et militants, un siècle de syndicalisme ferroviaire* » sous la direction de Marie-Louise Goergen (Éditions de l'Atelier – collection Jean Maitron, avec le concours du Comité central d'entreprise de la SNCF)
- > « Les cheminots Justes parmi les Nations, essai de prosopographie » de Laurent Thévenet
<https://journals.openedition.org/tsafon/4794>
- > La lettre de la Fondation de la Résistance - Numéro spécial 2005 « *Les cheminots dans la résistance* »
www.fondationresistance.org
- > Association Rails et Histoire <https://www.ahicf.com/>
- > « *La bataille du Rail* » (1946) film de René Clément
[https://fr.wikipedia.org/wiki/La_Bataille_du_rail_\(film,_1946\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/La_Bataille_du_rail_(film,_1946))
- > « *La SNCF sous l'occupation* » (2019)
<https://lesfilmsdelaqueduc.com/la-sncf-sous-occupation/>
- > <https://patrimoine.sncf.com/memoire/>
- > Une entreprise publique dans la guerre : la SNCF, 1939-1945
<https://cf2gm.hypotheses.org/1169>
- > Installation de la plaque mémorielle en gare de Brive hommage à Léon Bronchart (2016)
https://www.lamontagne.fr/brive-la-gaillarde-19100/actualites/une-plaque-a-la-memoire-du-seul-conducteur-connu-de-la-sncf-qui-a-refuse-de-conduire-un-train-de-deportes_11837206/

LA RÉSISTANCE CHEMINOTE, ENTRE MYTHES ET RÉALITÉS

Le film *La bataille du rail* de René Clément participera grandement à la construction du mythe de la résistance française et notamment celle des cheminots. Les frères Lipietz (dont le père de l'homme politique écologiste Alain Lipietz) attaqueront en justice l'État et la SNCF pour complicité de crimes contre l'humanité pour les convois de la déportation, en rappelant les actes de Léon Bronchart. Louis Gallois comme ensuite Guillaume Pépy, présidents de la SNCF, réaffirmeront les réalités de la réquisition sous le commandement des Allemands et du gouvernement pétainiste. En 1992, la SNCF ouvre ses archives à tous les chercheurs. En célébrant la Libération de mai 1945, nous rappelons que le devoir de mémoire est essentiel pour promouvoir les valeurs républicaines, avant tout concrétisées par une éthique et des actes individuels, avant de s'organiser dans un cadre collectif. La judiciarisation de l'Histoire n'est assurément pas la démarche de progrès permettant de faire la lumière sur tous les faits et actes de la SNCF et des cheminots sur la période d'occupation et de la dictature pétainiste.

Par Rémi AUFRÈRE-PRIVEL ■

Mieux accompagner pour mieux soigner avec les soins de support



Prise en charge de la douleur, soutien psychologique, activité physique adaptée, accompagnement diététique, préservation de la fertilité, gestion des effets secondaires des traitements...

Les soins de support jouent un rôle fondamental dans le parcours de soins des patients atteints de cancer.

Ils permettent d'améliorer leur qualité de vie, de réduire les effets secondaires des traitements et d'augmenter les chances de guérison.

Pourtant, ces soins restent encore insuffisamment accessibles : manque d'information, déserts médicaux, reste à charge élevé...

Afin de pallier ces difficultés, Malakoff Humanis s'engage activement pour structurer et démocratiser leur accès.

Malakoff Humanis place depuis 2018 la lutte contre le cancer au cœur de son engagement sociétal.

Malakoff Humanis s'engage aussi auprès de ses assurés

En tant que groupe de protection sociale paritaire et mutualiste à but non lucratif, le Groupe propose un accompagnement personnalisé aux salariés de ses entreprises clientes pour :

- **faciliter l'accès aux soins de support** : des experts en accompagnement social orientent les salariés vers des partenaires spécialisés et proposent une aide financière pour certains soins non pris en charge par la Sécurité sociale ;
- **répondre aux autres besoins liés à la maladie** : des services d'aide à domicile, un soutien administratif et professionnel, un accompagnement pour mieux concilier travail et maladie...

Ensemble, poursuivons la mobilisation pour faire des soins de support une réalité, pendant et après les traitements, pour tous les patients et salariés touchés par le cancer.

