

N° 883 | SEPTEMBRE 2025

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE





“Ce qu'on attend
d'une mutuelle ?
Qu'elle s'adapte
à nous, et pas
l'inverse.”

Des solutions d'assurance et des services,
pour tous, répondant aux besoins
actuels et à venir.

C'est ça, la mutuelle d'aujourd'hui.

Renseignez-vous en agence
ou sur **aesio.fr**



AÉSIO mutuelle, mutuelle soumise aux dispositions du livre II du code de la mutualité, immatriculée sous le n° 775 627 391 dont le siège social est 4 rue du Général Foy 75008 PARIS. Document non contractuel à caractère publicitaire. ©AdobeStock. 23-205-014-2

SOMMAIRE

Le Mag, la revue de l'UNSA-Ferroviaire

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

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

Rédacteurs en chef :
Gilles Dontenvill & Fred Porcel

Photos :
Pixabay.com, Freepik.com, 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



N° 883 - Septembre 2025

PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE

Marseille, un cap pour l'avenir syndical

PAGES 6/24

À LA UNE



50^E CONGRÈS UNSA-FERROVIAIRE

> Un réformisme engagé face aux défis

> Résolution générale

- Dialogue social
- Évolution du secteur ferroviaire
- Droits des salariés
- Social et Environnemental

> Retour en images

PAGES 25/27

LES PLUS ++



> Enquête « Sens au travail »

> Du côté des UFR

- Les retraités vus par l'Observatoire des inégalités



- Diabète et insuffisance cardiaque : l'Assurance Maladie veille à votre suivi médical
- L'UFR Nancy en réunion délocalisée



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER



Marseille, un cap pour l'avenir syndical

Chères et chers collègues,

Notre congrès fédéral, qui s'est tenu à Marseille du 16 au 19 juin 2025, a marqué une étape essentielle dans la **vie démocratique de l'UNSA-Ferroviaire**. Quatre journées intenses de débats, d'analyses, de prises de positions et d'échanges qui ont permis à notre fédération de se projeter avec détermination vers l'avenir.

Ce congrès a été, d'abord, un moment de bilan. Ensemble, nous avons regardé avec lucidité et fierté **le travail accompli depuis 2022** : les luttes menées pour préserver les droits des cheminotes et cheminots, la défense de nos métiers face aux réorganisations, la vigilance constante dans le dialogue social et les mobilisations pour garantir un service public ferroviaire de qualité. Dans un environnement en constante mutation – entre libéralisation du rail, restructurations d'entreprise et pressions sur les conditions de travail – notre syndicalisme de proposition, de vigilance et de combat a su répondre présent.

Mais **ce congrès a surtout été tourné vers demain**. Les orientations adoptées à l'unanimité renforcent notre cap : une UNSA-Ferroviaire combative, exigeante et fidèle à ses valeurs de progrès social. Défendre les droits des cheminots, améliorer les conditions de travail, garantir des parcours professionnels dignes et porter une vision ambitieuse du transport ferroviaire : voilà les piliers de notre feuille de route pour les années à venir.



Par Fabrice CHARRIÈRE

Secrétaire général
de l'UNSA-Ferroviaire



Les orientations adoptées à l'unanimité renforcent notre cap : une UNSA-Ferroviaire combative, exigeante, et fidèle à ses valeurs de progrès social.



Ce moment démocratique a aussi mis en lumière **la richesse de notre fédération**. Une diversité de sensibilités, d'expériences, de réalités de terrain... mais une unité profonde autour de nos valeurs communes. Les débats ont été francs, argumentés, parfois animés – mais toujours constructifs et respectueux. C'est cette capacité à débattre sans se diviser, à construire ensemble notre ligne revendicative, qui fait la force de l'UNSA-Ferroviaire.

Je tiens à remercier toutes celles et ceux qui ont participé à ce congrès, en plénière, en atelier, comme en coulisses. Je salue également l'engagement de nos équipes militantes locales, qui ont su faire de Marseille un lieu d'accueil chaleureux, fraternel et mobilisateur.

Enfin, je remercie **les militantes et militants qui ont fait vivre notre fédération** ces dernières années et je félicite la nouvelle équipe élue. Nous avons collectivement besoin de cet engagement pour relever les défis qui nous attendent.

Plus que jamais, l'UNSA-Ferroviaire est debout, fière de son histoire, forte de ses convictions et résolument tournée vers l'avenir. Ensemble, nous continuerons à défendre les cheminots, à porter leur voix et à construire un ferroviaire au service de toutes et tous.

Bonne rentrée à chacun et chacune d'entre vous.



Stress au travail : cinq conseils pour mieux le maîtriser

Les situations stressantes, induites par l'activité ou générées par l'organisation et les relations de travail, ont un impact sur la santé des salariés. En France, la réglementation est stricte et la prévention du stress incombe à l'employeur, cependant le salarié peut agir pour se préserver. Le Groupe VYV, engagé autour des enjeux du bien-être, vous propose cinq conseils pour réduire cette pression.

1. Identifier ses sources de stress

Souvent, le stress est dû à **la culpabilité, ou à la peur de ne pas se sentir à la hauteur**. Pour le réduire, il faut reconnaître les facteurs qui nous perturbent : **trop de dossiers à gérer ? Des délais trop justes ? Des objectifs inatteignables ? Des moyens insuffisants ? Un manager pas assez à l'écoute ?** Ces sources de stress mieux identifiées permettront de négocier un délai, des ressources ou un réajustement des objectifs.

2. Savoir marquer ses limites

Une des façons d'empêcher la pression de monter est de **savoir s'affirmer**. Il faut **prioriser ses tâches et ne pas hésiter à informer son manager lorsque la charge de travail est trop importante**. Mais une attitude trop affirmée peut conduire au conflit. Entre ces deux extrêmes, il faut **garder une attitude posée, argumenter** en cas de désaccord et surtout **proposer des solutions concrètes**, sans dénigrer celles des autres.

3. S'appuyer sur son entourage

Sous l'emprise du stress, on commet souvent l'erreur de s'isoler. Il convient au contraire d'extérioriser les états d'âme avec des collègues ou des proches pour se sentir en pleine confiance. Le plus souvent, le lien social, le rire et la convivialité permettent de relativiser ! **Parfois, verbaliser un problème permet de prendre la hauteur suffisante pour trouver une solution. Un regard extérieur et bienveillant aide** souvent à mieux comprendre ce qui arrive et à agir efficacement.

4. Soigner son hygiène de vie

De nombreuses études démontrent que l'on supporte mieux la pression avec **une bonne hygiène de vie. Se sentir bien dans son corps, c'est souvent mieux penser, mieux réfléchir et donc mieux faire face aux situations** avant qu'elles ne deviennent difficiles.

- La bonne recette pour notre corps ? **Au moins 6 heures de sommeil par nuit, 2 pauses de relaxation de 5 à 10 minutes** dans la journée et **une activité physique régulière** (30 minutes, ou plus, de marche quotidienne) aident à évacuer les tensions.
- L'assiette anti-stress ? **Plus de vitamines, moins de calories, de mauvaises graisses et d'excitants (alcool, café, tabac)**. Un bon équilibre alimentaire permet de lutter contre le surmenage.

5. Se ressourcer par des techniques simples

L'imagerie mentale est bien connue pour évacuer temporairement son stress. L'exercice consiste à **visualiser une image ou un objet chargé de sens ou de souvenirs agréables**. Par exemple, une photo de vacances ou de vos enfants, un flacon de sable rapporté de la plage... **Un excellent antistress pour s'extirper facilement de l'environnement de travail et se rappeler un état de bien-être.**



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

0350-0922

Groupe VYV, Union Mutualiste de Groupe soumise aux dispositions du Code de la mutualité, n° Siren 532641832, n° LE 969500E0181LL14UF62, DirCom Groupe VYV/Agence interne de communication - © Gettyimages - 09/22



GRUPE
vyv



50^e congrès UNSA-Ferroviaire : un réformisme engagé face aux défis



Le 50^e congrès de l'UNSA-Ferroviaire s'est tenu à Marseille, au palais du Pharo, du 16 au 19 juin 2025. Ce fut l'occasion de renouveler ses instances dirigeantes, valider les bilans d'activités et adopter des orientations stratégiques pour l'avenir. L'UNSA-Ferroviaire, deuxième organisation de la branche ferroviaire, a su relever ces défis avec succès.

UN LEADERSHIP PLÉBISCITÉ ET UNE ORGANISATION UNIE

Menée par Fabrice Charrière, l'équipe dirigeante a été largement plébiscitée, avec 82,39 % des voix. Un score significatif pour une organisation qui favorisait autrefois la pluralité des candidatures. Cette élection sans bataille interne témoigne de l'unité retrouvée au sein du syndicat.

UN BILAN D'ACTIVITÉ EXHAUSTIF ET UNE NÉGOCIATION DYNAMIQUE

La première journée du congrès a été consacrée à la présentation d'un rapport d'activité de 122 pages, un document riche et complet. Fidèle à

son réformisme actif, l'UNSA-Ferroviaire a mis en lumière l'importance de la négociation de branche et des accords conclus au sein du groupe SNCF, qui demeure un pilier essentiel pour les syndicats cheminots. Le rapport a également dressé un bilan des appels d'offres et des marchés confiés depuis le changement d'appellation de la fédération (d'UNSA-Cheminots à UNSA-Ferroviaire), soulignant à la fois les réussites et les points à améliorer. L'organisation a constaté une prise de conscience accrue et des résultats électoraux globalement positifs.

