

N° 885 | NOVEMBRE 2025

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



**VÉLO FLUO :
LA RÉVOLUTION
DOUCE DE LA MOBILITÉ
DANS LE GRAND EST**

**LA RETRAITE,
ON S'EST BATTU
POUR LA GAGNER,
ON SE BATTRA
POUR LA GARDER !**



**Je rejoins
l'UNSA-Ferrovie
retraités**



SOMMAIRE

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, Wikipedia.org

CPPAP : 0327 S 07536
ISSN : 2431-6814

Conception/réalisation :
Studio Cuivré - www.studio-cuivre.fr

Impression :
ROTO CHAMPAGNE
Z.I. La Dame Huguenotte
52000 CHAUMONT



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER

N° 885 - Novembre 2025

PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE

Quelle société voulons-nous construire ?

PAGES 5/21

À LA UNE



6

- > Trains de nuit Paris-Berlin et Vienne supprimés... Bercy beaucoup !
- > Vélo Fluo : la révolution douce de la mobilité dans le Grand Est
- > L'écologie punitive
- > L'urgence d'un soulèvement social ou un système à bout de souffle ?



14

PAGES 21/23

LES PLUS ++

- > Du côté des UFR
 - Il y a 80 ans, la Sécurité sociale
- > Zones de santé prioritaires : mise en place...
- > Journée « Contractuels » du syndicat Nièvre



22

Besoin d'un coup de main ?

Fédération UNSA-Ferroviaire

Quelle société voulons-nous construire ?

La rentrée sociale 2025 a confirmé ce que beaucoup pressentaient : la colère gronde, mais elle s'exprime avec lucidité. Les grèves du 20 septembre et du 2 octobre ont montré que **le monde du travail, dans le ferroviaire comme ailleurs, ne se résigne pas**. On ne manifeste pas seulement contre une mesure, mais pour redonner du sens au travail, pour défendre la dignité, pour rappeler qu'un service public sans moyens finit par s'épuiser.

Cette période de tension résonne d'ailleurs avec les thèmes de ce numéro. D'abord, celui du service **Vélo Fluo en Grand Est**, qui prouve qu'une politique de mobilité cohérente peut exister quand les acteurs publics s'engagent. Ces vélos électriques connectés aux gares permettent de prolonger naturellement le voyage ferroviaire. C'est une réussite concrète, née d'un partenariat régional efficace, qui illustre l'idée simple, mais essentielle : l'intermodalité n'est pas un slogan, c'est un service à rendre.

À l'inverse, l'article sur l'écologie punitive nous alerte sur les dérives d'un discours qui culpabilise plutôt qu'il n'accompagne. Quand on fait porter aux citoyens la responsabilité d'un système productiviste qu'ils ne maîtrisent pas, on s'éloigne du but. Pour l'UNSA-Ferroviaire, **la transition écologique doit être sociale ou elle ne sera pas**. Les cheminots le savent : ils sont déjà acteurs d'un transport plus propre, et attendent de la cohérence politique, pas de la contrainte.

Le texte consacré à Dominique Méda et à son ouvrage *Une société désirable* nous invite, lui, à réfléchir au rapport au travail. La philosophe nous tend un miroir : **sommes-nous encore capables de concevoir un travail qui libère, plutôt qu'un emploi qui use ?** Son appel à repenser le temps de travail, à replacer la coopération et la justice au cœur du modèle économique, entre en résonance avec nos propres combats. Dans nos métiers, la quête d'un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle n'est pas un luxe : c'est une condition de survie.

Mais pendant qu'on parle de société désirable, d'autres décisions viennent rappeler combien la logique budgétaire continue de dominer. L'article sur la **suppression des trains de nuit Paris-Berlin et Paris-Vienne** en décembre prochain en est l'illustration amère. Ces lignes, symboles d'un rail européen écologique et accessible, disparaissent au nom de la rentabilité. Les taux de remplissage étaient bons, mais Bercy a tranché. Le déficit est jugé insupportable, comme si le service public devait toujours s'autofinancer. Ce n'est pas seulement un choix comptable : c'est un renoncement politique. Pendant ce temps, les Britanniques, eux, reprennent en main leur réseau ferroviaire...

Ces quatre articles, mis bout à bout, dessinent un tableau lucide, mais porteur d'espoir. Le ferroviaire reste au centre des enjeux écologiques, économiques et sociaux. Entre la mobilité douce du Vélo Fluo, la réflexion sur un travail soutenable, la défense d'une écologie juste et la bataille pour un rail européen public, se joue une même idée : celle du bien commun.

L'UNSA-Ferroviaire continuera d'y contribuer, par la négociation et la mobilisation. Nos combats dépassent les murs des gares : ils touchent à la société que nous voulons construire. Une société solidaire et écologique, où le progrès ne se mesure pas seulement en chiffres, mais en qualité de vie.

Bonne lecture.



Par Fabrice CHARRIÈRE

Secrétaire général
de l'UNSA-Ferroviaire



**Le monde du travail,
dans le ferroviaire
comme ailleurs,
ne se résigne pas.**



Trains de nuit Paris-Berlin et Vienne supprimés... Bercy beaucoup !

L'annonce de l'arrêt des trains de nuit Paris-Berlin et Paris-Vienne à la mi-décembre 2025 semble presque une vraie fausse surprise.

Cette fois-ci, on ne pourra pas dire que la communication de SNCF Voyageurs n'est que promotion et billevesées du côté des voyageurs et usagers. L'expression est si éclairante qu'elle mérite juste d'aborder les causes et les enjeux qui dépassent très largement l'avenir du ferroviaire en France, comme entre la France et les autres pays européens. Car malgré des **résultats d'occupation qui feraient pâlir certaines circulations régionales** (70 % en moyenne sur l'année 2024), la SNCF confirme ce que presque tout le monde sait : les trains de nuit internationaux, encore plus que d'autres trains, sont et resteront très longtemps encore déficitaires (et avec un gros déficit d'exploitation).

Donc, la subvention publique pour assurer l'équilibre financier des trains est indispensable... même rigoureusement indispensable : les coûts de production sont élevés, pas vraiment à cause des personnels pas mieux rémunérés que pour bon nombre de trains de longue distance nationale, la commercialisation est coûteuse, sans oser parler de la concurrence de l'avion abordée dans le communiqué de presse de SNCF Voyageurs. Énergies, infrastructure, passage de frontières, matériels roulants... organiser l'équilibre économique de ces trains relève de l'équation en mode « mission impossible ».

Cet arrêt des circulations est aussi le symptôme de la **détérioration et des travaux de l'infrastructure ferroviaire**, tant du côté français que du côté allemand. Il est bien fini le temps où le président Pépy ne jurait que par le modèle allemand, avec la transformation de la DB en société anonyme. Le groupe SNCF de sociétés anonymes (seconde réforme ferroviaire de 2018) devait être le Graal de la renaissance du ferroviaire en France comme en Allemagne. Sur les trains de nuit Paris-Berlin et Vienne, Il est précisé qu'il n'était même pas possible d'envisager une circulation quotidienne au-delà de 2026 à cause des travaux de régénération de part et d'autre des frontières.

Quant à l'**incapacité de vendre les billets** de l'offre de nuit Paris-Berlin-Vienne par tous les canaux de



Voyager en train de nuit, c'est souvent une aventure inoubliable

SNCF Voyageurs, on se demande si Courteline n'a pas pris la tête de la direction des ventes ! Surtout en renvoyant à un autre site internet (<https://www.nightjet.com/fr>) et sur celui... de la DB. Un détail qui paraît révélateur de la foi portée par quelques-uns sur l'avenir de ces liaisons nocturnes internationales.

