

N° 880 | MAI 2025

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



LE TRAIN EST-IL UN SERVICE PUBLIC ?





POUR VOTRE ÉPARGNE AUSSI, AYEZ DU FLAIR!



CONTRAT D'ASSURANCE VIE COMPTE ÉPARGNE LIBRE AVENIR MULTISUPPORT

+ 3,35%⁽¹⁾

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

**LES RENDEMENTS PASSÉS NE PRÉJUGENT PAS DES RENDEMENTS FUTURS.
TOUT INVESTISSEMENT EN UNITÉS DE COMPTE EST SOUMIS AUX FLUCTUATIONS DES MARCHÉS FINANCIERS
À LA HAUSSE COMME À LA BAISSÉ ET COMPORTE UN RISQUE DE PERTE EN CAPITAL.**

En ce moment,
jusqu'à **400 €** offerts⁽²⁾
pour toute première adhésion
(sous conditions)

mifassur.com

09 70 15 77 77

Appel non surtaxé

**MEILLEUR
CONSEIL
ÉPARGNE**

2024

Décerné par
CHALLENGES
Jury composé
de professionnels

COMPTE ÉPARGNE LIBRE AVENIR MULTISUPPORT est un contrat individuel d'assurance vie multisupport de type épargne, assuré et distribué par la MIF. **(1)** Net de frais de gestion et avant prélèvements fiscaux et sociaux. Taux net servi sur le fonds en euros (actif général) du contrat "Compte Épargne Libre Avenir Multisupport". **(2)** Prime (plafonnée à 400 €) versée pour toute 1^{ère} souscription d'un contrat d'assurance vie multisupport "Compte Épargne Libre Avenir Multisupport" effectuée aux conditions ci-après entre le 16/04/2025 et le 31/05/2025, par une personne non sociétaire MIF, sous réserve de fournir l'ensemble des pièces justificatives requises pour la validation du contrat. La prime dépend du montant du versement initial (hors versements programmés versé au contrat à la souscription : 50 € à partir de 1 500 €, 100 € à partir de 5 000 €, 150 € à partir de 10 000 €, 200 € à partir de 20 000 € et 400 € à partir de 40 000 €. Le versement de la prime sera effectué directement sur un compte bancaire ouvert au nom du souscripteur passé le délai de renonciation du contrat, sous un délai de quinze jours. Par dérogation aux conditions contractuelles, les frais sur versements sont de 0 % sur tous les versements effectués sur un contrat d'assurance vie multisupport "Compte Épargne Libre Avenir Multisupport" avec une part minimale de 30 % investie en unités de compte (non garanties en capital).

MIF : LA MUTUELLE D'IVRY (la Fraternelle)

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

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

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

Document publicitaire sans valeur contractuelle. Agence comnext



PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE

Il faut reconstruire le corps social
cheminot

PAGES 6/9

À LA UNE

> Le train est-il un service public ?



PAGES 10/15

LES PLUS ++

> Du côté des UFR



- Urgences médicales : temps d'attente
allongés



- Fin de vie : pour la liberté de choisir
- Les infos pratiques et diverses
de l'UFR TOURS

> Du côté des AG

- AG des retraités de la section Ouest
- AG de l'UFR de Rennes

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

56, rue du Fbg Montmartre
75009 Paris
federation@unsa-ferroviaire.org
Site : www.unsa-ferroviaire.org

Directeur de la publication :
Fabrice Charrière
charriere.f@unsa-ferroviaire.org

Rédacteurs en chef :
Gilles Dontenvill & Fred Porcel

Photos :
Pixabay.com, Freepik.com, Pexels.com

CPPAP : 0327 S 07536
ISSN : 2431-6814

Conception/réalisation :
Agence Ippac - www.ippac.fr

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



**SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER**

A large advertisement for UNSA-Ferroviaire. It features a woman in a blue tank top flexing her muscles, with a white outline of a muscular arm overlaid on her. The UNSA-Ferroviaire logo is in the top left. The text 'Besoin d'un coup de main ?' is prominently displayed in the center. Below it, the text 'Fédération UNSA-Ferroviaire' is visible. In the bottom right corner, there are social media icons for Facebook, Instagram, YouTube, LinkedIn, and X.

Il faut reconstruire le corps social cheminot

Sept ans après l'adoption de la Loi du *Nouveau pacte ferroviaire*, nous pouvons désormais contempler l'œuvre achevée : **la concurrence a fragmenté le corps social des cheminots.**

Que voyons-nous en ce printemps 2025 ? Un archipel d'entités disjointes, chacune prisonnière de sa logique insulaire. Le **fret ferroviaire** achève sa désintégration entre Hexafret et Technis, créant artificiellement des entités séparées là où existait une intégration organique. Au **TER**, c'est désormais une mosaïque d'opérateurs aux standards de service disparates qui se partagent le territoire national. Sur **les lignes TGV**, la concurrence tant vantée se traduit par une concentration des offres sur les axes rentables et un délaissement progressif des territoires moins « attractifs » économiquement. La péréquation territoriale cède le pas à l'optimisation financière.

L'**activité Matériel** subit, elle aussi, une fragmentation méthodique : ici un technicentre transféré à un opérateur alternatif, là une maintenance externalisée sous couvert « d'optimisation des compétences ». À la **Sûreté ferroviaire**, la multiplication des opérateurs impose une reconfiguration permanente des périmètres d'intervention et des procédures, transformant une mission de service public en prestation contractualisée selon des cahiers des charges disparates. Quant aux **fonctions support**, partout elles vivent l'étrange paradoxe d'une centralisation administrative doublée d'un morcellement fonctionnel.

L'éclatement de **SNCF Réseau** va indubitablement s'accélérer avec le projet de filialisation du réseau régional. **Gares & Connexions** poursuit sa mue en gestionnaire immobilier, où l'espace public se contracte inexorablement au profit des surfaces commerciales.

Et pendant ce temps, l'infrastructure vieillit, la dette ferroviaire s'alourdit et la promesse d'un « nouveau souffle » pour le rail français se dissipe dans les méandres des réorganisations permanentes.

