

N° 884 | OCTOBRE 2025

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



MOBILITÉ BAS CARBONE EN ÎLE-DE-FRANCE





carcept prev

ASSUREUR D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

S'ENGAGER pour *vous*

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

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

SOMMAIRE

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

Photo de couverture :
Givaga - stock.adobe.com

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° 884 - Octobre 2025

PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE

Un avenir à construire ensemble

PAGES 6/10

À LA UNE

- > Fret SNCF : une évolution marquée par les défis depuis 2006
- > Fret ferroviaire : 15 ans d'évolution et de défis écologiques
- > Vers une mobilité bas carbone en Île-de-France : le Plan des mobilités 2030



PAGES 12/15

LES PLUS ++

> Du côté des UFR



- L'injustice en héritage
- Aides aux entreprises : quand le Sénat pose les bonnes questions...



- Les infos pratiques et diverses de l'UFR TOURS



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER



Besoin d'un coup de main ?

Un avenir à construire ensemble

Chères et chers collègues,

La rentrée sociale fut dense, marquée à la fois par des débats essentiels sur l'avenir du ferroviaire et alimentée par les inquiétudes légitimes des salariés comme des retraités. Le ferroviaire, parce qu'il relie les territoires, structure l'économie et propose une alternative écologique crédible, est au cœur des choix politiques de demain. Mais il demeure trop souvent l'oublié des grandes stratégies publiques, au profit d'autres modes de transport ou d'entreprises privées qui captent les aides sans offrir les mêmes garanties de service public. C'est dans ce contexte qu'il nous faut à la fois défendre nos acquis, porter nos revendications et rappeler la place centrale du rail dans la société.

Le Mag de ce mois-ci développe notamment trois sujets.

Fret ferroviaire : une histoire qui parle d'avenir

L'histoire du fret ferroviaire est intimement liée à celle de notre pays. Hier, il transportait charbon, acier et céréales, contribuant à la reconstruction et à l'essor industriel. Aujourd'hui, il a la responsabilité de répondre au défi climatique. Chaque train de fret, c'est 50 camions en moins sur nos routes, moins d'embouteillages, moins d'accidents, moins de CO₂ dans l'atmosphère. Pourtant, depuis des décennies, le fret est affaibli par des choix politiques incohérents et un désengagement progressif de l'État. Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est temps de sortir de cette logique financière et comptable à courte vue. Le fret ferroviaire n'est pas une activité comme une autre : il doit redevenir un pilier de la transition écologique, soutenu par une vraie volonté publique et des investissements massifs.

Plan des mobilités 2030 en Île-de-France : un défi bas carbone

Dans la région la plus dense d'Europe, la mobilité est un sujet vital. Le Plan des mobilités 2030 propose de repenser l'organisation des transports en Île-de-France autour d'un objectif clair : réduire drastiquement les émissions de carbone. Développement du ferroviaire et du RER, meilleure intermodalité, priorité donnée aux transports collectifs sur la voiture individuelle... Ces orientations sont positives et vont dans le sens de ce que nous défendons depuis des années. Mais derrière les annonces, nous restons vigilants : sans financements garantis, sans recrutements suffisants et sans amélioration des conditions de travail pour les cheminots, ces ambitions risquent de rester des promesses. L'UNSA-Ferroviaire continuera à être force de proposition pour que ce plan devienne une réalité concrète au service des usagers et de la planète.

Retraités : l'injustice en héritage et les aides aux entreprises

Les frais de succession accentuent les inégalités de richesse : les ménages modestes voient leur patrimoine se réduire, tandis que les plus fortunés, mieux conseillés et dotés d'outils d'optimisation, préservent l'essentiel de leurs biens. Ainsi, l'héritage devient un puissant facteur de reproduction sociale, consolidant la richesse des uns et limitant l'ascension sociale des autres. Concernant les aides publiques, estimées à 211 milliards d'euros en 2023, un rapport du Sénat révèle qu'elles souffrent d'opacité et de dispersion et appelle à transparence, rationalisation, conditionnalité et évaluation rigoureuse.

Un avenir à construire ensemble

L'histoire du ferroviaire montre que rien n'est jamais donné : chaque avancée a été le fruit de combats collectifs et de la mobilisation des cheminotes et des cheminots. Mais elle nous enseigne aussi que le rail a toujours su se réinventer, trouver sa place et prouver son utilité sociale et écologique. Face aux défis climatiques, face aux injustices sociales, nous avons la conviction qu'un autre avenir est possible. Plus que jamais, nous croyons en un ferroviaire fort, moderne, écologique et solidaire. Et c'est ensemble, agents, retraités, usagers et syndicats, que nous le construisons.