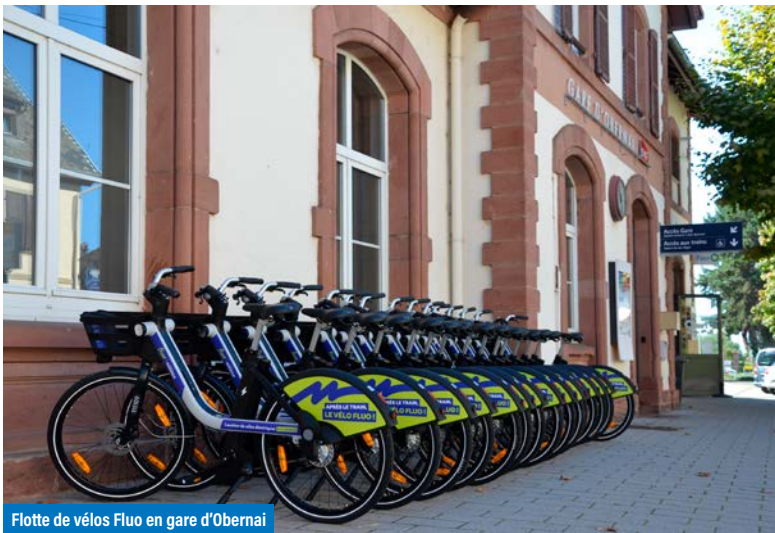
Peut-on être réellement surpris par la décision de Bercy, signant la fin d'un jeu onéreux qui avait commencé par un rêve : celui de croire que les trains de nuit internationaux entre Paris et ailleurs avait un avenir durable pour concrétiser des discours politiques flamboyants sur le réchauffement climatique ? Souhaitons courage et budgets aux prochains ministre des Transports et PDG du groupe SNCF pour concrétiser des engagements qui semblent être repoussés sans visibilité.

Pendant ce temps-là, les Britanniques reprennent en main (publique) réseau et compagnies ferroviaires. *Fu*** britishs* qui nous donnent de nouvelles leçons... et une leçon d'humour ! Au pays du libéralisme, une certaine forme de « nationalisation » très pragmatique apparaît comme un remède à l'ouverture à la concurrence généralisée et presque sans limites. Nous avons intérêt à traverser la Manche pour observer cette évolution encore trop audacieuse pour Bercy et... Bruxelles. Jusqu'à quand ?

Par Rémi AUFRÈRE-PRIVEL ■

Vélo Fluo : la révolution douce de la mobilité dans le Grand Est

Dans un contexte de transition écologique et de réinvention des mobilités du quotidien, la région Grand Est franchit une nouvelle étape avec le lancement du service Vélo Fluo, un dispositif de location de vélos électriques en libre-service déployé dans 52 gares régionales. Ce projet ambitieux, inauguré officiellement le 19 septembre à Obernai (Bas-Rhin), s'inscrit dans le cadre du Plan Vélo 2022-2028 et vise à faciliter le fameux « dernier kilomètre » entre la gare et la destination finale.



Flotte de vélos Fluo en gare d'Obernai

UNE RÉPONSE CONCRÈTE AUX ENJEUX DE MOBILITÉ

Le **dernier kilomètre** (qui peuvent parfois être plusieurs) est souvent le maillon faible des trajets multimodaux. Après un voyage en train, il n'est pas rare que les usagers se retrouvent sans solution pratique pour rejoindre leur lieu de travail, leur établissement scolaire ou leur domicile. C'est précisément ce défi que Vélo Fluo entend relever.

Grâce à une flotte de **500 vélos à assistance électrique**, conçus pour un usage quotidien et intensif, les voyageurs peuvent désormais louer un vélo directement à leur gare d'arrivée, l'utiliser librement durant 14 heures maximum et le restituer dans la même station. Ce système combine **souplesse d'usage, simplicité technologique et impact environnemental réduit**, tout en s'intégrant harmonieusement dans l'espace public grâce à des stations ultra-compactes (une dizaine de vélos se rangent facilement sur une zone équivalente à une place de stationnement pour voiture).

COMBIEN ÇA COÛTE ?

Pensé pour les usagers du train en déplacement ponctuel, le service Vélo Fluo s'impose comme une solution simple, économique et pratique pour relier la gare au centre-ville ou prolonger son trajet en toute liberté. Le principe ? Une location à la journée, jusqu'à 14 heures consécutives, pour seulement 6 €. Et pour les détenteurs de la carte Avantages Fluo, le tarif tombe à 3 € — une belle incitation à adopter la mobilité douce.

Avec plus de 510 000 porteurs de la carte Fluo dans la région Grand Est, le dispositif séduit un public de plus en plus large. L'usage est d'une simplicité déconcertante : une seule application, une carte bancaire enregistrée dans le profil et le vélo est à vous. Pas de clé, pas de formalités lourdes — juste le plaisir de pédaler.

UNE INTERMODALITÉ RENFORCÉE

Le service Vélo Fluo est pensé comme un **complément naturel au réseau TER Fluo**, qui couvre l'ensemble du territoire régional Grand Est. En facilitant l'intermodalité train + vélo, la région Grand Est espère encourager les habitants à délaisser la voiture individuelle au profit de modes de transport plus vertueux.

Les gares concernées par le dispositif ne se limitent pas aux grandes métropoles comme Strasbourg, Metz ou Reims. Elles incluent également des **communes moyennes et rurales**, telles que Langres, Remiremont ou Forbach, illustrant la volonté politique de **désenclaver les territoires** et de proposer une offre de mobilité équilibrée.

UNE TECHNOLOGIE AU SERVICE DE L'USAGER

Le service est opéré par **Fifteen**, une entreprise française spécialisée dans les solutions de mobilité cyclable partagée. L'accès aux vélos se fait via une **application mobile dédiée** qui permet de

LES 52 GARES ÉQUIPÉES DE VÉLOS FLUO



réserver, déverrouiller et suivre l'utilisation du vélo en temps réel. Cette approche numérique garantit une **expérience fluide**, tout en offrant des données précieuses pour l'optimisation du service.

Contrairement à certains systèmes de vélos partagés, Vélo Fluo autorise le **stationnement libre** pendant la journée, à condition de restituer le vélo dans sa gare d'origine. Cette souplesse est particulièrement adaptée aux actifs, étudiants ou voyageurs de passage, qui peuvent ainsi intégrer le vélo dans leur routine sans contrainte excessive.

DES VÉLOS CONÇUS ET ASSEMBLÉS EN FRANCE

Derrière chaque vélo Fluo se cache un savoir-faire français. Fournis par la société Fifteen, ces vélos électriques sont **assemblés dans le Pas-de-Calais**, au sein d'un atelier industriel partenaire. Ce choix n'est pas anodin : il incarne la volonté de la région Grand Est de soutenir une filière locale, tout en garantissant des équipements robustes, pensés pour un usage quotidien. Design épuré, technologie embarquée, fiabilité éprouvée — les vélos Fluo sont le fruit d'une ingénierie de proximité, au service d'une mobilité durable.

VOYAGER AVEC SON VÉLO : UN PARCOURS SEMÉ D'EMBÛCHES

Si la région Grand Est encourage la mobilité douce, embarquer son propre vélo à bord d'un TER Fluo relève parfois du casse-tête. En théorie, les vélos sont acceptés gratuitement dans les trains, mais en pratique, les places sont limitées et non réservables. Aux heures de pointe, notamment sur la ligne très fréquentée Strasbourg-Bâle, il n'est pas possible de voyager avec son vélo. De plus, les rames ne sont pas toutes équipées de compartiments adaptés et le manque d'uniformité dans les aménagements rend l'expérience aléatoire. Ajoutez à cela les contraintes liées aux correspondances, les quais parfois étroits, la cohabitation avec les autres voyageurs, et le trajet peut vite tourner au parcours du combattant. Sans compter les risques de vols, de dégradations, le coût à l'achat d'un vélo.

Face à ces contraintes, le service **Vélo Fluo** apparaît comme une alternative séduisante : pas de manutention, pas de stress, juste un vélo disponible à la gare, prêt à vous accompagner dans vos déplacements urbains.

Un train, un vélo. C'est simple, c'est Fluo.



UN PROJET INSCRIT DANS UNE STRATÉGIE GLOBALE

Le lancement de Vélo Fluo ne constitue pas un simple coup de communication. Il s'inscrit dans une **stratégie régionale cohérente**, portée par le **Plan Vélo 2022-2028**, doté d'un budget de 125 millions d'euros, dont 4,8 millions sont consacrés au projet Vélo Fluo.

Ce plan vise à faire du Grand Est la **première région cyclable de France**, en développant les infrastructures autour des gares, en soutenant l'achat de vélos et en intégrant les mobilités douces dans une logique de **transition énergétique**. Il s'articule également avec les réseaux de chaleur (1), les transports en commun et les politiques d'aménagement du territoire.

Franck Leroy,
président de la région :



Ce service reflète notre volonté d'offrir des solutions de transport innovantes, accessibles et durables à tous les habitants du Grand Est. Avec les vélos Fluo, nous faisons un pas de plus vers une mobilité responsable et connectée aux besoins du quotidien.