L'engagement sociétal de Malakoff Humanis, c'est :

le **1^{er} mécène** des soins de support en cancérologie en France en 2025 ;

6 millions d'euros par an consacrés à la lutte contre le cancer ;

20 projets dédiés aux soins de support soutenus depuis 2018 ;

le **1^{er} appel à projet dédié** à ces soins en 2024, en partenariat avec l'AFSOS (Association Francophone des Soins Oncologiques de Support).

Pour en savoir plus





Cet article est aussi l'occasion de remercier nos militantes et militants pour les relais effectués auprès des cheminotes et cheminots des entreprises ferroviaires.



LES MOI(S) UNSA, QU'EST-CE QUE C'EST ?

Chaque année, des campagnes de communication sont organisées afin de mettre en avant les services rendus par notre fédération : inscription à la newsletter fédérale pour rester informé de l'actualité du ferroviaire, promotion de notre Centre de formation destiné à nos militantes et militants, campagne de parrainage afin de proposer à son collègue/voisin/ami de rejoindre notre organisation syndicale.

Depuis 2022, les campagnes promotionnelles se sont succédé. Cet article est aussi l'occasion de remercier nos militantes et militants pour les relais effectués auprès des cheminotes et cheminots des entreprises ferroviaires.

EN FÉVRIER ET MARS : LES MOI(S) UNSA - UTILISEZ-MOI !

Durant deux mois, les experts du pôle Développement et communication se sont mis à disposition de nos organisations syndicales affiliées (actifs comme retraités) afin de présenter à nos adhérents l'ensemble de nos services proposés.

Et vous, vous les connaissez tous ?

- > notre **e-Boutique** : accessible 24h/24 et 7j/7, elle permet de profiter de réductions sur de multiples produits, enseignes et marques ;
- > nos **offres partenaires** : pour compléter notre e-Boutique, des offres ont été directement négociées auprès de nos partenaires. Parfums remisés, 6% chez Carrefour, réduction chez des voyageurs, retrouvez-y une multitude de réductions ;
- > l'**information juridique en droit privé** : pour compléter l'assistance juridique professionnelle de notre organisation et parce qu'on n'est jamais à l'abri d'un pépin dans sa vie, notre fédération propose une assistance juridique en droit privé ;
- > nos offres en **téléphonie** négociées auprès de l'opérateur SFR ;
- > nos **Zooms UNSA** qui détaillent et offrent à nos militantes et militants une expertise sur de nombreux sujets.

En plus de cela, l'ensemble de ces services est compris dans le prix de votre adhésion qui, rappelons-le, est la plus basse du périmètre ferroviaire. Alors,

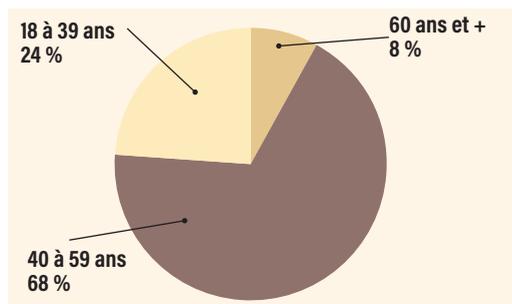
autant se faire plaisir et en profiter. Pour ce faire, rendez-vous dans votre espace adhérent de notre site internet ou sur nos applications mobiles. Si cela vient compenser des prestations non alléchantes de votre CSE/CASI ou si vous n'en profitez plus, car vous êtes à la retraite, nous en sommes ravis !

UN SONDAGE ET UN JEU-CONCOURS, POUR QUOI FAIRE ?

Durant ces deux mois, nous vous avons proposé de répondre à notre sondage de satisfaction et, par la même occasion, de vous inscrire à notre jeu-concours. Les quatre gagnants d'un bon cadeau de 50€ ont été contactés début avril. Voici une courte analyse de vos réponses (plusieurs centaines au total) :

Qui êtes-vous ?

Vous nous avez confié que 25 % d'entre vous êtes une femme et qu'en grande majorité, vous êtes en activité professionnelle (95 %). Vous êtes à 29 % du collège exécution, 38 % du collège cadre et 32 % du collège maîtrise. Vos entreprises d'appartenances sont multiples : SA Voyageurs, Hexafret, SA Réseau, Technis, Holding ou Optim'Services, Captrain, etc.



