

N° 882 | JUILLET/AOÛT 2025

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



LA GRANDE DÉSINTÉGRATION DU RAIL FRANÇAIS



mutuelle
entraïn

Agir ensemble
Pour notre santé

Envie de sérénité ? Optez pour une garantie vraiment adaptée à vos besoins

YSO

Pour les 50 ans et +

QUELQUES + DE L'OFFRE

Assistance renforcée

Aide à domicile et soutien en cas d'hospitalisation



Cures thermales

Prise en charge des frais liés à votre rétablissement



Automédication

Remboursement annuel pour certains médicaments non prescrits



Orthodontie et implantologie

Couverture étendue, même hors remboursement Sécurité Sociale



Une mutuelle engagée



Une mutuelle proche de vous



Une mutuelle qui vous ressemble

Réalisez votre devis sur
[mutuelle-entraïn.fr](https://www.mutuelle-entraïn.fr)

A votre disposition 24 agences en France

Nos conseillers sont joignables au **0 809 40 54 54** Service gratuit + prix appel
de 8h30 à 18h, sans interruption, du lundi au vendredi

Demandez à « être rappelé » en 2 clics depuis notre site Internet

Prenez RDV en visioconférence avec un conseiller

SOMMAIRE

N° 882 - Juillet/Août 2025

PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE

Voilà l'été, du temps pour se ressourcer !

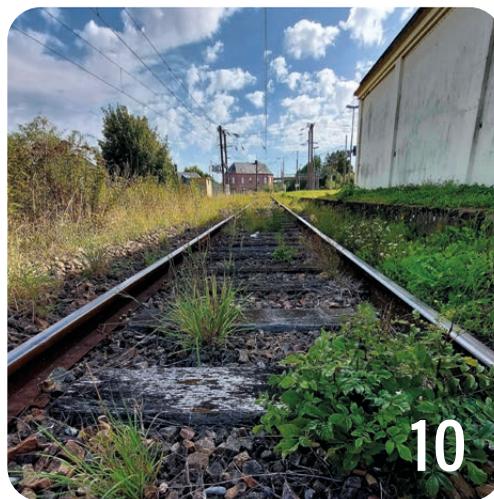
PAGES 5/21

À LA UNE



5

> Évaluation des impacts
de la Fondation SNCF



10

> La grande désintégration du rail français :
le contribuable paiera deux fois

PAGES 23/27

LES PLUS ++

> Du côté des UFR

- « Affamer la bête »...et faire payer les retraités
- AG du syndicat UFR de Strasbourg
- AG de l'UFR Paris Ouest
- Les infos pratiques et diverses de l'UFR TOURS

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



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

Fédération UNSA-Ferroviaire

[f](#) [@](#) [v](#) [in](#) [x](#)

Voilà l'été, du temps pour se ressourcer !

Chères et chers collègues,

À l'heure où l'été s'installe, il est naturel de vouloir souffler un peu, de lever le pied après des mois intenses sur tous les fronts. Pourtant, cet été 2025 ne ressemble pas à une pause tranquille pour notre secteur. Au contraire : alors que le trafic s'intensifie avec les grands départs, les cheminots, une fois de plus, tiennent la barre. Sans relâche, avec professionnalisme, dans un contexte souvent tendu. **C'est cela, être cheminot : une mission de service public assumée, même dans les périodes les plus exigeantes.**

Cette rigueur et cette implication doivent être reconnues et respectées. Trop souvent, nous constatons encore des injonctions contradictoires : on nous demande toujours plus de performance, d'adaptabilité, de polyvalence, sans garantir en retour les moyens humains, matériels ou sociaux nécessaires pour y répondre. C'est précisément ce déséquilibre que l'UNSA-Ferroviaire combat.

Ces derniers mois, notre organisation n'a pas cessé d'agir. Dans les négociations nationales comme dans les instances locales, nous avons porté la voix des salariés avec détermination. Sur la rémunération, la protection sociale, les conditions de travail, la qualité de vie au travail : nous avons exigé que les salariés bénéficient de leur dû.

Nous le savons, **les réformes s'accumulent, la pression monte, les attentes des usagers évoluent.** Oui, le ferroviaire doit continuer à évoluer et voir sa part modale augmenter. Oui, il doit jouer un rôle central dans la transition écologique. Mais cela ne peut se faire qu'avec des cheminots formés, motivés et respectés. Pas à coups de réorganisations brutales ou de suppressions de postes déguisées.

À l'aube de la rentrée, de nouveaux chantiers nous attendent. La question des rémunérations, de la formation, des déroulements de carrières, mais aussi celle de l'attractivité des métiers, seront au cœur des débats. L'UNSA-Ferroviaire y prendra toute sa place, en exigeant des garanties concrètes, des avancées mesurables. Car notre responsabilité est aussi d'anticiper l'avenir et de construire des perspectives solides pour toutes et tous.

Pour bien défendre, il faut savoir prendre du recul. Alors, en ces mois de juillet et août, nous vous invitons à prendre le temps. Celui du repos, de la famille, des amis. Le temps de vous recentrer, de vous ressourcer. Car votre engagement mérite du respect, et votre santé physique et mentale est précieuse. **Bon courage à tous les cheminots et cheminotes de toutes les sociétés qui travailleront sans relâche pour garantir un service public de qualité en toutes circonstances.** Et bonnes vacances à ceux qui se ressourceront en admirant les calanques de Méjean, la pointe du Grouin, la dent du Chat où dans n'importe quel lieu propice.

Je vous souhaite une belle lecture de ce magazine et un été serein, avec la fierté d'appartenir à une profession essentielle et à une organisation syndicale qui ne baisse jamais la garde.

Bel été à toutes et tous.



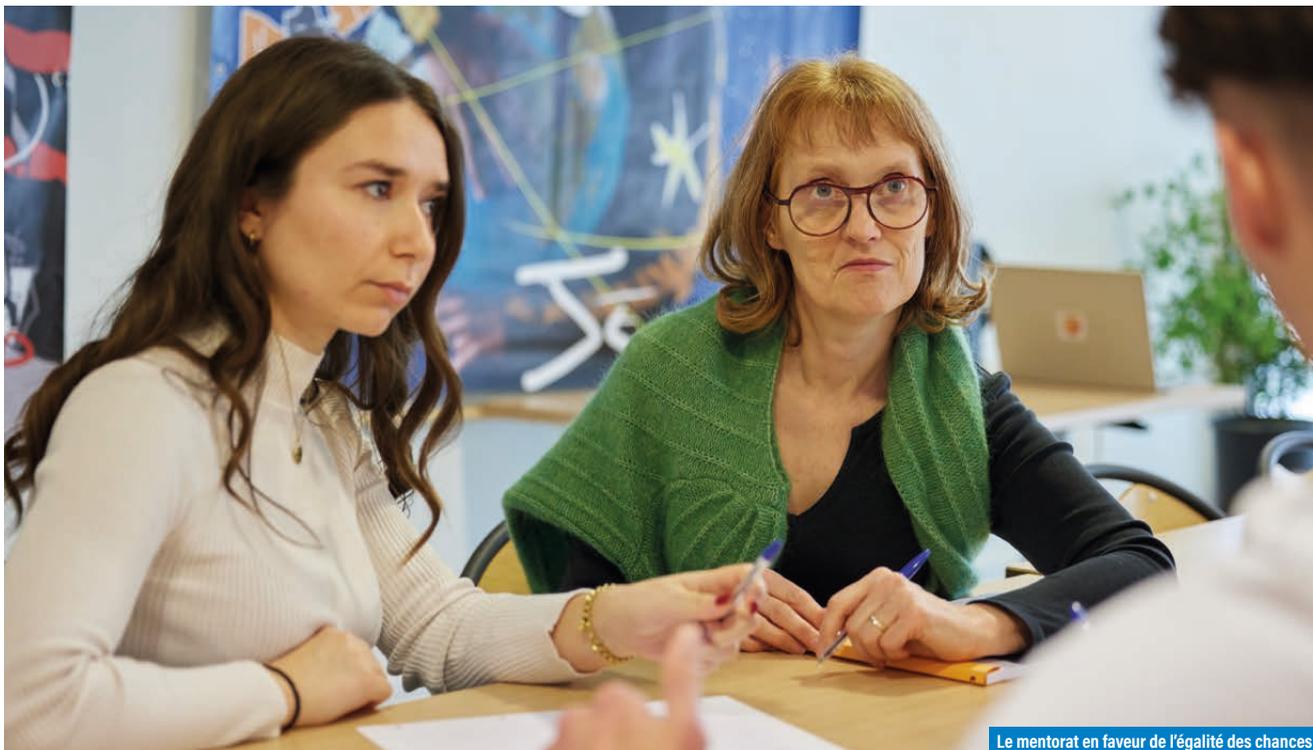
Par Fabrice CHARRIÈRE
Secrétaire Général
de l'UNSA-Ferroviaire



Ces derniers mois, notre organisation n'a pas cessé d'agir. Dans les négociations nationales comme dans les instances locales, nous avons porté la voix des salariés avec détermination.



Évaluation des impacts de la Fondation SNCF



Le mentorat en faveur de l'égalité des chances

Dans une démarche apprenante, alors que sa mission quinquennale s'achève (2021-2025) et afin de nourrir les réflexions sur la poursuite de son action, la Fondation du groupe SNCF a souhaité engager une évaluation approfondie de ses impacts sociétaux.

Conduite par le cabinet spécialisé *Koreis*, cette démarche d'évaluation d'impact s'est déroulée de juillet 2024 à mars 2025 et a permis de recueillir un riche ensemble de données, à même de fournir des résultats précis et des conclusions robustes.

QUELQUES CHIFFRES

Cette démarche s'est appuyée sur une enquête par interviews et par questionnaires transmis auprès :

- des salariés SNCF pour 4 450 réponses ;
- des porteurs de projets associatifs soutenus par la Fondation pour 300 réponses ;
- des différentes parties prenantes de la Fondation : jeunes, autres fondations, dirigeants régionaux des entités du groupe SNCF, acteurs publics des territoires d'implantation (conseils régionaux, académies) pour 44 entretiens.

1. CE QUE LA FONDATION SNCF CHANGE POUR LES PROJETS ASSOCIATIFS SOUTENUS : LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DES PROJETS

L'étude permet de mettre en évidence les principaux effets du soutien de la Fondation sur les projets associatifs qu'elle soutient :

- > un **renforcement des projets associatifs soutenus** sur différentes dimensions : taille de la structure et du projet, pérennité économique et légitimité auprès d'autres partenaires ou financeurs, visibilité, développement de son réseau et du nombre de bénéficiaires directs ;
- > une **progression des projets** : pérennisation d'une expérimentation et amélioration des pratiques d'accompagnement sur la durée du soutien de la Fondation.



Une rencontre Partenaires organisée par la fondation SNCF

ambition de « Permettre aux jeunes de trouver leur place dans la société et de construire un avenir durable », la **Fondation a soutenu plus de 1 000 projets depuis le début du quinquennat** avec ses trois axes d'intervention : (1) Trouver sa voie, (2) Agir avec les jeunes pour l'environnement dans les territoires et (3) Programme Réfugiés.

Quelques exemples de projets soutenus et dont l'action auprès des jeunes permet de faire évoluer positivement leur situation

Proximité Proximité met en lien 2 318 jeunes âgés de 11 à 30 ans issus des quartiers prioritaires ou en difficulté scolaire, avec des bénévoles ancrés dans le monde du travail. Ceci a permis à 83 % d'entre eux de choisir leur orientation et 86 % ont obtenu l'examen qu'ils préparaient.