L'ironie de l'Histoire n'aura échappé à personne : pendant que la France s'acharne à fragmenter son service public ferroviaire, le Royaume-Uni, laboratoire historique des privatisations, amorce un mouvement de renationalisation. L'Allemagne réinvestit massivement dans son opérateur historique.

Même les États-Unis, pourtant peu suspects de sympathie pour l'interventionnisme public, augmentent considérablement les fonds alloués à Amtrak. Cette exception française confine à l'absurde tragique : nous sommes devenus les champions mondiaux du contresens historique, déconstruisant notre modèle ferroviaire au moment précis où ceux qui l'avaient démantelé entreprennent de le reconstruire.

Nous devons réinventer l'identité même du cheminot dans un paysage ferroviaire éclaté. Car aujourd'hui, le cheminot n'est plus défini par son appartenance à une entreprise historique, mais par son métier, son expertise, son engagement quotidien au service de la mobilité collective. **Nous devons faire émerger un « commun cheminot »** qui dépasse les clivages d'entreprises devenues concurrentes, retrouver ce qui unit au-delà de ce qui sépare, reconstruire une conscience professionnelle partagée quand tout pousse à l'éclatement identitaire. Car l'appartenance à la famille cheminote ne saurait se dissoudre dans les restructurations ou s'effacer derrière les logos des nouvelles entités. Elle s'ancre dans une culture technique, dans des valeurs de service, dans une éthique professionnelle.

C'est une tâche exaltante qui nous attend dans le cadre de notre prochain congrès.

Nous reconstruirons ce que d'autres se sont employé à déconstruire : un corps social cheminot fier, unifié et tourné vers l'avenir. L'UNSA-Ferroviaire sera la première force syndicale de toute la branche capable de rassembler les cheminots de toutes les entreprises autour d'une vision commune de leur métier et de leur avenir.

Bonne lecture.



Par **Fabrice CHARRIÈRE**
Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire



Nous devons réinventer l'identité même du cheminot dans un paysage ferroviaire éclaté.



FAVORISONS L'ACTIVITÉ PHYSIQUE ET SPORTIVE EN MILIEU PROFESSIONNEL



89 % des salariés estiment qu'une entreprise qui propose des activités sportives à ses salariés est une entreprise qui veille à leur bien-être*. Les bienfaits de l'activité physique et sportive (APS) sont nombreux en matière de santé physique, mentale et sociale. Le Groupe VYV vous propose un accompagnement sur mesure, adapté à votre secteur d'activité et aux besoins des salariés, pour mettre en place des dispositifs de prévention et des activités sportives.

Des bénéfices personnels et professionnels

31 % des salariés ne pratiquent aucune activité physique*. Pourtant, une pratique régulière comporte de nombreux bénéfices aussi bien personnels que professionnels. Elle réduit le risque de tomber malade ainsi que les douleurs et troubles musculosquelettiques, elle permet une meilleure gestion du stress et diminue la sédentarité. La pratique d'une activité sportive en milieu professionnel facilite la conciliation des temps de vie des salariés, favorise le bien-être au travail et permet de recréer du lien et une dynamique au sein de l'entreprise. Les chiffres le prouvent, 94 % des salariés qui pratiquent du sport dans le cadre de leur entreprise reconnaissent les bienfaits sur leur santé physique et 91 % sur leur santé mentale*.

Le rôle du comité social et économique

Les salariés manifestent un très fort intérêt pour la pratique d'activités sportives dans le cadre professionnel et aimeraient que leur entreprise se saisisse du sujet.

Ainsi, 58 % des salariés dont l'entreprise ne propose pas d'offre sportive souhaiteraient qu'elle le fasse*. Le CSE et les organisations syndicales peuvent être des relais pour favoriser la mise en œuvre des APS au sein de l'entreprise et garantir un suivi des actions et des initiatives.

Le rôle du CSE varie selon la taille de l'entreprise :

- **Lorsqu'il existe un CSE dans les entreprises de moins de 50 salariés**, les représentants des salariés doivent être associés à la mise en place des APS.
- **Dans les entreprises d'au moins 50 salariés disposant d'un CSE**, ce dernier est seul compétent pour organiser les APS.

Des solutions pour encourager la pratique sportive en entreprise

Le Groupe VYV et ses entités vous accompagnent pour mettre en œuvre un programme accessible à tous les niveaux de condition physique, adapté aux besoins des salariés.

Nous proposons diverses activités telles que des webinaires de sensibilisation, des programmes d'e-santé, des ateliers, des compétitions amicales, des challenges sportifs connectés, mais également des interventions de santé, des conseils en nutrition, et bien plus encore.

Grâce à son partenariat exclusif avec la Fédération Française du Sport d'Entreprise (FFSE), le Groupe VYV vous aide également à mettre en place des programmes sportifs sur mesure. En présentiel et/ou distanciel, bénéficiez de séances avec des coaches certifiés, d'un accompagnement à la création d'une salle de sport dans l'entreprise, ou encore de la mise en place d'événements sportifs. Les salariés bénéficieront d'une offre à portée de main, et auront une véritable opportunité de prendre soin de leur santé et d'agir pour un meilleur équilibre professionnel/personnel.

* Baromètre 2024 du sport en entreprise, Harmonie Mutuelle et Amarty Sport Organisation (ASO) réalisé avec l'Institut CSA, juin 2024.

✉ Pour plus d'informations, contactez-nous :
relation.partenaire@groupe-vyv.fr



— SANTÉ ASSURANCES & RETRAITE - SOINS & ACCOMPAGNEMENT - LOGEMENT —

GRUPE
vyv

Pour une santé
accessible à tous

Le train est-il un service public ? Oui, dit l'UNSA-Ferroviaire



Photo : W. Warnet

**Nous avons entendu récemment un directeur d'entité SNCF déclarer :
*le TGV n'est pas un service public !***

Certes, cela ne se plaçait pas dans une analyse d'économie politique, plutôt comme une annonce d'allégeance à une vision plus libérale du transport, en vue de complaire à un certain paysage politique, mue par de (très) possibles prétentions à l'accession au trône suprême du groupe ferroviaire SNCF. Prenant le parti « d'assumer » ces propos et même si pas forcément dupe de la manœuvre de l'impétrant, le dirigeant actuel s'en est saisi pour rappeler, cette fois-ci un chouïa plus provocateur, les contradictions des attentes envers la SNCF. Cela sonne dorénavant comme une sentence sur l'avenir des dessertes ferroviaires, dont les acteurs ont parfaitement compris le sous-texte ! Car **notre frétilant directeur aspirant a soulevé la question taboue du transport ferroviaire : où en est le service public ?** Est-il seulement le conventionné ou également les arrêts et/ou les dessertes TGV ? Sur quel dimensionnement du réseau national ? Qui en est responsable sur le réseau dédié et en cours de transfert aux régions ? Pour qui et financé par qui ?

