

N° 886 | DÉCEMBRE 2025

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



LE COMITÉ DE GROUPE SNCF





Vous êtes retraité.e ou futur.e retraité.e SNCF ?

Soyez couvert.e par ceux qui vous connaissent le mieux et profitez d'une retraite sereine

Faites le choix de Mutuelle Entrain, de garanties adaptées à vos besoins et de conseillers au service du ferroviaire depuis toujours. Vous profiterez de leur engagement et des avantages qu'ils ont conçus pour vous au plus juste de vos intérêts et de vos revenus.



Pourquoi choisir Mutuelle Entrain ?



Aucun profit sur vos cotisations : vous ne payez que vos services



Des conseillers experts de votre statut depuis toujours



Une mutuelle partenaire des associations cheminotes



Des solutions comprises dans votre contrat pour vous faciliter l'accès aux soins

→ VOUS AVEZ UNE QUESTION SUR NOS OFFRES OU NOS SERVICES ?

A votre disposition 24 agences en France

Nos conseillers sont joignables au

0 809 40 54 54 Service gratuit + prix appel

de 8h30 à 18h,

sans interruption, du lundi au vendredi

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

Prenez RDV en visioconférence avec un conseiller où que vous soyez



Réalisez votre devis sur
mutuelle-entrain.fr

Rejoignez une mutuelle cheminote ...



... engagée



... proche de vous



... qui vous ressemble

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 Charrrière
charriere.f@unsa-ferroviaire.org

Rédacteurs en chef :
Gilles Dantenvill & Fred Porcel

Photos :
Pixabay.com, Freepik.com, Wikipedia.org

CPPAP : 0327 S 07536
ISSN : 2431-6814

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

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



N° 886 - Décembre 2025

PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE
Les défis de la nouvelle
présidence du groupe SNCF



6

PAGES 6/12

QUOI DE NEUF À LA SNCF ?

> Tout va bien dans le meilleur
des groupes

PAGES 14/19

À LA UNE

- > L'Agence de financement
des infrastructures
de transport de France
- > Dématérialisation dans les gares
SNCF : une modernisation à quel prix ?
- > PLF 2026 : un budget...
mais sans rupture

PAGES 20/27

LES PLUS ++

> Du côté des UFR

- Services publics dématérialisés :
des usagers en difficulté
- Pouvoir d'achat des retraités :
quelques rappels utiles

> Du côté des AG

- AG de l'UR BFC : ensemble,
solidaires et combatis !
- AG de l'UR Alpes à Chambéry
- AG du syndicat UFR de NANCY
- AG de l'UFR Alpes de l'UNSA-Ferroviaire

> Les infos pratiques et diverses de l'UFR Tours



22



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER



Besoin d'un
coup de main ?

Fédération UNSA-Ferroviaire

[www.unsa-ferroviaire.org](#)

[Facebook](#) [Instagram](#) [YouTube](#) [LinkedIn](#) [Twitter](#)



Par Fabrice CHARRIÈRE

Secrétaire général
de l'UNSA-Ferroviaire

Les défis de la nouvelle présidence du groupe SNCF

L'arrivée de Jean Castex à la tête de la SNCF marque un tournant historique: pour la première fois, un ancien Premier ministre prend les commandes de l'entreprise publique. Une nomination qui suscite curiosité et vigilance. Car si l'expérience politique de Jean Castex peut être un atout, le monde ferroviaire n'est pas un ministère : il est fait d'hommes et de femmes, de réseaux, d'équilibres sociaux et d'une culture profondément enracinée dans le service public.

Le nouveau PDG hérite d'une situation paradoxale. Financièrement, la SNCF affiche des résultats flatteurs – plus de 1,6 milliard d'euros de bénéfices, quatrième année consécutive dans le vert. Mais sur le terrain, l'outil de travail se dégrade, les infrastructures vieillissent et l'Autorité de régulation des transports alerte sur un « effort de modernisation qui marque le pas ». L'entreprise va bien sur le papier, mais le réseau souffre, les agents s'inquiètent et l'unité du groupe vacille.