Bonne lecture.



Par Fabrice CHARRIÈRE
Secrétaire général
de l'UNSA-Ferroviaire



**L'histoire du ferroviaire
montre que rien
n'est jamais donné :
chaque avancée a été le
fruit de combats collectifs
et de la mobilisation
des cheminots.**





L'UNSA-FERROVIAIRE VOUS DONNE LA PAROLE !

SEPTEMBRE

Enquête

Sens & rapport au travail à la SNCF

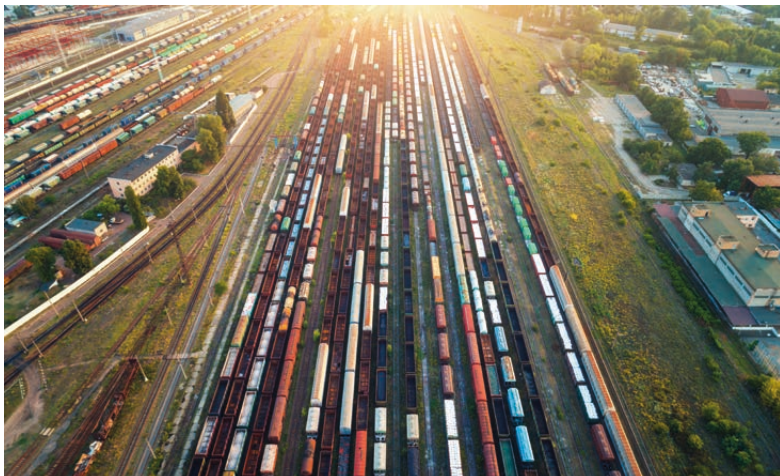
Dans un monde professionnel en constante évolution, le travail ne se limite plus à une source de revenus : il constitue désormais un levier d'épanouissement personnel, de réalisation individuelle et de contribution active à la société. Consciente de ces enjeux, l'UNSA-Ferroviaire lance une enquête sur le sens et le rapport au travail. Cette démarche vise à recueillir votre parole, essentielle à la construction de revendications pertinentes et à l'amélioration de notre capacité à vous représenter efficacement.



OCTOBRE



Fret SNCF : une évolution marquée par les défis depuis 2006



Depuis 2006, Fret SNCF a été au cœur des transformations du transport de marchandises en France, naviguant à travers des changements structurels, des défis économiques et une concurrence accrue. Cet article retrace l'histoire de cette entité emblématique, ses succès, ses échecs et son impact sur le secteur ferroviaire.

LA CRÉATION DE FRET SNCF

En 2006, la SNCF a décidé de séparer ses activités de transport de marchandises en créant Fret SNCF, une filiale dédiée au fret ferroviaire. Cette décision faisait écho à la libéralisation du marché du fret en Europe, permettant à l'entreprise de se concentrer sur ses opérations de fret tout en améliorant son efficacité et sa compétitivité. L'objectif était clair : moderniser le secteur du transport de marchandises par rail et attirer de nouveaux clients.

UNE MONTÉE EN PUISSANCE ET DES AMBITIONS

Au cours des premières années, Fret SNCF a mis en œuvre plusieurs initiatives pour diversifier ses services et renforcer sa présence sur le marché. L'entreprise a investi dans des technologies modernes, améliorant ses infrastructures et ses processus logistiques. Cependant, malgré ces efforts, la concurrence du transport routier est restée un défi constant. La flexibilité et la rapidité du transport routier ont continué à capter une part importante du marché, rendant la tâche de Fret SNCF d'autant plus complexe.

LA CRISE ÉCONOMIQUE ET SES CONSÉQUENCES

La crise économique de 2008 a été un tournant difficile pour Fret SNCF. La baisse de la demande de transport de marchandises a conduit à une diminution significative du volume de fret transporté. Les pertes financières se sont accumulées, obligeant la direction à mettre en place des mesures d'austérité et des réformes internes. Ces changements ont engendré des tensions au sein des équipes, alors que la direction tentait de rationaliser les opérations tout en maintenant la qualité du service.

LES TENTATIVES DE REDRESSEMENT

Entre 2016 et 2020, Fret SNCF a lancé plusieurs plans stratégiques pour tenter de redresser la situation. L'entreprise a cherché à moderniser son image et à améliorer ses services. Des investissements dans les nouvelles technologies et les infrastructures ferroviaires ont été réalisés et des efforts ont été faits pour renforcer la communication avec les clients. Cependant, malgré ces initiatives, les résultats sont restés en deçà des attentes.