LA STRUCTURATION D'UNE VÉRITABLE POLITIQUE NATIONALE DE TRANSPORT

Sujet délicat que tous les raouts de la mobilité ont à ce jour soigneusement évité et qui, à quelques mois d'une nouvelle conférence de financement,

prend toute sa complexe pertinence. En effet, une autre segmentation des services ou plus encore plus explicite du réseau, autre que SLO (service libre sur les lignes « nationales et internationales ») et services conventionnés tels le TER et TET, impose de revoir en détail les conséquences de la *Loi Nouveau pacte ferroviaire* de 2018, puis la *Loi d'orientation des mobilités* (LOM de décembre 2019), les attributions de l'ART (Agence de régulation des transports) et de la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités).

Plus encore, **la structuration d'une véritable politique nationale de transport par une entité identifiée et légitimée.** Alors que jusque-là nous assistions à un désengagement de l'État en tant qu'acteur d'une politique nationale de transport et un transfert des sujets ferroviaires à... qui veut ! Les premières conséquences de cette carence dépassent aujourd'hui les spécialistes de l'infrastructure et du transport pour toucher les services aux publics et, plus encore, ce service public implicite d'un train TGV qui parfois pouvait être cher, mais soucieux de garder un panel de prix et surtout conservait un certain « devoir » de desserte de gares intermédiaires, d'itinéraires terminaux sur l'ensemble du territoire national. Ainsi, le précédent ministre des Transports François Durovray s'est-il ému des risques de concentration des offres concurrentielles libres sur les lignes rentables et les impacts financiers sur l'équilibre des dessertes moins rentables et a entamé de premières réflexions via les outils et surtout l'organisme le plus actif et décisionnel dans le secteur ferroviaire : l'ART qui, la nature ayant horreur du vide, a pris en charge l'organisation générale du système ferroviaire. Mais l'ART n'a pas normalement pour mission d'assurer une politique de transports, mais d'appliquer la conformité d'une ouverture à la concurrence la plus pure possible, quelles qu'en soient les conséquences et les retours d'expérience et les revirements/freins à l'ouverture totale des pays voisins, pourtant pas les plus collectivistes (Royaume-Uni, Pays-Bas, Suisse...) !

Et nous n'avons pas encore exploré « en conditions réelles » toutes les conséquences d'une ouverture à la concurrence « dure » : qui décide en dernier recours dans un arbitrage conflits / sillons où la médiation et procédure classique d'aménagement échouent ? La coordination entre entreprises dorénavant différentes et aux objectifs



Photo : W. Warnet

Le train est-il un bien commun ?

et intérêts particuliers pas forcément identiques entre elles ? La coordination et correspondance TER/Grandes lignes qui inclue un choix préférentiel implicite d'entreprise(s) ferroviaire(s) œuvrant sur le réseau national ? Et les impacts de la fin de la péréquation interservices ferroviaires qui permettait de maintenir un équilibre et une équité citoyenne sur l'ensemble du territoire ?

En effet, l'hyper segmentation désagrège non seulement la péréquation, mais aussi la notion économique de surplus de la collectivité qui traduit économiquement la notion de l'intérêt général (la somme des intérêts particuliers ne faisant toujours pas l'intérêt général, c'est pour cela que l'on fait aussi de la macro-économie et de « l'économie de réseau » ...). La désoptimisation des divers découpages sur l'exploitation, la gestion des lots, de futurs réseaux même régionaux pèse également sur les finances de chacun des acteurs (le seul « avantage » est que ce coût est dispersé, voire « masqué ») et il serait œuvre utile d'en faire aussi une évaluation lucide !

COMMENT SE TRADUIT LA NOTION DE SERVICE PUBLIC ?

Accessibilité physique en premier lieu, équité territoriale, égalité des citoyens sur un « droit ». En deuxième lieu, un système tarifaire en permettant l'usage par tous ou, du moins, le plus grand nombre. La réforme de 2018 dite *Nouveau pacte ferroviaire* a profondément modifié le statut du ferroviaire. La propriété du réseau ferroviaire a été transférée à l'État qui est donc seul à légiférer sur le devenir d'une ligne, puisqu'aucun schéma directeur de dimensionnement du réseau n'est présenté et voté au Parlement. Et encore moins concerté avec les associations d'élus, d'usagers ou environnementales !

Les EPIC sont devenus des sociétés anonymes soumises à des contraintes financières plus strictes, notamment sur leur endettement, mais aussi sur les (dés)équilibres recettes/dépenses. Contraintes devenues délétères quand la SA SNCF Réseau a été requalifiée en ODAC (organisme divers d'administration centrale, assimilé à une administration publique) trois mois après la promulgation de la loi, compte tenu de la non-soutenabilité financière des dépenses versus recettes. Déséquilibre financier patent qui avait fait l'objet d'une alerte de la part de l'UNSA-Ferroviaire dès les premières rencontres préparatoires avec l'équipe gouvernementale et qui a été sans surprises confirmé par Eurostat. Ce même Eurostat qui avait annoncé juste avant le projet de loi (un hasard ?) qu'il requalifierait en dette publique la dette non amortissable de SNCF Réseau (liée aux projets LGV et autres passés, soit approximativement les 35 milliards d'euros repris « *main sur le cœur* »).