Selon son directeur : « Une contribution déterminante de la Fondation SNCF à l'augmentation du nombre de bénéficiaires et à l'amélioration des pratiques et modes d'accompagnement des bénéficiaires. »

Il existe en effet des différences statistiquement significatives d'évolution entre des projets soutenus par un mécénat pluriannuel de la Fondation, qui témoigne de son ancrage territorial, et ceux qui n'en bénéficient pas.



91 % des porteurs de projets estiment que leur projet aurait été moins développé sans le soutien de la Fondation SNCF.



QUELQUES CHIFFRES

91 % des porteurs de projets estiment que leur projet aurait été moins développé sans le soutien de la Fondation SNCF, avec une mise en visibilité intéressante sur leur(s) territoire(s) d'action.

90 % d'entre eux considèrent que la contribution de la Fondation a permis une augmentation des bénéficiaires directs de leurs actions.

Pour 85 % des répondants, la contribution de la Fondation a permis une amélioration des pratiques d'accompagnement des bénéficiaires et, pour 76 %, le développement d'un modèle économique viable pour le projet.

inSite Avec le Volontariat rural, InSite a mobilisé 183 jeunes de 18 à 26 ans (en service civique) qui, pendant six mois, s'installent au coeur des communes rurales afin d'y faire vivre des projets dans trois domaines :

- > animation et lien social
- > culture et patrimoine
- > environnement et développement durable

Selon sa directrice : « La Fondation SNCF intervient sur un financement global, donc elle contribue à l'atteinte des impacts recherchés, à savoir favoriser l'insertion, l'engagement et le pouvoir d'agir des jeunes. »

2. LA RÉPONSE QUE LA FONDATION SNCF APORTE AUX BESOINS DES JEUNES SOUTENUS : DES CHANGEMENTS CONCRETS

L'étude propose une mise en récit des impacts de la Fondation sur les jeunes, bénéficiaires « finaux » de son action via ses partenaires. En lien avec son

3. CE QUE LA FONDATION SNCF CHANGE POUR LES CHEMINOTES ET CHEMINOTS DU GROUPE : LA FACILITATION ET LA CONCRÉTISATION DU PARCOURS D'ENGAGEMENT, LE REGARD SUR L'ENTREPRISE

Les résultats de l'évaluation s'appuient sur une forte mobilisation des cheminotes et cheminots, tous profils confondus (y compris 28 % des fonctions de production et des agents opérationnels ou de maîtrise).



Synergie IDF, l'engagement de la Fondation en Île de France !



88 % des cheminotes et cheminots engagés déclarent que leur engagement contribue à l'envie de rester dans l'entreprise.



QUELQUES CHIFFRES

71 % des répondants déclarent connaître la Fondation du groupe SNCF et leurs réponses mettent clairement en évidence une envie d'engagement.

61 % des cheminotes et cheminots répondants souhaitent renforcer leur engagement sur le temps professionnel, malgré des freins (manque de temps, peur de ne pas être compétents, craintes des conséquences sur la charge de travail...).

Pour 1/3 des salariés engagés, il s'agissait de la première expérience d'engagement associatif (bénévolat compris).

Face à ce souhait, les actions et missions de la Fondation SNCF permettent de lever des freins à l'engagement des cheminotes et cheminots, qui déclarent :

- > mieux connaître les opportunités d'engagement ;
- > changer de regard sur l'engagement ;
- > savoir comment faire pour avoir une expérience d'engagement.

Ces actions permettent aussi de concrétiser leur engagement pour les 11 525 cheminotes et cheminots (effectif cumulé au 31 décembre 2024), engagés en formats courts ou longs, individuels ou collectifs.

Valoriser l'engagement comme levier personnel et professionnel

Cette expérience a des retombées personnelles positives sur les salariés, comme se sentir utiles et épanouis, mais également des bénéfices professionnels concrets tels que développer son

réseau, acquérir des compétences métiers et relationnelles, mieux connaître son environnement territorial et ses problématiques sociétales, notamment lors des engagements sur le temps long.

S'engager, c'est aussi faire évoluer positivement son rapport au groupe SNCF

Cela se manifeste par de la gratitude, de la fierté, un lien renforcé, ainsi que le partage et l'incarnation de valeurs communes.

Par son action, la Fondation SNCF contribue aussi à la politique RH du groupe

Un renforcement de la marque employeur, notamment auprès des jeunes, mais également de l'engagement au travail, de la cohésion d'équipe et de la fidélisation.



Les jeunes au cœur de la fondation SNCF



74 % des projets soutenus de façon pluriannuelle estiment que la Fondation SNCF a contribué à renforcer leur ancrage territorial.



Les journées citoyennes de l'environnement

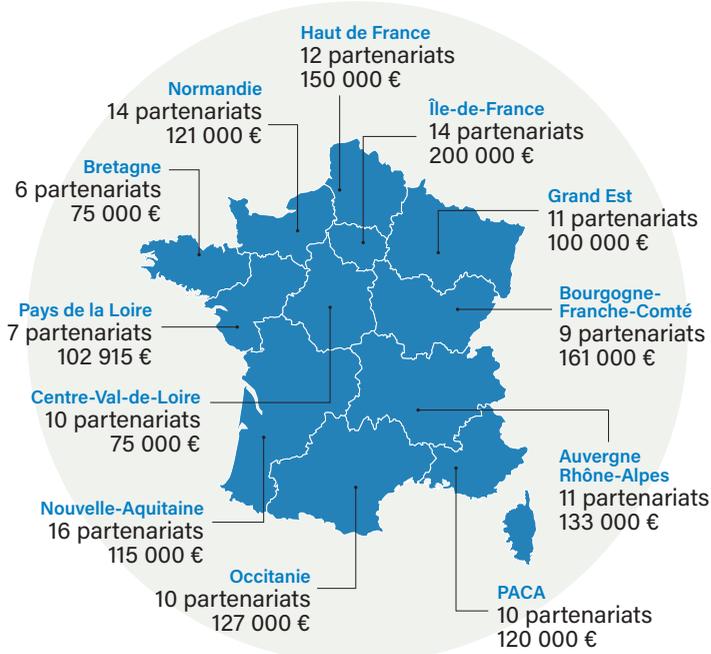
4. CE QUE LA FONDATION SNCF INDUIT DANS LES TERRITOIRES OÙ ELLE AGIT : DES ACTIONS QUI CRÉENT DE LA VALEUR ET DES LIENS ENTRE LES ACTEURS DU TERRITOIRE

En plus du soutien apporté en 2024 à 39 projets associatifs portés au niveau national et qui se déploient sur l'ensemble du territoire, la Fondation

est présente auprès d'associations locales grâce à 150 partenariats financiers territoriaux pluriannuels. Ainsi, elle contribue non seulement à créer et renforcer les liens avec et entre ses parties prenantes, mais elle participe aussi à la création de valeur sociétale et économique dans les territoires où ses partenaires sont implantés.

En mobilisant notamment une « échelle du lien » construite pour l'occasion, l'étude permet de confirmer l'atteinte d'un des objectifs de la Fondation SNCF : la création et le renforcement des liens avec et entre les parties prenantes du territoire concerné (entités du groupe, salariés, projets associatifs, jeunes et acteurs publics, État et collectivités territoriales).

Partenariats financiers territoriaux pluriannuels 2024



Témoignages

Un vice-président de conseil régional chargé des mobilités : « Il faut que le groupe SNCF profite de cette Fondation pour dire "On est dans votre vie", surtout avec la mise en concurrence. »

Un coordinateur régional du groupe SNCF : « La Fondation nous permet d'avoir un impact sur le territoire. Toutes ces associations soutenues par la Fondation SNCF font partie d'un tissu territorial. Ça nous permet d'avoir des points de vue et des contacts sur le territoire. »

5. LA FONDATION SNCF, CONTRIBUTRICE DE LA STRATÉGIE RSE DU GROUPE SNCF ET À SON IMAGE DE MARQUE

L'étude apporte différents éclairages et ordres de grandeur en la matière, des preuves concrètes

de la mise en œuvre de la politique RSE (responsabilité sociétale des entreprises) dans le champ sociétal, avec :

- > la contribution au développement des territoires concernés par les activités des associations soutenues par la Fondation SNCF, qui créent ainsi de la valeur économique, sociale et de vivre ensemble ;
- > la réalisation de l'objectif de la stratégie RSE Groupe de permettre à 10 000 salariés de s'engager en mécénat de compétences auprès du tissu associatif, entre 2021 et 2025. Aujourd'hui, ce sont 11 525 salariés engagés, individuellement ou collectivement, en formats courts ou longs.

Témoignage d'un salarié engagé en longue durée :

« La Fondation est un dispositif qui donne du sens, qui montre autre chose que le cœur de métier de l'entreprise. Voilà, vous rentrez à la SNCF, ce n'est pas obligatoire pour faire circuler des trains ou vendre des billets ou réparer du matériel. Vous rentrez aussi à la SNCF parce qu'il y a une politique groupe, une politique sociale, une politique RSE. »

6. L'APPROCHE SYSTÉMIQUE DE LA FONDATION SNCF

Au cours de la période récente, la notion « d'approche systémique du changement » a été fortement mise en avant dans les perspectives d'innovation dans la manière d'agir au sein du secteur de la philanthropie. L'évaluation des impacts de la Fondation SNCF montre que cette approche :

- > s'ancre dans l'intention et la gouvernance de la Fondation du groupe SNCF, notamment par la démarche « Les jeunes au cœur de la Fondation » et la participation de ces jeunes « bénéficiaires » à la réflexion stratégique de la Fondation et aux instances de sélection des projets qu'elle soutient ;
- > se traduit par le soutien de projets agissant « à la racine » des problèmes. Les projets soutenus perçoivent majoritairement l'ancrage de la Fondation dans l'approche systémique.

88 % des associations soutenues déclarent que la Fondation SNCF cherche activement à comprendre la complexité des besoins des bénéficiaires accompagnés.



Le mentorat en faveur de l'égalité des chances

7. LES SPÉCIFICITÉS DE LA FONDATION SNCF PAR RAPPORT AUX AUTRES ACTEURS DE LA PHILANTHROPIE

L'étude a permis de mettre en perspective des points forts et des singularités de la Fondation SNCF par rapport à d'autres financeurs de l'intérêt général. Certaines pratiques apparaissent positives et importantes pour les porteurs de projets :

- > les montants et les modalités de financement, notamment avec des mécénats s'inscrivant dans la durée (3 à 5 ans) pour un accompagnement durable, de proximité, à fort impact ;
- > l'engagement des salariés par le mécénat de compétences, qui s'ajoute au soutien financier ;
- > la couverture et l'ancrage territorial grâce aux partenariats pluriannuels, mais aussi grâce aux *Coups de cœur citoyens* qui soutiennent des associations locales, voire très locales ; la Fondation SNCF s'appuie sur un réseau de correspondants présents dans chacune des régions, au plus près des besoins des territoires ;
- > la participation des bénéficiaires à sa gouvernance contribue à ouvrir la Fondation SNCF à une diversité de projets, notamment « atypiques », en phase très amont et/ou « d'intention systémique ».