UN DIALOGUE OUVERT ET UNE VISION STRATÉGIQUE

Les journées suivantes ont été marquées par des tables rondes de haut niveau, réunissant des dirigeants du monde ferroviaire, une démarche qui fait la fierté de l'UNSA-Ferroviaire et constitue sa «marque de fabrique». Cette approche, qualifiée de «ni conservatrice ni suiviste» par son secrétaire fédéral à la «stratégie et prospective», incarne une **«philosophie réformatrice combattante»**. Le secrétaire général a, sans fioritures, appelé à dépasser les frontières administratives face à l'avancée de la concurrence, insistant sur la nécessité de prendre en compte la réalité du marché ferroviaire. Le mot d'ordre de l'UNSA est clair : *«Parler à tous, défendre réellement»*, loin de la démagogie des voix fortes et caricaturales souvent présentes sur les plateaux télé ou lors de certains rassemblements corporatistes.

UN SYNDICALISME ADAPTATIF ET EXIGEANT

L'UNSA-Ferroviaire se caractérise par un syndicalisme pragmatique et adaptatif, se démarquant des approches dogmatiques. Les délégués ont eu l'occasion de dialoguer avec les dirigeants du secteur, soulignant l'impératif que les réponses aux appels d'offres garantissent le respect des conditions sociales des cheminotes et des cheminots. Cette exigence est d'autant plus pertinente, vu comme l'intérêt pour un transfert de la SNCF vers

d'autres opérateurs semble modéré, ainsi qu'en atteste le faible nombre de volontaires de SNCF TER vers Transdev pour le marché Marseille-Nice.

LA LIBÉRALISATION DU SECTEUR FERROVIAIRE ET SES CONSÉQUENCES : UNE ANALYSE LUCIDE

Bien que l'UNSA-Ferroviaire n'adhère pas au principe d'ouverture à la concurrence du transport public ferroviaire, elle érige en priorité la protection de l'ensemble des salariés du secteur et l'établissement d'un cadre social de haut niveau. L'organisation souligne les insuffisances inhérentes à la libéralisation, citant notamment les critiques de la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) qui observe une **fragmentation régionale des services**, en dépit des engagements initiaux concernant une réduction des coûts et une augmentation de la fréquence des liaisons. Pour l'UNSA, la libéralisation, bien qu'elle puisse proposer des tarifs réduits et des rames modernes, engendre des coûts indirects pour le contribuable.

UNE OUVERTURE INTERNATIONALE ET UN HOMMAGE À L'ANCIEN PRÉSIDENT

Le congrès a été enrichi par la présence du syndicat des cheminots allemands EVG, première organisation (en nombre d'adhérents) en Europe. L'occasion de rappeler l'exhortation d'un prédécesseur de Jean-Pierre Farandou à la tête de la SNCF, en 2018, à suivre le modèle allemand. Une incantation heureusement restée lettre morte. Le représentant d'EVG a souligné son engagement contre l'extrême droite et les discriminations, tout en valorisant la force d'un groupe ferroviaire intégrant l'infrastructure, un «modèle» qui n'est pas sans rappeler l'approche française. L'UNSA-Ferroviaire reconnaît **la nécessité d'une évolution et d'une consolidation du système ferroviaire**, en s'inspirant des expériences allemande, britannique et surtout suisse, unanimement saluée pour la qualité de ses services et le respect des droits sociaux.

Enfin, les congressistes ont rendu un hommage sincère à Jean-Pierre Farandou, le «cheminot 1^{re} langue», dont le départ prochain laissera une lourde responsabilité à son successeur, même issu d'une entreprise publique de transport à forte implantation francilienne.

UN SYNDICALISME EN TRANSITION : DÉFIS ET INNOVATIONS

Les cheminotes et les cheminots ont surmonté de multiples crises. La prise de conscience de la concurrence, bien que délicate, est désormais avérée. **Ce congrès marque une période de**



transition, caractérisée par des revendications à la fois intrinsèques et novatrices, telles que le modèle UNSA de grille salariale unifiée pour l'ensemble des salariés de SNCF. Ces démarches intègrent les aspirations des nouvelles générations de salariés, tout en évitant l'écueil de la démagogie des réseaux sociaux. Ce positionnement éthique honore le réformisme, mais constitue **un défi pour la syndicalisation des jeunes cheminots** en 2025, dans une branche ferroviaire en constante évolution.

UN INVITÉ DE MARQUE POUR NOTRE 50^E ÉDITION

Enfin, la fédération et l'Union régionale PACA, hôte de ce congrès fédéral organisé de main de maître, ont eu l'honneur et le plaisir d'accueillir **Jean-Pierre Papin**. Personnalité emblématique de la ville de Marseille qui incarne la réussite et l'exemplarité, des valeurs que notre organisation syndicale s'efforce de promouvoir.

Ce fut l'occasion privilégiée d'aborder sa carrière footballistique exceptionnelle, tant comme joueur qu'entraîneur. Au-delà de ses prouesses sur le terrain, nous avons pu souligner les nombreux points communs et les passerelles évidentes entre le monde du sport collectif et le syndicalisme.

Le respect, l'engagement, la tolérance et la solidarité sont des valeurs fondamentales qui guident à la fois la pratique sportive en équipe et l'action syndicale. Faire du syndicalisme s'apparente à pratiquer un sport collectif : notre motivation est continuellement conditionnée par un objectif partagé : la défense des droits des travailleurs. À chacune de nos réussites, c'est l'effort de groupe qui est valorisé, la force collective de nos adhérents et de nos militantes et militants.

En outre, des études montrent que **l'activité physique améliorerait notre créativité et nous aiderait à trouver des solutions plus rapidement**. Le sport permettrait également de développer une meilleure gestion du stress, un mental solide, une bonne humeur et un bien-être général. Ces bienfaits sont précieux dans le cadre de notre engagement syndical, où la capacité à résoudre des problèmes sous pression, à maintenir un moral positif et à travailler en équipe est essentielle. L'engagement sportif peut donc être perçu comme un entraînement pertinent pour l'engagement syndical, renforçant la résilience et la cohésion nécessaires à nos combats.

Ce congrès 2025 fut assurément un excellent millésime ! Rendez-vous dans quatre ans pour la 51^e édition.

Par l'équipe fédérale ■



CONGRÈS 2025 RÉSOLUTION GÉNÉRALE

Adoptée à l'unanimité

TABLE DES MATIÈRES

■ DIALOGUE SOCIAL	9
La construction.....	10
La démocratie sociale.....	10
La formation.....	10
La reconnaissance des parcours syndicaux.....	10
Le dialogue social de proximité.....	11
Le développement syndical.....	11
La représentation.....	11
L'UNSA et l'UNSA-Ferroviaire.....	11
■ ÉVOLUTION DU SECTEUR FERROVIAIRE	12
Un accompagnement social des réorganisations.....	12
Pour une transition technologique équitable.....	12
Un service public ferroviaire accessible et solidaire.....	12
Une régulation européenne protectrice des travailleurs.....	13
Une politique de formation et de mobilité ambitieuse.....	13
■ DROITS DES SALARIÉS	14
Salaires et rémunération.....	14
Socle de négociations dans la branche ferroviaires.....	15
Transferts de salariés entre entreprises ferroviaires.....	15
Harmonisation des contrats de travail.....	15
Droits collectifs et individuels dans la branche.....	15
Santé au travail.....	16
Formation et mobilité.....	16
Organisation et conditions de travail.....	16
Protection sociale.....	17
■ SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL	17
Un impératif pour l'avenir du ferroviaire.....	17
Impacts économiques.....	19
Impacts environnementaux.....	20
Impacts sociaux.....	20
■ CONCLUSION	21

L'UNSA-Ferroviaire est aujourd'hui la deuxième organisation syndicale au sein du groupe SNCF et de la branche ferroviaire. Forte d'une histoire syndicale singulière et d'une organisation au service des valeurs de solidarité et d'humanisme, nous portons la parole des salariés, mais aussi une certaine vision d'un collectif de travail épanouissant et émancipateur. Notre conception du dialogue social s'inscrit dans une vision plus démocratique du travail et plus largement de la démocratie sociale. Cette volonté de changement dans le monde du travail prend sa place dans un contexte plus général d'une société plus soucieuse des relations sociales, des femmes et des hommes quelles que soient leurs conditions, des valeurs de dignité et de reconnaissance des multiples apports des travailleurs au sein d'un collectif organisé et des solidarités et de progrès pour tous, à réaffirmer notamment en ces temps plus troublés. Concernant plus encore le transport public ferroviaire, mais pas seulement, l'UNSA-Ferroviaire porte la défense de l'intérêt général via notamment des services publics de qualité et porteurs d'avenir, tant pour ses bénéficiaires que pour ses salariés, leviers de cohésion sociale et territoriale indispensable à notre société. Partisan d'une indispensable proximité territoriale et fonctionnelle, l'UNSA-Ferroviaire construit sa ligne, ses revendications, par un travail continu d'échanges et de coordinations dont le congrès marque une étape particulièrement structurante.