Votre utilisation de notre site internet et de nos applications mobiles

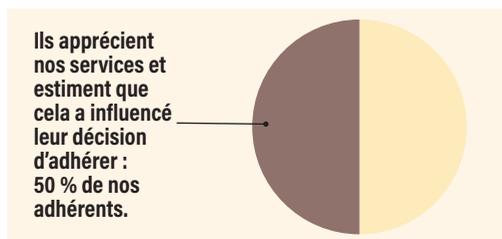
Vous êtes 40 % à nous confier vous y connecter plusieurs fois par mois, 14 % plusieurs fois par semaine et 3 % tous les jours. Quand vous vous y connectez, vous consultez en premier lieu nos actualités syndicales (tracts, communiqués de presse, etc.), puis pour profiter de nos services présents dans notre espace adhérent, ou bien encore pour nous contacter ou connaître nos offres de formations militantes.

L'importance de nos services dans votre décision d'adhérer et/ou de rester à l'UNSA-Ferroviaire

Une personne sur deux nous a signifié l'importance de nos services dans son choix de nous rejoindre ou de rester adhérent. Pour 33 %, cela n'a pesé qu'un petit peu dans son choix et pour 17 %, pas



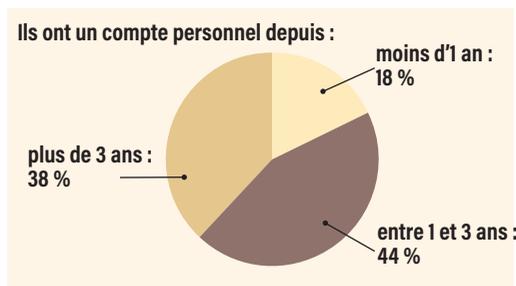
du tout. Ils ont appris la connaissance de nos offres de services via leur militant, syndicat local ou bien encore grâce aux communications de la fédération. Ils ne sont que 20 % à les avoir connus par leurs propres moyens.



“ Une personne sur deux nous a signifié l'importance de nos services dans son choix de nous rejoindre ou de rester adhérent. ”

Pour profiter de nos services, il faut avoir son compte personnel

Si l'accès à nos services est très simple (depuis l'espace adhérent de notre site internet ou depuis nos applications mobiles), il faut au préalable avoir demandé un compte personnel sur notre site internet ([ici](#)).



En cas de difficultés, demandez à votre syndicat local de rattachement le mode d'emploi de notre site internet.



Dans les grandes lignes, vous souhaitez que le site internet et nos applications continuent d'évoluer pour toujours plus d'ergonomie et de simplicité d'utilisation.

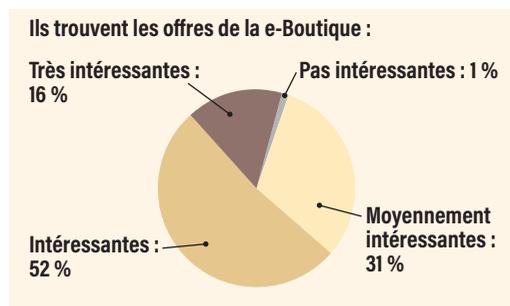


ILS ONT NOTÉ NOS SERVICES AUX ADHÉRENTS

Nous y voilà, à ce moment où nos adhérentes et adhérents ont pu donner leur avis. Avis qui nous sera précieux puisqu'il nous permettra de faire évoluer notre site internet et les services proposés.

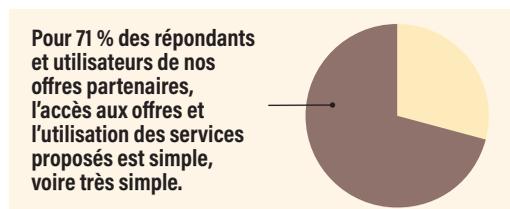
Au sujet de la e-Boutique

74 % des adhérents sondés nous ont indiqué que l'utilisation de notre e-Boutique est simple ou très simple. On est d'accord avec eux, en quelques clics seulement on peut obtenir son bon d'achat acheté à prix remisé. Cette facilité d'utilisation permet d'acheter le montant nécessaire directement à la caisse du magasin !