Témoignage de la Fondation de France :

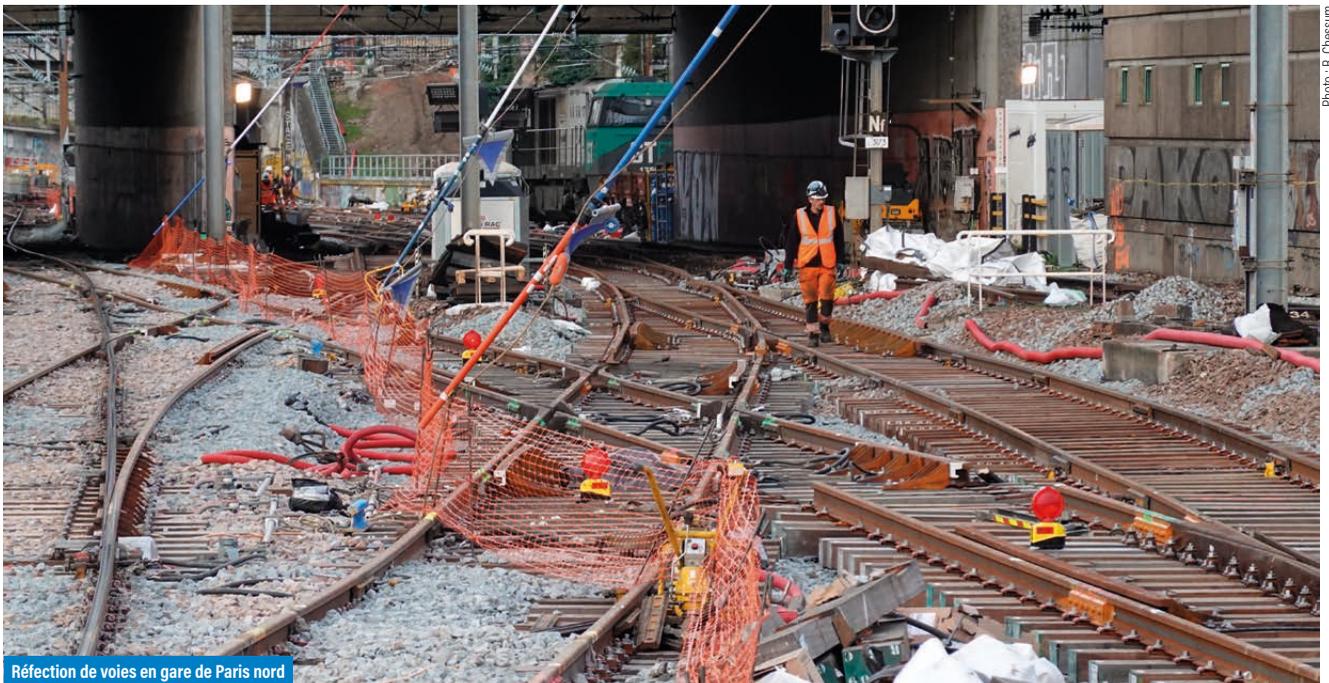
« Ce que je trouve intéressant, c'est son engagement sur la jeunesse [...] la Fondation SNCF a eu le souci d'écouter les jeunes et de les associer à sa prise de décision, ce qui explique leur angle de vue assez large en termes de types de projets soutenus. »

Par Gilles DONTENVILL ■

Membre du conseil d'administration de la Fondation SNCF

“
78 % des cheminotes et cheminots engagés déclarent que la Fondation SNCF contribue à la politique RSE du groupe. 85 % des salariés estiment qu'elle est un atout pour le groupe SNCF.
”

La grande désintégration du rail français : le contribuable paiera deux fois



Réfection de voies en gare de Paris nord

Photo : R. Chassum



Notre réseau souffre d'une dégradation accélérée qui pénalisera de plus en plus quotidiennement les usagers et les clients si rien n'est fait.



I. LE PARADOXE FERROVIAIRE FRANÇAIS : BÉNÉFICES RECORDS ET RÉSEAU DÉFAILLANT

Le ferroviaire français présente aujourd'hui une contradiction saisissante. D'un côté, la SNCF affiche 1,6 milliard d'euros de bénéfice net. De l'autre, notre réseau souffre d'une dégradation accélérée qui pénalisera de plus en plus quotidiennement les usagers et les clients si rien n'est fait.

Cette situation résulte directement d'une transformation profonde du rail français, orchestrée méthodiquement depuis la loi de 2018. Ce n'est pas l'accident, mais le dessein qui se révèle ici. Depuis 2018 en effet et la loi dite NPF « Nouveau pacte ferroviaire », nous avons assisté au **démantèlement méthodique de ce qui fut un système intégré** en sociétés anonymes distinctes. Ce morcellement, présenté comme une « modernisation prometteuse », révèle aujourd'hui ses conséquences systémiques.

Au cœur de cette contradiction se joue la disparition silencieuse d'un principe fondamental : **la péréquation territoriale** (mécanisme par lequel les lignes rentables financent celles qui le sont moins, assurant ainsi une desserte équitable du territoire). Ce mécanisme permettait hier à un TGV Paris-Lyon de financer une ligne Aurillac-Brive, exactement comme EDF électrifiait les hameaux les plus reculés au même tarif que les centres-villes.

L'équation est désormais implacable : soit les lignes d'aménagement du territoire disparaîtront, soit le contribuable financera directement ce que la péréquation couvrait hier discrètement.

L'ironie historique est saisissante : voilà un demi-siècle que le spectre du plan Guillaumat de 1978 – qui prétendait réduire le réseau de 34 000 à 16 500 kilomètres au nom du « réalisme économique » – hante le rail français. À l'époque, les dirigeants de la SNCF eux-mêmes s'étaient dressés contre ces « orientations libérales » qu'ils jugeaient contraires à l'intérêt national.

Aujourd'hui, **ce qui suscitait l'indignation des responsables ferroviaires des années 1970 s'accomplit méthodiquement.** Non plus par la brutalité d'un plan assumé, mais par l'élégante sophistication d'une désintégration progressive. Le vocabulaire a changé – on ne « ferme » plus des lignes, on les « rationalise », mais la partition jouée demeure étrangement similaire. Qu'en est-il vraiment de l'état du réseau aujourd'hui ? Les impressions des usagers sont-elles confirmées par les données objectives du régulateur indépendant ?

II. LE VERDICT FACTUEL DU RÉGULATEUR INDÉPENDANT

L'Autorité de régulation des transports (ART) a rendu en avril 2024 un avis sans appel sur la mise en œuvre du contrat de performance État-SNCF Réseau. Ce document officiel confirme ce que les usagers constatent quotidiennement : **notre infrastructure ferroviaire se dégrade à un rythme alarmant.**

Les chiffres sont implacables : notre réseau atteint 28 ans d'âge moyen pour les appareils de signalisation contre 17,4 ans en Suisse. Le vieillissement de la signalisation s'accélère, atteignant 28 ans en 2023 contre 27,7 ans en 2022, dépassant même la trajectoire dégradée prévue au contrat de performance. Plus préoccupant encore, l'Indice de consistance de la voie (ICV) du réseau le plus circulé (UIC 2 à 4) chute drastiquement, passant de 50,2 en 2022 à **48,6 en 2023.**

« *Le vieillissement du réseau, en particulier de la partie la plus circulée, n'est pas enrayé et en contraindre l'exploitation* », souligne l'ART. Cet effort intervient précisément alors que le contrat État-SNCF Réseau prévoyait « *de renforcer l'effort sur le réseau le plus circulé* ».

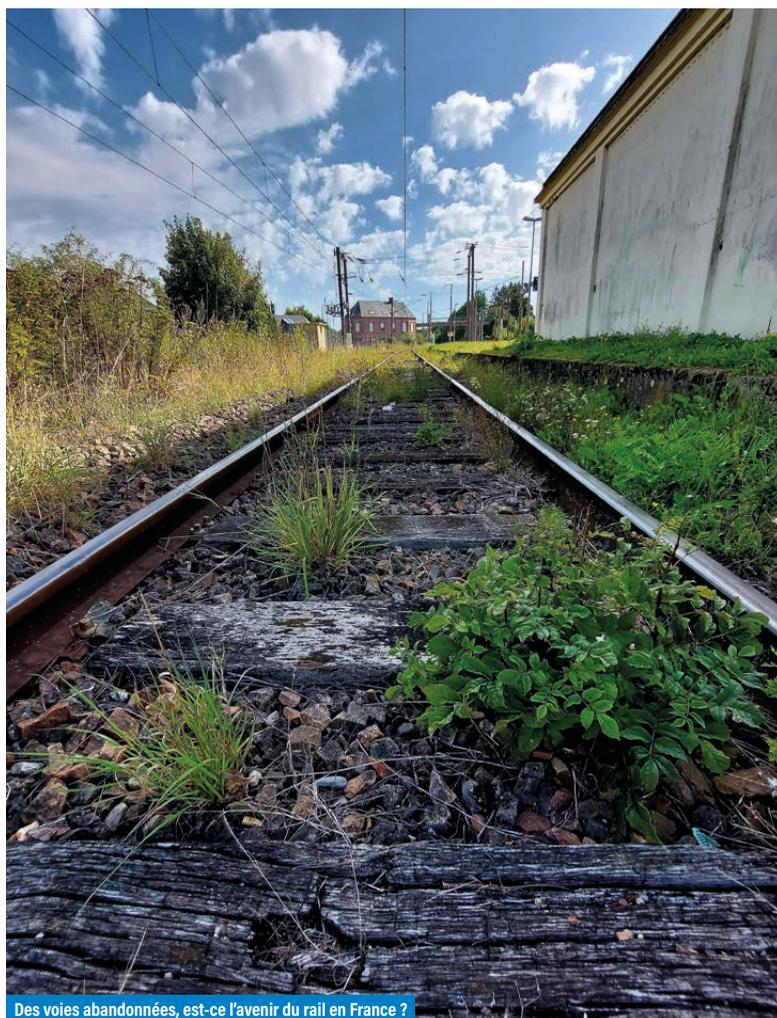


Photo : W. Warnet

Des voies abandonnées, est-ce l'avenir du rail en France ?

Cette dégradation se matérialise par 447 kilomètres de ralentissements sur les lignes les plus circulées (UIC 2 à 4) pour une valeur cible de 380 kilomètres et 591 kilomètres sur les lignes secondaires (UIC 5 à 6) pour une cible de 500 kilomètres. Soit près de 20 % au-dessus des objectifs fixés.

Les conséquences pour les usagers sont massives : le nombre de trains de voyageurs supprimés pour des causes maîtrisables par SNCF Réseau a augmenté de **45 % depuis 2018**, atteignant près de **11 000 trains en 2023** – l'équivalent d'une journée entière de circulation. Les minutes perdues en raison de défaillances de l'infrastructure ont augmenté de **26 % en 2022**, puis de **8 % en 2023.**

Comment expliquer cette contradiction entre des résultats financiers florissants et un réseau qui se dégrade année après année ? La réponse réside dans les mécanismes économiques qui sous-tendent cette désintégration programmée.

“
Comment expliquer cette contradiction entre des résultats financiers florissants et un réseau qui se dégrade année après année ?”



Photo : R. Chassum

La régénération du réseau ferré est insuffisante



Chantre du libéralisme du rail, le Royaume-Uni fait machine arrière.



Après avoir poussé la logique de désintégration à l'extrême dans les années 1990, le Royaume-Uni effectue aujourd'hui un virage complet.



III. LES MÉCANISMES ÉCONOMIQUES DE LA DÉSINTÉGRATION

La fragmentation actuelle du système ferroviaire français n'est pas une simple réorganisation administrative. Elle constitue un cas d'école de désintégration d'un « monopole naturel », phénomène précisément documenté par la recherche académique en économie des transports.