Le ministère des Finances, rue de Bercy

Prétention excessive dans l'art d'enfumer un organisme composé de statisticiens et d'ingénieurs économistes parmi les plus compétents en Europe, ou manœuvre dilatoire de Bercy pour enfin diriger à bride serrée ce « *poste de dépenses de dingues si peu utiles* » ? Je n'ai pas la réponse, mais la conséquence déjà prévisible à l'époque en est une **totale paralysie des possibilités financières de Réseau**, amplifiée par un conseil d'administration réduit à la portion congrue et sous le total contrôle de Bercy (Agence des participations de l'État et Trésor, le Transport n'ayant pas le droit de vote) sous l'inspiration d'un ancien dirigeant de Réseau qui lui aussi était guidé (aveuglé ?) par d'autres ambitions (décidément !).

Le statut d'ODAC fait que chaque déficit de Réseau est remonté au déficit public de la Nation, itou pour la dette ! Vous imaginez toute l'attention de Bercy à l'égard de SNCF Réseau ! C'est donc sans trop de surprises non plus que l'on a vu apparaître et parfois disparaître aussitôt :

- le **rapport Spinetta, avec la proposition de supprimer 1/3 du réseau** pour ne conserver que les métropoles, les liens entre elles et quelques grands axes. Et qui reste en creux la base des réflexions actuelles et que j'ai surnommée *la France des métropoles flamboyantes et des week-ends à la mer et à la montagne* !
- le **rapport Philizot qui soulignait la déliquescence progressive d'une bonne part du réseau**, dont seule une synthèse « allégée » a finalement circulé
- les **derniers rapports d'audit du réseau**, au parfum de Voldemort compte tenu du vieillissement continu du réseau malgré d'importants investissements et d'efforts, avec un budget qui ne progresse pas en euros constants (*Ah ! l'inflation...*), des moyens humains contraints (la productivité) et pas toujours dans de meilleures conditions financières (merci les aléas budgétaires qui ne permettent pas de contractualiser un plan pluriannuel).



Jean-Pierre Farandou, PDG de SNCF

Humez, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=6595856>

“ **Les EPIC sont devenus des sociétés anonymes soumises à des contraintes financières plus strictes, notamment sur leur endettement, mais aussi sur les (dés)équilibres recettes/dépenses.** ”



Photo : R. Chessum

sur les trajets les plus rentables, donc la fin de la péréquation inter-liaisons et on commence à toucher du doigt le problème !

L'INTÉRÊT GÉNÉRAL NATIONAL ?

Parlons maintenant d'un autre aspect des réformes, la fin du transport dans le champ de l'intérêt général national. En effet, la notion même de « droit au transport » a muté en droit à la mobilité, à la discrétion des conseils régionaux.

Ces derniers ont connu une très grande modification de compétences, avec un large transfert de l'exploitation et une liberté tarifaire aux régions, la possibilité de créer des AOM (autorités organisatrices de la mobilité) sur d'autres périmètres. S'en est suivi avec la LOM la possibilité même de leur transférer la gestion et/ou la propriété des lignes selon un processus très libre, un simple avis de la DGITM (Direction générale des Infrastructures, des transports et des mobilités) suffit, quelle que soit la recommandation de SNCF, sans critères publics bien établis et surtout sans consolidation prévisionnelle. Une sorte de marche à vue selon les *desirata* des collectivités territoriales : petites lignes fermées, ligne TER, lignes stratégiques...

Où est l'État dans sa dimension structurante, stratégique ? Quelle vision du futur ? Quelle démocratie ? Si l'idée d'origine de refaire vivre des petites lignes délaissées est louable, quelles sont les limites posées pour préserver les intérêts du réseau national ? À l'intérêt technologique, sécuritaire et économique de SNCF Réseau ? Quelle prise en compte de l'effet de levier d'un réseau maillé pour le fret, les voyageurs dans l'économie et la cohésion sociale ? Va-t-on vers une balkanisation du réseau et la création de nouvelles formes d'intégration exploitation et infra - *oui en région, c'est de nouveau possible quand ce n'est pas la SNCF !*

Quant aux notions d'équité territoriale, elles sont absentes du débat ! L'État est à peine AOM pour les Intercités relevant de sa compétence et ne tient pas à exprimer, ni à laisser s'exprimer publiquement via son opérateur, une vision d'avenir type le *Réseau 2050*, comme a pu le faire RTE pour le réseau haute tension électrique.

L'ART OCCUPE L'ESPACE

On comprend mieux les conditions dans lesquelles l'ART a pris tout l'espace, impose ses vues, occupe le terrain des idées et des règlements en mettant en avant une vision particulièrement libérale : segmentation de plus en plus fine des infrastructures et donc fin de la péréquation, ajustement au plus juste des redevances sans tenir compte des besoins d'investissements, ouvrir coûte que coûte à la concurrence et tant pis si cela engage des baisses



Photo : W. Wannet

Vivement le prochain rapport qui nous expliquera pour la X^{ème} fois que ça coûterait moins cher en entretien si les infras étaient moins vieillissantes, outre la robustesse !

Ces réformes plus ou moins pilotées par Bercy ont mis en place **un nouvel artifice pour éviter à l'État d'investir : le « renoncement aux dividendes »** via le transfert de ces derniers au « *fonds de concours* », dont la vocation est d'aider au financement du réseau. Ce qui était prévu pour être le beurre dans les épinards de Réseau est devenu une ressource essentielle : trafics et donc recettes d'infra inférieure à celles calculées par Bercy - *décidément Bercy est fâché avec la méthodologie prévisionniste ! Pertes de compétences ou dirigisme trop politique ?* - surplus financier de projets, attribution d'un nouveau périmètre avec les ponts routes, prise en charge de la fin des phytos pour traiter les voies. Puis le Covid, l'inflation à la différence d'autres opérateurs qui ont reçu des compensations, etc.

Ce fonds de concours est devenu la drogue du gouvernement ! Les dividendes sont devenus des objectifs tirés sur plusieurs années bien plus sûrement que la trajectoire financière de Bercy. De compléments, ils deviennent structurels : **le ferroviaire doit payer le ferroviaire** et tant pis pour les renoncements de projets à venir, la pression sur les salariés toujours plus grande dans l'ensemble des entités au nom du *Plan de performance* (vaste blague qui a réussi à faire l'unanimité contre lui, pas plus voté démocratiquement, aux hypothèses tellement peu crédibles). On commence à mieux comprendre la pression à la rentabilité et donc le prix du billet TGV (hors réservation très en amont). À cela, vous ajoutez l'ouverture à la concurrence

“
Où est l'État dans sa dimension structurante, stratégique ?
Quelle vision du futur ? Quelle démocratie ?
”

de dessertes. La science de la régulation au sens le plus étroit et une vision politique bien présente même si elle s'en défend. D'autres choix ont été faits en Espagne pour pallier le désengagement sur les lignes en *open access* (service libre) les moins rentables et/ou souhait de ne s'arrêter que pour les gares principales, voire terminales, de LGV, via des sillons conditionnels, des lots !