Inauguration du service Vélo Fluo en gare d'Obernai

UNE AMBITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE

Au-delà de la réduction des émissions de CO₂, Vélo Fluo porte une ambition **écologique, sociale et économique**. En facilitant l'accès au vélo électrique, la région favorise une **mobilité inclusive**, accessible à tous, y compris dans les zones peu desservies par les transports en commun.

Le vélo électrique permet également de **réduire la fatigue physique**, rendant les trajets plus agréables et accessibles à un public plus large. C'est une réponse concrète aux enjeux de **santé publique**, de **qualité de l'air** et de **bien-être au quotidien**.

UNE INAUGURATION SYMBOLIQUE À OBERNAI LE 19 SEPTEMBRE

Le choix d'Obernai pour le lancement officiel du service n'est pas anodin. Cette commune du Bas-Rhin incarne les gares moyennes sur lesquelles la région mise pour renforcer l'usage du train et répondre

aux besoins de mobilité locale. C'est d'ailleurs à bord d'un TER reliant Strasbourg à Sélestat que Franck Leroy, président de la région Grand Est, a annoncé le lancement des quatre premières stations Vélo Fluo dans les gares de Benfeld, Saint-Louis, Obernai (toutes trois en Alsace) et Rethel (dans les Ardennes). Ce moment inaugural marque le début d'un déploiement progressif dans 52 gares sélectionnées selon leur fréquentation et les résultats d'une large consultation citoyenne organisée début 2024 sur la plateforme « *Ma région demain* ».

Cette consultation, qui a enregistré un taux de participation record, témoigne de l'engouement des habitants du Grand Est pour des solutions accessibles de mobilité douce. L'idée de ce service de vélopartage est née en 2021, à la suite d'un voyage d'études en Flandre belge, où la quasi-totalité des

gares disposent déjà d'un système similaire. Inspirée par ce modèle, la région Grand Est a choisi d'adapter cette approche à son propre réseau TER, dont elle assure la gestion et l'organisation, en y intégrant une dimension intermodale forte.

OBERNAI, LA PETITE REINE EN MAJESTÉ

Nichée au cœur de l'Alsace, Obernai ne se contente pas d'être une carte postale vivante : elle trace aussi la voie d'une mobilité urbaine

plus douce, plus verte, plus audacieuse. Depuis plusieurs années, la commune s'engage dans une transformation profonde de ses infrastructures, portée par un Plan Vélo ambitieux et résolument tourné vers l'avenir.

Pensé comme une réponse aux défis du réchauffement climatique et aux enjeux de santé publique, ce plan vise à créer un réseau cyclable structurant, continu et sécurisant. Entre 2022 et 2025, Obernai a investi dans la création de pistes cyclables le long des grands axes routiers à l'est de la ville, tout en repensant les zones de rencontre et les liaisons douces. Des arceaux à vélo, des abris sécurisés, un jalonnement plus clair : chaque détail compte pour encourager les déplacements à deux roues.

Mais la politique cyclable d'Obernai ne s'arrête pas aux infrastructures. Elle s'inscrit dans une démarche citoyenne, éducative et inclusive. Des actions de sensibilisation au respect du Code de la route, des formations pour les jeunes cyclistes et une volonté

affirmée de partager l'espace public entre tous les usagers font partie intégrante du projet. À Obernai, le vélo n'est plus seulement un loisir : c'est un art de vivre, une promesse d'avenir.

OBERNAI, CARREFOUR D'EMPLOIS ET DE MOBILITÉS ?

Chaque matin, Obernai s'éveille au rythme des navetteurs. Située à une vingtaine de kilomètres de Strasbourg, la ville attire chaque jour près de 7 500 actifs venus d'autres communes pour y travailler. À l'inverse, environ 2 500 Obernois prennent la route ou le rail pour exercer leur activité ailleurs. Ce va-et-vient quotidien dessine les contours d'une ville dynamique, à la fois bassin d'emploi et point de départ vers les pôles économiques voisins.

La gare d'Obernai, connectée au réseau TER Alsace, joue un rôle clé dans cette mobilité. Bien que les chiffres précis de fréquentation ne soient pas disponibles, les estimations évoquent plusieurs centaines de passagers par jour, notamment aux heures de pointe. **Le train séduit de plus en plus, porté par une volonté régionale de promouvoir les transports durables** et une politique locale qui mise sur l'intermodalité.

À Obernai, la mobilité ne se pense plus en silo. Elle s'inscrit dans une vision globale, où le vélo, le train, la marche et la voiture partagent l'espace urbain. Une ville en mouvement, qui conjugue attractivité économique et transition écologique. Preuve en est, les lignes A et B du transport urbain Passo sont devenues, début 2025, totalement gratuites. Évidemment, la fréquentation est au rendez-vous avec près de 110 000 utilisateurs estimés d'ici la fin de l'année !

ON A TESTÉ LE SERVICE POUR VOUS !

Les vélos Fluo ne sont pas de simples deux-roues : ce sont de véritables alliés du quotidien, pensés pour une utilisation intuitive et sécurisée. Entièrement électriques, ils ne disposent pas de vitesses manuelles — un choix volontaire, rendu possible par un **système de couple intelligent** qui adapte automatiquement l'assistance selon l'effort fourni. Résultat : une prise en main simplifiée, même pour les cyclistes occasionnels.

Chaque vélo est équipé d'une **balise GPS**, d'un **cadenas électrique** et d'une **fonction pause** qui permet de s'arrêter où l'on veut, en toute tranquillité et sécurité : pour faire ses courses, déjeuner en terrasse ou passer chez le coiffeur. Avec une **autonomie maximale de 60 kilomètres**, ces vélos offrent une belle liberté de mouvement, sans stress ni contrainte.

Un concentré de technologie pour pédaler en toute liberté !



Quelques invités lors de l'inauguration ont pu tester les vélos Fluo

DES PERSPECTIVES PROMETTEUSES

À terme, le service Vélo Fluo pourrait évoluer vers une **extension du nombre de gares équipées**, une **augmentation de la flotte**, voire une **intégration avec d'autres services de mobilité** comme le covoiturage ou les navettes locales. Il pourrait également inspirer d'autres régions à adopter des modèles similaires, renforçant ainsi la dynamique nationale autour du vélo électrique.

Avec Vélo Fluo, la région Grand Est démontre qu'il est possible de **réconcilier innovation, écologie et accessibilité**. Ce service incarne une nouvelle vision de la mobilité, où chaque trajet devient une opportunité de réduire son empreinte carbone, de gagner en autonomie et de redécouvrir le plaisir de se déplacer à vélo.

Dans un monde en quête de solutions durables, Vélo Fluo n'est pas seulement un moyen de transport : c'est un **symbole de la mobilité de demain**, ancrée dans les territoires, pensée pour les usagers et portée par une volonté politique forte.

UNE COHÉRENCE AVEC LES ENGAGEMENTS DE LA SNCF

La SNCF s'engage depuis plusieurs années dans une politique de mobilité durable, tant pour ses clients que pour les cheminotes et cheminots. Le Plan Vélo Fluo s'inscrit parfaitement dans cette logique :

- > **il renforce l'attractivité des gares** comme pôles de mobilité ;
- > **il facilite l'usage du vélo** pour ses salariés, même sans posséder de vélo personnel ;
- > **il soutient les objectifs RSE** (Responsabilité sociétale des entreprises) de SNCF.

Vélo Fluo : une solution concrète pour les trajets domicile-travail des salariés SNCF



Panneau du service Vélo Fluo en gare

Le service **Vélo Fluo**, qui propose des vélos à assistance électrique en libre-service dans 52 gares du Grand Est, est également bénéfique pour les agents SNCF :

- > une **solution pratique pour le dernier kilomètre** entre la gare et le lieu de travail ou le domicile ;
- > une **alternative à la voiture individuelle**, surtout dans les zones mal desservies par les transports en commun ;
- > une **mobilité souple et écologique**, adaptée aux horaires variables et aux déplacements professionnels.

LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES (FMD) À LA SNCF : UN LEVIER FINANCIER

Le **FMD** est un dispositif facultatif qui permet à l'employeur de **soutenir financièrement les trajets domicile-travail réalisés avec des modes de transport durables**, comme le vélo, le covoiturage ou les transports en commun.

À la SNCF et grâce à l'UNSA-Ferroviaire, seule négociatrice de l'accord FMD, cela signifie une prise en charge partielle des frais liés à l'usage du vélo, jusqu'à 600 € par an (ou 900 € en cas de cumul avec un abonnement de transport en commun).