Comme l'explique l'économiste Pierre Zembri dans son analyse des réseaux de transport : « *La désintégration des monopoles "naturels" crée mécaniquement des difficultés de fonctionnement* ». L'étude académique des processus de déréglementation révèle une constante implacable : « *Le bon fonctionnement d'un réseau repose en effet sur l'adéquation la plus grande entre l'infrastructure et les mobiles qui la parcourent. Si l'on souhaite accélérer les trains sur un parcours donné, on peut jouer sur l'infrastructure, mais aussi sur le matériel roulant ou sur les deux en même temps.* »

Cette analyse identifie trois limites structurelles, aujourd'hui parfaitement vérifiées en France :

1. La capacité limitée des infrastructures : dans un contexte de saturation des nœuds ferroviaires majeurs, la multiplication des opérateurs accentue les contraintes capacitaires plutôt qu'elle ne les résoud.

2. Les risques intrinsèques de la désintégration :

« *Le bon fonctionnement d'un réseau repose sur l'adéquation la plus grande entre l'infrastructure et les mobiles qui la parcourent.* » La séparation entre SNCF Réseau et les exploitants crée inévitablement des dissonances opérationnelles. Le gestionnaire d'infrastructure « *a une vision globale du réseau, il raisonne à long terme* », tandis que les exploitants « *visent à augmenter les performances sur le court terme avec des gains de productivité* ».

3. La mise en péril de la péréquation territoriale :

« *L'existence d'un opérateur national en situation de monopole et soumis à des obligations de service public permettait de tolérer des déficits d'exploitation sur une partie du réseau au nom du lien social ou de l'aménagement du territoire.* »

La transparence exige une question simple : qui assumera devant les citoyens-contribuables cette augmentation programmée des coûts systémiques ? Certainement pas ceux qui auront vanté les vertus d'une concurrence dont ils auront soigneusement minimisé les coûts cachés. Fait troublant : nous ne sommes pas les seuls à avoir tenté cette expérimentation. Comment se positionnent les autres pays européens face à ce même défi ?

IV. QUAND L'EUROPE RECONSTRUIT À BAS BRUIT CE QUE NOUS DÉMANTELONS À GRAND BRUIT

Le paradoxe du calendrier est saisissant : la France pousse la fragmentation ferroviaire à son paroxysme précisément quand les pionniers de cette même désintégration font machine arrière. Le cas britannique est emblématique. Après avoir poussé la logique de désintégration à l'extrême dans les années 1990 (25 compagnies de voyageurs, 5 de fret, une multitude d'entités techniques), **le Royaume-Uni effectue aujourd'hui un virage complet**. La création en 2023 de *Great British Railways* marque l'aboutissement d'un processus de réintégration entamé dès 2002 avec la renationalisation de Railtrack (équivalent de SNCF Réseau).

En Allemagne, si la Deutsche Bahn reste formellement scindée en entités distinctes, l'État fédéral a choisi une stratégie diamétralement opposée à la nôtre : un **réinvestissement massif de 86 milliards d'euros** (annoncé en 2019) auxquels s'ajoutent 14 milliards du plan de modernisation accélérée de 2023. Cette injection de 100 milliards d'euros, soit 1 205 € par citoyen allemand, contraste avec les hypothétiques 46 milliards promis en France (683 € par habitant), dont la moitié reste à financer après 2027.



Photo: R. Chessum

La desserte des territoires est une composante essentielle du rail

V. L'ANATOMIE SECTORIELLE DE LA FRAGMENTATION

La désintégration du système ferroviaire français n'est pas qu'une abstraction économique – elle se matérialise dans chaque secteur d'activité avec des conséquences concrètes pour les territoires et les usagers. Ce que Pierre Zembri analysait dès 1997 comme une « imposition de limites et de discontinuités à un réseau qui n'en connaissait pas lors de sa conception » se révèle aujourd'hui dans toute sa dimension systémique.

TER La balkanisation programmée des services régionaux

Dans le secteur du TER, c'est désormais **une mosaïque d'opérateurs aux standards disparates qui vont se partager le territoire**, dessinant une France ferroviaire où l'uniformité républicaine cèdera le pas à un patchwork de conventions hétérogènes. Cette balkanisation du service régional engendra des ruptures systémiques qui pénaliseront directement les voyageurs. Au niveau des limites entre régions, la coupure pratique entre les compétences de chacune révèle tout à la fois l'absence de coopération

“ Cette balkanisation du service régional engendra des ruptures systémiques qui pénaliseront directement les voyageurs. ”

Même aux États-Unis, laboratoire historique du capitalisme dérégulé, **le soutien fédéral à Amtrak a été augmenté de 66% depuis 2018**, avec un plan d'investissement ferroviaire de 66 milliards de dollars voté en 2021.

La Nouvelle-Zélande offre peut-être l'exemple le plus instructif : après avoir privatisé son réseau en 1993, elle l'a renationalisé en 2004, puis a réintégré infrastructure et exploitation en 2008. Michael Cullen, ministre des Finances néo-zélandais, justifiait ainsi ce revirement : « *L'expérience a démontré que la séparation entre réseau et exploitation crée des coûts de transaction disproportionnés dans un système de notre taille.* »

L'ironie ultime réside dans l'interprétation maximaliste adoptée par la France face aux directives européennes. Là où d'autres États membres ont su préserver l'intégrité fonctionnelle de leur système ferroviaire tout en respectant la lettre des textes communautaires, **la France s'est distinguée par son zèle fragmentaire**. La directive 2016/2370, si elle impose une séparation comptable entre gestion d'infrastructure et exploitation, n'exigeait nullement le démembrement juridique en sociétés anonymes distinctes. À l'heure où nos voisins réinvestissent massivement dans leurs réseaux intégrés ou réintégré, comment se manifeste concrètement la fragmentation du système français dans ses différentes composantes ?

LES « MARQUES » DE TRANSPORT FERROVIAIRE RÉGIONAL EN 2024

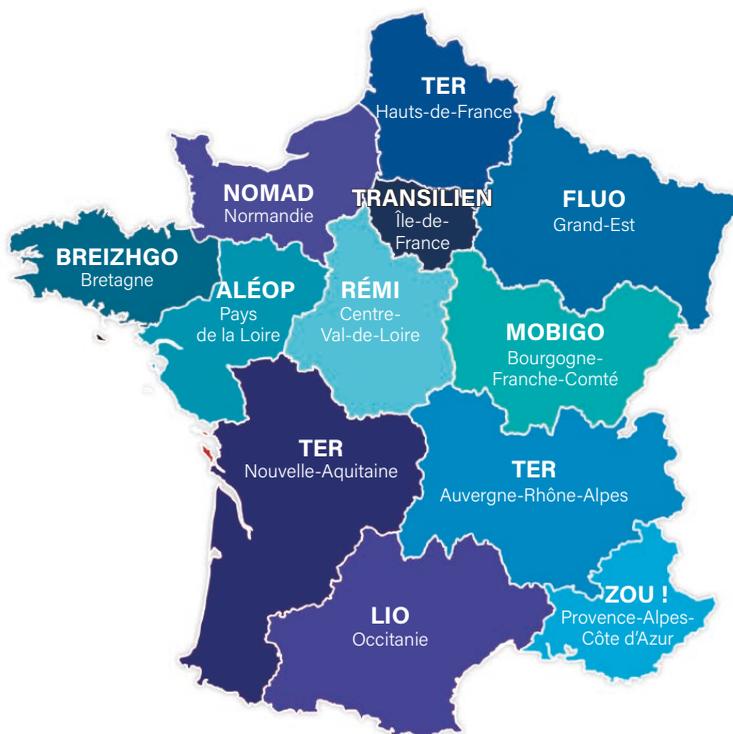




Photo: R. Chessum

Entretien du réseau ferré à un coût que l'État rechigne à assumer



À SNCF Réseau, l'horizon s'assombrit avec ce qui se profile comme une liquidation à la découpe du patrimoine ferroviaire régional.



régulière entre elles sur l'offre de services et la tarification. Ce phénomène va considérablement s'amplifier avec l'ouverture à la concurrence, créant un effet-frontière interrégional où les services s'interrompent brutalement aux limites administratives, ignorant les mobilités réelles des usagers qui transcendent ces frontières arbitraires.

Le modèle économique des nouveaux entrants repose fondamentalement sur une stratégie d'optimisation commerciale où **les logiques de rentabilité priment sur les considérations d'aménagement du territoire**. L'article de 1997 avait anticipé cette évolution en notant que « *les deux derniers types [de gestion des limites régionales] sont l'expression d'un certain «égoïsme régional», puisqu'il n'est pas question de conventionner un kilomètre de trop en-dehors du territoire régional* » créant ainsi des discontinuités préjudiciables aux usagers.

TGV
Polarisation et abandon des territoires intermédiaires

Pour les lignes TGV, la polarisation territoriale se manifeste par le phénomène que l'article décrivait comme « *renforcement des dessertes rayonnant à partir de la capitale régionale [...] voire d'autres agglomérations importantes, et l'affaiblissement des dessertes interrégionales.* » Cette **concentration sur les axes rentables** reproduit un modèle d'aménagement territorial où la métropolisation s'auto-renforce, au détriment de villes moyennes progressivement déconnectées du réseau à grande vitesse.

SNCF RÉSEAU
L'étau budgétaire et la tentation de la liquidation du patrimoine régional

À SNCF Réseau, l'horizon s'assombrit avec ce qui se profile comme une liquidation à la découpe du patrimoine ferroviaire régional. Cette évolution n'est que l'aboutissement logique du mécanisme pervers identifié dès 1997 : « *L'unicité du réseau ferroviaire elle-même est mise à mal compte tenu de la coexistence de logiques de gestion très différentes, avec des interactions parfois lourdes de conséquences entre réseaux-services.* » Vingt-cinq ans plus tard, la prophétie s'accomplit méticuleusement.

Acculé par l'impécuniosité chronique de l'État actionnaire, le gestionnaire d'infrastructure se trouve enfermé dans un étau budgétaire qui le contraint à **envisager la cession de pans entiers du réseau ferré régional aux autorités organisatrices**. Cette territorialisation fragmentée de l'infrastructure reproduit exactement le schéma que Zembri qualifiait « d'effet-frontière », appliqué cette fois non plus seulement aux services, mais au réseau-support lui-même.

Plus inquiétant encore, un nouveau concurrent institutionnel a été créé pour SNCF Réseau, la *Société des grands projets*, qui jouit d'avantages considérables : non soumise à la « règle d'or » comptable qui bride SNCF Réseau, elle peut s'endetter librement et échappe aux contrôles de l'ART. Cette création illustre parfaitement ce que Zembri nommait « *La parcellisation des pouvoirs [qui]*

débouche sur un risque non négligeable de déconnexion, voire de concurrence entre services gérés par des instances différentes. »

Parallèlement, l'État a instauré un système de financement qui évoque irrésistiblement l'univers absurde des Shadoks. Tels ces personnages célèbres qui pompaient sans cesse pour des résultats incertains, nous assistons à un circuit financier circulaire : SNCF Voyageurs verse des péages astronomiques à SNCF Réseau, qui reverse des dividendes à l'État, qui réalimente SNCF Réseau via un fonds de concours et ainsi de suite. La devise shadokienne prend ici tout son sens : « *Il vaut mieux pomper et qu'il ne se passe rien, plutôt que risquer qu'il se passe quelque chose de pire en ne pompant pas.* »

L'ironie suprême réside dans cette **contribution asymétrique au système** : tandis que les opérateurs concurrents exploitent le réseau, seule la SNCF - via ses péages et ses dividendes - contribue significativement au financement de sa régénération. En 2022, SNCF Voyageurs a ainsi versé plus d'un milliard d'euros au titre du fonds de concours pendant que les opérateurs concurrents bénéficiaient d'infrastructures sans contribution équivalente. Cette distorsion concurrentielle constitue un transfert silencieux de valeur des contribuables vers les actionnaires des nouveaux entrants sur le marché.



Seule SNCF contribue à l'entretien du réseau, pas ses concurrents.