Au sujet de nos offres partenaires

Concernant nos offres partenaires, 8 % des répondants estiment que les offres sont très intéressantes, intéressantes pour 47 %, moyennement intéressantes pour 28 % et pas intéressantes pour 2 % seulement. Les 17 % autres ne sont jamais allés consulter les offres proposées.



Concernant l'information juridique en droit privé

On s'en sert quand on en a besoin, on est donc plutôt content de savoir qu'une grande partie des sondés nous ont signalé ne pas s'en être servi. 72 % de ceux qui s'en sont servi jugent ce service intéressant, voire très intéressant !

L'offre téléphonie négociée auprès de SFR

Les opérateurs en téléphonie dans un univers ultra concurrentiel. C'est peut-être la seule ouverture à la concurrence qui a eu un effet positif sur les tarifs proposés aux utilisateurs. Ceux qui croient encore aux bienfaits de l'ouverture à la concurrence du rail le comprendront bientôt, ce sera trop tard... Bref, nous nous égarons. Il n'est par conséquent pas étonnant de constater que 63 % des sondés ne connaissent pas ou n'ont pas besoin de nos offres négociées.

Nos très plébiscités Zooms UNSA

Réalisés en équipe et principalement avec notre pôle RH et juridique, nos Zooms UNSA ont vu le jour il y a trois ans. Ils permettent d'apporter une expertise à nos militantes et militants sur de nombreux sujets. Si certains Zooms sont accessibles librement sur notre site internet, les autres sont réservés à nos adhérentes et adhérents, c'est bien normal, non ?

En tout cas, le constat est sans appel : plus de 72 % des répondants les jugent utiles.

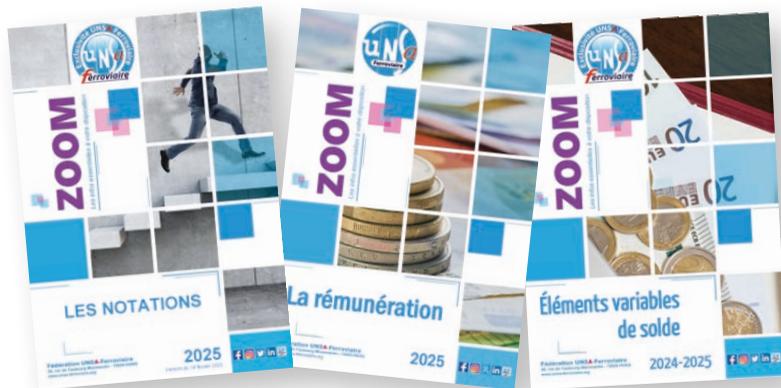
DES PISTES D'AMÉLIORATION !

Vos nombreuses participations nous permettent également de collecter vos souhaits et envies d'évolution de notre site internet, de nos applications mobiles et de nos offres proposées. Dans les grandes lignes, vous souhaitez que le site internet et nos applications continuent d'évoluer pour toujours plus d'ergonomie et de simplicité d'utilisation. Une attention particulière sera portée au mode de recherche par mots clefs et notre classement des communications sera amélioré. Enfin, concernant les services, nous constatons que souvent les utilisateurs confondent nos services avec ceux de leur CSE ou CASI. Évidemment, nous souhaitons tous plus d'offres et plus de réduction, le pôle Développement et communication travaillera en ce sens.

À l'heure d'écrire ces lignes, notre traditionnelle et annuelle campagne de parrainage bat son plein ! Espérons que nos militantes et militants battent le record d'adhésions réalisé l'année dernière...