Imaginons un agent travaillant dans une gare du Grand Est :

- > il utilise éventuellement un vélo personnel pour se rendre en gare ;
- > il prend le **TER Fluo** pour se rendre à son lieu de travail ;
- > il utilise un **vélo Fluo** pour parcourir les derniers kilomètres entre la gare et son domicile ;
- > il peut **déclarer ces trajets** dans le cadre du FMD et bénéficier d'une **indemnité annuelle** exonérée de charges (plus d'informations dans notre Zoom UNSA FMD SNCF).

Ce modèle encourage une **mobilité multimodale**, fluide et respectueuse de l'environnement, tout en **réduisant les coûts personnels** liés à ses déplacements.

En résumé, le **service Vélo Fluo** et le **Forfait mobilités durables** forment un duo gagnant pour les salariés SNCF :

- > **pratique** : accès facile à des vélos électriques dans les gares
- > **économique** : indemnisation des trajets domicile-travail
- > **écologique** : réduction de l'empreinte carbone
- > **stratégique** : alignement avec les politiques de transition énergétique et de qualité de vie au travail



POUR NOUS FAIRE PRÉFÉRER LE TRAIN, IL RESTE ENCORE DU CHEMIN

Nous l'avons déjà évoqué dans cet article : dans trop de cas, la complexité d'utilisation du train en région Grand Est — et probablement ailleurs en France — découle d'un manque de solutions tarifaires attractives et d'une faible intermodalité entre le domicile, la gare SNCF et le lieu d'arrivée final.

Le service Vélo Fluo, bien qu'il représente une avancée bienvenue, illustre aussi les limites d'une politique régionale qui continue, trop souvent, à favoriser l'usage de la sacro-sainte voiture individuelle.

Prenons l'exemple d'une famille « classique » de quatre personnes vivant dans une petite commune de la magnifique vallée de Villé, souhaitant passer la journée à Strasbourg. Elle se retrouve face à deux options :

1. Voiture + CTS (Compagnie des transports strasbourgeois) :

Après 40 km de trajet en voiture, la famille peut stationner dans un parking relais (P+R). Le tarif journalier est de 4,20 € par véhicule, incluant un ticket bus/tram illimité valable pour tous les passagers (jusqu'à 7 personnes). Avantage imbattable sur le plan financier, même avec le coût du carburant (environ 10 €).



Le secrétaire fédéral Gilles Dontenvill prêt à tester un vélo Fluo

2. Voiture + train TER Alsace via le réseau Fluo Grand Est :

EN SEMAINE : après avoir rejoint la gare SNCF et si par chance il a trouvé une place de stationnement gratuite, le prix du billet TER 66,80 € s'ajoute à 14,80 € de titres CTS (1 ticket 24h solo à 4,60 € + 1 ticket 24h trio à 10,20 €). Même pour un agent SNCF bénéficiant de la gratuité sur le TER, le coût du transport urbain reste dissuasif.

LE WEEK-END : le forfait Alsa+ Groupe Journée incluant train + CTS revient à 21,20 €. Mais si la famille part du Haut-Rhin, le tarif grimpe à 39,20 €.

En conclusion, ce simple exemple révèle une réalité : malgré les efforts pour promouvoir les mobilités douces, le train reste souvent moins compétitif que la voiture, tant en termes de coût que de praticité. Pour inverser la tendance, il faudra des politiques tarifaires plus audacieuses, une interconnexion renforcée et une vraie volonté de rendre le train accessible à tous. Allons. Rêvons. Cela sera pour demain peut-être.

Fort heureusement, le train a aussi ses avantages. Face à la hausse du coût de la vie et aux tensions sur les routes, le TER s'impose comme une solution de mobilité à la fois fiable et apaisante. Certes, le prix du billet peut sembler élevé au premier abord, mais il est souvent **pris en charge partiellement ou totalement** dans le cadre des trajets domicile-travail, notamment via les dispositifs employeurs ou les aides régionales. À cela s'ajoute un **temps de trajet généralement respecté**, loin des aléas du trafic routier.

Finis le stress des embouteillages ou la chasse au stationnement : dans le train, on peut **travailler, discuter, lire ou simplement se reposer**, transformant le déplacement en moment utile et/ou agréable. Le TER, c'est aussi un choix écologique, qui permet de réduire son empreinte carbone tout en gagnant en qualité de vie.

Par Gilles DONTENVILL et Séverine JERNASZ ■

(1) Les vélos électriques Fluo et les réseaux de chaleur sont deux piliers complémentaires d'une politique régionale ambitieuse. L'un agit sur les déplacements, l'autre sur le confort thermique, mais tous deux participent à une réduction des émissions de CO₂, à une meilleure qualité de vie, et à une résilience énergétique territoriale.



Et si votre trajet quotidien devenait un moment de liberté ?

Finis les embouteillages, les transports bondés et les réveils stressés. Enfourcher un vélo pour aller au travail, c'est choisir un mode de vie plus sain, plus serein et plus respectueux de l'environnement. Quelques coups de pédale suffisent pour transformer votre routine en parenthèse vivifiante, où l'air frais remplace le klaxon et où chaque trajet devient une bouffée d'énergie. Et si l'effort physique vous inquiète, les vélos électriques sont là pour ça. Dans tous les cas, quelle que soit la distance que vous parcourez à vélo, mécanique ou électrique, le vélo, c'est la mobilité qui fait du bien — à vous, à votre ville et à la planète. Alors on s'y met ?



Quelques exemples de dispositifs régionaux et urbains

ÎLE-DE-FRANCE

→ VÉLIGO LOCATION

Type : Location longue durée de vélos électriques (jusqu'à 6 mois).

Public cible : Salariés franciliens.

Particularité : Subventionné par Île-de-France Mobilités, avec un tarif attractif (à partir de 20 €/mois).

PARIS

→ VÉLIB' MÉTROPOLÉ

Type : Vélos en libre-service (mécaniques et électriques).

Couverture : Paris et 60 communes de la petite couronne, réseau intra-muros extrêmement dense.

Technologie : Stations fixes avec bornes de recharge pour les VAE.

Usage : Très adapté aux trajets courts et intermodaux.

LYON

→ VÉLO'V

Exploitant : JCDecaux.

Particularité : Flotte mixte avec vélos électriques intégrés.

Innovation : Recharge des batteries directement sur les stations.

STRASBOURG

→ VÉLHOP

Type : Location courte et longue durée.

Particularité : Vélos électriques disponibles en agence ou en station.

Lien avec le Grand Est : Complémentaire au réseau Fluo dans la métropole.



BORDEAUX

→ V3

Type : Vélos en libre-service avec VAE intégrés. Technologie : Système de géolocalisation et application mobile.

Usage : Fort développement dans les quartiers périphériques.

TOULOUSE

→ VÉLOTOULOUSE

Flotte en partie électrifiée, intégrée au réseau Tisséo.

NANTES

→ BICLOO

Vélos électriques en libre-service avec bornes de recharge.

DIJON

→ DIVIAVÉLODI

Service de vélos partagés avec VAE disponibles.

LA ROCHELLE

→ YÉLO

Pionnier dans la mobilité douce, avec vélos électriques et navettes maritimes.

SAINT-ÉTIENNE

→ VÉLIVERT

AÉSIO mutuelle, votre partenaire pour votre protection sociale

AÉSIO mutuelle, 3^e mutuelle de France spécialisée dans la protection de la personne, couvre les besoins en complémentaire santé, prévoyance, épargne et retraite.

Notre ambition :

Accompagner nos adhérents à chaque étape de leur vie, en leur proposant **des garanties et des services** répondant à leurs besoins **d'aujourd'hui, tout en anticipant** ceux à venir.

Notre démarche :

Co-construire les solutions de protection sociale avec les entreprises et les branches professionnelles.

Notre conviction :

La **proximité**, pour comprendre et répondre aux attentes des adhérents en portant les valeurs de **solidarité, de responsabilité et d'innovation**.

Notre expertise au service des salariés et des entreprises :

SANTÉ

Il est essentiel de tenir compte de la situation des branches et des entreprises afin de répondre au mieux aux attentes des salariés et de leur famille. C'est pourquoi nous élaborons des solutions santé personnalisées.

PRÉVENTION

Nous menons des actions de prévention dans les entreprises et avec les branches professionnelles pour améliorer la qualité de vie au travail.

PRÉVOYANCE

Des solutions performantes sont proposées aux salariés et à leur famille pour faire face aux aléas de la vie (arrêt de travail, invalidité, décès...).