Chez nous, le marché dira ! Et il commence à dire... exactement ce qui était prévisible : choix des lignes rentables, des petits prix d'appel pour « tenir » un max de sillons, l'essentiel étant d'être celui qui reste à la fin (cf. cars Macron : aujourd'hui une seule compagnie de service régulier, l'autre ne faisant que des services saisonniers/touristiques... C'est sûr qu'un monopole/duopole privé, c'est tellement mieux !).

Seulement le « gras » que la SNCF prenait sur les missions/billets les plus rentables servait à desservir des gares intermédiaires ou terminales sur lignes classiques moins « performantes », atténuer les effets de saisonnalités pour offrir un service quasi régulier, offrir des billets à prix réduit sous certaines conditions de réservation, etc. Et sa perte progressive via le report concurrentiel et la tension sur les prix des billets va indéniablement avoir des conséquences.

DANS CES INJONCTIONS CONTRADICTOIRES, LE DÉBAT DU SERVICE PUBLIC

La SNCF doit gagner de l'argent pour « être une entreprise comme une autre, mais aussi suppléer le désengagement de l'État sur le réseau qui, du coup, doit « promouvoir l'ouverture à la concurrence » tout en espérant ardemment que les circulations de train SNCF Voyageurs TGV continuent à progresser (sic !). Mais ne pas trop monter les prix du billet, car il ne faut pas que cela se voie auprès du grand public. Et montrer que l'État prend en main le problème de l'inflation (moins celui des salaires trop bas...) en gonflant ses muscles face au si dispendieux groupe ferroviaire public (là, il est public !).

Alors oui, la SNCF est une entreprise publique, mais on lui demande de plus en plus de se désengager, en creux, à bas bruit, par renoncement sur des missions et certaines voies ferroviaires. Sans trop le dire, mais en assumant seule les conséquences : gel budgétaire, revoyure du contrat de performance, hypothèses honteusement non crédibles sur budget négocié avec Bercy qui ne sont rien d'autre que de la baisse de subvention déguisée en sous-performance SNCF. *Oui, c'est moche, mais c'est tendance aujourd'hui !*

LES RÉGIONS RÉAGISSENT

Alors certes, des régions compensent : contractualisation en Bretagne sur liaisons terminales TGV,

mais aussi des participations financières parfois importantes au développement et à la rénovation du réseau, y compris pour LGV, mais à la discrétion de leurs choix politiques et de leurs possibilités financières ! Alors que l'INSEE vient de rappeler que **les services publics contribuent « en nature » à 50 % des effets redistributifs**, que des pans entiers de la population se sentent relégués, démunis, alors que le dérèglement climatique accentue des inégalités qui se creusent, **nous n'avons jamais autant eu besoin de reconstituer des services publics au service de tous !** De refaire du lien entre les territoires, les individus. Refaire du collectif au lieu de segmenter les catégories sociales par type de trains, de modes. Pour ça, il faut des services publics de qualité efficaces, qui donnent envie à toutes les catégories socio-professionnelles. Attention au modèle de l'hôpital public où la massification et la tarification à l'acte ont conduit à cette crise intense où la santé des Français en pâtit. Car les cliniques privées, même surfinancées, ne peuvent pas remplir tous les rôles et assurer les actes sensibles, forcément moins rentables. Même logique pour l'école publique et dans les études supérieures en cours.

UNE PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DES INVESTISSEMENTS

L'UNSA-Ferroviaire défend une programmation pluriannuelle des investissements sur le modèle du PPE (plan de programmation énergétique) en lien avec la loi Energie-Climat, en tenant compte des investissements de résilience et d'adaptation au changement climatique (PNACC3) avec des financements pérennes associés, que nous voulons présenter et défendre lors de la future conférence de financement des transports.

Nous avons aussi une proposition pour défendre l'inscription du service public : passage d'une entreprise à mission bien sûr et, plus concrètement, **définition d'un service public universel**, sur le modèle du service universel de La Poste. Ce service public universel du transport consisterait à définir des critères de dessertes minimums, en coopération avec les régions, qui pourrait faire l'objet d'une concertation publique, outre un vote parlementaire. Et contractualiser avec l'État les financements adéquats pour permettre une équité territoriale dans un service ferroviaire « minimal » garantissant le droit au transport. Charge aux entreprises et aux régions de compléter ce filet minimal selon leur politique commerciale et/ou de transports !

L'UNSA-Ferroviaire défendra toujours une vision humaniste, solidaire et démocratique pour un progrès social au service de tous !

Par Fanny ARAV ■



“
**L'UNSA-Ferroviaire
 défendra toujours
 une vision
 humaniste,
 solidaire et
 démocratique pour
 un progrès social
 au service de
 tous !**
 ”

Urgences médicales : temps d'attente allongés

La Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques (DREES) mène une enquête sur la situation des urgences tous les dix ans. Le volet « patients » de l'enquête de 2023 a été publié en mars 2025. L'étude porte sur l'observation des services d'urgence au cours d'une journée, le 13 juin 2023, pour la dernière édition de cette enquête. 58 500 patients accueillis dans les 719 centres d'urgences générales et pédiatriques de France ont été interrogés à cette occasion. Il est intéressant de comparer la situation de 2023 avec celle qui prévalait dix ans plus tôt.



DES TEMPS DE PASSAGE QUI S'ALLONGENT !

En 2023, la moitié des patients accueillis en service d'urgence ont passé en moyenne plus de trois heures dans le service, soit 45 minutes de plus qu'en 2013.

Pour les patients qui sont rentrés chez eux sans hospitalisation, 80 % de l'ensemble des patients, le temps passé dans le service dépasse deux heures trente, soit 40 minutes de plus qu'en 2013.