Photo : R. Chessaum

GARES & CONNEXIONS

De l'espace public au centre commercial

Pour Gares & Connexions, la transformation est emblématique de cette nouvelle logique marchande. Ces cathédrales républicaines conçues comme espaces publics **se métamorphosent en centres commerciaux** où la maximisation du revenu au mètre carré dicte l'aménagement.

La **déshumanisation méthodique des gares** parachève cette logique. L'agent d'escale, figure d'hospitalité, cède sa place à une constellation d'interfaces numériques dans un ballet technologique qui confond modernité et désertion humaine. Le paradoxe est saisissant : jamais l'entreprise n'aura tant communiqué sur la « *relation client augmentée* » alors même que la présence humaine s'y trouve dramatiquement réduite.

Les conséquences de cette évolution frappent plus durement encore les personnes en situation de handicap, pour qui la dématérialisation représente non un confort, mais un obstacle supplémentaire. Au-delà des seules mobilités réduites – pour lesquelles l'accessibilité physique progresse timidement – les handicaps cognitifs, sensoriels ou psychiques demeurent les grands oubliés de cette transformation. Le voyageur anxieux, malvoyant, ou simplement peu familier des technologies se trouve confronté à un désert d'assistance dans des gares où l'information se fait mirage numérique. L'ironie est mordante : les prestations d'assistance doivent désormais être réservées 48 heures à l'avance... par voie numérique. **Cette numérisation forcée, loin d'être socialement neutre, opère une discrimination invisible mais bien réelle** entre ceux qui maîtrisent les codes du monde digital et les autres, remettant fondamentalement en question l'universalité d'accès qui constitue pourtant l'essence même du service public ferroviaire.



Un poste en gare de Soissons

Photo : W. Wernet



Gare de Bordeaux

Photo : W. Wernet

“
L'agent d'escale, figure d'hospitalité, cède sa place à une constellation d'interfaces numériques dans un ballet technologique qui confond modernité et désertion humaine.”



La France a fait preuve de zèle dans le démantèlement de Fret SNCF

Photo : R. Chessum

des opérateurs, tandis que les coûts systémiques – sociaux, territoriaux et environnementaux – sont externalisés vers les collectivités et les usagers. Comme le concluait Zembri en 1997, avec une prescience remarquable : « *La parcellisation des pouvoirs instaurée lors de la décentralisation débouche sur un risque non négligeable de déconnexion, voire de concurrence entre services gérés par des instances différentes.* » Vingt-cinq ans plus tard, ce risque s'est pleinement matérialisé, révélant la contradiction fondamentale d'un système ferroviaire dont l'efficacité repose précisément sur l'intégration que notre modèle actuel s'emploie méthodiquement à défaire.

VI. LA QUESTION QUI DÉRANGE : QUI PAIERA L'ADDITION FINALE ?

Le titre de cet article n'est pas une simple formule rhétorique, mais l'anticipation mathématique d'une réalité comptable qui s'imposera inexorablement. Car derrière le vernis des « économies » promises par les thuriféraires de la concurrence se cache une double facturation déjà en marche.

La double facturation déjà engagée

Prenons l'exemple concret d'une région face à la réduction des dessertes TGV dans ses gares TER. Pour maintenir un service de qualité dans ces territoires, la région doit trouver des solutions alternatives, pour cela, elle n'a que deux solutions :

1. Augmenter les fréquences TER sur certains axes stratégiques pour compenser partiellement le retrait des TGV
2. Négocier directement avec SNCF Voyageurs pour le maintien d'arrêts TGV spécifiques

Cette seconde solution prendrait alors la forme d'une convention spécifique par laquelle la région verserait une compensation financière à SNCF Voyageurs pour maintenir des arrêts de TGV que l'opérateur aurait sinon supprimés pour des raisons de rentabilité. Concrètement, la collectivité paierait la différence entre le coût d'exploitation de ces arrêts (temps de trajet allongé, coûts opérationnels supplémentaires) et les recettes qu'ils génèrent, considérées comme insuffisantes par l'opérateur.

Ce dispositif illustre parfaitement le **mécanisme de double paiement** : le citoyen client achète son billet TGV au prix du marché, tandis que le même citoyen usager - contribuable régional - finance, via l'impôt local, le maintien même de cette desserte territoriale. Ce qui relevait autrefois d'une obligation de service public intégrée dans un système de péréquation nationale doit désormais être subventionné explicitement par les collectivités territoriales.

FRET SNCF : Le paroxysme de la désintégration

Dans le fret ferroviaire, la désintégration atteint son paroxysme avec la récente scission de Fret SNCF abondamment commenté.

Cette division artificielle risque au surplus de parachever ce que Zembri avait identifié comme un danger supplémentaire : « *Le retrait des services grandes lignes ou fret d'une ligne peut y condamner le maintien des trains régionaux qui ne peuvent supporter à eux seuls toutes les charges d'infrastructure et de traction.* » La fragmentation accentue ainsi un cercle vicieux où chaque réduction de service fragilise l'équilibre économique des lignes restantes, accélérant leur dégradation puis leur abandon.

Cette anatomie sectorielle de la fragmentation révèle une constante implacable : la maximisation du profit à court terme dicte désormais les stratégies



La gare de Nice ville

Photo : R. Chessum



Photo : L. Leguy

“ Dans le fret ferroviaire, la désintégration atteint son paroxysme avec la récente scission de Fret SNCF... ”

L'effet boule de neige des infrastructures dupliquées

La multiplication des opérateurs entraîne mécaniquement une **duplication des infrastructures de maintenance et de service**, phénomène bien documenté en économie des réseaux. Là où un système intégré permet des économies d'échelle avec des installations mutualisées, la concurrence impose à chaque opérateur de développer ses propres capacités techniques, particulièrement pour la maintenance du matériel roulant.

Ce phénomène de redondance structurelle a déjà été observé dans d'autres pays ayant devancé la France dans l'ouverture à la concurrence. En Grande-Bretagne, le *National Audit Office* a documenté en 2015 comment la multiplication des centres de maintenance ferroviaire a engendré un surcoût global estimé à 290 millions de livres par an pour l'ensemble du système, soit environ 11 % des coûts d'exploitation.

En France, les premières manifestations de cette logique commencent à apparaître, notamment sur les lignes à grande vitesse où les nouveaux entrants doivent soit négocier l'accès aux installations existantes de la SNCF (créant des dépendances stratégiques), soit investir dans leurs propres infrastructures (générant des coûts supplémentaires). Cette équation économique défavorable finira inévitablement par peser soit sur le prix des billets, soit sur les finances publiques à travers diverses formes de subventions et garanties.

Les coûts systémiques prévisibles d'une fragmentation accélérée

Si l'on s'en tient aux principes établis en économie des réseaux, la fragmentation d'un système ferroviaire intégré engendre inévitablement plusieurs catégories de coûts systémiques qui, bien que difficiles à chiffrer avec précision aujourd'hui, pèseront à terme sur les finances publiques :

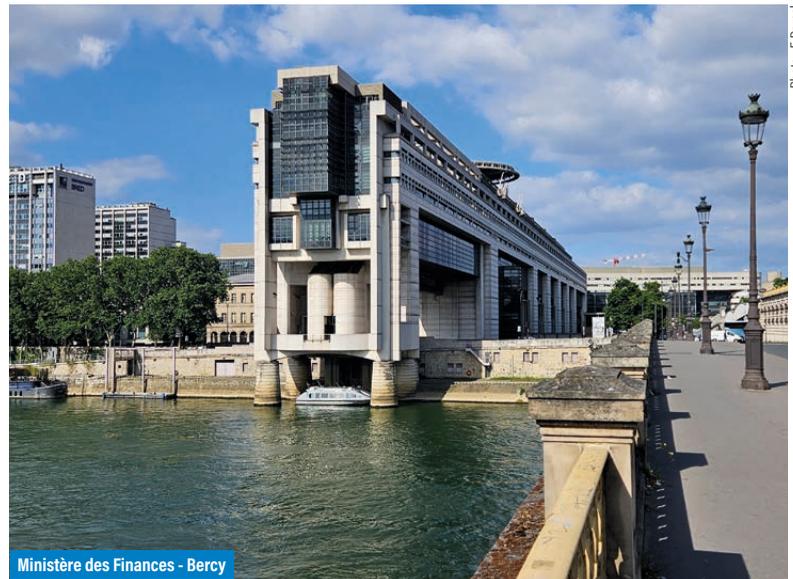


Photo : F. Porcel

- > **subventions compensatoires** pour les dessertes territoriales abandonnées par les opérateurs orientés vers la rentabilité - comme l'illustrent déjà plusieurs conventions spécifiques signées entre collectivités et opérateurs ;
- > **surcoûts liés aux infrastructures parallèles** - chaque opérateur nécessitant ses propres installations de maintenance et de service ;
- > **garanties financières** activées pour sécuriser les contrats de concession, particulièrement en cas d'aléas économiques (comme l'a démontré la crise sanitaire) ;
- > **coûts de coordination** entre les multiples acteurs d'un système désintégré - procédures d'indemnisation plus complexes, ruptures de correspondance, désoptimisation des plans de transport.

Sans pouvoir avancer de chiffrage définitif - ce qui nécessiterait une étude économétrique approfondie

“
La multiplication des opérateurs entraîne mécaniquement une duplication des infrastructures de maintenance et de service...
”



Photo : W. Wärmert

Le démantèlement du rail menace la pérennité ferroviaire

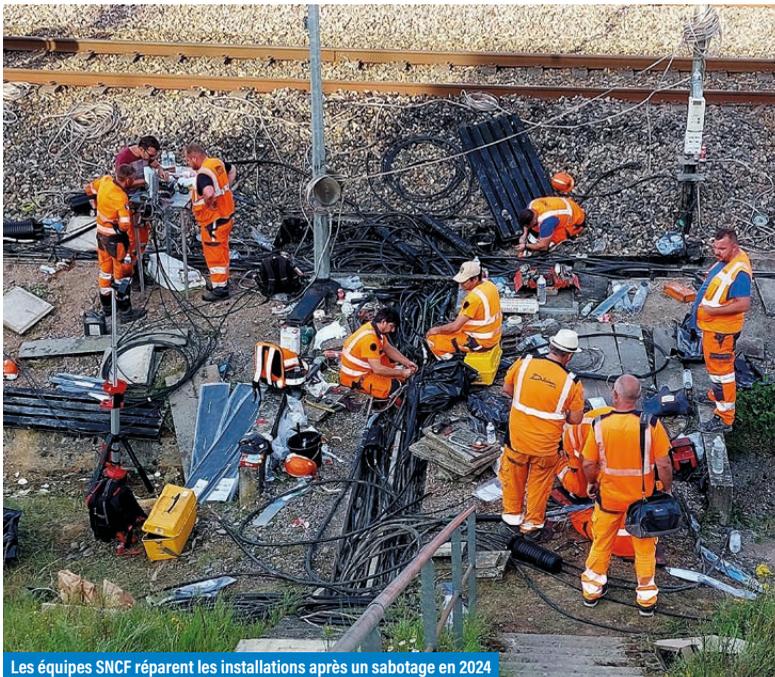


Photo : W. Warnet

Les équipes SNCF réparent les installations après un sabotage en 2024

Qui assumera devant les électeurs-citoyens cette gabegie programmée ? Certainement pas celles et ceux qui auront vanté les vertus d'une concurrence dont ils auront soigneusement minimisé les coûts cachés. L'ironie est que plusieurs pays européens ont déjà parcouru ce chemin et commencent à dresser le bilan comptable complet. La Grande-Bretagne, par exemple, a vu le montant total des subventions publiques ferroviaires augmenter de 243 % entre 1994 (année de la privatisation) et 2019, soit une hausse bien supérieure à l'inflation ou à l'amélioration des services.