LA LIQUIDATION ANNONCÉE

En 2023, la SNCF a annoncé la liquidation de Fret SNCF. Cette décision a provoqué une onde de choc dans le secteur du transport ferroviaire. Des milliers d'emplois étaient menacés, les syndicats ont exprimé leur colère et leur frustration face à la situation. La liquidation a également soulevé des questions sur l'avenir du fret ferroviaire en France et sur la capacité du secteur à rivaliser avec le transport routier.

UN AVENIR INCERTAIN

La fin de Fret SNCF marque un chapitre important dans l'histoire du transport de marchandises en France. Alors que le secteur doit faire face à de nouveaux défis, notamment la nécessité de réduire les émissions de carbone et trouver des solutions logistiques plus durables, la liquidation de Fret SNCF laisse un vide qui devra être comblé par d'autres acteurs du marché.

L'histoire de Fret SNCF, bien que marquée par des défis, souligne l'importance du transport ferroviaire dans l'économie française. Les leçons tirées de cette expérience pourraient guider les futures initiatives visant à revitaliser le secteur du fret ferroviaire et à renforcer sa position face à la concurrence.

CONCLUSION

Fret SNCF a été un acteur clé du fret ferroviaire en France depuis 2006, mais ses défis et sa liquidation rappellent les réalités complexes du marché du transport de marchandises. L'avenir du fret ferroviaire dépendra de la capacité des acteurs restants à innover et à s'adapter aux besoins changeants d'une économie en constante évolution.

Par Lionel LEDOCQ ■

Fret ferroviaire : 15 ans d'évolution et de défis écologiques

Au cours des quinze dernières années, le fret ferroviaire en France a connu des transformations significatives, tant en termes de volumes transportés que d'approche écologique. Ce mode de transport, souvent perçu comme une alternative durable, joue un rôle clé dans la transition vers des pratiques plus respectueuses de l'environnement.

ÉVOLUTION DU FRET FERROVIAIRE

Depuis 2010, le transport ferroviaire de marchandises a vu ses volumes fluctuer en réponse à divers facteurs, notamment les crises économiques, les politiques publiques et les changements dans les habitudes de consommation. En 2010, le fret ferroviaire représentait environ 9 % du transport intérieur terrestre. En 2021, cette part a atteint 10,7 %, marquant une tendance à la hausse pour la première fois depuis 2015.

Les années 2015 à 2020 furent marquées par une baisse significative, notamment due à la crise sanitaire de 2020 qui a entraîné une chute des volumes transportés. Toutefois, 2021 a été un tournant, avec une reprise forte de 14,3 % par rapport à 2020. Cette reprise est également le fruit des efforts de modernisation et de développement de l'infrastructure ferroviaire.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET FRET FERROVIAIRE

La transition écologique est devenue une priorité dans le secteur du transport et le fret ferroviaire s'inscrit parfaitement dans cette dynamique. En comparaison avec le transport routier, le rail émet moins de CO₂ par tonne-kilomètre, offrant ainsi une alternative plus verte. Le fret ferroviaire est également moins bruyant et contribue à réduire la congestion routière.

Le développement de la stratégie nationale pour le fret ferroviaire, approuvée en mars 2022, vise à doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030. Cette stratégie repose sur plusieurs axes, dont l'amélioration des infrastructures, l'augmentation de l'efficacité énergétique et l'encouragement du transport combiné, qui combine rail et route pour optimiser les chaînes logistiques.



DÉFIS À RELEVÉR

Malgré ces avancées, plusieurs défis persistent. La concurrence avec le transport routier, souvent plus flexible et rapide, pose un problème pour le fret ferroviaire. De plus, le manque d'investissements dans les infrastructures et la nécessité de moderniser le réseau ferroviaire constituent des obstacles à la croissance.

L'intégration des technologies numériques et des solutions innovantes est essentielle pour améliorer la compétitivité du fret ferroviaire. Des initiatives telles que le suivi des cargaisons en temps réel et l'automatisation des processus logistiques peuvent contribuer à accroître l'efficacité.

CONCLUSION

Au cours des quinze dernières années, le fret ferroviaire a montré sa résilience et sa capacité à s'adapter aux défis économiques et environnementaux. En tant qu'élément central de la transition écologique, il a le potentiel de jouer un rôle clé dans la réduction des émissions de carbone et la promotion de pratiques de transport durables. Avec un soutien continu et une mise en œuvre efficace des stratégies, le fret ferroviaire peut devenir un pilier d'un avenir plus durable pour le transport de marchandises en France.