Ce congrès est le 50^e congrès de l'UNSA-Ferroviaire et marque donc un anniversaire dont nous pouvons être que fiers et qui s'inscrit dans une volonté de progression continue grâce à une maturité reconnue dans notre ambition d'un dialogue social de qualité, reposant sur la négociation et la proposition de solutions, mais aussi notre capacité à marquer nos limites et engager nos adhérents et sympathisants dans des actions concrètes.

Le mandat qui est devant nous s'inscrit dans un mouvement de **profondes transformations du paysage ferroviaire** et du transport en général, avec l'inévitable fragmentation tant des opérateurs que des donneurs d'ordre : ouverture à la concurrence tous azimuts et pas seulement sur l'exploitation, recomposition de la puissance publique en charge des mobilités avec des conseils régionaux se portant en chef de file de réseaux ferroviaires, mais avec la montée en puissance y compris sur le ferroviaire des collectivités territoriales urbaines via les SERM, faiblesse de l'État tant dans sa gouvernance et sa capacité à dessiner une stratégie de long terme, que par son désengagement financier alors que les besoins sont criants !

En outre, une petite musique pas nouvelle, mais plus insidieuse sur un modèle social français "trop généreux" va inévitablement amener certains à attaquer ce qui nous reste comme droits statutaires ou d'entreprise. Ce sont tous les salariés qui risquent d'être de nouveau sollicités pour "réduire la fameuse dette" et il faudra probablement réaffirmer notre attachement à une **juste redistribution et partage de la valeur créée par le travail** et un modèle social reposant sur les solidarités intergénérationnelles, ce qui ne nous empêche pas de moderniser certains aspects des textes et accords en concordance avec les aspirations actuelles. Les salariés des entreprises ferroviaires doivent participer pleinement aux enjeux d'une autre vision du travail plus émancipateur et porteur de sens, d'autant que tous nos métiers contribuent à améliorer l'avenir d'autrui comme de la planète.

Les sujets abordés ont fait l'objet d'une rédaction aboutie lors des quatre ateliers thématiques réalisés lors du congrès, validée par un vote à l'unanimité. Si quelques éléments de rédaction ont été ensuite apportés, il s'agit assez directement du fruit du travail des ateliers qui, compte tenu de la transversalité de certains sujets, peuvent aborder à différents niveaux certains sujets identiques. Nous avons fait collectivement le choix de traiter plus spécifiquement ces points redondants dans un des ateliers, mais de ne pas supprimer l'item dans les autres.



Cultiver le dialogue social, c'est l'ADN de l'UNSA

DIALOGUE SOCIAL

Le dialogue social est l'essence même du syndicalisme et définit nos actions et nos interventions. L'UNSA se différencie par une méthode, des principes et un travail au plus près des travailleurs. L'UNSA-Ferroviaire a déjà amorcé sa mue de syndicat d'entreprise SNCF à un syndicat de branche, connecté avec un environnement interprofessionnel, et passe aujourd'hui un nouveau cap avec le déploiement des filiales et des entreprises dites « alternatives » ou « privées » qui composent le paysage économique et social du ferroviaire.

Pour conduire notre feuille de route de cette nouvelle mandature, nous avons défini quelques priorités et axes de travail, certainement pas exhaustifs, mais structurants :

- > L'UNSA-Ferroviaire doit cultiver le dialogue social avec toutes les entreprises de la branche ferroviaire ;
- > la participation aux instances institutionnelles externes : CA, CESE, CESER, Europe, permet de porter les orientations de la fédération et de développer la notoriété de l'UNSA-Ferroviaire. Elle doit également alimenter des travaux de prospective ;
- > L'UNSA-Ferroviaire travaille avec les organisations syndicales de la branche ferroviaire pour créer un front uni sur des questions communes et renforcer la position des syndicats dans le dialogue social.



Le dialogue social est l'essence même du syndicalisme et définit nos actions et nos interventions.



PAS DE MÉPRISE:
NOUS SOMMES
POUR UN
MONOLOGUE
CONSTRUCTIF
QUI AILLE DANS
LE BON SENS,
LE NÔTRE.



L'UNSA-Ferroviaire continuera à promouvoir la démocratie sociale en soutenant les participations des salariés aux décisions d'orientation stratégique et économique des entreprises.



La construction

Le dialogue social doit être notre priorité. Sans dialogue construit et partagé, aucune de nos orientations et revendications n'a de sens ni de chance d'aboutir.

Le dialogue social s'appuie sur plusieurs piliers.

Tout d'abord par un rapport de force ou plutôt un rapport des forces en présence. Le poids de la représentation est essentiel autant que les propositions et revendications portées.

Il s'appuie également sur la crédibilité et la pertinence des acteurs. Cette pertinence se fonde sur la légitimité des porteurs de revendications et sur le pouvoir de décision de leur interlocuteur. Il est important de connaître ses interlocuteurs afin de créer les conditions d'un dialogue social de qualité.

Il faut assumer une pratique d'un dialogue social constructif basée sur l'échange permanent et la négociation dans l'intérêt des salariés. Nos revendications doivent être mesurées, réalistes et atteignables, tout en prenant en compte les éléments des deux parties (données économiques, impacts, besoins, etc.).

Cette stratégie constitue la marque UNSA-Ferroviaire en termes de dialogue social, c'est grâce à ce marqueur de recherche d'un dialogue responsable que nous sommes reconnus par les entreprises du secteur.

La démocratie sociale

Ce concept vise à intégrer des représentants des salariés dans les différentes instances des entreprises. La participation aux décisions stratégiques et économiques, même si nous ne sommes pas en cogestion, est essentielle pour faire entendre leur voix. Les représentants dans les différents conseils d'administration en sont l'exemple et l'UNSA-Ferroviaire peut se féliciter d'être la **seule organisation syndicale représentée dans tous les conseils d'administration** du groupe public ferroviaire.

L'UNSA-Ferroviaire continuera à promouvoir la démocratie sociale en soutenant les participations des salariés aux décisions d'orientation stratégique et économique des entreprises.

La formation

Les militants formés sont les premiers ambassadeurs de la marque UNSA-Ferroviaire dans les entreprises.

L'UNSA-Ferroviaire doit fédérer et animer des militants pour les former à des missions de développement syndical en vue de les déployer sur le terrain, afin qu'ils puissent sensibiliser les salariés aux enjeux spécifiques de leur secteur d'activité.

Il est nécessaire de renforcer la formation au service du développement de compétences de nos militants et élus, notamment pour professionnaliser notre savoir-faire en matière de négociation.

Former nos militants, qu'ils soient ou non délégués syndicaux, élus CSE, représentants du personnel de toutes instances est essentiel. Leur connaissance des structures, des textes réglementaires, de la législation et des outils est fondamentale pour accomplir leurs missions.

Il est indispensable de les informer et/ou de les former aux évolutions de la filière, de s'adapter aux contextes de chaque entreprise selon leurs besoins et d'animer nos militants quotidiennement.

L'UNSA-Ferroviaire s'engage à promouvoir la formation comme vecteur essentiel du dialogue social et du développement syndical.



La formation est un pilier du syndicalisme militant

La reconnaissance des parcours syndicaux

L'évolution des instances depuis la mise en place des CSE a fondamentalement modifié la charge des représentants du personnel. Elle a amplifié le besoin de "professionnalisation" des élus. Cette nouvelle donne doit obliger les entreprises à aborder différemment les parcours des représentants du personnel et **reconnaître la valeur ajoutée par leur rôle.**

L'UNSA-Ferroviaire doit veiller à la fidélisation des militants en accordant une attention particulière à la traçabilité des compétences acquises dans l'exercice de responsabilités syndicales, afin de les rendre lisibles et certifiables dans des parcours professionnels reconnus et valorisés par les entreprises de la branche ferroviaire.

Le dialogue social de proximité

Il est important d'être proche des salariés pour comprendre ou vivre leurs problématiques. Un éloignement trop important des "réalités du terrain" engendre de la frustration aussi bien côté salarié que côté représentant du personnel. La proximité des représentants du personnel est essentielle pour nourrir le dialogue social de faits concrets et d'expériences vécues. Ce lien de proximité permet également des retours rapides vers les salariés sur le terrain et souvent la résolution immédiate d'irritants.

L'UNSA-Ferroviaire défend et revendique la représentation de proximité, essentielle pour un dialogue social efficace et crédible.

Le développement syndical

Le développement syndical est indissociable du dialogue social. Ils s'alimentent chacun des succès de l'autre.

La proximité et notamment l'organisation de tournées syndicales, les rencontres avec les salariés et la mise à jour des panneaux d'affichage restent incontournables.

Il doit être soutenu par **des outils de communication modernes et performants** au service de nos adhérents, militants. Le développement syndical doit servir la promotion de nos actions auprès des salariés et servir de vecteurs de portage de nos revendications dans les différentes entités où nous sommes présents.

La communication permet également de fidéliser nos adhérents.

L'ensemble des moyens de diffusion à notre disposition doit être utilisé, y compris la distribution par voie numérique (réseaux sociaux, mailing, sites, etc.).

L'UNSA-Ferroviaire met en œuvre les moyens nécessaires pour la mise en place d'actions visant à développer notre organisation syndicale.

La représentation

La loi relative à la proportionnalité femme-homme est primordiale pour notre développement, révélant des talents qui n'auraient peut-être jamais pu s'exprimer sans cette obligation. C'est un moyen d'afficher notre volonté de porter toutes les problématiques, quel que soit le genre. Notre professionnalisme est également un marqueur fort de l'UNSA.