Pour les 11 % de patients orientés vers un service de soin autre qu'une unité hospitalière de courte durée (UHCD), la durée médiane passée en service d'urgence a fortement progressé : elle est passée de 3 heures 55 minutes à 5 heures 20 minutes.

Plus le service d'urgence est important, plus les temps d'attente s'allongent : pour les petites structures accueillant moins de 40 patients par jour, le temps de passage est inférieur à 2 heures. Il atteint 3h50 dans les structures accueillant plus de 120 patients par jour.

POURQUOI VA-T-ON AUX URGENCES ?

16 % des patients sont orientés sur conseil du SAMU (service d'aide médicale urgente). Ils n'étaient que 7 % en 2013. 21 % des patients interrogés déclarent s'être rendus aux urgences à la suite d'une impossibilité d'obtenir un rendez-vous en médecine de ville (absence du médecin ou de créneau d'accueil disponible). Ils n'étaient que 14 % dans cette situation en 2013.

DES SITUATIONS CRITIQUES !

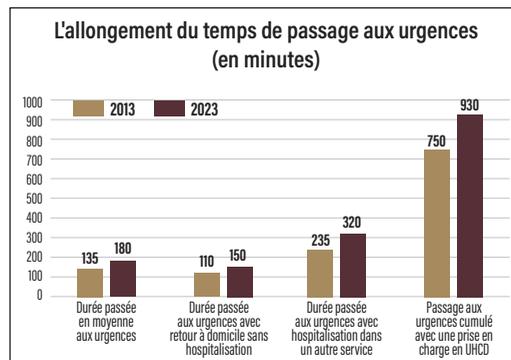
15 % des patients passent plus de 8 heures aux urgences. Cette attente très longue ne concernait, il y a 10 ans, que 9 % des patients consultant via le service d'urgence. Au sein de ce groupe de

patients, on dénombre 36 % de personnes âgées de plus de 75 ans, on en comptait seulement 24 % en 2013. Cela signifie que le jour témoin retenu par l'enquête de la DREES, un 13 juin peu propice aux épidémies, 3 159 personnes de plus de 75 ans ont passé plus de 8 heures aux urgences. Parmi elles, certainement des résidents en établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) que l'on oriente vers les urgences faute de médecin à même d'intervenir dans la structure.

L'AVIS DE L'UNSA RETRAITÉS

Ces données comparées montrent la dégradation du fonctionnement des urgences, conséquence directe du recul de la médecine de ville dans certains quartiers et dans les zones rurales. Nous avons relevé ce constat dans notre *Baromètre*. Une lutte résolue contre les déserts médicaux s'impose et les fausses solutions telles que la téléconsultation ne sauraient répondre aux vrais besoins que fait émerger l'enquête de la DREES.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



“ 15 % des patients passent plus de 8 heures aux urgences. ”

Fin de vie : pour la liberté de choisir

L'UNSA Retraités fait partie du *Pacte progressiste Fin de vie* depuis le printemps 2023. Deux ans après la fondation de ce pacte, le dossier de la fin de vie demeure en suspens. **On risque de s'orienter vers deux propositions de loi distinctes : l'une sur la généralisation des soins palliatifs, l'autre sur la légalisation de l'aide à mourir.**

Pour l'UNSA Retraités comme pour les autres organisations du *Pacte*, les deux problèmes ne doivent pas être envisagés de manière antagonique, mais de façon complémentaire pour permettre à chacun de choisir librement les conditions de sa fin de vie, dans le respect de la dignité de la personne.

Cette position est rappelée dans la déclaration du *Pacte progressiste*, rendue publique le 20 février dernier :

Nous, organisations de la société civile, organisations de composition et d'horizons très différents, partageons la vision d'une société qui donne toute sa place à la liberté de conscience, la solidarité, la citoyenneté et l'émancipation.

Certaines militent depuis de nombreuses années pour une fin de vie qui respecte l'intégrité et les volontés de chacune et de chacun, d'autres se sont forgé plus récemment une conviction. Toutes partagent ce même constat : le cadre légal actuel doit évoluer afin de répondre au mieux aux besoins et aux attentes de nos concitoyens pour toutes les situations de fin de vie.

Nous choisissons de nous allier pour constituer une force progressiste et républicaine. Nous nous



retrouvons sur la base de valeurs et de convictions communes et en appelons :

- *au respect de la liberté de choisir et d'agir des personnes, de façon éclairée et sans pression ;*
- *à l'effectivité des droits des personnes en situation de fin de vie, en particulier :*
 - *l'accès aux soins palliatifs sur tout le territoire en termes d'égalité*
 - *le respect des directives anticipées et des volontés exprimées*
- *à la légalisation d'une aide active à mourir pour les personnes atteintes d'une maladie grave et incurable qui, en conscience et librement, la demanderaient.*

Il importe qu'en France, chaque personne ait le droit et puisse réellement décider et faire respecter son libre choix de parcours de vie jusqu'au bout.

Rappelons les mandats de l'UNSA Retraités adoptés en janvier 2023 sur la question de la fin de vie :

- le développement de services de soins palliatifs sur l'ensemble du territoire, en établissement ou à domicile, avec des personnels formés en nombre suffisant ;
- des campagnes d'information pour faire connaître le dispositif des directives anticipées ;
- le respect, par l'équipe médicale, de la volonté du malade précédemment exprimée dans ces directives ;
- l'application du droit à la sédation profonde jusqu'au décès ;
- l'inscription, dans le droit français, du suicide assisté d'une part et de l'euthanasie d'autre part.

“ Il importe qu'en France, chaque personne ait le droit et puisse réellement décider et faire respecter son libre choix de parcours de vie jusqu'au bout. ”

Par l'équipe UNSA Retraités ■



Les infos pratiques et diverses de l'UFR TOURS

Les titres-restaurant valables pour les courses jusqu'en 2026



Vous voulez acheter des produits alimentaires non directement consommables

(huile, pâtes, riz, farine, légumes...) avec vos titres-restaurant ? Cette dérogation, introduite en 2022 à la suite de la pandémie de Covid-19, est toujours d'actualité grâce à une nouvelle loi qui la prolonge jusqu'en 2026. Rien ne vous empêche bien sûr d'utiliser ce moyen de paiement pour l'achat de produits directement consommables (sandwichs, plats préparés...).