ÉPARGNE / RETRAITE

Nous proposons des solutions personnalisables d'épargne retraite (PEE-PERCO, Article 83...) pour améliorer les pensions versées par les régimes de retraite obligatoires.



AÉSIO mutuelle en chiffres :



2,3 millions d'adhérents



Plus de **3 000**
collaborateurs



Plus de **240**
agences en France



32 recommandations ou
labellisations de branche :
21 en santé et 11 en prévoyance



**Votre Chargée de
relation partenariat :**

Marine PREVOT

07 72 34 71 82

marine.prevot@aesio.fr

aesio.fr



AÉSIO mutuelle, mutuelle soumise aux dispositions du livre II du code de la mutualité, immatriculée sous le n°775 627 391 dont le siège social est 173 rue de Bercy 75012 Paris.
©Gettyimages, Document non contractuel à caractère publicitaire. 25-205-008_V2

**AÉSIO
MUTUELLE**

C'est ça, la mutuelle d'aujourd'hui

L'écologie punitive

Il y a quelques mois sur les quais de Seine à Paris, remontant à pied un habituel bouchon de voitures scotchées les unes aux autres dans un brouhaha de klaxons et de moteurs, un bus arborait sur son flanc une publicité incitant à calculer son empreinte carbone. Une amie qui aspirait comme moi l'air des échappements soupira qu'elle était épuisée par cette « écologie punitive ». Ah bon ? Chercher à savoir ce que l'on envoie comme CO₂ dans l'atmosphère tout au long de sa vie, c'est punitif ? Informatif, éducatif, instructif, voire productif... d'accord. Mais punitif... D'autant que son mode de vie n'avait jamais souffert du moindre effort écologique. Cet oxymore me posait deux questions : d'où sortait-il et de quoi parlait-on ?



Les catastrophes liées au réchauffement du climat sont chaque année plus graves

UNE EXPRESSION MARQUÉE POLITIQUEMENT

Une recherche sur Ecosia plus tard, j'apprenais que « l'écologie punitive » était apparue dans les médias au tournant des années 2010, avant de faire florès en 2020 avec la Convention citoyenne pour le climat (qui sera consciencieusement torpillée ensuite par celui qui déjà prétendait s'intéresser au sujet). Marine Le Pen, Jordan Bardella et quelques élus Les Républicains dénonçaient alors des mesures jugées « trop contraignantes » pour les citoyens, comme la baisse de la vitesse sur autoroute, la fin programmée des véhicules thermiques ou les restrictions sur les vols intérieurs. Même le météoritique Premier ministre Attal y alla de son couplet quelques années plus tard en réponse aux mobilisations agricoles, voulant « *sortir de l'écologie punitive* ». On se rappellera aussi des propos du repris de justice Sarkozy en 2010 : « *L'environnement, ça commence à bien faire !* ».

« L'écologie punitive » est un terme volontairement vague, ainsi il permet de :

- > présenter les politiques écologiques comme des atteintes aux libertés individuelles, des diktats technocratiques ou des menaces contre le mode de vie occidental ;
- > diaboliser l'écologie réelle en la présentant comme autoritaire, moralisatrice ou sectaire, alors qu'elle vise d'abord à protéger les populations les plus vulnérables, pendant que les riches s'achètent des îles pour y construire des bunkers de luxe (climatosceptiques, d'accord, mais on ne sait jamais) ;
- > s'appuyer sur des peurs légitimes (perte de pouvoir d'achat, déclassement social ou territorial) qu'elle instrumentalise pour bloquer toute avancée écologique, créer un climat

de méfiance, freiner les réformes, maintenir le statu quo ;

- > ratisser large auprès des électeurs des classes populaires, en jouant sur le ressentiment et la peur du changement contre des mesures perçues comme élitistes ou urbaines ;
- > reporter toute action en faveur de l'environnement au motif de protéger les plus précaires (alors, on le verra, que c'est exactement le contraire qui se produit).

En tout cas, le but est atteint : le terme est devenu **un couteau suisse rhétorique pour les partis conservateurs populistes** (aka réactionnaires, autoritaires, obscurantistes, climatosceptiques) qui s'opposent à des mesures écologiques jugées trop contraignantes pour les citoyens ou les entreprises, sans rien proposer de crédible à la place. Puisque l'objectif, on le rappelle, est de réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

On le voit donc, « l'écologie punitive » est un marqueur politique. Un slogan fourre-tout créé par la droite et l'extrême droite pour discréditer toute tentative de régulation environnementale, car ce n'est pas bon pour le business et ça rapporte des voix en masse.

Et ailleurs ? Le retour au pouvoir du repris de justice climatosceptique Donald Trump a donné de la vigueur à un lobby protéiforme et obscurantiste qui alimente et finance les mouvements anti écologiques, nie les sciences du climat, souvent les sciences tout court, soutenu par des politiciens de droite et d'extrême droite. Un peu partout dans le monde, les progrès durement acquis pour tenter d'éviter une catastrophe climatique sont remis en cause et parfois réduits à néant. Les gouvernements, les compagnies pétrolières, les grandes entreprises renient leurs engagements en matière de climat.

LES MÉDIAS CONSERVATEURS À LA MANŒUVRE

En France, l'expression s'est imposée dans le débat public qui, c'est vrai, vole au ras des pâquerettes. Des réseaux sociaux (qui ne sont pas « devenus » la décharge des opinions humaines, ils l'ont toujours été, c'est précisément leur modèle économique) aux plateaux télé où l'agression, le mensonge et la mauvaise foi sont le quotidien de chroniqueurs au service de patrons de presse marqués politiquement (devinez de quel côté), elle s'est déclinée contre les écologistes eux-mêmes : Khmers verts, ayatollahs de la même couleur, bobos écolos, éco-terroristes, escrologistes, etc.



En 2010, 30 millions de vols commerciaux ont eu lieu, près d'un départ chaque seconde

Une prose elle aussi au ras des pâquerettes qui sert à empêcher tout débat public sur :

- > l'impossibilité d'une croissance infinie sur une planète aux ressources finies ;
- > l'aggravation des urgences climatiques ;
- > l'inaction des gouvernements ;
- > l'omniprésence au sein du pouvoir des lobbies et des multinationales pour lesquelles seul le profit à court terme des actionnaires compte ;
- > la responsabilité des réseaux sociaux qui inondent leurs utilisateurs de fake news racoleuses, encourageant à ne pas croire la science et menaçant la pérennité de nos démocraties, sans aucun contrôle ni comptes à rendre.



Des ressorts libéraux qui font la fortune pourtant déjà injustifiable de ceux qui possèdent tout (dont les médias) et financent la carrière de politiques reconnaissants qu'ils font élire grâce à leurs médias (si l'ascenseur social est un mythe, les renvois d'ascenseur politique-business sont par contre « monnaie courante »). **Leurs médias sont une arme de désinformation massive** qui joue un rôle central dans la diffusion de ces expressions populistes, multipliant les tribunes dénonçant les soi-disant « excès » de l'écologie, le plus souvent sans source ni fondement (comment le pourraient-ils ?). Chasseurs, syndicats agricoles, lobbies de l'industrie fossile, grands patrons sont invités à venir y relayer ces discours démagos pour défendre leurs intérêts, mettant la pression sur ceux qu'ils menacent de ne pas maintenir au pouvoir.

UNE FICTION PLUS QU'UNE RÉALITÉ

Dans la vraie vie, les mesures écologiques contraignantes sont extrêmement rares, souvent repoussées, édulcorées ou annulées sous la pression du business ou, plus rarement, des mouvements sociaux. Marginalisée, timide, souvent sacrifiée sur l'autel des intérêts économiques et électoraux, dans tous les cas loin d'être punitive, **l'écologie en France est largement permissive, quand elle n'est pas inexistante.**

La réalité, c'est que nos gouvernants multiplient les discours sur le sujet, mais les actes peinent à suivre et les subventions aux énergies fossiles restent massives (*la souveraineté est à la mode. Pour le pétrole, on repassera : nos stations-service ne sont pas près d'arrêter de financer le régime russe. La guerre, c'est punitif ?*).



Les méga incendies, c'est punitif ?

“ **Le réchauffement climatique est une menace existentielle pour notre civilisation.** ”

Chargé d'évaluer les politiques publiques en la matière, le Haut Conseil pour le climat souligne régulièrement l'insuffisance des moyens alloués à la transition écologique. La France est pointée du doigt pour son retard sur ses objectifs climatiques. Les investissements dans les infrastructures vertes, les transports durables ou l'agriculture biologique restent marginaux par rapport aux besoins.