L'UNSA-Ferroviaire continue de porter des actions visant à favoriser l'inclusion.

L'UNSA et l'UNSA-Ferroviaire

Nos valeurs sont une référence pour nos interlocuteurs du dialogue social, y déroger serait perdre leur confiance. **Ces valeurs "UNSA" doivent rester ancrées dans nos esprits.** Il y va également de notre crédibilité envers nos adhérents. Nos valeurs nous donnent le cap à suivre quand les difficultés se heurtent à nous et que nous cherchons des réponses. L'UNSA a une identité, nous devons tous nous y reconnaître et nous sentir forts de son collectif.

Dire "je suis à l'UNSA" porte un vrai sens et une vraie responsabilité individuelle et collective.

L'UNSA-Ferroviaire porte et portera toujours les valeurs de l'UNSA. La charte, signée par toutes et tous, reprenant les valeurs de respect de chacun, sera toujours notre repère.



L'UNSA-Ferroviaire porte et portera toujours les valeurs de l'UNSA. La charte, signée par toutes et tous, reprenant les valeurs de respect de chacun, sera toujours notre repère.



ÉVOLUTION DU SECTEUR FERROVIAIRE

Le paysage ferroviaire est en pleine mutation et nous devons anticiper les prochaines ! Pour autant, quelles que soient les modalités d'organisation de la branche et au sein des entreprises qui la composent, nous sommes soudés par un enjeu commun : revendiquer un ferroviaire humain, durable et socialement juste.



L'UNSA-Ferroviaire refuse que les réorganisations du secteur se fassent au détriment de l'emploi et des conditions de travail.



Un accompagnement social des réorganisations

L'UNSA-Ferroviaire refuse que les réorganisations du secteur se fassent au détriment de l'emploi et des conditions de travail. Elle revendique :

- > **que la concurrence ne se fasse pas au détriment des salariés**, notamment ceux des services dits supports et transverses ; les suppressions de postes explicites comme implicites trouvent souvent leurs alibis dans cette ouverture à la concurrence, elles sont donc à proscrire autant que possible et devront à minima être inscrites dans un véritable programme d'examen concerté ;
- > des garanties de maintien dans le bassin d'emploi à la demande du salarié ;
- > une véritable politique de reconversion et de formation, anticipée et financée ;
- > la mise en œuvre concrète des facilités de circulation, obtenue au niveau de la branche par l'UNSA-Ferroviaire ;
- > une réponse aux appels d'offres avec une clause sociale de haut niveau.

Pour une transition technologique équitable

Face à l'essor de l'intelligence artificielle, l'UNSA revendique :

- > un schéma directeur préalable à la mise en œuvre des IA au sein des entreprises, afin d'en partager une vision globale et d'instituer un dialogue social technologique ;
- > une formation systématique des salariés et de leurs représentants ;
- > le maintien des compétences métiers ;
- > que les CSE soient informés et consultés sur les mises en service d'IA et sur la nature de la transformation des métiers concernés par ce déploiement, en précisant l'impact chiffré sur l'emploi ;
- > que l'utilisation de l'IA, qui pose des enjeux sociaux et éthiques majeurs dans la gestion des ressources humaines pour recruter, évaluer, surveiller, soit strictement encadrée ;
- > que l'IA doit être au service du développement des salariés dans le cadre de leur métier et pas subrogatoire.

Un service public ferroviaire accessible et solidaire

Contre la logique de rentabilité à court terme, l'UNSA-Ferroviaire revendique :

- > le maintien des lignes de desserte fine du territoire ;
- > une politique tarifaire qui garantisse l'accès de tous au train ;
- > une sûreté des transports publics de voyageurs et du réseau ferroviaire national garantie pour l'ensemble des usagers et des salariés ;
- > concernant le financement du réseau : l'UNSA-Ferroviaire propose depuis de nombreuses années une véritable **politique nationale de transport au sein d'une loi de programmation**, associée à une refonte du système de financement tirant parti de l'ensemble des leviers fiscaux et financiers de l'économie verte, d'une meilleure prise en compte des apports du ferroviaire à l'économie ;
- > que la contribution à l'économie directement (effet de levier macro-économique, effet redistributif) et indirectement (facteur d'attractivité du territoire) est à mieux valoriser, et y intégrer les possibilités de captation des effets sur des secteurs bénéficiaires (taxes séjours, Airbnb, plus-value foncière sur grands programmes promoteurs, meilleure prise en charge par les facteurs de déplacements que sont les centres de bureaux, commerciaux via une taxe d'équipement dédiée) ;



L'UNSA se bat pour un ferroviaire humain, durable et socialement juste

> que les transports doivent être associés à une loi de programmation Énergie-Climat, pour prendre en compte la décarbonation, l'usage des sols et les impacts sur la biodiversité et l'atténuation du réchauffement climatique. ETS2, valeur de l'action climat, CEE ; tous les leviers européens doivent être également utilisés, y compris la possibilité de financer par des Green Bond (fonds verts de long terme) mutualisés (et donc sortis en partie ou en totalité de la règle des 3% sous critères explicites) ;

> qu'un **contrat de service public** pour couvrir de manière équitable l'ensemble du territoire soit mis en place pour établir et financer un service de base sur l'ensemble de territoire métropolitain, sur le modèle du contrat universel de La Poste ;

> outre des investissements massifs pour relancer le ferroviaire pour tous via un réseau modernisé et plus capacitaire et du matériel idoine, il est indispensable de penser le financement du fonctionnement et de la modernisation, qui comprend également des salariés formés et fidélisés.

Une régulation européenne protectrice des travailleurs

L'ouverture à la concurrence ne doit pas être synonyme de dumping social. L'UNSA-Ferroviaire revendique :

- > une harmonisation par le haut des conditions sociales en Europe ;
- > des clauses de sauvegarde pérennes en cas de recul social lors de transferts ou d'appels d'offres ;
- > un pilotage en France des stratégies ferroviaires, avec des garde-fous publics.

Une politique de formation et de mobilité ambitieuse

Pour sécuriser les parcours professionnels, l'UNSA-Ferroviaire demande :



Le Parlement européen à Strasbourg

- > un droit à la formation tout au long de la carrière professionnelle ; par principe elle doit être en présentiel ;
- > un programme d'accompagnement et de reconversion pour les postes menacés par l'intelligence artificielle ;
- > la mise en place d'un correspondant formation dans chaque entreprise ;
- > de **faire vivre et appliquer les accords de branche** pour que les salariés puissent s'adapter aux évolutions techniques sociales et économiques du secteur ferroviaire ;
- > le maintien d'une formation initiale complète malgré l'intégration des outils d'intelligence artificielle dans l'exécution des métiers, afin de permettre une réelle montée en compétence et de former les experts et expertes de demain ;
- > un accès équitable à la montée en compétence pour tous les agents ;
- > un accès équitable à la formation et à la classe supérieure ;
- > une valorisation des mobilités et un accompagnement des transitions professionnelles, pour donner à chacun une nouvelle chance de promotion sociale réelle, selon ses projets, qui ne soit pas limité par son diplôme initial ;
- > une féminisation des métiers techniques via les reconversions, mais aussi l'ouverture à des profils de formation plus diversifiés qui s'adapteraient plus facilement à la vie personnelle des agents concernés.

Ces revendications s'inscrivent dans une logique de défense d'un service public ferroviaire moderne, mais solidaire, où l'humain reste au cœur des transformations et où l'efficacité ne peut se faire sans justice sociale.



Pour sécuriser les parcours professionnels, l'UNSA-Ferroviaire demande un droit à la formation tout au long de la carrière professionnelle ; par principe elle doit être en présentiel.





La défense des droits des salariés et la négociation de droits nouveaux sont les fondamentaux du travail syndical, parce que l'UNSA-Ferroviaire croit fermement au progrès social, lucide, mais ambitieux !



DROITS DES SALARIÉS

La défense des droits des salariés et la négociation de droits nouveaux sont les fondamentaux du travail syndical, parce que l'UNSA-Ferroviaire croit fermement au progrès social, lucide, mais ambitieux !

Salaires et rémunération

L'UNSA-Ferroviaire considère le salaire comme l'élément central du paiement de la création de valeur des cheminots de la branche. Avec les prestations sociales, il doit garantir les moyens nécessaires à l'existence et permettre l'épanouissement du salarié par l'élévation de son niveau de vie. Plus qu'une simple contrepartie du travail fourni, le salaire doit assurer une véritable garantie et reconnaissance des qualifications et des compétences acquises tout au long de la carrière.