Par Lionel LEDOCQ ■

“ Avec un soutien continu et une mise en œuvre efficace des stratégies, le fret ferroviaire peut devenir un pilier d'un avenir plus durable pour le transport de marchandises en France. ”



Vers une mobilité bas carbone en Île-de-France : le Plan des mobilités 2030



Avec 800 km de voies cyclables (de tout type) Paris est loin devant les autres villes de France

L'Île-de-France est en pleine mutation pour répondre aux défis environnementaux et sociaux du XXI^e siècle. Avec son Plan des mobilités 2030, la région veut s'engager résolument vers une mobilité plus durable et inclusive. Ce plan, fruit d'une réflexion collective et d'une volonté politique forte, vise à transformer en profondeur les habitudes de déplacement des Franciliens. La réussite de ce plan dépendra de nombreux paramètres.

UN CONTEXTE EN ÉVOLUTION

La région Île-de-France, avec ses 12,3 millions d'habitants, représente un territoire dynamique, mais confronté à des enjeux majeurs. La population vieillit, l'économie se tertiarise et les inégalités d'accès à l'emploi persistent. Les déplacements quotidiens, estimés à 41,8 millions par jour avant la crise sanitaire, ont chuté à 40,2 millions, révélant une mobilité en mutation. Le télétravail, les modes actifs et les changements de comportements induits par la crise sanitaire ont profondément modifié le paysage des mobilités. Cependant, l'après-crise Covid montre un besoin de déplacements en forte expansion.



LES ENJEUX DU PLAN DES MOBILITÉS

Le Plan des mobilités 2030 s'articule autour de plusieurs enjeux clés :

- 1. Répondre aux besoins de mobilité** : il s'agit de garantir une mobilité accessible à tous, partout dans la région, tout en préservant l'environnement et la santé.
- 2. Prendre en compte l'évolution démographique et économique** : la région doit s'adapter à une population vieillissante et à une économie de plus en plus tertiaisée.
- 3. Améliorer l'accès à l'emploi** : réduire les disparités géographiques et sociales en matière d'accès à l'emploi est une priorité.
- 4. Adapter les infrastructures** : optimiser l'usage de la voirie et développer des modes de transport plus durables.
- 5. Préserver l'environnement et la santé** : réduire les émissions de gaz à effet de serre, améliorer la qualité de l'air et favoriser les modes de transport actifs.

LES OBJECTIFS AMBITION

Le Plan des mobilités 2030 se fixe des objectifs ambitieux pour transformer la mobilité en Île-de-France :

- **Réduire les émissions de gaz à effet de serre** : une baisse de 25 à 30 % des émissions du secteur des transports hors aérien d'ici 2030.
- **Améliorer la qualité de l'air** : respecter les valeurs limites réglementaires pour les polluants atmosphériques et viser les cibles intermédiaires de l'OMS.
- **Développer les modes alternatifs** : tripler le nombre de déplacements à vélo, stabiliser la part des transports collectifs et réduire l'usage des modes individuels motorisés.
- **Favoriser l'intermodalité** : faciliter le passage d'un mode de transport à un autre et améliorer l'accès aux pôles de transports collectifs.
- **Adapter les infrastructures** : optimiser l'usage de la voirie, développer les infrastructures cyclables et améliorer la sécurité routière.

LES ACTIONS PHARES

Pour atteindre ces objectifs, le Plan des mobilités 2030 propose un plan d'action structuré autour de quatorze axes et quarante-six actions concrètes :

1. **Développer les transports collectifs** : améliorer l'offre et la performance des réseaux de transport en commun, renforcer l'information Voyageurs et la sûreté.
2. **Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité** : systématiser la prise en compte des piétons dans l'aménagement de la voirie et planifier l'amélioration de la mobilité piétonne.
3. **Conforter l'usage du vélo** : développer les infrastructures cyclables, accroître l'offre de stationnement vélo et promouvoir l'utilisation du vélo.
4. **Développer les usages partagés de la voiture** : encourager le covoiturage et l'autopartage, notamment dans les territoires peu denses.
5. **Renforcer l'intermodalité** : aménager les pôles d'échange multimodaux et faciliter l'accès aux services de mobilité.
6. **Rendre la route plus multimodale** : hiérarchiser et aménager le réseau routier pour une route plus sûre et durable.
7. **Adapter les politiques de stationnement** : mettre en œuvre des politiques de stationnement globales et repenser les politiques de stationnement public.
8. **Soutenir une activité logistique performante et durable** : améliorer la performance de l'armature logistique et développer les modes alternatifs à la route.
9. **Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules** : développer le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et accompagner la mutation technologique du parc de véhicules.
10. **Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable** : faciliter l'accès des touristes au territoire francilien et améliorer la desserte des sites touristiques par des modes durables.
11. **Renforcer le management de la mobilité** : sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables et accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés.

LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN

La réussite du Plan des mobilités 2030 repose sur une mise en œuvre concertée et coordonnée entre tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France. Les collectivités locales, les opérateurs de transport, les entreprises et les associations doivent travailler ensemble pour atteindre les objectifs fixés.



Améliorer l'offre et la performance du métro parisien, un défi

Le plan prévoit également un dispositif de suivi et d'évaluation pour mesurer l'avancée des actions et leur impact sur la mobilité et l'environnement. Des indicateurs de suivi et d'impact seront définis pour chaque action, permettant d'ajuster la stratégie en continu.

CONCLUSION

Le Plan des mobilités 2030 est une feuille de route ambitieuse pour transformer la mobilité en Île-de-France. En plaçant l'environnement, la santé et l'inclusion au cœur de ses priorités, la région s'engage résolument vers une mobilité plus durable et inclusive. La réussite de ce plan dépendra de la mobilisation de tous les acteurs et de la capacité à innover et à s'adapter aux changements.

L'AVIS DE L'UNSA SUR LE PLAN DES MOBILITÉS 2030 EN ÎLE-DE-FRANCE

Le Plan des mobilités 2030 pour l'Île-de-France représente une étape cruciale dans l'évolution des transports et de la mobilité en région parisienne. L'UNSA, en tant que syndicat engagé dans la défense des droits des travailleurs et la promotion d'une société plus juste et durable, souhaite apporter son avis sur ce plan ambitieux.

UNE VISION PARTAGÉE POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

L'UNSA salue la volonté des objectifs du Plan des mobilités 2030, qui visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre, améliorer la qualité de l'air et favoriser les modes de transport actifs. Ces objectifs sont en phase avec notre vision d'une société plus respectueuse de l'environnement et plus inclusive. Nous ne pouvons que soutenir les efforts pour développer les transports collectifs, promouvoir l'usage du vélo et améliorer l'intermodalité.



Le Plan des mobilités 2030 pour l'Île-de-France représente une étape cruciale dans l'évolution des transports et de la mobilité en région parisienne.



Une station de mesure du réseau Airparif



Le réseau Velib de vélos partagés à Paris vient d'augmenter (fortement) ses tarifs

“
L'UNSA est favorable aux actions visant à renforcer l'intermodalité et à mieux partager la voirie entre les différents modes de transport.
”

LES POINTS POSITIFS DU PLAN

Développement des transports collectifs

L'UNSA ne peut qu'encourager les investissements pour les transports collectifs, notamment pour l'achèvement des grands projets et la modernisation des infrastructures existantes. Ces projets sont essentiels pour améliorer la qualité de service et l'attractivité des transports en commun, ce qui bénéficiera directement aux usagers et aux travailleurs franciliens. Une réelle volonté de service public doit être le fil de réflexion de ce développement.

Promotion des modes actifs

Le syndicat soutient également les initiatives visant à conforter la mobilité piétonne et à généraliser l'usage du vélo. Ces modes de transport sont non seulement écologiques, mais aussi bénéfiques pour la santé des citoyens. Nous encourageons les aménagements cyclables et les mesures de sécurité pour les piétons et les cyclistes.

Intermodalité et partage de la voirie

L'UNSA est favorable aux actions visant à renforcer l'intermodalité et à mieux partager la voirie entre les différents modes de transport. Cela permettra de réduire les congestions et d'améliorer la fluidité des déplacements, ce qui est crucial pour les travailleurs qui doivent se rendre à leur lieu de travail de manière efficace et ponctuelle.

LES PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'UNSA

Accessibilité et inclusion

Bien que le plan mentionne l'importance de l'accessibilité, l'UNSA souhaite insister sur la nécessité de garantir une accessibilité universelle pour tous les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite et les travailleurs en situation de handicap.



Les bus parisiens doivent composer avec les travaux, nombreux, et les voitures... innombrables.

Il est crucial que les infrastructures et les services de transport soient conçus pour être accessibles à tous, sans exception.

Financement et pérennité

Le syndicat s'interroge sur les modalités de financement du plan et la pérennité des investissements. Il est essentiel que les ressources financières soient assurées sur le long terme pour garantir la réussite des projets et éviter les interruptions de service qui pourraient pénaliser les usagers et les travailleurs.

Concertation et dialogue social

L'UNSA souligne l'importance de la concertation et du dialogue social dans la mise en œuvre du plan. Il est crucial d'associer les représentants des travailleurs et les syndicats aux discussions et aux décisions concernant les projets de mobilité. Cela permettra de prendre en compte les besoins et les préoccupations des travailleurs et d'assurer une transition juste et équitable.