L'analogie avec le démantèlement d'EDF s'impose par son évidence presque mathématique. Les mécanismes déployés obéissent à la même logique implacable : morceler l'opérateur historique en entités distinctes, introduire artificiellement des concurrents dotés d'avantages réglementaires asymétriques, puis contraindre l'opérateur historique à financer seul l'essentiel des infrastructures communes. La partition jouée semble identique, seule l'orchestration diffère.

Car l'économie de cette réforme repose sur un mensonge fondateur : l'occultation délibérée de ses coûts systémiques. Tout se passe comme si les pouvoirs publics appliquaient au ferroviaire les méthodes comptables qu'ils condamneraient chez un particulier : ne comptabiliser que les économies réalisées sans jamais intégrer les nouvelles dépenses induites. C'est exactement ce que les économistes nomment le « biais d'optimisme » des projets publics : surestimation systématique des gains, sous-estimation chronique des coûts. Une véritable évaluation indépendante et transparente nécessiterait la création d'une instance dédiée, détachée du pouvoir exécutif, dotée de moyens d'investigation réels et publiant régulièrement des analyses contradictoires sur l'évolution des coûts complets du système. En son absence, c'est bien le contribuable-usager qui réglera silencieusement l'addition d'une transformation dont personne n'assumera jamais les conséquences financières réelles.

et indépendante - les expériences britannique, suédoise, suisse, italienne et néo-zélandaise suggèrent que ces coûts pourraient représenter une charge significative pour les contribuables français, directement ou indirectement, à mesure que la fragmentation du système s'accroît.

La transparence sur ces coûts systémiques et leur évaluation rigoureuse devraient constituer un préalable indispensable à la poursuite de la transformation du modèle ferroviaire français.

Qui osera chiffrer et publier le coût objectif et documenté de cette réforme dans dix ans ?

Les ministres successifs auront quitté leurs fonctions, les consultants auront encaissé leurs honoraires, les directeurs généraux des entreprises ferroviaires seront partis pantoufler ailleurs. Cette déconnexion entre les cycles politiques (5 ans) et les cycles industriels du ferroviaire (20 à 40 ans) constitue le piège parfait d'une réforme dont les bénéfices éventuels sont comptabilisés immédiatement, tandis que les coûts systémiques sont différés et dilués.

L'asymétrie d'information est au cœur de ce mécanisme : les citoyens-contribuables n'ont pas accès aux études d'impact économique préalables - quand elles existent. Comment pourraient-ils alors contester une réforme présentée uniquement sous l'angle de ses bénéfices supposés ? L'absence d'indicateurs objectifs permettant de mesurer l'efficacité globale du système ferroviaire au-delà des simples performances financières des opérateurs achève ce dispositif d'opacité.



Photo : V. Mart

Atelier matériel



Photo : R. Chessum

Atelier Transilien

Le dogme avant les faits : quand la théorie aveugle l'action publique

Cette gabegie prévisible révèle la nature profonde de la réforme : non pas une réponse pragmatique à des défis concrets, mais l'application méthodique d'une doctrine économique. Nous assistons à la mise en œuvre d'une véritable orthodoxie contemporaine où la concurrence est érigée en solution universelle à tous les maux, indépendamment des réalités opérationnelles du secteur concerné.

Cette rigueur doctrinale repose sur un axiome jamais démontré, mais invariablement invoqué : **la prétendue supériorité intrinsèque du modèle privé sur l'organisation publique.** Peu importe que les réseaux ferroviaires soient des monopoles naturels à rendements croissants, peu importe que leur fragmentation crée mécaniquement des coûts de transaction et des ruptures d'expertise – l'adhésion au principe suffit à justifier la réforme.

Les théoriciens de cette doctrine économique sont d'autant plus convaincus de leurs principes qu'ils évoluent dans un univers largement abstrait, hermétiquement clos à la réalité qu'ils prétendent transformer. L'expert qui conceptualise la fracturation du système depuis un bureau parisien manipule des abstractions – optimisation, efficacité, mise en concurrence – comme on déplace des pièces sur un échiquier, sans jamais entendre le silence glacial d'un quai désormais sans train.

C'est le triomphe du simulacre sur la substance, de la carte sur le territoire, du modèle sur la réalité. Cette classe dirigeante s'est forgé un vocabulaire parallèle – transformation, agilité, optimisation – qui camoufle l'appauvrissement systémique sous un vernis de modernité.

La démarche intellectuelle qui préside à cette reconfiguration du rail français n'est pas celle de l'ingénieur qui calcule, du cheminot qui observe, de l'élu local qui connaît son territoire, mais celle du financier qui modélise des flux abstraits sur des tableurs Excel, indifférent aux discontinuités territoriales qu'il engendre.

VII. LA NÉCESSAIRE NUANCE SUR LA NOTION DE CONCURRENCE

L'analyse critique de la désintégration du système ferroviaire français ne relève pas d'un conservatisme nostalgique, mais d'une lecture rigoureuse des spécificités économiques structurelles du rail. La question fondamentale n'est pas tant l'existence d'une concurrence que les conditions systémiques dans lesquelles celle-ci s'exerce et les arbitrages qu'elle engendre.

Le financement ferroviaire : un dédale bureaucratique délibérément opacifié

Si l'on examine attentivement l'architecture financière du système ferroviaire actuel, on découvre **un labyrinthe d'une complexité stupéfiante** qui décourage toute tentative de compréhension par le citoyen ordinaire. Trans-Missions, cabinet de conseil spécialisé dans la mobilité, n'hésite pas à qualifier ce dispositif de « véritable sac de nœuds pour les observateurs et les parties prenantes du secteur ».

L'enchevêtrement des flux financiers dépasse l'entendement : SNCF Voyageurs verse des péages astronomiques à SNCF Réseau (plus de 2 milliards d'euros annuels), tandis que le groupe SNCF est assujéti à une cascade d'impôts et taxes diverses qui reviennent à l'État. Parallèlement, les régions injectent des sommes colossales, non seulement dans l'achat de services TER, mais également dans les investissements d'infrastructure de SNCF Réseau et de Gares & Connexions. L'État, quant à lui, abonde un fonds de concours via l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France), alimenté en partie par... les dividendes du groupe SNCF.

Cette circulation circulaire et quasi-autophagique des ressources n'est pas le fruit du hasard, mais une **construction délibérée où l'argent public semble tourner en boucle** sans jamais véritablement résoudre les problèmes structurels du réseau. Cette architecture byzantine répond moins à une logique industrielle qu'à une comptabilité d'apothicaire destinée à masquer la réalité économique fondamentale : la double facturation du citoyen, une première fois comme usager direct payant son billet, une seconde comme contribuable finançant via l'impôt ce que la péréquation territoriale assurait autrefois naturellement.



Si l'on examine attentivement l'architecture financière du système ferroviaire actuel, on découvre un labyrinthe d'une complexité stupéfiante...



La concurrence est parée de toutes les vertus imaginaires

Photo: W. Wernnet



Photo : R. Chesium

L'argent public tourne en boucle sans résoudre les problèmes structurels du réseau



Photo : W. Warnet

Vente de billets Trenitalia

Même les acteurs institutionnels s'y perdent. Quand le ministre des Transports déclare que « *La France est le pays d'Europe qui subventionne le plus son système ferroviaire* », il entretient délibérément la confusion entre les subventions d'infrastructure versées à SNCF Réseau et le financement du service public régional. Cette indistinction sémantique n'est pas fortuite : elle permet d'éviter le débat essentiel sur l'efficacité réelle d'un système éclaté où chaque acteur optimise son périmètre sans vision d'ensemble cohérente.

Une concurrence architecturée plutôt que naturelle

Les bénéfices localisés de l'arrivée de nouveaux opérateurs sur certains axes ne peuvent masquer la nature fondamentalement biaisée de la concurrence mise en place. Ce n'est pas un marché qui s'établit spontanément par la rencontre d'une offre et d'une demande, mais un dispositif administratif consciemment construit pour favoriser l'entrée de nouveaux acteurs, quitte à introduire des distorsions majeures.

Trois mécanismes particulièrement révélateurs doivent être soulignés :

1. Le financement asymétrique des infrastructures : nous l'avons déjà évoqué ici, SNCF Voyageurs alimente, via les dividendes versés par le Groupe SNCF à l'État, un fonds de concours destiné à régénérer le réseau. Les opérateurs concurrents utilisent ces mêmes infrastructures sans contribution équivalente. Cette asymétrie constitue un transfert silencieux de valeur des contribuables vers les actionnaires privés des nouveaux entrants.

2. La tarification discriminatoire des sillons : sur les lignes à grande vitesse, les tarifs d'accès à l'infrastructure accordés aux nouveaux entrants bénéficient d'abattements significatifs durant leurs premières années d'exploitation. Cette discrimination positive tarifaire crée un avantage artificiel qui n'a rien à voir avec leur efficacité intrinsèque.

3. Des obligations de service public inégalement réparties : l'opérateur historique assume seul l'héritage des dessertes territoriales non rentables, quand les nouveaux entrants peuvent librement pratiquer « *l'écramage commercial* » en se concentrant exclusivement sur les segments les plus rentables.

Le système actuel ressemble moins à une « *concurrence libre et non faussée* » qu'à un exercice de dénaturation économique où l'État, tout en se drapant dans les vertus théoriques du marché, orchestre en coulisses un dispositif de transferts implicites. Comme le notait Michel Foucault dans ses analyses sur le néolibéralisme, « *Le marché n'est pas une donnée naturelle, mais une réalité construite* » - vérité rarement aussi flagrante que dans cette pseudo-libéralisation ferroviaire.

Réformer sans désintégrer la SNCF : la voie non explorée

L'alternative au démantèlement n'était nullement l'immobilisme. Entre le statu quo d'une SNCF figée et la fragmentation structurelle en sociétés autonomes, une voie médiane existait : celle d'une **modernisation profonde de l'opérateur historique** préservant l'intégrité systémique du rail.

La directive européenne 2016/2370, si souvent invoquée pour justifier cette désintégration, n'exigeait en réalité qu'une séparation comptable entre gestion d'infrastructure et exploitation, nullement le démembrement juridique en sociétés anonymes distinctes. Plusieurs pays européens ont d'ailleurs su préserver l'intégrité fonctionnelle de leur système ferroviaire tout en respectant la lettre du droit communautaire.

“
Les bénéfices localisés de l'arrivée de nouveaux opérateurs sur certains axes ne peuvent masquer la nature fondamentalement biaisée de la concurrence mise en place.
 ”



Photo : L. Legay

Les citoyens-clients paieront deux fois la facture

L'histoire récente démontre la **capacité d'innovation de la SNCF lorsqu'elle fonctionnait comme entité intégrée**. N'est-ce pas en son sein qu'ont été conçus des services aussi novateurs que le TGV, qui révolutionna la mobilité européenne, ou plus récemment Ouigo qui a démocratisé l'accès à la grande vitesse par une innovation tarifaire majeure ? La caricature du « *mammoth administratif incapable d'évoluer* » ne résiste pas à l'analyse factuelle.

Ce qui manquait n'était pas tant l'aiguillon de la concurrence externe qu'une vision stratégique claire et un accompagnement méthodique du changement. L'État actionnaire a préféré fragmenter l'opérateur historique plutôt que d'assumer la responsabilité d'une transformation interne exigeante, reproduisant l'attitude du médecin de Molière qui, incapable de guérir son patient, préfère le découper en morceaux pour mieux l'étudier.