Dans ce cadre, l'UNSA-Ferroviaire revendique :

- > dans le GPU SNCF : la mise en place à horizon 2029 d'une échelle des salaires unique, applicable à l'ensemble des agents statutaires et contractuels du groupe, garantissant une cohérence de salaire mensuel brut entre toutes les sociétés du groupe SNCF et assurant une véritable lisibilité des parcours professionnels ;
- > la **reconnaissance des qualifications réelles des salariés**, en prenant en compte les diplômes, l'expérience, la validation des acquis et la formation continue ;
- > une progression salariale tout au long de la carrière permettant à minima un doublement du salaire d'embauche à valeur constante (hors actions de formation qualifiante et promotions particulières) pour une carrière complète dans la branche ferroviaire ;
- > une revalorisation régulière de tous les éléments du salaire de base pour garantir le maintien du pouvoir d'achat face à l'inflation, par la négociation, la recherche de la mensualisation des salaires au détriment de l'annualisation des salaires de base dans les accords de groupe et d'entreprises ;
- > une vigilance particulière contre la déstructuration du salaire, par l'éclatement de ses composantes et par la flexibilisation de la rémunération variable ;
- > l'encadrement des systèmes de rémunération au mérite, source d'inégalités favorisant le clientélisme et l'arbitraire de l'encadrement ;
- > une approche critique des mécanismes d'intéressement et de participation qui ne doivent en aucun cas se substituer au salaire, fragilisant ainsi le financement de notre protection sociale par l'exonération de cotisations ;
- > le maintien d'un système de rémunération globale où la part fixe reste prépondérante, limitant le recours aux primes variables comme outils d'ajustement budgétaire ;
- > la **préservation des régimes de retraite spécifiques**, légitimés par les contraintes particulières du métier ;
- > un encadrement strict du ratio entre les plus hautes et les plus basses rémunérations au sein de la branche ferroviaire ;
- > la mise en place de mécanismes d'indexation des bas salaires prenant réellement en compte les dépenses effectives des salariés et l'évolution du coût de la vie ;
- > l'égalité salariale effective entre les femmes et les hommes à tous les niveaux de l'entreprise ;
- > la lutte contre les discriminations, notamment syndicales, et les stéréotypes, qui se traduisent de fait dans la rémunération.



Photo : R. Chessum

L'éclatement du monopole de l'opérateur historique menace le service public ferroviaire

Socle de négociations dans la branche ferroviaire

La création de la branche ferroviaire découle de l'éclatement du monopole de l'opérateur historique. Elle ne doit pas devenir le lieu du dumping social entre opérateurs privés.

L'UNSA-Ferroviaire revendique de :

- > renforcer le contenu normatif de la convention collective nationale (CCN) pour créer un véritable bouclier social sectoriel ;
- > négocier des avenants aux accords de branche ambitieux sur tous les sujets structurants (temps de travail, formation, prévoyance, etc.) ;
- > imposer des **minima conventionnels** supérieurs aux minima légaux pour tous les métiers du ferroviaire ;
- > développer des certificats de qualification professionnelle reconnus dans toute la branche, pour sécuriser les parcours ;
- > rendre effectif le droit aux facilités de circulation de branche ;
- > faire de la branche ferroviaire un laboratoire d'innovation sociale.

Transferts de salariés entre entreprises ferroviaires

L'ouverture à la concurrence du transport de Voyageurs a nécessité du pouvoir législatif l'instauration de règles pour permettre le transfert entre opérateurs ferroviaires. La concurrence libre et non faussée commence toujours par la contrainte et la spoliation de l'opérateur historique.

L'UNSA-Ferroviaire défendra :

- > le principe du volontariat comme préalable à tout transfert de personnel ;
- > la garantie d'une transférabilité totale des droits acquis, sans période d'adaptation préjudiciable aux salariés ;



La concurrence menace la péréquation du système ferroviaire



Les salariés du ferroviaire doivent avoir un accès identique aux facilités de circulation

- > l'instauration d'un droit au retour effectif en cas d'échec de l'intégration dans la nouvelle entreprise ;
- > des compensations financières substantielles pour les salariés contraints au transfert.

Harmonisation des contrats de travail

La multiplication des statuts (cadre permanent, contractuels, salariés en filiales SNCF, salariés des EF privés, etc.) nécessite une vigilance et un travail permanent pour réharmoniser des situations contractuelles potentiellement créatrices de discrimination.

L'UNSA-Ferroviaire luttera pour :

- > réduire progressivement les écarts de traitement salarial entre statutaires et contractuels au sein de la SNCF (cf. échelle des salaires unique 2029 et annualisation de l'ancienneté) ;
- > que tous les salariés aient un **accès identique aux facilités de circulation**, y compris à la retraite ;
- > transformer le débat contractuels/statutaires SNCF en opportunité d'innovation sociale pour l'ensemble du secteur.

Droits collectifs et individuels dans la branche

Ministère, AOT, branche ferroviaire, opérateurs... il nous faut investir toutes les strates et toutes les instances pour faire entendre notre voix et celle des salariés.

L'UNSA-Ferroviaire défendra :

- > le renforcement des instances représentatives du personnel dans toutes les entreprises de la branche ;
- > la mise en place d'une instance de dialogue social au niveau des autorités organisatrices de transport ;

“
La création de la branche ferroviaire découle de l'éclatement du monopole de l'opérateur historique. Elle ne doit pas devenir le lieu du dumping social entre opérateurs privés.
”



**Défendre l'idée
d'un travail
émancipateur
et non d'un
travail qui use
jusqu'à une
retraite toujours
plus lointaine
fait sens.**



- > une négociation du droit syndical de branche de haut niveau et au-delà des minima légaux ;
- > le développement de droits nouveaux adaptés aux évolutions du travail (télétravail, mobilité, polyvalence) ;
- > une représentation plus effective des élus des salariés dans les instances de gouvernance des entreprises ferroviaires (conseils d'administration et conseils de surveillance) ;
- > que les médailles des chemins de fer soient attribuées à tous les salariés du ferroviaire, avec un accompagnement pécuniaire conséquent.

Santé au travail

Le cœur de l'activité ferroviaire est en soi facteur de risques : travail de nuit, posté, horaires irréguliers, isolé, production 365 jours par an, en extérieur, soumis au bruit, à la pression du client, etc.

Au-delà des métiers du cœur ferroviaire, la pression inhérente aux grandes entreprises qui vivent un bouleversement permanent se fait sentir depuis de nombreuses années – et pour encore très longtemps.

Dans ce contexte, **défendre l'idée d'un travail émancipateur** et non d'un travail qui use jusqu'à une retraite toujours plus lointaine fait sens.

L'UNSA-Ferroviaire s'engage à :

- > lutter contre toutes les formes de risques psychosociaux dans l'environnement professionnel, y compris pour l'encadrement ;
- > exiger des mesures de prévention renforcées pour les métiers exposés aux risques physiques, et ce, sur toute la chaîne de sous-traitance ;



L'UNSA revendique un droit à la formation tout au long de la vie

- > défendre un système de médecine du travail spécifique au secteur ferroviaire ;
- > obtenir du ministère du Travail l'extension du décret et la reconnaissance des spécificités de la pénibilité ferroviaire ;
- > promouvoir une approche de la santé au travail qui considère l'être humain dans sa globalité.

Formation et mobilité

Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, de développement des entreprises ferroviaires et d'éclatement du Groupe SNCF en une myriade d'entités parfois filialisées, la sécurisation des parcours professionnels des salariés passera par la formation et l'accompagnement des transitions. Pour sécuriser les parcours professionnels, l'UNSA demande :

- > un droit à la formation tout au long de la vie ;
- > un accès équitable à la montée en compétence pour tous les agents ;
- > une **valorisation des mobilités** et un accompagnement des transitions professionnelles ;
- > l'accès des salariés SNCF au dispositif de "démission-reconversion"

Organisation et conditions de travail

On l'a dit : le cœur de l'activité ferroviaire propose des conditions de travail pénibles.

Notre vigilance doit s'exercer sur ce point, y compris dans les métiers en support de la production où la recherche de la productivité et les réorganisations permanentes déstabilisent même les collectifs les plus stables, construits historiquement autour de la compétence et de la transmission.

Dans toutes les entreprises ferroviaires, l'UNSA-Ferroviaire défendra :

- > le maintien de collectifs de travail solides face à l'individualisation croissante des tâches ;



Photo : R. Chessum

Travail de nuit, horaires irréguliers, production 365 jours par an...

- > la limitation du travail de nuit et du travail posté aux strictes nécessités du service public ;
- > la reconnaissance et la compensation des contraintes spécifiques liées aux métiers ferroviaires ;
- > le maintien, dans les organisations du travail, de marges de manœuvre et de postes adaptés pour faciliter les repositionnements ;
- > une approche de la performance qui ne sacrifie pas l'humain sur l'autel de la rentabilité à court terme ;
- > le droit effectif à la déconnexion pour tous les salariés.



Bâtiment de la CPR à Marseille

Protection sociale

La protection sociale est un autre des piliers du socle de droit des salariés : droit à la santé pour toutes et tous, compensation des pertes de ressources liées à la survenue de certains risques, solidarité intergénérationnelle, droit à la retraite en bonne santé.

L'UNSA revendique :

- > le maintien et l'obtention de **l'accès à la médecine de soins** - généralistes et spécialistes - pour tous les salariés SNCF et transférés quel que soit le statut, ainsi que pour les retraités et l'étude de son élargissement à toute la branche ;
- > l'amélioration des conditions d'emploi et de maintien dans l'emploi des salariés en situation de handicap, ainsi que des procédures de reclassement pour tous les salariés ;
- > une protection sociale (complémentaire santé et prévoyance) pour tous, y compris dans la branche ;
- > l'utilisation de la réserve du FASS pour sécuriser les prestations existantes, développer de nouvelles prestations à destination des cheminotes et cheminots et préserver l'emploi et les conditions de travail des salariés de l'Action sociale, et non pour apurer les comptes de l'entreprise. Notamment, le développement de l'aide aux aidants et l'amélioration de l'accès et de la prise en charge des modes de garde ;
- > la **défense du régime spécial** et la consolidation de la CPRPF en tant que caisse de branche et interlocutrice de tous les salariés du ferroviaire ;
- > la CPRPF est devenue la caisse d'assurance maladie de tous les salariés du ferroviaire grâce à l'action de notre organisation syndicale. Comme elle peut le faire pour la partie maladie, nous revendiquons que la CPRPF gère également la partie retraite de tous les salariés de la branche ;

- > un droit à la retraite en bonne santé pour tous, notamment en améliorant la prise en compte de la pénibilité et en défendant un abaissement de l'âge de la retraite pour tous ;
- > la compensation de la perte de ressources liée au vieillissement : revalorisation annuelle des pensions, indexées sur les salaires ;
- > la possibilité pour les ex-apprentis statutaires de racheter des trimestres comptant pour la retraite du régime spécial ;
- > un accès à un logement, temporaire ou pérenne, conforme aux besoins des salariés et adapté à leurs revenus.

SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

Un impératif pour l'avenir du ferroviaire

Au cœur d'un débat public mondial de plus en plus centré sur les enjeux environnementaux, l'UNSA-Ferroviaire réaffirme avec force l'urgence d'intégrer les préoccupations sociales et écologiques au cœur de notre vision du transport ferroviaire.

Les **rapports alarmants du GIEC** sur les impacts climatiques doivent conduire à un changement de braquet sur la transition écologique rapide et profonde et le développement durable.

La transition écologique doit s'appuyer sur un nouveau modèle économique et social. Elle doit être accompagnée par les politiques publiques pour s'installer progressivement comme une économie à part entière, innovante, viable et durable.



Au cœur d'un débat public mondial de plus en plus centré sur les enjeux environnementaux, l'UNSA-Ferroviaire réaffirme avec force l'urgence d'intégrer les préoccupations sociales et écologiques au cœur de notre vision du transport ferroviaire.





“
Le Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC) en est actuellement à sa troisième version, tout comme la Stratégie nationale bas carbone (SNBC). Le transport public, et notamment ferroviaire, y trouve une place légitime et vertueuse.
 ”

Par ailleurs, le Covid a mis en avant une vraie aspiration à des relations humaines, y compris dans les organisations de travail, plus sereines, plus portées sur la coopération que sur l'éternelle compétition ; si la rigueur refait son retour, **les aspirations à une vie meilleure n'en sont pas moins là** et c'est aussi du rôle du syndicalisme de leur donner une voix, une espérance. Ces aspirations à une vie meilleure, conjuguées à l'impératif climatique, guident notre action syndicale.

Le réchauffement climatique et plus largement le dérèglement climatique sont bien palpables aujourd'hui, comme en témoigne la multiplication d'événements classés comme "catastrophes naturelles". En France, nous avons la chance de bénéficier d'un système de réassurance de dernier ressort via la Caisse centrale de réassurance qui permet aux sinistrés d'être, du moins en partie, indemnisés. Cependant, ce système est désormais mis à rude épreuve, tendu par l'augmentation des sinistres. Cela se traduit par les récentes hausses des parts dédiées sur les assurances habitation et automobile. De plus, le risque d'inassurabilité commence à gagner certaines collectivités locales, menaçant les résidents dans les zones inondables ou à fort risque d'incendie.

L'atténuation est vitale pour éviter que ces phénomènes ne prennent une ampleur ingérable financièrement et socialement. L'adaptation est une urgence pour préserver une qualité de vie

pour l'ensemble des Françaises et Français. Des exemples concrets, comme l'éboulement de la vallée de la Maurienne, ont **mis en évidence la fragilité de certaines infrastructures**, mais aussi leur rôle potentiel de réponse. Lors de la catastrophe de la vallée de la Roya (octobre 2020), seuls les rails ont tenu, certes avec une plateforme dégradée. Mais c'est bien la voie de chemin de fer qui a permis d'approvisionner en partie la zone sinistrée (résilience relative du réseau ferroviaire face aux catastrophes naturelles et son rôle crucial dans les opérations de secours et de reconstruction).

Le Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC) en est actuellement à sa troisième version, tout comme la Stratégie nationale bas carbone (SNBC). Le transport public, et notamment ferroviaire, y trouve une place légitime et vertueuse.

Le PNACC et le SNBC ont élaboré des documents stratégiques nationaux reconnaissant le rôle du transport ferroviaire dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux impacts du changement climatique. Le PNACC vise à renforcer la résilience des infrastructures de transport et à promouvoir des modes de transport plus durables, tandis que le SNBC fixe des objectifs de réduction des émissions et encourage le développement du transport ferroviaire comme alternative à la voiture et à l'avion.

Les efforts de décarbonation ont été freinés par le lobbying persistant du secteur routier, qui a tardé en France à opérer une transition vers l'électrique, privilégiant une stratégie de marges élevées grâce aux SUV, véhicules peu adaptés aux enjeux de sobriété énergétique et à la diversité des usages. De plus, les réformes devenues indispensables, telles que les zones à faibles émissions (ZFE) et la loi Zéro artificialisation nette (ZAN), sont mises en œuvre de manière abrupte, sans offrir d'alternatives crédibles en termes de services de transport public ou d'énergies de substitution, et ce, à des coûts d'acquisition ou d'usage abordables pour tous.



Photo : G. DONTENVILL

Le potentiel du transport ferroviaire comme solution clé est trop souvent négligé. Pourtant, un déploiement accru et des tarifs accessibles du réseau ferroviaire, qu'il s'agisse de fret, des TGV ou des trains régionaux, apporteraient une contribution majeure à la décarbonation, à l'amélioration de la qualité de l'air et à une utilisation plus rationnelle des sols.

L'offre ferroviaire, alternative crédible à l'aérien sur les moyennes distances, reste insuffisamment connue et accessible. **Le ferroviaire n'est pas assez valorisé** comme une solution efficace, performante pour la transition écologique, tant en matière de réduction de la consommation d'énergies polluantes que de limitation de l'occupation foncière, de protection de la biodiversité et de préservation de la santé environnementale (trame verte).

L'UNSA-Ferroviaire entend renforcer et accentuer sa mobilisation pour la défense du ferroviaire en s'alliant avec les associations et organismes qui promeuvent ce mode de transport auprès des autorités nationales (tels que The Shift Project, I4C, etc.). Nous nous engageons à mener toutes les actions utiles et nécessaires pour faire valoir l'intérêt collectif et écologique d'un transport ferroviaire de qualité et à soutenir son développement sur l'ensemble du territoire.

L'intermodalité entre le ferroviaire et les autres modes de transport peut être améliorée. Notamment en optimisant les correspondances avec les services urbains et interurbains, en encourageant le covoiturage et en développant les aménagements pour les vélos.

L'empreinte carbone du ferroviaire peut encore être réduite davantage en ajustant plus finement les systèmes de chauffage, en optimisant l'éclairage, en continuant à former les salariés à l'écoconduite, en renforçant l'application de l'accord collectif sur le télétravail et en promouvant la mise en place de plans de mobilité employeur.

Impacts économiques

Hausse des tarifs : l'UNSA-Ferroviaire s'oppose à toute augmentation tarifaire disproportionnée qui compromettrait l'accessibilité du transport ferroviaire pour tous les publics.

Pression sur les opérateurs historiques : l'UNSA-Ferroviaire alerte sur la fragilisation des opérateurs historiques, en particulier dans les zones rurales, et exige des mesures de soutien spécifiques.

Perte d'emplois : l'UNSA-Ferroviaire condamne les restructurations qui entraînent des pertes d'emplois et demande des garanties de maintien de l'emploi et des dispositifs de reconversion professionnelle.



Le train apporte une contribution majeure à la décarbonation des transports

Photo : W. Warnet

Dégradation du service : l'UNSA-Ferroviaire exige une amélioration de la fiabilité et de la qualité du service et nous nous opposons à toute dégradation qui nuirait à l'attractivité du ferroviaire.

Mécontentement des usagers : l'UNSA-Ferroviaire demande une prise en compte des préoccupations des usagers et une amélioration de la communication pour rétablir la confiance dans le service public ferroviaire.

Financement de l'infrastructure : l'UNSA-Ferroviaire dénonce le désengagement de l'État et le faible niveau d'investissement par habitant en France par rapport aux autres pays européens.

L'UNSA-Ferroviaire doit revendiquer :

- la révision du contrat de performance : nous exigeons une révision du contrat de performance avec une loi de programmation votée par les chambres parlementaires et discutée avec toutes les parties prenantes. Le milliard d'euros supplémentaires par an demandé par le président de la SNCF est indispensable et doit être comparé à l'impact d'une réduction d'un tiers du réseau, qui entraînerait des conditions de transport et de travail inacceptables.
- la promotion du ferroviaire : l'UNSA-Ferroviaire s'engage à **promouvoir activement le ferroviaire auprès des décideurs et du public**, en mettant en avant ses avantages environnementaux et sociaux. Nous demandons un travail d'influence renforcé pour obtenir les financements nécessaires à l'amélioration du réseau et au développement du plan de transport.
- l'accessibilité financière et géographique : nous revendiquons un réseau ferroviaire financièrement accessible à tous, avec des tarifs adaptés et une desserte équitable du territoire, y compris les zones rurales, avec des horaires adaptés aux besoins des populations locales.