Par Gilles DONTENVILL

Secrétaire fédéral Développement et communication



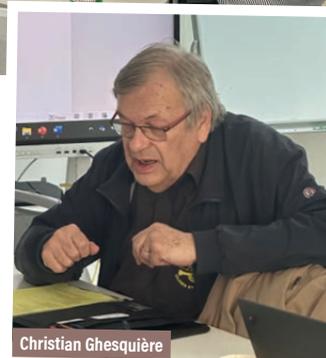
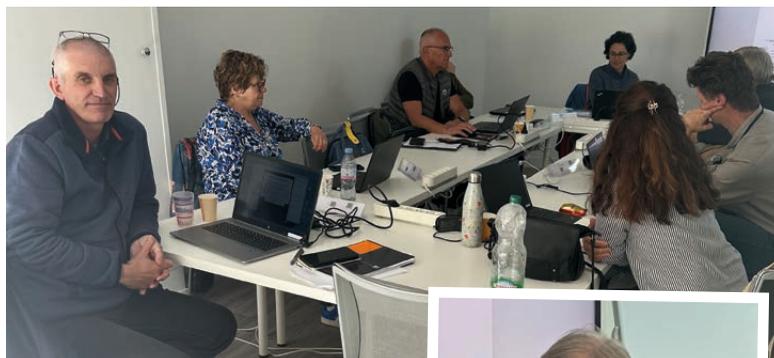
Quand la retraite devient une nouvelle page d'engagement

Lors de la session de formation « Accord fin de carrière » du 29 avril 2025 organisée par le centre de formation, les stagiaires ont eu l'opportunité d'écouter le témoignage de Christian Guesquière.

Christian est revenu sur son parcours professionnel à la SNCF et a évoqué ses 45 ans de militantisme syndical de la FMC (Fédération maîtrise et cadres) à l'UNSA-Ferroviaire. Aujourd'hui retraité, Christian continue de mettre son expérience et son énergie au service des autres, en tant que membre actif de l'Union fédérale des retraités (UFR).

Pour de nombreux futurs retraités, le passage à la retraite représente la concrétisation de longues années de labeur et l'opportunité de **se consacrer à de nouveaux projets personnels**. Pour d'autres, elle peut soulever des questions quant à la **perte de repères professionnels et sociaux**. C'est dans ce contexte que le partage d'expérience de Christian a pris toute sa dimension.

Il a retracé avec passion les étapes marquantes de sa carrière à la SNCF, évoqué les défis rencontrés, les évolutions du secteur ferroviaire et les satisfactions tirées de son travail. Parallèlement, il a partagé son parcours de militant au sein de l'UNSA-Ferroviaire, expliquant les motivations de son engagement, les combats menés et l'importance de la représentation collective des salariés. Son récit a permis aux stagiaires de mieux comprendre



Christian Guesquière

les enjeux du dialogue social et le rôle essentiel des organisations syndicales.

Au-delà de son parcours professionnel et syndical, Christian a également partagé son expérience actuelle au sein de l'UFR. Il a souligné comment cette structure offre aux retraités **la possibilité de maintenir un lien social fort, de continuer à s'informer sur**

les questions liées à la retraite et de s'engager collectivement pour la défense de leurs droits et de leurs intérêts. Son témoignage a illustré que la retraite ne signifie pas nécessairement la fin de l'engagement, mais peut au contraire ouvrir de nouvelles perspectives pour mettre son expérience au service d'une cause.