Loi n° 2025-56 du 21 janvier 2025 (J.O. du 22).

Des radars pour sanctionner les véhicules trop bruyants

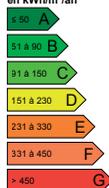


Plusieurs villes ou agglomérations, notamment en Île-de-France, à Lyon, Toulouse ou Nice, seront équipées de radars chargés de contrôler la pollution sonore des véhicules (seuil fixé à 85 décibels). Une expérimentation dans certaines zones, avant une possible généralisation, qui a pour but de rappeler que les nuisances sonores excessives dues aux véhicules sont une infraction.

Source : Merci pour l'info n° 601

Faire réaliser un DPE de votre maison ou appartement

Consommation énergétique en kWh/m²/an



Les diagnostics de performance énergétique (DPE), en principe valables 10 ans, réalisés entre le 1^{er} janvier 2018 et le 30 juin 2021 inclus ne sont plus acceptés en raison d'une forte modification des méthodes de calcul le 1^{er} juillet 2021. Les propriétaires concernés doivent donc réaliser un nouveau DPE de leur logement s'ils souhaitent le vendre ou le mettre en location.

Source : Merci pour l'info n° 600

Obtenir un audit énergétique de votre logement

Les propriétaires d'un logement classé E par le DPE devront réaliser un audit énergétique avant sa mise en vente, l'objectif étant d'informer les acheteurs de l'état énergétique de leur futur bien et leur donner des pistes de travaux de rénovation. L'audit, dont le tarif varie d'un professionnel à l'autre, est valable cinq ans. À noter que cette obligation s'applique aux logements classés F ou G depuis le 1^{er} avril 2023. Elle concernera les logements classés D en 2034.

Source : Merci pour l'info n° 600

Maisons fissurées, expertises renforcées

Un sol argileux gonfle en période pluvieuse et se rétracte en période sèche, ce qui provoque des désordres immobiliers (fissures, tassements, déformations, etc.) : c'est le phénomène de « retrait-gonflement des argiles ».

Un décret vise à mieux encadrer les expertises chargées de déterminer les causes de ces dégâts et de les évaluer à compter de 2025. Ainsi, les experts doivent notamment n'avoir aucun lien salarial, capitalistique ou de dépendance économique avec une entreprise d'assurance intéressée. Par ailleurs, ils disposent de quatre mois pour transmettre à l'assureur un rapport intermédiaire donnant la conclusion définitive sur l'ouverture du droit à la garantie.

Décret n° 2024-1101 du 3 décembre 2024 (J.O. du 4).



Repérez les voitures radars actives sur votre route

<https://radar-privé.fr/> est un site internet qui permet aux automobilistes de détecter les voitures radars conduites par des prestataires privés. Ces véhicules banalisés, équipés de caméras à l'avant et à l'arrière ainsi que d'un radar infrarouge invisible, flashent les automobilistes en excès de vitesse sans que ces derniers s'en aperçoivent. Un dispositif tout à fait légal.

Source : Merci pour l'info n° 600

AG des retraités de la section Ouest

L'assemblée générale de la section Ouest s'est déroulée le 25 mars 2025 au siège de la fédération, à la salle Redon, en présence d'une vingtaine de participants.

Le président de la section Ouest, Michel Rivoal, ouvre la séance à 9h45.

Après avoir souhaité la bienvenue à toutes et à tous en les remerciant de leur présence à cette AG, il présente les invités et intervenants à cette assemblée : Fabrice Charrière, secrétaire général de l'UNSA-Ferroviaire, Dominique Triquet, président de la section UFR du Sud-Est et Yvon Dantard, représentant le président des Centraux. Il remercie également les membres du secrétariat de la section et les présidents et membres des bureaux de secteur pour leurs actions durant l'année 2024.

Une minute de silence en mémoire des adhérents de la section disparus depuis la dernière AG de mars 2024 est observée.

Le secrétaire général puis le trésorier de la section exposent et commentent ensuite à l'assemblée, le bilan d'activité, le bilan financier 2024 et le budget 2025 de la section Ouest, qui sont ensuite votés à l'unanimité après lecture du rapport des commissaires aux comptes. Au niveau des effectifs, une baisse est encore et toujours constatée. Le secrétaire de la section explique et rappelle les causes de cette baisse, il fait part des actions mises en place avec l'aide de l'UFR et de la fédération.



Une partie des participants



De gauche à droite : Christian Ghesquière, Fabrice Charrière, Michel Rivoal et Bernard Coric

Le président de la section met ensuite au vote de l'assemblée le renouvellement du mandat des membres du secrétariat de la section. Après avoir fait appel à de nouvelles candidatures, les sortants acceptant de continuer. Une nouvelle candidature est proposée : celle de Philippe Prime. Le nouveau secrétariat est approuvé à l'unanimité comme suit :

- **Président** : Michel Rivoal
- **Secrétaire général** : Bernard Coric
- **Secrétaires adjoints** : Francis Besnoin et Philippe Prime
- **Trésorier** : Christian Ghesquière
- **Trésorier adjoint** : Marc Decuignière
- **Commissaires aux comptes** : Bertrand Le Doeuf et Michel Meignen

Notre président de section et le secrétaire général de la fédération interviennent ensuite pour faire part à l'assemblée de l'actualité syndicale et évoquer les sujets importants du moment : les mutuelles, les facilités de circulation, entre autres. Ils évoquent également le remplacement de l'adhésion collective à l'ADEIC par une prise en charge de la cotisation individuelle des adhérents y ayant recours, la formation au départ à la retraite pour les futurs retraités. Ils répondent également aux nombreuses questions posées par les participants.

Le président lève la séance à 13h et les discussions se prolongent autour d'un apéritif, suivi d'un déjeuner convivial sous forme d'un buffet pris sur place et organisé par le trésorier de la section.