“
L'UNSA-Ferroviaire s'oppose à toute augmentation tarifaire disproportionnée qui compromettrait l'accessibilité du transport ferroviaire pour tous les publics.
”



L'UNSA-Ferroviaire souligne avec justesse le risque de voir un retour à la voiture individuelle si le rail n'est pas à la hauteur des besoins, ce qui serait un recul environnemental majeur.



Ces revendications visent à positionner l'UNSA-Ferroviaire comme un acteur majeur de la transition écologique, en défendant un service public ferroviaire de qualité, accessible à toutes et tous et respectueux de l'environnement.

Impacts environnementaux

Recul environnemental : l'UNSA-Ferroviaire souligne avec justesse le risque de voir un retour à la voiture individuelle si le rail n'est pas à la hauteur des besoins, ce qui serait un recul environnemental majeur. Même risque aussi avec le report modal vers le transport routier de marchandises, avec des conséquences néfastes sur les émissions de CO₂ et la congestion.

Artificialisation des sols : il est pertinent de mentionner l'artificialisation des sols due aux infrastructures routières et aux parkings, souvent plus importantes que celles nécessaires pour le ferroviaire, surtout si l'on considère l'optimisation de l'emprise foncière du transport ferroviaire (densification des voies existantes, réutilisation d'anciennes emprises).

Nuisances acoustiques et pollution de l'air : l'accent mis sur les nuisances sonores et la pollution de l'air est essentiel. On pourrait préciser en chiffrant l'avantage du ferroviaire en termes d'émissions de particules fines et de NOx par rapport au transport routier, ou encore mettre en avant le faible niveau de bruit des trains électriques modernes.

Fabrication et déchets des véhicules individuels : comparer le cycle de vie des véhicules individuels (fabrication, déchets, etc.) avec celui du matériel ferroviaire. On pourrait développer sur la durabilité et la recyclabilité du matériel ferroviaire, ainsi que sur l'économie d'échelle en matière de production et de maintenance.

Stratégie de l'UNSA-Ferroviaire :

- > **Comparaison de l'emprise au sol :** mettre en avant la surface nécessaire au transport de masse par rapport au transport individuel est un argument clé. Il serait intéressant de donner des exemples concrets (nombre de voitures nécessaires pour transporter autant de personnes qu'un train, surface de parking requise, etc.).
- > **Nuisances sonores et pollution de l'air réduites :** l'idée de montrer que les nuisances sonores et la pollution de l'air sont moindres pour le ferroviaire est cruciale. On pourrait appuyer cela avec des études comparatives et des données chiffrées.
- > **Évolutions techniques et emplois :** mettre en lumière les évolutions techniques du ferroviaire (trains à hydrogène, batteries, etc.) et les emplois associés (maintenance, ingénierie, etc.) est important pour montrer le dynamisme du secteur et son potentiel d'avenir.
- > **Communication des entreprises et donneurs d'ordres :** inciter les entreprises et les donneurs d'ordres à mieux communiquer sur les projets d'investissement est essentiel pour l'acceptation publique.
- > **Gestion énergétique et des déchets :** souligner la gestion optimisée de la consommation énergétique et des déchets dans le transport ferroviaire est pertinent. En mentionnant les initiatives en matière d'écoconduite, de recyclage des matériaux et d'utilisation d'énergies renouvelables.
- > **Maîtrise de l'eau :** avoir une préoccupation pour la gestion de l'eau. La continuité hydraulique permet de maintenir les cycles naturels de l'eau afin d'éviter les ruptures ou les blocages dans les systèmes hydrauliques. Cette maîtrise de l'eau est liée à la production des espaces naturels, rôle essentiel dans la régulation des ressources en eau. Sujet crucial aussi par l'accroissement de catastrophes naturelles. L'eau est le pétrole de demain !



Photo : W. Wamnet

L'UNSA revendique un service public ferroviaire de qualité, accessible à toutes et tous

Impacts sociaux

Pression sur les opérateurs historiques : la fragilisation des opérateurs historiques, notamment en zones rurales, est un problème majeur. Il faut insister sur le risque de disparition de dessertes et sur la nécessité d'un soutien public fort pour maintenir un service de qualité sur tout le territoire. En référence,

la loi LOTI pourrait être un appel à réaffirmer les principes de service public et d'aménagement du territoire que sous-tendait cette loi. Il s'agit de rappeler la nécessité d'un cadre réglementaire et d'un soutien public pour assurer la continuité et la qualité des services de transport, y compris dans les zones moins rentables. Mettre en avant "le bien commun" ; le transport ferroviaire est et doit être un service essentiel pour la collectivité et il ne doit pas être **uniquement** soumis à des logiques de rentabilité financière.

Perte d'emplois : les restructurations et les suppressions d'emplois doivent être combattues avec vigueur. Il faut revendiquer des garanties de maintien de l'emploi, des dispositifs de formation et de reconversion et une anticipation des mutations.

Accès inégal au transport : les inégalités géographiques et sociales en matière d'accès au transport sont une réalité. Il faut plaider pour une tarification sociale, le maintien de lignes rurales et le développement de l'intermodalité (liaison train-bus-vélo).

Véhicules individuels, stress et fatigue : l'étude de l'institut Terram sur les impacts sur la santé mentale est très pertinente. Il faut insister sur le stress, la fatigue et le temps perdu dans les déplacements en voiture et mettre en avant le confort, la sécurité et la possibilité de se reposer ou de travailler dans le train.

Maintien des bassins d'emplois et le dynamisme rural : promouvoir le ferroviaire, c'est aussi soutenir les bassins d'emplois et le dynamisme rural. Il faut souligner les retombées économiques positives du transport ferroviaire pour les régions (création d'emplois, développement local, etc.).

Santé mentale et déplacements : l'impact des déplacements quotidiens sur la santé mentale, notamment pour le travail et la scolarité, doit être pris en compte. Il faut revendiquer une meilleure organisation des transports, des horaires adaptés et des alternatives douces (vélo, marche).

Responsabilité de l'entreprise et directives européennes : l'idée que l'entreprise doit prendre en compte son impact sur le territoire et les hommes est essentielle. Le soutien aux directives européennes (CSRD, transparence des salaires, CS3D) est une bonne chose, mais il faut aussi exiger leur application effective et leur renforcement.

Entreprise à mission et SNCF : la proposition de faire de la SNCF une entreprise à mission est une revendication forte. Cela permettrait de reconnaître son rôle particulier au service de l'intérêt général et de renforcer son engagement en matière sociale et environnementale.

En faisant de la SNCF une entreprise à mission, nous pourrions donner un signal fort de notre engagement pour l'intérêt général. En nous alliant



Le train est un acteur incontournable de progrès social et environnemental

avec les associations et les organismes qui partagent nos valeurs, nous pouvons faire entendre notre voix et peser sur les décisions politiques.

En intégrant ces améliorations, l'UNSA-Ferroviaire peut renforcer son discours sur les impacts environnementaux et sociaux du ferroviaire et plaider avec plus de force pour un développement de ce mode de transport respectueux de l'Homme et de la planète.

CONCLUSION

En conclusion, l'UNSA-Ferroviaire réaffirme son engagement indéfectible pour un transport ferroviaire qui soit à la fois socialement juste et écologiquement responsable. Nos revendications économiques, environnementales et sociales sont intimement liées et forment un tout cohérent et durable. Nous ne pouvons dissocier la lutte pour des salaires décents et des conditions de travail dignes de la nécessité de réduire notre empreinte carbone et de protéger la biodiversité.

Nous appelons à une révision ambitieuse du contrat de performance du ferroviaire, à des investissements massifs dans les infrastructures, à une tarification sociale et à une meilleure intermodalité. Nous demandons également une prise en compte accrue du bien être des travailleurs et des usagers, ainsi qu'une application rigoureuse des directives européennes en matière de responsabilité sociale et environnementale des entreprises.

Ensemble, nous pouvons **construire un avenir où le ferroviaire est au cœur d'une société plus juste**, plus verte et plus solidaire. Un avenir où le train est un acteur incontournable de progrès social et environnemental.

“ Nous ne pouvons dissocier la lutte pour des salaires décents et des conditions de travail dignes de la nécessité de réduire notre empreinte carbone et de protéger la biodiversité. ”

50^e CONGRÈS
UNSA-FERROVIAIRE
LE PHARO - MARSEILLE - 16-19 JUIN 2025

RETOUR EN IMAGES

17
JUIN



Le port de Marseille depuis le Palais du Pharo



L'entrée des jardins du palais du Pharo



Dès 8h00, l'accueil était prêt



Le fournisseur de goodies DACO

Une affluence importante chaque jour auprès des exposants



Le Palais du Pharo illuminé



Parmi les exposants, le chocolatier "Bertrand"



De très nombreux exposants étaient présents



Un amphithéâtre attentif pendant les résultats du vote



La nouvelle équipe fédérale



Même à la pause, on échange des idées...



Intervention de Guillaume Trichard



Matthias Pippert du syndicat allemand EVG



UR PACA, une organisation exemplaire !



Fanny Arav et Guillaume Trichard



Gilles Dontenvill interviewe... Jean-Pierre Papin !



Débat et vote de la résolution générale



Olivier Armand, Jean-Pierre Farandou et Gilles Dansart



L'un des quatre ateliers



Les ateliers étaient studieux...



Le pôle Com fédéral au complet en régie !

Tables rondes, débats... les journées étaient riches !