Réformer sans désintégrer la SNCF : la voie non explorée du monopole naturel comme atout stratégique, non comme archaïsme

La notion de monopole naturel n'est pas un reliquat idéologique d'une époque révolue, mais une réalité économique bien documentée pour les secteurs à rendements d'échelle croissants et à investissements massifs. Le ferroviaire, comme les réseaux électriques ou hydrauliques, appartient fondamentalement à cette catégorie.

Dans le cas suisse, bien que le marché soit théoriquement ouvert à la concurrence depuis 1999 conformément aux accords avec l'UE, les CFF (Chemins de fer fédéraux) conservent une position prédominante, particulièrement dans le transport de voyageurs où ils assurent plus de 90 % du trafic. Cette situation résulte moins d'une protection réglementaire que d'un choix politique d'investissement massif (environ 400 euros par habitant et par an) permettant au monopole naturel d'exprimer pleinement ses avantages structurels.

La distinction essentielle entre le modèle suisse et le nôtre réside moins dans le cadre réglementaire formel que dans la cohérence systémique préservée : les CFF, bien que structurés en divisions autonomes, maintiennent une gouvernance intégrée et une planification coordonnée entre infrastructure et exploitation. Cette coordination constitue la clé de voûte de la ponctualité légendaire du réseau helvétique (92,5 % contre 80,8 % pour la SNCF).

Dans une perspective de souveraineté nationale et de transition écologique, **un tel monopole naturel bien régulé constitue un atout stratégique majeur** - à condition qu'il soit géré avec excellence et contrôlé démocratiquement. La SNCF aurait pu devenir ce champion national modernisé, alliant performance économique et mission de service



Sur LGV, les nouveaux entrants bénéficient d'abattements dont la SNCF est exclue

public, si l'État avait eu le courage d'une réforme de gouvernance plutôt que d'une restructuration capitaliste.

Ce que nous défendons n'est donc pas un monopole figé et inefficace, mais un système intégré, régulé démocratiquement, capable d'articuler efficacité opérationnelle, innovation permanente et solidarité territoriale. Entre le conservatisme immobile et l'éclatement systémique, cette troisième voie existe, celle d'un service public modernisé, ancré dans les territoires et résolument tourné vers l'avenir. Encore faudrait-il que nos décideurs cessent de confondre idéologie économique et pragmatisme industriel, doctrine abstraite et réalités concrètes des territoires.

CONCLUSION

Cette analyse ne relève pas d'une nostalgie passiste pour un monopole figé, mais d'un plaidoyer économique rationnel pour la reconnaissance du rail comme monopole naturel et bien commun stratégique - concept parfaitement documenté dans la théorie économique standard pour des systèmes à rendements croissants et investissements massifs.

À l'heure où la transition écologique exige un report modal massif vers le ferroviaire, n'est-il pas temps d'interroger les fondements mêmes de cette réforme qui fragmente l'outil même dont nous aurons besoin pour décarboner nos mobilités ?

Par Olivier ARMAND ■

“
L'histoire récente démontre la capacité d'innovation de la SNCF lorsqu'elle fonctionnait comme entité intégrée.
”



carcept prev

ASSUREUR D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

FACILITER le quotidien

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

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

« Affamer la bête »... et faire payer les retraités

« Affamer la bête », en version originale « *Starve the beast* », c'est une théorie élaborée par les conservateurs américains qui consiste à **diminuer les ressources fléchées vers la protection sociale et les budgets publics, pour faire apparaître des déficits et ensuite réduire les services publics et le périmètre de la protection sociale.**

C'est la politique mise en œuvre depuis le premier mandat d'Emmanuel Macron, qui a consisté en cadeaux fiscaux aux plus riches, exonérations de cotisations patronales, plafonnement de la fiscalité des dividendes, baisse de l'impôt sur les bénéfices des entreprises. Affamer la bête, donc ! Les budgets publics sont dans le rouge, les comptes de la Sécurité sociale revêtent la même couleur et il faut, nous dit-on, trouver dans l'urgence 40 milliards d'euros.

Face à cette demande pressante, les organisations patronales ont fait assaut d'imagination, non pour apporter leur obole, mais pour **mettre à contribution... les retraités**, réputés nombreux, riches et oisifs.

Depuis janvier, soit au sein du colloque des retraites, soit à sa marge, elles ont **multiplié les attaques contre les retraités et leur pouvoir d'achat**, histoire de trouver quelques subsides pour abonder les 40 milliards d'euros réclamés par le Premier ministre. C'est le MEDEF qui a ouvert le feu en janvier, avec la proposition de supprimer l'abattement fiscal des retraités et favoriser la retraite par capitalisation. L'offensive s'est poursuivie avec la CPME et M. Reza-Tofighi qui préconise aussi la **suppression de l'abattement fiscal**, mais ajoute au catalogue le **gel des pensions** et estime que, par rapport à la moyenne européenne, les retraités français sont trop bien traités. Il faudrait donc tendre vers les standards européens moyens et par là même faire passer sous le seuil de pauvreté 700 000 ou 800 000 retraités supplémentaires, afin que leur proportion atteigne 15 %. C'est indécent, nous n'avons que 1,8 million de retraités pauvres ! Dernier coup et pas des moindres, le 6 mai 2025, la conférence de presse de l'U2P, les artisans, professions indépendantes et professions libérales dont les propositions sont assez directement inspirées par Antoine Foucher, ex-conseiller de



Muriel Pénicaud et auteur de l'ouvrage « *Sortir du travail qui ne paie pas* ». Pour rendre 100 milliards d'euros aux gens qui travaillent, on cible une série de mesures fléchées contre la rente et les revenus de remplacement. Donc, contre les retraités. Il propose de **supprimer la CSG et la CRDS** pour l'ensemble des actifs. On les remplace par une taxe calibrée à 8 % affectant uniquement les retraités, mais tous les retraités, y compris ceux qui sont exonérés de CSG. On gèle les pensions pour trois à cinq ans...

On l'a bien compris, le patronat, bien aidé dans cette voie par Mme Amélie de Monchalin, considère que les retraités constituent, dans leur majorité sinon dans leur totalité, une catégorie privilégiée, notamment parce qu'ils sont détenteurs de patrimoine. C'est vrai, 70 % des 65-69 ans sont propriétaires de leur maison. Mais 28 % de la même classe d'âge sont locataires et 2 % usufuitiers non-propriétaires. À l'inverse, 28 % sont multipropriétaires. C'est bien la preuve que ce que nous avançons, à l'appui de notre Baromètre des retraités, se vérifie dans les données de l'INSEE : tout le monde ne vit pas la même retraite et les retraités constituent une population hétérogène.

Supprimer l'abattement fiscal de 10 % dont ils bénéficient sur le montant de leur pension consiste à établir un impôt supplémentaire sur les pensions. Si l'on veut taxer les retraités les plus riches, ce sont les revenus du patrimoine qu'il faut d'abord cibler, pas les pensions.

Preuve que la suppression de l'abattement fiscal de 10% est un mauvais outil fiscal pour mettre à contribution les retraités riches, avec cette mesure, du fait de son plafonnement à 4 300 euros, les 5 % les plus riches seraient moins pénalisés que les retraités de la classe moyenne supérieure dont les revenus se situent entre 40 000 et 50 000 euros. Les premiers perdraient 0,9 % de pouvoir d'achat, les autres 1,5 %.

Avant de lancer cette idée aussi fumeuse que démagogique, la ministre des Comptes publics eut été bien inspirée de demander à ses services une étude d'impact. Elle aurait pu vérifier qu'elle risquait de rendre imposables 500 000 retraités et d'en appauvrir d'autres. Particulièrement ceux que cette mesure ferait changer de tranche de CSG.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

AG du syndicat UFR de Strasbourg

L'assemblée générale du syndicat des retraités UNSA-Ferroviaire de Strasbourg s'est déroulée le 24 avril 2025 au restaurant « La Bergerie » de Bischoffsheim (67). C'est à 10h, en présence de 53 participants, que le président Pascal Stricher ouvre cette AG dans ce beau village viticole bas-rhinois.



Après les traditionnels mots de bienvenue aux différents acteurs de l'assemblée, **un remerciement particulier est adressé à nos invités**, à savoir Alain Paté, président de la section Est, Vincent Sulli, vice-président de la section Est, Jean-Dominique Jegou, secrétaire de la section Est, Jean-François Arnoux, trésorier de la section Est, les représentant(e)s des syndicats UFR de Paris-Est, Reims et Nancy, nos amis membres honoraires et Ludovic Wintenberger, secrétaire de l'Union régionale (UR) UNSA-Ferroviaire de Strasbourg. Le nouveau président de l'UFR, José Gomez, est excusé.

Une minute de silence est observée en mémoire des neuf adhérents du syndicat décédés depuis notre dernière AG.

Puis place est donnée aux **différents rapports statutaires** : rapport moral par le président Stricher, rapport d'activités par le secrétaire Wisselmann, rapport financier par le trésorier Kindler, qui sont adoptés à l'unanimité. Les réviseurs aux comptes, S. Stocky et C. Wolff, présentent leur rapport et quitus est donné au trésorier dans la foulée.

Le **renouvellement du tiers sortant du comité directeur** voit la reconduction des mandats de R. Dillenseger, de M. Feltz et de P. Stricher.

L'analyse de l'évolution des effectifs est marquée par une légère chute de nos effectifs, l'année étant marquée par un nombre inhabituel de décès (9). Avec 172 adhérents, le syndicat de Strasbourg reste néanmoins sur une belle stabilité, dans une fourchette haute depuis plusieurs années. L'activité de l'UR, qui cible chaque futur retraité (quand ils sont identifiables !) pour l'encourager à rejoindre l'UFR, n'est pas étrangère à cette stabilité.

Place ensuite aux interventions des invités. Les différents intervenants ont pu s'exprimer sur l'UFR et l'actualité syndicale et sociale.

► **Alain Paté**, après nous avoir transmis les encouragements du président de l'UFR, nous rappelle le fonctionnement de nos instances et particulièrement de la section Est. La démission de Chantal Guillaumie à la tête de l'UFR, son remplacement par José Gomez et la vacance du poste de secrétaire général de l'UFR, soulignent toutes les difficultés à mobiliser les retraités autour de la cause syndicale.

Avec 648 adhérents, la section Est se porte néanmoins bien, mais la charge de travail repose de plus en plus sur de mêmes épaules ! Alain évoque aussi la

tenu du congrès de l'UNSA-Ferroviaire et nous indique le mode de désignation des congressistes et invités de l'UFR.

► **Ludovic Wintenberger** commente la riche actualité de l'UR Alsace, tout en remerciant les retraités pour leur présence régulière aux côtés des actifs lors des manifestations. La gestion de l'UR est rendue de plus en plus difficile par la création de multiples filiales. Des élections se sont tenues dans quelques-unes d'entre elles, avec des résultats positifs pour l'UNSA. Ludovic aborde aussi l'incontournable sujet de l'ouverture à la concurrence des lignes TER et des « dégâts collatéraux » : filialisation de la politique de vente TER, création de technicentres dédiés, etc. Ludovic nous annonce que le seuil des 500 adhérents est durablement dépassé à l'UR Alsace et conclut son intervention en se réjouissant de la bonne dynamique et la bonne entente entre les deux structures actifs et retraités à Strasbourg.

► **Roger Dillenseger**, véritable régional de l'étape puisque l'AG se tient à quelques mètres de sa cuisine (!), se félicite des résultats obtenus par notre organisation syndicale dans les quelques élections s'étant tenues dans des filiales. La ligne que nous avons empruntée pour nous rendre à l'AG sera, en principe, ouverte à la concurrence en décembre 2027. Le REME (réseau express métropolitain européen), après avoir essuyé de gros monceaux de plâtre à ses débuts, trouve son rythme de croisière avec une



fréquentation, une fréquence et des amplitudes de circulation en augmentation spectaculaire.