Par Julie BRUNET ■



federation@unsa-ferroviaire.org

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



UNSA-FERROVIAIRE



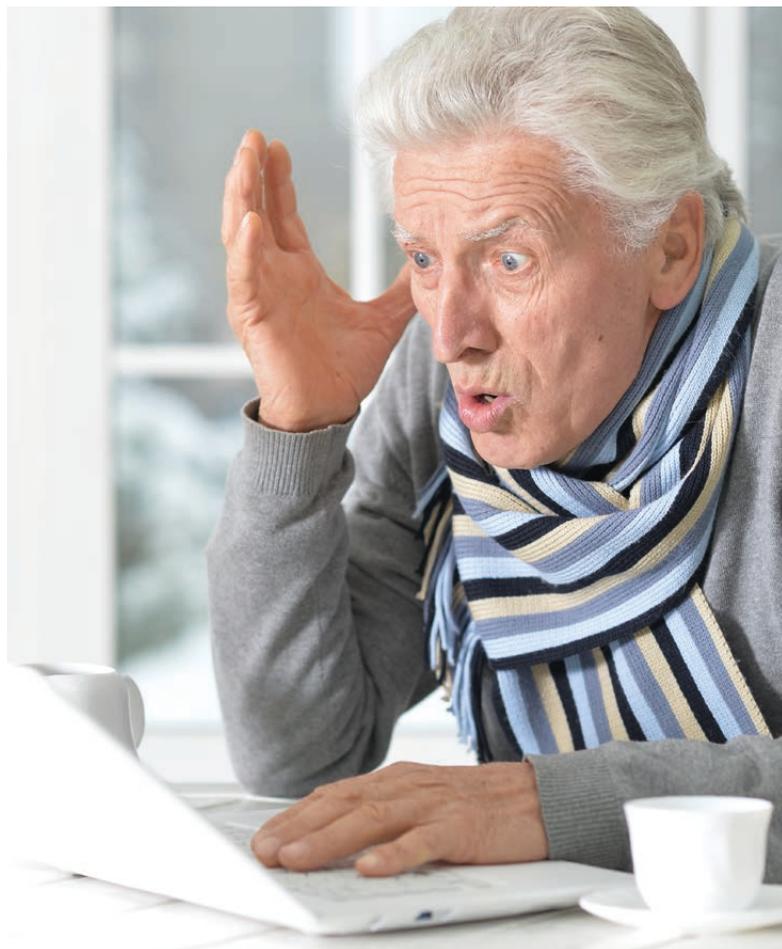
UNSA-FERROVIAIRE
UNION FÉDÉRALE DES RETRAITÉS

Un coup de massue sur les retraités des classes moyennes ?

L'offensive contre l'abattement fiscal des 10 % des pensions et retraites est repartie de plus belle. Ces déclarations ont suscité un réel émoi chez les retraités. Nous persistons : cette mesure serait injuste et inacceptable, elle prétend mettre à contribution les retraités les plus favorisés, alors qu'elle impacterait, si elle était mise en œuvre, des ménages de retraités modestes.

Répetons-le : **la déduction forfaitaire des actifs pour frais professionnels et l'abattement sur les pensions et retraites n'ont rien de commun**, si ce n'est le taux de 10 %. Les actifs bénéficient d'une déduction de 10 % s'ils renoncent à déclarer leurs frais professionnels réels. Cette déduction est plafonnée à 14 171 euros en 2025 sur les revenus 2024.

Les retraités bénéficient d'un abattement justifié depuis 1978 par le fait que leurs revenus baissent à la retraite. Cet abattement, également de 10 %, est plafonné à 4 321 euros pour les revenus 2024 déclarés en 2025. **Mettre un trait d'égalité entre ces deux mesures fiscales relève d'une malhonnêteté intellectuelle certaine** : il ne s'agit ni de la même mesure ni des mêmes plafonds.



Mettre à contribution les retraités les plus aisés ? La suppression de l'abattement fiscal ne serait pas le meilleur outil loin de là. L'argument de la ministre et celui du président du Conseil d'orientation des retraites (COR) convergent pour dire qu'une telle mesure épargnerait les retraités modestes. Les chiffres viennent contredire ces affirmations : voici les effets qu'aurait la suppression de cet abattement fiscal, selon une micro-simulation de l'économiste Pierre Madec, portant sur les ménages comptant au moins un retraité.

- > les ménages disposant d'un revenu annuel de 19 500 euros (soit 1 625 euros bruts mensuels) commenceraient à être impactés et verraient leur revenu baisser ;
 - > pour un ménage disposant d'un revenu de 30 000 euros (soit 2 500 euros brut par mois), le revenu disponible baisserait de 1 % ;
 - > pour un ménage disposant d'un revenu de 49 500 euros (soit 4 125 euros brut par mois), le revenu disponible baisserait de 1,45 % ;
 - > pour un ménage dont le revenu moyen atteint 95 500 € (soit 7 960 euros brut par mois), le revenu disponible ne baisserait que de 0,9 % ;
- pour un ménage ayant ce niveau de revenus, la pension de retraite ne constitue qu'une partie des ressources et l'abattement est limité au plafond de 4 321 euros.

On retiendra que les 5 % de ménages de retraités les plus aisés seraient moins impactés que les retraités des classes moyennes... C'est un élément



de justice fiscale qui a sans doute échappé à Mme de Monchalain, mais qui est justement dénoncé par l'économiste Pierre Madec : si l'on rapporte la perte que représente la fin de l'abattement fiscal au niveau de vie, « elle est significativement plus faible pour les 5 % de retraités les plus riches... ».