Après la loi Duplomb, le dernier recul du gouvernement (avant de reprendre récemment à son compte les demandes anti-écologiques du RN) concerne **les ZFE, qui risquent de disparaître**. Les riverains sont ravis, ils vont pouvoir profiter encore du bruit et de l'odeur des millions de voitures (et deux-roues) thermiques qui passent sous leur nez à 11 km/h en moyenne.

Breaking news ! E. Macron, encore lui, vient de proposer de changer l'instance européenne qui validera les objectifs Climat de l'UE pour 2040 : initialement prévus pour être votés en Conseil des ministres européens (à la majorité), il a demandé à ce que ce soit en Conseil européen (à l'unanimité). Tapis rouge pour les climatosceptiques comme Orbán ou Meloni (de quel bord politique, déjà ?) qui n'auront qu'à voter « non » pour enterrer cette échéance capitale pour notre avenir commun. Rien de surprenant, le VRP du business s'implique depuis longtemps dans le détricotage du pacte vert européen. *Make our planet great again !* On y croit.

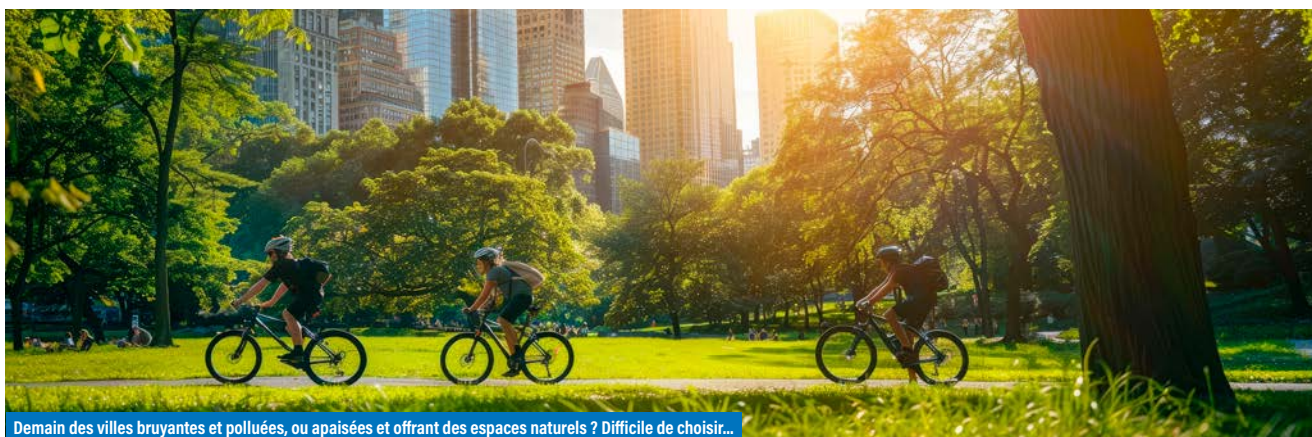
LA PUNITION, C'EST L'ABSENCE D'ÉCOLOGIE

Cette sémantique racoleuse pour cerveau disponible (et peu curieux) suggère que ce sont les politiques écologiques qui punissent les citoyens, alors que ce sont en réalité les conséquences de l'inaction climatique qui ont un effet réel. Et des plus violents. Ce n'est pas comme si la communauté scientifique confirmait année après année que **le réchauffement climatique est une menace existentielle pour notre civilisation.**

On se demande ce qui est le plus punitif : les contraintes imaginaires inventées par les populistes pour racoler le plus large possible, ou :

- ▶ les méga incendies (qui reviennent chaque année) ;
- ▶ les sécheresses à répétition (que les agriculteurs productivistes entendent combattre en vidant les nappes phréatiques qui sont pourtant un bien commun) ;
- ▶ les inondations (qui tuent de plus en plus régulièrement en Europe) ;
- ▶ la disparition ininterrompue d'espèces et d'espaces naturels pour produire de la viande sur pattes (c'est pas comme si on en manquait : 80 à 150 milliards d'animaux sont abattus chaque année pour être mangés, selon la FAO en... 2014) ;
- ▶ les épisodes de canicules et de pollutions urbaines qui tuent des centaines de milliers d'humains chaque année, sans compter les malades ?

Depuis les années 80 où le rapport Meadows lança la prise de conscience climatique, à part deux années de gauche sous Mitterrand, la totalité des gouvernements qui se sont succédé en France ont appliqué une politique néolibérale dans laquelle l'écologie fut au mieux un ministère sans pouvoirs ni moyens, au pire ce qu'elle est aujourd'hui : rien. **Comment peut-on être puni par quelque chose qui n'existe pas ?**



Demain des villes bruyantes et polluées, ou apaisées et offrant des espaces naturels ? Difficile de choisir...

En 2025, quand l'objectif de limiter la hausse globale des températures à +1,5 degré est déjà largement raté – n'hésitez pas à vous renseigner sur le quotidien d'un monde attendu à + 4 degrés, c'est très instructif – qui vous empêche :

- > d'acheter un climatiseur mobile qui ne fera guère mieux qu'un simple ventilateur, mais consomme cinquante fois plus d'électricité ?
- > de chauffer votre logement au fioul ou au gaz (fossile), même s'il s'agit d'une passoire thermique que personne ne vous oblige à rénover ?
- > d'acheter une voiture diesel ou essence (ou hybride, c'est la même chose en version *greenwashée*) qui brûlera pendant vingt ans des milliers de litres de pétrole (de rien, Vladimir), envoyant dans l'atmosphère des tonnes et des tonnes de CO₂ que vos enfants se coltineront ?
- > de prendre l'avion quand bon vous semble pour faire 300km parce que c'est fun, ou 10.000 km pour aller dans un hôtel en plastique grâce à votre CSE qui a de l'éco-responsabilité plein ses catalogues ?
- > de manger de la viande à tous les repas alors qu'il est admis depuis belle lurette que l'élevage est une catastrophe pour l'environnement et un facteur de risques pour la santé humaine ?

Alors oui, certaines mesures écologiques coûtent cher. La rénovation d'un logement, par exemple, mais il existe de nombreuses aides financières. Avec ou sans, les économies générées dépassent durablement le coût des travaux pour une qualité de vie bien supérieure. Idem pour le prix d'achat plus élevé d'une voiture électrique par rapport à son équivalent thermique : c'est encore vrai, de moins en moins, mais le coût total de possession est systématiquement en faveur de l'électrique. Je ne vais pas reprendre ici la ribambelle d'idioties toujours en cours sur les voitures électriques, il

suffit d'avoir des yeux ou des oreilles pour les entendre et les lire à longueur de journaux ou d'écrans, proférées sans aucune source fiable par des clowns tristes dont le niveau d'intégrité journalistique les qualifie pour chroniquer sur CNews ou modérer sur X.

L'ÉCOLOGIE EST TOUT SAUF PUNITIVE

Plutôt que de mentir en parlant de punition, il faudrait parler de protection, de justice, de solidarité. **L'écologie n'est pas une contrainte, c'est une condition de survie** dont les enjeux dépassent de loin les clivages politiques. Et si elle dérange, c'est parce qu'elle oblige à repenser nos sociétés, nos privilèges, nos priorités, notre modèle social bâti par et pour les riches : chaque année en France, deux cents milliards d'aides publiques sont versées principalement aux grandes entreprises sans aucune contrepartie. Personne ne sait à quoi ça sert, à part leurs actionnaires qui ont vu leurs dividendes grimper en flèche depuis qu'elles existent. Entre soixante et cent milliards de fraude fiscale disparaissent chaque année sans qu'un journal télé ne s'en émeuve, préférant se concentrer sur la fraude sociale (dérisoire en comparaison, mais plus racoleuse). N'oublions pas la vingtaine de milliards





Le Sénat dans le Jardin du Luxembourg

de baisses d'impôts offerts chaque année par E. Macron au 1% des Français les plus riches qui en avaient sûrement besoin. Bilan pour l'État, les services publics, l'éducation, les transports, la santé, l'environnement ? « *Les caisses sont vides !* ». On sait. Il faudrait peut-être arrêter de taper dedans !