► **Régis Chessum**, en digne observateur des tracas du quotidien qui guettent les retraités, nous donne de bons conseils sur la mise à jour de la carte Vitale, l'utilisation des facilités de circulation en IDF et l'incertitude qui pèse sur la reconduction du contrat téléphonique avec SFR fin 2025.

► **Denis Dontenvill**, en sa qualité d'expert et ancien membre du CA de la CPRPF, présente son analyse, très prudente, sur le *statu quo* qui semble prévaloir sur les pensions de réversion. L'abattement fiscal de 10 % pour les retraités est également abordé et l'inquiétude est de mise avec l'hypothèse d'un coup de rabot progressif s'inscrivant sur plusieurs années. Denis nous présente aussi une quantité impressionnante de chiffres concernant la CPRPF (cotisants, pensionnés, décès, liquidation des pensions...).

Est évidemment abordé le sujet de la mutuelle d'entreprise mise en place au 1^{er} mai 2025 et du choix qui est offert aux retraités d'y adhérer avant le 30 avril 2026. La question que chaque retraité doit se poser avant l'étude de l'offre : *de quoi ai-je VRAIMENT besoin ?* Puis Denis conclut son intervention par son optimisme concernant les 13 PSNP (prestations spécifiques non pérennes).

À l'issue de ces interventions et temps d'échanges, **le président Stricher clôture l'AG** en remerciant tous les participants, intervenants et organisateurs.

Chez les irréductibles Gaulois, tout se termine autour de quelques sangliers à la broche. Au cœur de l'Alsace, c'est autour d'une belle et succulente choucroute et de quelques flacons de riesling (avec modération) que les discussions se prolongent en attendant de se revoir pour l'AG 2026 !

Par le secrétaire Roméo WISSELMANN ■

AG de l'UFR Paris Ouest

L'assemblée générale des retraités UNSA-Ferroviaire de Paris Ouest s'est déroulée le 13 mai 2025 à Paris Porte de Clichy, en présence d'une quinzaine de participants.



Gilles Bourscheidt, président du secteur, ouvre la séance et remercie les personnes présentes. Il souhaite la bienvenue aux invités : Michel Rivoal, président de la section UFR Ouest, Christian Ghesquière, trésorier de la section UFR Ouest, Saïd Neki et Ludovic Lepresle, représentants des actifs du syndicat régional de Paris Saint-Lazare.

Avant de présenter le rapport d'activité 2024, Gilles Bourscheidt propose une minute de silence en mémoire des collègues et amis nous ayant quittés depuis la précédente assemblée générale.

Patrick Letourneur, trésorier du secteur, commente le **bilan financier 2024 et le budget 2025**, avec la décision de l'UFR d'attribuer deux euros supplémentaires sur la part des secteurs. L'effectif est en légère baisse, avec 80 adhérents. C'est l'occasion de débattre sur les difficultés de connaître les actifs partant à la retraite, afin de les contacter pour nous rejoindre et limiter les pertes d'adhérents.

Le Bureau du secteur est reconduit à l'unanimité pour un mandat de trois ans :

- **Gilles Bourscheidt**, président
- **Gilles Echivard**, secrétaire
- **Patrick Letourneur**, trésorier
- **Bernard Coric** et **Christian Ghesquière**, membres honoraires
- **Christian Ghesquière** et **Bernard Coric** participeront, avec la délégation de la section Ouest, au congrès UNSA-Ferroviaire qui se tiendra du 16 au 20 juin à Marseille.

Un débat a lieu vis-à-vis de la **suppression de l'abattement fiscal** de 10 % sur les pensions et retraites, mesure injuste vis-à-vis du principe de l'égalité des citoyens devant l'impôt, encouragement à **signer la pétition** de l'UNSA Retraités. Échanges également sur la **complémentaire santé du groupe SNCF**, pour comparer les prix et garanties proposés aux retraités, une réunion en visio le 20 mai 2025 est proposée aux volontaires pour connaître la proposition du groupe SNCF.

La parole est ensuite donnée aux invités pour faire un point de l'actualité syndicale régionale. Avec notamment l'ouverture à la concurrence de la ligne Transilien L Paris Saint-Lazare Versailles RD et Saint-Nom-La-Bretèche. SNCF Voyageurs a été désignée par Ile-de-France Mobilités (IDFM) comme « candidat pressenti » pour exploiter la ligne L, première ligne de train de la banlieue parisienne soumise au processus d'ouverture à la concurrence. Pas de changement d'opérateur dans ce cas, mais l'entreprise publique va devoir créer une filiale pour exploiter cette ligne, dans laquelle seront transférés les cheminots y travaillant.

Évocation du projet « Destination 2030 » qui risque de laisser beaucoup d'agents sur le bord de la piste, sans emploi.

Le président lève la séance à 12h00 et les discussions se prolongent autour d'un apéritif suivi d'un déjeuner au restaurant « Au 36 » et la promesse de se retrouver au plus vite.

Par Gilles ECHIVARD ■

Les infos pratiques et diverses de l'UFR TOURS

Des fauteuils roulants remboursés à 100 % au 1^{er} décembre

Cette promesse du président de la République, formulée en avril 2023, va devenir réalité avec un an de retard : à compter du 1^{er} décembre 2025, certains fauteuils roulants seront intégralement remboursés par la Sécurité sociale. Condition pour en bénéficier : obtenir une prescription médicale. La liste des modèles de fauteuils éligibles au remboursement fait l'objet d'un arrêté*. Pour les demandes particulières (handisport...), une prise en charge complète sera aussi possible après entente préalable avec la Sécurité sociale, chargée d'y répondre dans un délai maximal de deux mois.

*Arrêté du 6 février 2025 (J.O. du 7).

Retrouvez un héritage oublié



L'un de vos proches est décédé entre 1995 et 2021 ? La société Gety propose de vous aider à récupérer un héritage dormant à la Caisse des dépôts, dont vous ignorez l'existence. Si Gety trouve un ou des comptes dont vous pourriez être bénéficiaire, l'entreprise, qui se rémunère par une commission de 15 % au-delà de 750 €, réalise toutes les démarches à votre place pour vous permettre de toucher ce qui aurait dû vous revenir. Contact sur <https://www.gety.fr/>

Source : Merci pour l'info n° 602

Électricité : bientôt des heures creuses en journée



Vous avez opté pour un tarif d'électricité heures pleines/heures creuses (HP/HC) ? Les plages horaires vont être modifiées dès novembre 2025. À partir de ce moment, les nouvelles plages d'heures creuses (période pendant laquelle la consommation d'électricité coûte le moins cher) comprendront *a minima* deux heures l'après-midi en été et tous les clients conserveront au moins cinq heures creuses la nuit. 11 millions de foyers sont concernés. La transition se fera jusqu'à fin 2027. Prérequis : être équipé d'un compteur Linky.

Source : Merci pour l'info n° 603

Demander une autorisation de voyage pour les séjours au Royaume-Uni

Vous envisagez un séjour au Royaume-Uni (Angleterre, Irlande du Nord, Écosse, Pays de Galles) et vous n'avez ni visa ni statut de résident permanent ou temporaire, vous devez dorénavant obtenir une autorisation électronique de voyage (*Electronic Travel Authorisation*, ETA). Son coût : 10 livres sterling. À cette fin, il vous faudra remplir un formulaire numérique : scanner votre passeport, fournir une photo et répondre à un questionnaire sur votre identité. La réponse est délivrée en trois jours ouvrables. L'ETA est valable pour plusieurs séjours au Royaume-Uni, d'une durée maximale de six mois par voyage, pendant deux ans, ou jusqu'à l'expiration du passeport du titulaire.

Source : Merci pour l'info n° 602



POUR EN SAVOIR PLUS

<https://www.gov.uk/guidance/apply-for-an-electronic-travel-authorisation-eta>

Cinq choses à savoir sur le recensement citoyen

→ PEUT-ON S'EN EXONÉRER ?

Non, tous les citoyens français âgés de 16 à 25 ans, que leur lieu de résidence soit en France ou à l'étranger, sont tenus de se soumettre à cette formalité.

→ QUEL DÉLAI DOIVENT-ILS RESPECTER POUR L'EFFECTUER ?

Ils ont trois mois pour entreprendre cette démarche à partir du jour de leur seizième anniversaire. Les jeunes devenus français entre 16 et 25 ans doivent quant à eux se faire recenser dans le mois qui suit l'obtention de la nationalité française. Quelle que soit leur situation, ils peuvent la régulariser jusqu'à l'âge de 25 ans.

→ COMMENT S'Y PRENDRE ?

Il y a deux façons possibles. Soit ils se rendent à la mairie de leur domicile, munis de leur carte nationale d'identité ou passeport valide ou de tout autre document justifiant de leur nationalité française, ainsi que du livret de famille à jour (certaines communes demandent un justificatif de domicile). L'un de leurs parents peut réaliser cette démarche à leur place, avant leur 18^e anniversaire. Soit ils se connectent sur <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/R2054>, avec un compte <https://www.service-public.fr/> ou avec France Connect et la copie en format PDF de leur carte d'identité ou passeport et celle du livret de famille.

S'ils résident à l'étranger, le recensement est automatique à condition d'être inscrits au registre des Français établis hors de France. Sinon, il faut se rendre au consulat.

→ COMMENT RÉCUPÉRER L'ATTESTATION DE RECENSEMENT ?

S'ils se rendent à la mairie, celle-ci la leur remettra tout de suite. S'ils optent pour la formalité en ligne, leur attestation figurera dans le porte-documents de leur compte personnel en ligne, ou elle leur sera envoyée par courrier par la mairie dans les 10 jours. Sans cette attestation, ils ne pourront pas s'inscrire avant l'âge de 18 ans à un examen (BEP, baccalauréat...) ou à un concours organisé par l'administration française.

→ COMMENT RÉAGIR EN CAS DE PERTE OU DE VOL ?

Vous devez demander une attestation de situation administrative à votre Centre du service national et de la jeunesse (CSNJ), par mail ou courrier avec une copie de votre carte d'identité ou passeport.

Source : Merci pour l'info n° 602



La circulation interfiles (encore) prolongée

Les conducteurs de deux ou trois roues motorisés bénéficient, jusqu'au 31 juillet, d'une prolongation de la dérogation leur permettant de circuler en interfiles.

Expérimenté dans plusieurs départements français, ce dispositif permet aux deux ou trois roues, sur les autoroutes ou routes à deux chaussées séparées, de circuler « entre les files de véhicules situées sur les deux voies, ayant le même sens de circulation, les plus à gauche d'une chaussée ».

Arrêté du 27 décembre 2024 modifiant l'arrêté du 28 juillet 2021 fixant les dates de commencement et de fin de l'expérimentation de la circulation interfiles.

Assurance-maladie : une meilleure prise en charge des cancers du sein

Une loi publiée au Journal officiel permettra désormais une prise en charge et un remboursement intégral de certains soins et dispositifs présentant « un caractère spécifique au traitement du cancer du sein ou à ses suites ». Un forfait sera également mis en place pour financer les soins et dispositifs non remboursables. La loi prévoit, de plus, un encadrement des dépassements d'honoraires des opérations de reconstruction chirurgicale.

Loi n° 2025-106 du 5 février 2025 (J.O. du 6).

VOUS VOULEZ PARTAGER UNE INFORMATION :

retraites.sud-ouest@unsa-ferroviaire.org

Participation à cette publication :
Daniel NATIEZ et Marc-André GANTNER ■



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)