UNE FISCALITÉ QUI PÉNALISERAIT LES RETRAITÉS DES CLASSES MOYENNES

Le gouvernement s'est engagé à ne pas augmenter les impôts des classes moyennes. S'il donnait suite à la proposition de supprimer l'abattement fiscal de 10 % dont bénéficient les retraités, il alourdirait significativement la fiscalité des retraités des classes moyennes qui ne sont pas tous des nantis, particulièrement ceux qui disposent de pensions entre 1 500 et 2 500 euros.

DES EFFETS CONNEXES PRÉJUDICIALES

Un nombre conséquent de retraités pourraient devenir imposables et perdre des droits réservés aux ménages non imposables (aides au logement, complémentaire santé solidaire, aides à l'adaptation du logement...).

Par ailleurs, la suppression de l'abattement augmenterait mécaniquement le revenu fiscal de



référence et entraînerait, pour une partie des retraités, un changement de tranche de CSG. Ce serait pour ces retraités, la double-peine : une augmentation des impôts et une augmentation de la CSG. La baisse de pension nette perçue en début de mois serait particulièrement dure à avaler !

IMPOSER PLUS FORTEMENT LES RETRAITÉS RICHES ?

Les retraités les plus favorisés disposent d'un patrimoine conséquent, il est légitime d'encourager la circulation de ce patrimoine pour favoriser les jeunes générations et aider leur accession au logement. « Augmenter l'imposition sur le patrimoine viserait les personnes riches, parmi lesquelles des retraités, qui peuvent être multi-propriétaires, et ce serait très juste », déclare l'économiste Mickaël Zemmour. Nous souscrivons volontiers à cette proposition. Pour nous, augmenter les impôts des plus riches, qu'ils soient retraités ou actifs, favoriserait une plus grande équité, tant entre générations qu'au sein d'une même génération.

Si l'on veut avoir une politique fiscale vraiment redistributive, à l'UNSA Retraités, nous pensons qu'il est préférable d'imposer davantage les revenus du patrimoine, mobilier ou immobilier, plutôt que diminuer les pensions par la suppression de l'abattement fiscal de 10 %, un impôt déguisé dont la cible est pour l'essentiel les retraités des classes moyennes.

Redisons-le avec force : pour l'UNSA Retraités, la suppression de l'abattement fiscal de 10 %, c'est non !

Par l'équipe UNSA Retraités ■

“ Un nombre conséquent de retraités pourraient devenir imposables et perdre des droits réservés aux ménages non imposables... ”

Ne touchons pas aux principes fondamentaux de la protection sociale



Dans une note publiée le 14 avril, la Cour des comptes propose de « repenser le champ des soins remboursés par l'assurance maladie obligatoire en fonction du niveau de revenus des assurés ». Cette proposition qui revêt une apparence d'équité et de justice sociale, dans un contexte critique, conduit à remettre en cause le caractère universel de l'assurance maladie.



Ambroise Croizat, fondateur de la sécurité sociale et ministre du Travail entre 1945 et 1947

L'évolution du déficit de la Sécurité sociale est un sujet préoccupant, mais il est utilisé de manière abusive pour imprimer dans l'opinion une approche alarmiste, propre à imposer au pays et plus particulièrement aux salariés, actifs ou retraités, une politique d'austérité qui conduirait droit à la régression de notre protection sociale, qu'il s'agisse d'assurance maladie ou d'assurance vieillesse.

« Rien n'est tabou », a indiqué le Premier ministre. Nous sommes donc prévenus et les propositions budgétaires pour la loi de Finances 2026, comme pour le projet de loi de financement de la Sécurité sociale, devraient être connues plus tôt que les années précédentes. De quoi éveiller notre vigilance !

La Cour des comptes a fait, le 14 avril, une proposition pour une piste d'économies sur la branche maladie de la Sécurité sociale qui s'inscrit en rupture avec le principe d'universalisme de la Sécurité sociale : « **Chacun cotise selon ses moyens et reçoit selon ses besoins** ». Il s'agirait, s'inspirant du modèle allemand, de « repenser le champ des soins remboursés par l'assurance maladie obligatoire en fonction du niveau de revenus des assurés ». Comprenez : en fonction de leurs revenus, les citoyens disposeraient de droits au remboursement variables, les plus riches étant moins remboursés que les plus modestes.