Formation et accompagnement

Enfin, l'UNSA recommande de mettre en place des programmes de formation et d'accompagnement pour les travailleurs affectés par les changements dans les modes de transport. Cela inclut la formation aux nouveaux modes de transport, l'accompagnement dans l'utilisation des infrastructures et des services, et le soutien aux travailleurs dans l'adaptation à ces nouvelles pratiques de mobilité.

Par Arnaud REGIS ■



Essayer le vélo à Paris, c'est l'adopter !



Les ZFE, un recul écologique de plus ?



AIDANT

Bénéficiez d'un soutien concret pour vous soulager au quotidien !

Chez Malakoff Humanis, nous apportons un soutien solide aux salariés aidants en offrant des solutions pratiques.

Nous mettons à leur disposition un accompagnement sur mesure et une ligne dédiée pour écouter les besoins et apporter un soutien adapté à chaque besoin.

Découvrez tout l'accompagnement dont
vous bénéficiez en scannant ce QR code.



SANTÉ - PRÉVOYANCE - RETRAITE - ÉPARGNE

L'injustice en héritage



La question des droits de succession et de la taxation des héritages constitue un sujet extrêmement sensible. Elle touche à la fois au patrimoine constitué ou reçu de ses ascendants et à l'affectif, ce qu'on laisse à ses enfants. Fréquemment mal appréciée, elle génère des solidarités souvent infondées entre les détenteurs de patrimoines des classes moyennes et les plus fortunés de nos concitoyens. Infondées parce que la grande majorité des Français qui héritent en filiation directe échappent à toute taxation. Ce sont les plus favorisés qui profitent du consensus et de l'impopularité de toute réforme des droits de succession.



DES PATRIMOINES TRÈS INÉGALEMENT RÉPARTIS

En 2021, l'INSEE estimait le patrimoine moyen des 10 % de Français les plus pauvres à 4 400 euros, soit 20 % du plafond d'un livret A. À l'inverse, les **10 % les plus favorisés possédaient tous ensemble 47 % du patrimoine national** et, individuellement, un patrimoine supérieur à 716 000 euros. Le patrimoine des 50 % les plus favorisés, assez largement constitué d'immobilier, a été fortement revalorisé par l'inflation qui a concerné les propriétés bâties. Mais, chez les 10 % les plus favorisés, les biens professionnels et le patrimoine mobilier (actions, placements financiers) constituent la majorité de la fortune.

DES INÉGALITÉS EN PROGRESSION

Entre 2010 et 2023, la fortune des 10 % les plus riches s'est accrue de 53 %, celle des 50 % les plus modestes seulement de 45 %. En 1970, le patrimoine provenant des successions représentait 35 % du patrimoine moyen. **Aujourd'hui, la richesse issue des héritages constitue 60 % du patrimoine.** Les inégalités liées à la naissance pèsent lourd dans la hiérarchie sociale.

UNE FISCALITÉ DES SUCCESSIONS MARQUÉE PAR UNE FAIBLE PROGRESSIVITÉ

Le montant moyen d'une succession pour le bénéficiaire est estimé à 70 000 euros. Chaque héritier bénéficie d'un abattement de 100 000 euros sur les héritages en ligne directe. Par ailleurs, des donations par anticipation, possibles tous les 15 ans, sont également exonérées de droits de mutation à concurrence de 100 000 euros. De même, les assurances vie, placement privilégié des Français, sont exonérées de droits lors des successions, dans certaines conditions (le plus souvent, abattement de 152 500 € pour les primes versées avant les 70 ans du souscripteur et abattement de 30 500 € pour les primes versées après 70 ans). L'abattement Dutreuil réduit les droits de succession sur la transmission des biens professionnels.

Enfin, pour la partie des successions dépassant le montant des abattements, il existe une progressivité, mais une progressivité entachée d'énormes disparités :

- la première tranche concerne la part du patrimoine imposable inférieure à 8 072 euros, elle est taxée à 5% ;
- la deuxième tranche concerne la part du patrimoine imposable comprise entre 8 072 euros et 12 109 euros, elle est taxée à 10% ;
- la troisième tranche concerne la part du patrimoine imposable comprise entre 12 109 euros et 15 932 euros, elle est taxée à 15% ;
- pour la quatrième tranche taxée à 20% les choses se corsent. Le seuil plancher se situe à 15 932 euros, mais le plafond est à 552 324 euros, soit un rapport de 34,6 entre le seuil bas et le plafond. Ce n'est plus une marche d'escalier que l'on franchit dans les degrés de la progressivité, c'est la grande échelle des pompiers qu'il faut mobiliser pour passer du plancher au plafond. À ce niveau, la progressivité n'existe plus.