Loin d'être punitive, l'écologie est fondée sur le droit, aujourd'hui et demain, de chaque être humain à un air pur, une alimentation saine, un logement décent et bien isolé et, pour ce qui nous concerne, une mobilité durable et accessible. Sur le sujet en France, on pourrait commencer par arrêter de prétendre que le job est fait parce que « le train est le moyen de transport le plus écologique ». Son incroyable performance consiste à utiliser une électricité décarbonée. Bravo ! Quel talent ! Mais bon, qu'attendre de responsables Transport de tous bords qui ont de l'environnement plein la bouche, mais n'ont jamais eu la moindre envie de connaître – ne parlons pas de la réduire – leur empreinte carbone personnelle histoire de montrer l'exemple ?

Les droits vitaux des terriens actuels et futurs sont bafoués par l'inaction climatique d'une majorité de citoyens et la lâcheté des gouvernants.

Qu'espèrent-ils, ceux qui regardent ailleurs ? Que l'emballement du climat va s'arrêter tout seul ? Qu'il suffit de mettre au pouvoir les populistes qui leur racontent les bobards qu'ils ont envie d'entendre pour que tout soit réglé ? Je n'ai aucune sympathie pour celles et ceux qui pourraient faire mais ne font rien, prétendument pour de bonnes raisons, en réalité par égoïsme. Je préfère ceux qui ont le courage d'assumer que l'environnement, ils n'en ont rien à ...

Les ménages précaires sont doublement victimes de cette sémantique agressive et clivante : d'abord, ils sont les premiers à souffrir de la pollution, du mal-logement, de la dépendance à la voiture, de la malbouffe... Ensuite, ils sont la cible privilégiée de ce racolage populiste qui leur ment en prétendant résoudre tous leurs problèmes en un claquement de doigts. Prophéties de bazar fondées sur rien, mais toujours à base de préférence nationale, comme si la haine de l'autre allait tout régler. Comme si leurs difficultés quotidiennes étaient dues à autre chose que les injustices d'un modèle social où, avec l'appui d'une classe politique à leur service, les riches vidant les caisses de l'État qui ne peut plus jouer son rôle.

Un véritable projet de société écologique et sociale corrigerait ces injustices en redistribuant les richesses créées, en accompagnant les transitions, en finançant les alternatives, en protégeant les plus fragiles. Meticuleusement tuée dans l'œuf dans notre pays où les élections législatives aboutissent de toute façon à la nomination d'un gouvernement néolibéral, elle n'a aucune chance d'éclore pour le moment.

REFUSER LE PIÈGE RHÉTORIQUE

Ce qui est qualifié de « punitif », c'est ce qui remet en cause des habitudes qui n'existent pourtant que depuis quelques décennies, la séduisante mais désormais intenable « *American way of life* » exportée après-guerre par les US à grand renfort de marketing : voiture individuelle, viande à tous les repas, voyages en avion, surconsommation... Ce modèle est-il indépassable ? Est-il seulement désirable ?

Le GIEC le répète depuis quarante ans : il faut des transformations profondes dans tous les secteurs pour limiter le réchauffement climatique et empêcher des catastrophes toujours plus graves. Les solutions sont déjà là, elles demandent des choix politiques courageux, des investissements massifs et une mobilisation collective.

L'écologie n'est pas une punition, c'est une responsabilité.

Par Fred PORCEL ■

L'urgence d'un soulèvement social ou un système à bout de souffle ?



Il peut paraître étonnant dans une expression syndicale de faire lecture d'une analyse littéraire. Tel n'est pas notre propos ici. Il est plutôt dans notre volonté d'attirer l'attention sur l'évolution sociétale concernant la thématique « Travail ». Il est de coutume de considérer que l'humain et, de fait, le salarié, ne peut se réaliser que par le travail. C'est par le biais de ce contre-pied que notre organisation syndicale UNSA-Ferroviaire désire poursuivre la réflexion.

Imaginez un monde où le travail ne nous épuise pas, où l'argent ne décide pas de notre valeur, où la planète n'est pas sacrifiée sur l'autel du profit. Ce monde, la sociologue et philosophe Dominique Méda ne l'imagine pas, elle le dessine.

Dans son livre *"Une société désirable"*, elle ne se contente pas d'avoir un regard pessimiste du système actuel, elle nous offre une boîte à outils permettant d'imaginer un chemin différent.

POURQUOI CE LIVRE RÉSONNE-T-IL SI FORT AUJOURD'HUI ?

Et pourquoi porte-t-il un intérêt pour nous, organisations syndicales ? Parce que nous sommes à un carrefour historique. D'un côté, un modèle économique qui nous mène droit dans le mur : inégalités record, crises climatiques, précarité généralisée. De l'autre, une soif immense de justice sociale, d'écologie et de démocratie réelle. **Dominique Méda ne nous parle pas d'utopie, mais de nécessité.** Elle nous rappelle que les grandes avancées sociales – les congés payés, la Sécu, le droit de vote des femmes – n'ont jamais été offertes par les puissants. Elles ont été arrachées par les luttes collectives.

Ce livre est un manifeste pour l'action ! Il s'adresse à celles et ceux qui refusent de croire qu'« il n'y a pas d'alternative ». Entendons-nous sur le terme *Manifeste* pour l'action : c'est prendre analyse et s'attacher à construire au travers d'un collectif un futur non imposé et différent du système actuel. Dans cette période où les citoyens s'interrogent sur les difficultés du quotidien, comment prendre sa part à l'action. L'UNSA-Ferroviaire rappelle que l'engagement syndical est l'un des outils à disposition des salariés pour permettre une évolution profitable pour toutes et tous.





Chaque année, le « jour du dépassement » arrive plus tôt. En 2025, nous aurons consommé les ressources renouvelables de l'année dès le 2 mai.



EST-CE QUE LE SYSTÈME NOUS ÉTOUFFE ?

Revenons au constat fait par Dominique Méda : la notion unique de croissance répond-elle aux enjeux futurs ? Depuis des décennies, on nous répète que la croissance économique est la solution à tous nos problèmes. Pourtant, les faits sont là : les inégalités explosent. **En France, 1% des ménages les plus riches possèdent autant que les 50% les plus pauvres.** Pendant ce temps, 10 millions de personnes vivent sous le seuil de pauvreté (INSEE, 2024). La planète suffoque : nous avons déjà dépassé sept des neuf limites écologiques planétaires. Chaque année, le « jour du dépassement » arrive plus tôt. En 2025, nous avons consommé les ressources renouvelables de l'année dès le 2 mai.

Le travail nous tue ou déstabilise les salariés : burn-out, dépressions, suicides... La France est le champion européen de la consommation d'antidépresseurs.

Dans le quotidien de nos métiers du ferroviaire, **notre organisation syndicale fait le constat régulier du mal-être au travail**, factuellement. Avec détermination et propositions, nous travaillons à faire évoluer ce constat. Cependant, comme Dominique Méda le souligne dans ces termes : « *La croissance ne nous sauve pas, elle nous enferme* ». Elle appuie son propos en citant l'économiste Kate Raworth : « *Nous vivons comme des enfants dans un donut, coincés entre un plafond écologique et un plancher social.* » Il est temps d'en sortir.



Le travail devrait être un vecteur d'émancipation. Pourtant, pour des millions de personnes, il rime avec précarité, stress et absence de sens. Les *bullshit jobs* (David Graeber) sont réels : 40% des employés estiment que leur travail est inutile. L'ubérisation est subie par des millions de travailleurs qui sont réduits à des algorithmes, sans droits, sans sécurité.

LE TEMPS VOLÉ

En moyenne, les Français passent 1h30 par jour dans les transports pour aller travailler. Cela correspond à 1h30 de vie en moins, chaque jour. Nous faisons le constat, tout comme l'auteur, d'une inadéquation salariale. Appuyons le propos par ce témoignage : « *Je gagne 2 000 € par mois, mais je n'ai plus de vie. Je rentre épuisé, je n'ai plus le temps de voir mes enfants. À quoi bon ?* » (cadre en burn-out, Libération, 2024).



Dominique Méda propose donc une révolution : **réduire massivement le temps de travail pour libérer du temps** à la création, à l'engagement, à la famille. « *Et si le vrai luxe, demain, ce n'était pas d'avoir une grosse voiture, mais d'avoir du temps ?* »

Ce constat et la réponse proposée sur la diminution du temps de travail ne peuvent que questionner notre organisation syndicale. Tout en nuances, l'UNSA-Ferroviaire ne peut que s'accaparer ces réflexions, au travers par exemple du sujet de l'équilibre vie pro/perso dans notre groupe ferroviaire. Comment, au travers d'accords de branche et d'entreprises, permettons-nous aux salariés de retrouver une respiration nécessaire à nos vies ?