Sous une apparence d'équité séduisante, cette proposition romprait avec l'universalisme qui régit notre protection sociale. Une telle mesure donnerait des arguments factuels à celles et ceux qui dénoncent le caractère insupportable des « charges » (la part du salaire consacrée à la protection sociale) et critiquent « l'assistanat social et le parasitisme ».

N'en doutons pas, le marché assurantiel saurait rapidement proposer des produits ciblés pour compenser le manque et les plus favorisés se désolidarisant de l'ensemble de la population, c'est la Sécurité sociale qui s'en trouverait menacée dans ses fondements.

À l'UNSA Retraités, nous rappelons notre attachement au caractère universel de la protection sociale. S'il faut trouver des pistes pour combattre le déficit de l'Assurance maladie, nous disposons de quelques-unes :

- > réévaluer les dispositifs d'exonération de cotisations employeur, pour ne conserver que les plus efficaces ;
- > soumettre aux cotisations sociales l'ensemble des revenus salariaux, y compris les primes et heures supplémentaires ;
- > taxer les produits addictifs nuisibles à la santé ;
- > mettre en place une CSG progressive faisant davantage contribuer les gros revenus et moins les bas salaires...

La redistribution est un élément de la cohésion nationale. Pour la rendre plus efficace, il faut faire évoluer notre système de contribution et notre fiscalité vers plus de justice et plus de progressivité. En aucun cas, accepter la remise en cause du caractère universel de notre protection sociale.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

Des cheminots retraités UNSA sur un projet d'avenir

La traversée des Alpes par la Savoie ne date pas d'hier, mais le futur tunnel ferroviaire de base du Lyon-Turin en représente une nouvelle réalisation majeure.

Quand nous avons eu l'opportunité, grâce à l'un de nos adhérents, d'organiser une visite du chantier de l'entrée du futur tunnel à St-Jean-de-Maurienne, nous n'avons pas hésité et le 10 avril dernier, nous avons été accueillis par une équipe de TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin).

Nos deux groupes (malheureusement limités en nombre) ont pu entrer en minibus dans les deux tubes principaux déjà creusés sur deux fois 1,6 km... Nos hôtes, particulièrement accueillants, nous ont donné de nombreuses informations et ont répondu à toutes nos questions.

La réalisation de cette nouvelle infrastructure est impressionnante par l'ampleur et la nature des travaux, la technicité et l'implication des centaines de travailleurs des différentes sociétés.

Vous trouverez tous les détails techniques sur le site www.telt.eu.

Pour tout dire, ce qui nous a particulièrement frappés, c'est l'organisation du chantier et la coactivité très importante, avec son lot de risques apparemment bien pris en compte. Sur ce tronçon du tunnel, le cycle de travail s'organise par période de 24 heures avec le minage du front de taille, l'explosion puis le dégazage du chantier, l'évacuation



et le stockage des matériaux d'excavation, la stabilisation par bétonnage de la voûte nouvellement créée et... nouveau cycle de 24 heures.

Ce projet vieux d'une trentaine d'années a mobilisé de nombreux cheminots et l'on a tous espéré voir les millions de camions quitter nos vallées pour le fret ferroviaire transalpin. Il faut cependant noter l'hostilité encore très forte d'une partie des populations et en particulier les « NO TAV » en Italie. Il est évident que tous ces chantiers vont occasionner de réelles nuisances et génèrent la crainte de pollutions et d'impacts négatifs sur l'hydrologie des montagnes.

À la mise en service en 2034, espérons que les pouvoirs publics auront une réelle politique de report du fret sur le rail et que l'investissement consenti collectivement sera une belle réussite. Restera côté français à réaliser les accès depuis Lyon, avec plusieurs tunnels et encore 10 à 15 ans de travaux. Et comme dirait l'autre : « Drill, baby, drill ! ».

Par Olivier Blanc, du secteur UFR Alpes ■

“
À la mise en service en 2034, espérons que les pouvoirs publics auront une réelle politique de report du fret sur le rail...
 ”



Au cœur du monde cheminot

Plus d'informations



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



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