On le voit, cette fiscalité est injuste dans son champ d'application et favorise de façon évidente les gros patrimoines.

UN SOUTIEN DE L'OPINION AUX INTÉRÊTS... DES PLUS RICHES

On retiendra qu'en filiation directe, entre 80 et 90 % des successions sont exonérées d'impôts. La part de la population qui bénéficie du soutien des 80 % de l'opinion hostiles à une réforme des droits de succession se réduit aux 10 à 20 % de ménages les plus favorisés.



En France, l'impôt sur le revenu est progressif... sauf pour les riches.



UNE RÉFORME DES DROITS DE SUCCESSION S'IMPOSE

L'idée de majorer les droits de succession des Français les plus fortunés a été évoquée à plusieurs reprises, notamment par le Conseil économique social et environnemental, lorsqu'il a cherché des moyens pour financer la branche « autonomie » de la Sécurité sociale.

La taxe Zucman sur les patrimoines supérieurs à 100 millions d'euros suffirait, en rapportant entre 15 et 25 milliards d'euros, à soulager notre pays de la moitié du déficit budgétaire qu'il est important de réduire.

Un peu plus de progressivité épargnerait la grande majorité des successions directes de la classe moyenne, mais réduirait les privilèges issus de la naissance. Sans doute, les plus riches brandiront-ils la menace d'un exil fiscal, mais la cohésion nationale et les moyens de lutter contre les multiples fractures qui minent notre société valent mieux que des réflexes égoïstes. Peut-on rêver dans les mois à venir d'une réforme restituant un peu plus d'équité et faisant redémarrer l'ascenseur social ?

ET À L'UNSA RETRAITÉS, ON EN DIT QUOI ?

Dans ses résolutions du 7^e congrès de janvier 2023, l'UNSA Retraités revendique une fiscalité des successions mettant à contribution les hauts patrimoines, limitant le niveau et la fréquence des abattements, d'une part, et par la révision des barèmes d'imposition dans le sens d'une meilleure progressivité d'autre part.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

“

L'UNSA Retraités revendique une fiscalité des successions mettant à contribution les hauts patrimoines, limitant le niveau et la fréquence des abattements...

”

Aides aux entreprises : quand le Sénat pose les bonnes questions...

Ce n'est pas tous les jours que la Chambre haute produit un rapport qui recoupe nos préoccupations. La commission d'enquête portant sur les aides diverses consenties aux entreprises s'est interrogée sur l'absence de contrôle exercé par l'État sur l'utilisation des aides. Dans une période où l'endettement de l'État atteint des sommets himalayens, le bon usage de l'argent public mériterait au moins un minimum de suivi.



Les caisses de l'état sont un coffre aux trésors pour les grandes entreprises. Et leurs actionnaires.

“
L'interrogation
est légitime :
« À quoi sert
l'argent public
versé à une
entreprise qui
simultanément,
distribue
des dividendes
et licencie
des salariés ? »

”

Les sénateurs Olivier Rietmann (Les Républicains) et Fabien Gay (Parti communiste français) ont présenté mardi 8 juillet 2025 les conclusions du rapport auquel a abouti la commission d'enquête sur l'utilisation des aides publiques aux grandes entreprises et à leurs sous-traitants, commission dont ils étaient respectivement président et rapporteur. Leur rapport évalue à **211 milliards d'euros** le total des aides accordées par l'État aux grandes entreprises et à leurs sous-traitants. Les services de Bercy reconnaissent être dans une totale incapacité de contrôler l'usage qui est fait de ces aides, voire leur bien-fondé.

L'interrogation est légitime : « **À quoi sert l'argent public versé à une entreprise qui simultanément, distribue des dividendes et licencie des salariés ?** » « Ce qui nous a stupéfaits [...] c'est qu'il n'existe aujourd'hui aucune définition précise des aides publiques, qu'il n'y a quasi aucun tableau de suivi et d'évaluation, qu'il existe 2 252 dispositifs d'aide d'État et qu'en réalité, il n'y a aucun tableau centralisateur, donc l'administration a été incapable de nous dire combien elle donnait à qui et à quoi cela servait », a déclaré le rapporteur de la commission devant le Sénat.



Le Palais du Sénat dans le Jardin du Luxembourg, Paris



L'hémicycle et la tribune du Sénat

Dans le passé, le CICE, censé créer un million d'emplois selon les propos de Pierre Gattaz à l'époque président du MEDEF, s'est soldé par cent mille nouveaux emplois pour un coût total de 120 milliards, soit 1,2 million d'euros par emploi créé...