Par le secrétaire général de la section Ouest,
Bernard CORIC ■

“
Notre président de section et le secrétaire général de la fédération interviennent ensuite pour faire part à l'assemblée de l'actualité syndicale et évoquer les sujets importants du moment : les mutuelles, les facilités de circulation, entre autres.
”

AG de l'UFR de Rennes



Jean-Marc Laurent, président du secteur, ouvre la séance et remercie les personnes présentes, dont les membres du Bureau régional. Il souhaite la bienvenue aux invités : Michel Rivoal, responsable du secteur ouest, Michel Bozec et Christian Ghesquière, responsables respectivement des secteurs de Nantes et de Paris Ouest et Yann Texier, secrétaire régional adjoint de l'UR, représentant Cyril Laurent, secrétaire régional des actifs, retenu par une réunion de commission de santé, sécurité et conditions de travail (CSSCT).

“

C'est l'occasion de débattre une nouvelle fois autour des idées des membres de l'assemblée pour maintenir voire renforcer les liens entre actifs et retraités, afin de limiter les pertes d'adhérents.

”

Avant de présenter le rapport d'activité, Jean-Marc Laurent propose une minute de silence en mémoire des collègues et amis nous ayant quittés depuis la précédente assemblée générale.

L'effectif est en légère baisse, avec 80 adhérents. C'est l'occasion de débattre une nouvelle fois autour des idées des membres de l'assemblée pour **maintenir voire renforcer les liens entre actifs et retraités**, afin de limiter les pertes d'adhérents. Force est quand même de constater que la réunion amicale mensuelle des retraités, autour d'un déjeuner avec des actifs, réunit chaque mois de 15 à 20 retraités, parfois plus, ainsi que des membres du bureau d'UR, permettant un échange convivial autour de maints sujets d'actualité.

La dernière mandature, outre notre implication dans les différentes réunions nationales et du secteur Atlantique, a donné lieu à quelques faits marquants ; la démission de Chantal Guillaumie, présidente de l'UFR, l'entrée en fonction d'un nouveau secrétaire général à la fédération UNSA-Ferroviaire, Fabrice Charrière.

Claude Le Baliner présente le bilan comptable et commente les différentes évolutions survenues en 2024, après que Christian Ghesquière a fait part de la fusion des secteurs de Paris Montparnasse et de Saint-Lazare, pour cause de restructuration

fonctionnelle. Il est relevé avec satisfaction la décision du bureau de l'UFR de **diriger deux euros de plus sur les cotisations en direction des secteurs** : l'idée étant que l'argent descende sur le terrain pour des actions. Les rapports d'activité et financier sont approuvés à l'unanimité.

Le bureau régional est reconduit avec un changement adopté à l'unanimité :

- Jean-Marc Laurent, **président**
- Philippe Mallégo, **secrétaire**
- Claude Le Baliner, **trésorier**
- Raymond Goury, **trésorier adjoint**
- Alain Cherbit, **vérificateur aux comptes**

Yann Texier, secrétaire régional adjoint des actifs, présente **l'actualité syndicale régionale**. En préambule, il se félicite, dans une approbation générale, du lien fort entre actifs et retraités à l'occasion des réunions mensuelles et dans le cadre d'actions revendicatives, pour la participation, la logistique voire l'aide financière. Il rappelle l'événement politique que va constituer le **congrès de l'UNSA-Ferroviaire**, qui se tiendra du 16 au 20 juin à Marseille. Autre sujet d'importance : la **mutuelle obligatoire pour les actifs au 1^{er} mai**.

De son côté, la MGC s'active à communiquer en direction des retraités. La période est aussi celle de l'intéressement et, à cet égard, les écarts de versements entre les différentes SA (650€ pour Réseau vs 1 451€ pour Gares & Connexions) ont conduit l'UNSA-Ferroviaire à souhaiter la mise en place d'un **intéressement de groupe**.

Au niveau de l'entreprise se pose avec acuité la question de la coexistence entre les collègues en CDI et ceux demeurant au statut. La montée en proportion des CDI s'accélère, risquant de transformer les filiales en poudrières sociales et de menacer la cohésion du groupe public unifié. Des différences de salaires se font sentir entre les personnels de ces deux statuts, notamment à l'embauche. **D'où la proposition faite par l'UNSA-Ferroviaire à SNCF de mettre en œuvre une grille unique.** À ce jour, il n'y a pas de validation de la part de SNCF, même avec une CGT ralliée à notre proposition initiale.

Pour ce qui est de la situation en Bretagne, il y a d'abord lieu de se réjouir de la signature d'une convention TER qui nous emmène jusqu'en 2033. Le nombre de circulations est en hausse sur nos lignes nord et sud. Des projets de construction d'installations de maintenance sont en cours à Rennes et Quimper. En dépit de cette photographie positive, il faut rester vigilant quant aux réorganisations incessantes et ne pas perdre de vue l'objectif de **17 % de gain sur la masse salariale d'ici 2030**. À noter les difficultés de recrutement des conducteurs et les collègues de moins en moins nombreux dans les gares. Après 2033, la réponse au marché TER se fera par une filiale dédiée.

Yann Texier souligne à ce sujet l'excellent résultat obtenu par l'UNSA-Ferroviaire qui s'est placée



2^e organisation syndicale lors des élections professionnelles qui se sont tenues au sein de SVLO (SNCF Voyageurs Loire Océan), la filiale SNCF dédiée en Pays de la Loire. Une question reste sans réponse au sujet des facilités de circulation des retraités sur les lignes transférées à un opérateur privé : maintenues ou pas ? Les éléments partagés en séance n'apportent, de l'avis général, pas de réponse. Enfin, le climat général est tendu avec une hausse de 13 % du nombre des agressions. Sont ainsi organisées des actions avec la police et une augmentation du nombre d'heures de présences de vigiles. Hélas la SUGE ne peut pas être partout.

À 12h30, Jean-Marc Laurent, remercie les participants et, comme Cyril Laurent, les invite à poursuivre les échanges en partageant un repas amical.

Par Bernard CORIC ■

“
UNSA-Ferroviaire s'est placée 2^e organisation syndicale lors des élections professionnelles qui se sont tenues au sein de SVLO...
”



federation@unsa-ferroviaire.org

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



UNSA-FERROVIAIRE



UNSA-FERROVIAIRE
UNION FERROVIAIRE
FÉDÉRATION



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)



MEMBRE DE LA **FRANÇAISE**