50^e CONGRÈS
UNSA-FERROVIAIRE
LE PIAIRO - MARSEILLE - 16-19 JUIN 2025

RETOUR EN IMAGES

19
JUIN



Fabrice Charrière se succède comme Secrétaire général...



... et clôture ce 50^e congrès.



Table ronde sur la fragmentation du ferroviaire



Une seconde table ronde avec des invités en visio



Des invités de très haut niveau



Fabrice Charrière exprime la vision du ferroviaire de l'UNSA-Ferroviaire



L'équipe de l'UR PACA est acclamée : elle a réalisé un sans faute !

Enquête « Sens au travail »

Dans le monde moderne, le travail dépasse la simple source de revenus pour devenir un vecteur d'épanouissement personnel, de réalisation de soi et de contribution à la société. Dans ce contexte, mener une enquête sur le sens et le rapport au travail est crucial pour l'UNSA-Ferroviaire.

Ainsi, en septembre 2025, tous les salariés du GPU SNCF seront invités pour la deuxième année consécutive à répondre à notre enquête « Sens et Rapport au travail ».

Forte du succès de l'édition précédente, l'UNSA-Ferroviaire s'investit à nouveau dans ce travail de recueil, avec pour seule ambition d'être au plus près des préoccupations des salariés qu'elle accompagne. Parce que connaître les aspirations de chacun, être capable de les comprendre, c'est s'assurer de porter des revendications les plus proches des réalités du terrain.

Cette enquête permet à l'UNSA de mieux appréhender les motivations et les craintes des travailleurs, chaque individu ayant des aspirations et des valeurs différentes, ces différences influencent leur engagement et leur satisfaction au travail. Identifier les attentes de chacun est un enjeu majeur pour l'UNSA-Ferroviaire, afin de pouvoir revendiquer auprès de l'entreprise SNCF qu'elle adapte sa politique de gestion des ressources humaines aux besoins réels de ses salariés.

Portée par la confiance des répondants, l'UNSA-Ferroviaire saura assurer une analyse objective des résultats qui serviront à **revendiquer un environnement de travail le plus harmonieux et juste possible**.



Cette enquête, nous l'espérons, participera à la mise en place d'un **environnement de travail plus positif et motivant**, tant sur le plan social qu'économique. En comprenant les facteurs qui influencent la satisfaction et l'engagement des travailleurs, l'UNSA-Ferroviaire sera force de proposition face aux décideurs politiques et à la SNCF, dans l'objectif ultime de la mise en place de politiques et de pratiques qui favorisent un marché du travail plus équitable et plus durable. En portant des revendications répondant aux besoins et aux attentes des salariés du GPU SNCF, l'UNSA-Ferroviaire souhaite contribuer à la création d'un environnement de travail plus positif et motivant.

Convaincue de son engagement à vos côtés, l'UNSA-Ferroviaire sait pouvoir compter sur votre participation !

RÉPONDRE
À L'ENQUÊTE



Je rejoins
l'UNSA-Ferroviaire
retraités

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

Ferroviaire

Les retraités vus par l'Observatoire des inégalités

Chaque année, l'Observatoire des inégalités, piloté par Louis Maurin, publie un rapport sur les inégalités en France. Nous avons cherché les éléments concernant les retraités dans l'opus concernant l'année 2025. Ils recoupent certaines analyses faites par le Conseil d'orientation des retraites dans son rapport de 2025, ainsi que celles que développe l'UNSA Retraités.



Selon l'étude de l'Observatoire des inégalités, le niveau de vie médian progresse tout au long de la vie active et atteint son niveau le plus élevé pour la tranche d'âge des 50-64 ans. **À partir de 65 ans, le niveau de vie médian diminue.** C'est assez logique, car les pensions de retraite sont inférieures aux salaires de fin de carrière.

Niveau de vie médian selon les âges :

► Moins de 18 ans :	1 834 €
► 18 à 29 ans :	1 969 €
► 29 à 39 ans :	2 087 €
► 40 à 49 ans :	2 113 €
► 50 à 64 ans :	2 266 €
► 65 à 74 ans :	2 047 €
► 75 ans et plus :	1 936 €

Les plus de 75 ans ont un revenu médian inférieur à celui des jeunes actifs de la tranche des 18 à 29 ans. L'Observatoire des inégalités explique ce faible niveau de vie par le fait que les pensions des retraités les plus âgés sont plus faibles que celle des jeunes retraités, avec des qualifications moins élevées et, pour les femmes, des carrières moins complètes.

On pourrait ajouter que la désindexation des pensions par rapport aux salaires, et trop souvent par rapport à l'évolution des prix, entraîne **une**

érosion du niveau des pensions tout au long de la vie d'un retraité.

Pour la tranche des 65 à 74 ans, l'Observatoire des inégalités constate avec raison que « *depuis le milieu des années 2010, la moindre revalorisation des retraites et l'arrivée de retraités qui ont connu des périodes de chômage ont freiné l'évolution du niveau de vie des retraités qui se retrouvent au niveau des trentenaires et quadragénaires* ».

Le niveau de vie médian est une donnée pertinente, mais qui dissimule des disparités importantes. **Les conditions de vie à la retraite divergent fortement** selon que l'on se trouve plus ou moins en deçà ou au-delà de ce niveau médian.

Retenons toutefois qu'en termes de niveau de vie, les retraités disposent de moins de ressources que les actifs entre 30 et 64 ans. Il est vrai que l'Observatoire des inégalités n'impute pas des loyers fictifs au revenu des retraités pour les augmenter artificiellement.

Rappelons qu'il est normal que le revenu de remplacement que constitue la pension soit inférieur au revenu d'activité, mais les chiffres de l'Observatoire des inégalités le montrent : une présentation rigoureuse des niveaux de vie par génération est un outil précieux pour combattre les antagonismes entre générations.

Par l'équipe de l'UNSA Retraités ■

“ À partir de 65 ans, le niveau de vie médian diminue... ”

Diabète et insuffisance cardiaque : l'Assurance Maladie veille à votre suivi médical

Le diabète et l'insuffisance cardiaque nécessitent une surveillance médicale régulière pour éviter toute complication. À partir du mois de juin, l'Assurance Maladie va contacter 500 000 personnes qui ont consulté un médecin généraliste moins de deux fois au cours des douze derniers mois, alors qu'elles souffrent d'une de ces deux maladies. Le but est de s'assurer que ces personnes bénéficient d'un parcours de soins convenable.

Si vous souffrez de diabète ou d'insuffisance cardiaque, il est recommandé de consulter votre médecin traitant au moins tous les trois mois. Ces rendez-vous médicaux réguliers permettent :

- d'adapter au mieux votre traitement ;
- de repérer rapidement toute aggravation de votre état de santé ;



- de limiter les risques d'hospitalisation en urgence liés à la maladie.

Ces consultations sont l'occasion d'évoquer avec votre médecin généraliste les difficultés que vous pouvez rencontrer (votre traitement, les examens prescrits, les changements dans vos habitudes de vie rendus nécessaires par la maladie, etc.).

L'Assurance Maladie mène depuis le mois de juin 2025 une **campagne d'appels téléphoniques** destinée aux personnes atteintes de ces deux maladies chroniques,

pour les sensibiliser à l'importance des rendez-vous médicaux réguliers.

Si vous souffrez d'une de ces maladies et que vous avez consulté votre médecin généraliste moins de deux fois au cours des douze derniers mois, vous êtes susceptible d'être contacté(e) par téléphone.

Le but de cet appel est de vérifier que votre parcours de soins se déroule correctement. Si cela apparaît nécessaire, vous serez encouragé à prendre rendez-vous le plus rapidement possible avec votre médecin traitant.

À noter : votre médecin traitant assure votre suivi en coordination avec d'autres médecins spécialistes (selon la maladie dont vous êtes atteint et votre état de santé : un cardiologue, un diabétologue, un gériatre) et d'autres professionnels de santé (un infirmier, un diététicien).

Par l'équipe UNSA Retraités ■

L'UFR Nancy en réunion délocalisée

Pour la troisième fois en extérieur, après des jours sans, le soleil était de la partie ce jeudi 12 juin 2025. Moins nombreux que l'an passé, vingt-huit adhérents ont répondu « présents ».

Une arrivée vers 10 heures en train ou en voiture, puis un café nous est servi avant qu'Alain passe en revue ses informations, accumulées depuis la réunion de mai.

Un peu plus d'une heure de causerie passée, un p'tit apéro est le bienvenu avec un mot du président. Joël Courtois ayant souhaité la relève, nous assistons à une passation de pouvoir de trésoriers avec Eric Cabocel.

Il est temps de se rendre à la desserte des entrées « à volonté », puis plats chauds également à volonté. Pour finir, dessert et café, agrémenté pour ceux qui le souhaitent, d'une eau-de-vie de mirabelle



d'Alain. Venait 15 heures et le retour par TER, à 200 m du « *Bistro d'Azerailles* », après le souhait de Thierry d'une bonne période estivale pour tous et se revoir le 2 septembre à 14h00 à la Villa St-Jean à Nancy. La participation de chacun s'est montée à 20 €, sachant que le syndicat

abondait de 14 €, grâce aux contributions volontaires reçues et à la bonne gestion des finances par le trésorier.

Une bonne journée conviviale et ensoleillée, appréciée par tous, à réitérer en 2026.

Par Alain FENNERICH ■



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)