Pour s'assurer du bon usage des aides consenties par l'État, qui représentent l'un des premiers budgets des finances publiques, le rapporteur de la commission propose une série de **26 mesures permettant plus de transparence** dans les attributions d'aides, un usage plus rationnel des moyens accordés, une responsabilisation des acteurs économiques et une meilleure évaluation de l'usage des aides.

Parmi les principales recommandations, les sénateurs demandent qu'en cas de délocalisation, l'entreprise concernée rembourse l'aide publique reçue sur les deux dernières années. La commission propose aussi d'interdire l'octroi d'aides publiques à des entreprises condamnées de manière définitive pour des infractions graves et qui ne publient pas leurs comptes. Des propositions de bon sens, dont on peut s'étonner qu'elles n'aient pas été la règle...

Certaines aides au développement, réellement génératrices d'emplois, sont utiles à la collectivité et relèvent du bon usage des deniers publics. Mais la distribution d'argent sans contrôle ni conditions peut relever de la gabegie. Il y a certainement là plusieurs milliards d'euros d'économies potentielles pour le budget de l'État.

Par l'équipe UNSA Retraités ■

Les infos pratiques et diverses de l'UFR TOURS

Renégociations en vue pour ceux qui ont emprunté au plus haut

Si vous faites partie des emprunteurs qui ont financé un achat immobilier à crédit entre septembre 2023 et janvier 2024, c'est le moment de renégocier. En effet, les taux ont, depuis, sensiblement baissé : 4,15 % à l'époque et 3,16 % aujourd'hui, selon l'Observatoire crédit logement/CSA. Ils devraient durablement se stabiliser autour de 3 %. « Les acheteurs qui ont emprunté au plus haut ont intérêt à renégocier leur prêt immobilier. Ils peuvent opportunément le faire dès 0,7 point d'écart [en général c'est intéressant à partir de 1 point, NDLR] dès lors que le montant emprunté excède 500 000 € et la durée 20 ans », explique Ludovic Huzieux, cofondateur d'Artemis Courtage. Profitez-en pour remettre à plat votre assurance emprunteur si, à ce moment-là, vous aviez opté pour le contrat groupe de la banque.

Source : Le Particulier 1230 – juin 2025



Linky

Depuis août, les foyers non équipés d'un compteur Linky seront facturés de 6,48 € tous les deux mois. De plus, ceux qui ne fournissent pas leur index ou ne prennent pas de rendez-vous de relève paieront 4,14 € supplémentaires tous les deux mois (délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 13.3.25).

Source : Le Particulier - 1230 – juin 2025



Assurance vie : les frais des fonds en euros sous surveillance

L'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) s'attaque à l'examen des frais des fonds en euros des assurances vie. S'ils se situent souvent entre 0,60 et 0,80 % par an, ils peuvent fortement varier d'un assureur à l'autre, allant même au-delà de 2 % pour les plus chers. Le régulateur veut vérifier que le rapport coût/performance de ces fonds, qui concentrent les trois quarts des encours de cette enveloppe, ne soit pas en défaveur des épargnants. « Nous avons engagé une action de fond, en liaison avec la profession, contre les frais facturés, qui peuvent se trouver parfois à des niveaux excessifs. Les résultats sont significatifs : 11 % des UC ont fait l'objet soit d'un déréférencement, soit d'une baisse substantielle des frais facturés, de l'ordre de 30 points de base », s'est félicité Jean-Paul Faugère, vice-président de l'ACPR, lors de son audition du 19 mars 2025 devant la commission des finances de l'Assemblée nationale.

Source : Le Particulier - 1230 – juin 2025

Immobilier frais d'acquisition : la hausse se généralise

Depuis le 1^{er} mai, plus de 70 départements ont profité de la disposition de la dernière Loi de finances (art. 116 de la loi n° 2025-127 du 14.2.25) les autorisant à relever jusqu'à 5 % la part leur revenant dans les droits de mutation à titre onéreux (DMTO), improprement appelés « frais de notaire », payés par les acquéreurs d'un bien immobilier. Pour rappel, cette mesure ne s'applique pas aux primo-accédants. Paris a dégainé en premier en annonçant une hausse dès le 1^{er} avril 2025. Aujourd'hui, 72 % des départements ont voté un taux de 5 %, la liste pourrait encore s'allonger. En effet, le texte prévoit que toute délibération départementale votée après le 15 avril 2025 ne sera applicable qu'à partir de janvier 2026. Pour l'instant, il est envisagé que la hausse de cette taxe départementale soit temporaire, jusqu'au 30 avril 2028.

Source : Le Particulier - 1230 – juin 2025





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)