Pour Dominique Méda, le changement passe par des solutions concrètes, radicales et peut faire partie de réflexions. En exemple, elle cite la semaine de quatre jours. Et après ? L'exemple islandais est-il à suivre ? La semaine de quatre jours a été testée entre 2015 et 2019. Résultat : moins de stress, plus

de productivité, une meilleure qualité de vie. Aujourd'hui, 86% des Islandais y ont accès. En France : des entreprises comme LDLC ou Welcome to the Jungle l'ont adoptée. « *Les salariés sont plus heureux, plus créatifs et l'entreprise y gagne* », explique un dirigeant. Et demain ? Dominique Méda propose d'aller plus loin : 32 heures hebdomadaires, sans perte de salaire, financées par une redistribution des richesses.

D'AUTRES PISTES DE DÉBATS

Comment valoriser ceux qui nous font vivre, les travailleurs dits invisibles ? Les métiers du « *care* » – infirmières, aides à domicile, enseignants – sont majoritairement féminins, sous-payés et pourtant indispensables. Regardons les chiffres : une aide-soignante gagne en moyenne 1500 € net par mois, alors qu'un trader débutant en touche 5000 €. Si nous faisons un parallèle, c'est bien dans cet objectif d'équilibre que l'UNSA-Ferroviaire poursuit son travail revendicatif d'une grille salariale unique.

Dominique Méda pose le constat de la nécessité de **démocratiser l'entreprise** en s'appuyant sur quelques exemples de coopératives : à Mondragon (Espagne), 80 000 salariés sont associés et décident collectivement. Résultat : zéro licenciement depuis 20 ans et des salaires équitables. En France, La Scop TI (Grenoble) : 200 salariés associés, preuve que l'autogestion, ça marche. « *Quand les travailleurs ont le pouvoir, ils ne s'exploitent pas eux-mêmes.* » (D. Méda).

Là encore, nous pouvons faire le parallèle avec nos revendications. L'UNSA-Ferroviaire revendique une meilleure prise en compte de la parole des salariés dans les instances représentatives du personnel. Il est nécessaire de revenir sur la construction d'instances de proximité. La réforme des ordonnances Macron a remplacé les CHSCT (comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail), au grand désarroi des syndicats, par les commissions de santé, sécurité et conditions de travail (CSSCT).

OÙ TROUVER L'ARGENT ?

Dominique Méda n'élude pas les sujets budgétaires, elle estime nécessaire de taxer les plus riches et les pollueurs pour financer la transition :

- > un impôt sur la fortune climatique : les 1% les plus riches émettent autant de CO₂ que les 50% les plus pauvres, taxons-les ;
- > la fin des subventions aux énergies fossiles : 11 milliards d'euros par an en France (*Réseau action climat*). Cet argent pourrait financer les énergies renouvelables et les emplois verts ;
- > un revenu universel : pour sécuriser les parcours et permettre à chacun de choisir son travail, plutôt que de le subir.



1% des citoyens les plus riches du monde détiennent plus de la moitié des richesses mondiales...



... et 50% de la population mondiale a un patrimoine moyen inférieur à 2 815 euros

Notre organisation UNSA-Ferroviaire s'exprime régulièrement sur la nécessité de repenser l'orientation budgétaire des infrastructures du transport ferroviaire. Elle rejoint dans ce sens l'analyse de l'auteur sur la nécessité d'un rééquilibrage financier vers les transports dits vertueux dans le domaine environnemental.

Dominique Méda conclut son ouvrage par cette expression : « *Le futur est une terre à défendre* » ou chacun peut agir, à son échelle. « *Une société désirable n'est pas un rêve, c'est un combat.* » À titre individuel : boycotter Amazon, manger local, militer dans une association. Collectivement, rejoindre un syndicat, un mouvement comme Alternatiba ou les Soulèvements de la Terre.

Le message final de Dominique Méda est clair : « *L'histoire ne se fait pas toute seule. Elle se fait par celles et ceux qui osent l'écrire.* ». Notre organisation syndicale UNSA-Ferroviaire se retrouve dans ce message final.

Par Arnaud RÉGIS ■



L'histoire ne se fait pas toute seule. Elle se fait par celles et ceux qui osent l'écrire.



Il y a 80 ans, la Sécurité sociale

« Assurer à tous les citoyens des moyens d'existence, dans tous les cas où ils sont incapables de se les procurer par le travail, avec gestion appartenant aux représentants des intéressés et de l'État ». Tel était le rôle qu'assignait le Conseil national de la résistance à la future Sécurité sociale.

Il y a 80 ans, ce projet solidaire devenait une réalité dans la vie des Français. Retour sur ce passé...



Ambroise Croizat, ministre du Travail entre 1946 et 1947

Il y a 80 ans, le 19 octobre 1945, le gouvernement provisoire de la République française institue officiellement, par ordonnance, le régime général de la Sécurité sociale qui a été dessiné et sera effectivement mis en place par le ministre du Travail Ambroise Croizat et le haut fonctionnaire Pierre Laroque. Bouleversant la logique des anciennes assurances sociales parcellaires patronales, ils créent un régime général unifié, universel et géré par les travailleurs eux-mêmes. **La Sécurité sociale devient un fondement du système social public** et de l'économie française contemporaine, assise sur les cotisations sociales prélevées sur les salaires et non sur l'impôt comme dans le système beveridgien en vigueur au Royaume-Uni.

Ambroise Croizat met en place un régime général de couverture sociale qui non seulement mutualise une part importante de la valeur produite par le travail, mais qui en confie aussi la gestion aux travailleurs eux-mêmes. Il n'invente pas la Sécurité sociale, dont les éléments existent déjà ; il rassemble en une seule caisse toutes les formes antérieures d'assurance sociale et finance l'ensemble par une cotisation interprofessionnelle à taux unique.



Conseil National de la Résistance 1944

Ainsi, les allocations familiales, l'assurance-maladie, les retraites et la couverture des accidents du travail ne dépendent ni de l'État ni du patronat, mais d'une caisse gérée par des représentants syndicaux. Avec Pierre Laroque, il supervise l'installation du nouveau système unifié en lieu et place du mille-feuille préexistant (couvertures par profession, par branche, par catégorie de salariés, par type de risque, auxquelles s'ajoutaient les mutuelles et les caisses syndicales et patronales).



© Chabed | https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paris-13-1465

Même si elle a beaucoup évolué depuis, notamment dans sa gestion, la Sécurité sociale que nous connaissons est l'héritière directe des ordonnances d'octobre 1945.

L'UNSA a marqué cet anniversaire en organisant un colloque le 30 septembre sur le thème « 80 ans de la Sécurité sociale avec l'UNSA », dans les locaux de la MGEN à Paris.

Assez curieusement, on célèbre, en ce mois d'octobre 2025, en même temps que les 80 ans de la « Sécu », les 40 ans des Restos du Cœur. Deux projets fondés sur l'esprit de solidarité et l'humanisme, pour répondre à la souffrance des plus démunis. Mais alors que la Sécurité sociale s'inscrivait dans une logique d'universalisme et visait à la pérennité, le fondateur des Restos du Cœur voyait dans son œuvre une initiative ponctuelle, pour répondre à une détresse dont il n'envisageait pas qu'elle s'amplifierait au fil des décennies. C'est pourtant le cas dans **une France qui n'a jamais compté autant de pauvres**, plus de dix millions, dont deux millions de retraités.

Alors plus que jamais, dans une France où il faudrait enfin que l'on n'ait plus le droit d'avoir faim ni d'avoir froid, nous avons besoin d'une Sécurité sociale solide, puissante et bien financée, qui s'inscrive dans la durée. Pour qu'on puisse, un jour, fermer les portes des Restos du Cœur.

Pour faire vivre pleinement le projet solidaire formulé à l'époque par Ambroise Croizat : « *Il faut en finir avec la souffrance, l'indignité et l'exclusion. Désormais, nous mettrons l'Homme à l'abri du besoin. Nous ferons de la retraite non plus une antichambre de la mort, mais une nouvelle étape de la vie* ».

Par l'équipe UNSA Retraités ■

“ Il faut en finir avec la souffrance, l'indignité et l'exclusion. ”



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)



MUTUALITÉ
FRANÇAISE
MEMBRE DE LA