Car c'est bien là le cœur du sujet : l'unicité proclamée de la SNCF devient chaque jour un peu plus théorique. Derrière le discours sur le « groupe public unifié », la réalité est celle d'une fragmentation progressive. Chaque société anonyme développe sa propre logique, ses propres priorités, ses propres réflexes de protection. La multiplication des filiales régionales dans les TER, présentée comme une exigence de transparence, morcelle encore davantage le corps social cheminot et affaiblit la cohérence du système ferroviaire français.

Face à ce constat, l'UNSA-Ferroviaire fixe trois chantiers clairs à la nouvelle présidence.

Premier chantier: une grille salariale unifiée

Le système actuel entretient une fracture entre statutaires et contractuels. À l'heure où la directive européenne sur la transparence des rémunérations s'imposera à toutes les entreprises, il est urgent de bâtir une architecture salariale commune, juste et lisible. Les conditions sont réunies : des résultats solides, des syndicats responsables, un besoin de cohérence. Ne manque que la volonté politique.

Deuxième chantier: rebâtir une véritable tête de groupe

L'unité ne se décrète pas, elle se construit. Aujourd'hui, la DRH Groupe et les directions centrales sont souvent réduites à un rôle consultatif. Il faut redonner à la maison commune sa capacité à orienter, coordonner et garantir une politique sociale cohérente à l'échelle de l'ensemble du groupe.

Troisième chantier: transformer les résultats en investissements

Les bénéfices doivent désormais servir à reconstruire le réseau. Les promesses de « bataille du rail » ne suffisent plus. Il faut des actes, des chiffres, des priorités concrètes : des voies rénovées, des installations modernisées, une vision industrielle à vingt ans.

L'UNSA-Ferroviaire ne juge pas sur les discours, mais sur les actes. Nous attendons de Jean Castex qu'il traduise ses intentions en décisions mesurables. Nous ne voulons pas d'une SNCF éclatée entre filiales, mais d'un groupe cohérent, fier, performant et socialement juste.

Le ferroviaire français mérite mieux que des slogans. Il mérite une vision, du courage et un cap. À la nouvelle présidence de montrer qu'elle a compris l'ampleur du défi.

Au nom de l'UNSA-Ferroviaire, je vous souhaite dès à présent de passer de bonnes fêtes de fin d'année. Je vous donne rendez-vous l'année prochaine.

Bonne lecture.

**L'UNSA-Ferroviaire
ne juge pas sur les
discours, mais sur
les actes.**



Une exclusivité UNSA-Ferroviaire !

Avantages ADHÉRENTS

Envie de vacances
originales et eco-responsables,
partout en France ?

GreenGo



5 %

de réduction
toute l'année !

Tout va bien dans le meilleur des groupes



© Claude Joury - Ngc - https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=343454

Le Comité de groupe SNCF s'est réuni le 9 octobre 2025 pour évoquer l'actualité et les comptes à mi-parcours. C'est un Jean-Pierre Farandou sur le départ qui est venu livrer une ultime fois la bonne parole à des représentants curieux de l'avenir à court terme.

TIR GROUPÉ

Le groupe SNCF est en pleine transformation. Depuis quelques années, c'est un leitmotiv qui semble dicter chaque action. C'est un constat indéniable mais qui, pour la direction, ne semble pas avoir de connotation négative. Au contraire, elle se dit prête à engager le dialogue autour des modalités d'adaptation nécessaires. Ces mutations forcées s'inscrivent dans un contexte de forte concurrence (elle aussi forcée, merci l'Europe), où chaque entité doit opérer une anamorphose profonde pour rester compétitive. Pour simplifier, il faut diminuer nos proportions tout en gardant la même forme et en se développant.

C'est un Jean-Pierre Farandou détenu qui est venu entre deux cartons de déménagement délivrer un dernier stand-up à la plénière du Comité de groupe. D'une manière générale et sans nier les difficultés liées à l'actualité, il affirme que **le groupe SNCF va bien malgré des échanges internationaux et un niveau de consommation en berne**. Les chiffres

sont bons (comme le montrent les comptes semestriels) grâce à la bonne forme de Voyageurs. Mais des incertitudes subsistent et Geodis va être amené à effectuer des actes de gestion et de pilotage afin d'ajuster les moyens et garder un cap financier acceptable.

EN ATTENDANT CASTEX

En fier capitaine, le président nous explique que la rémunération moyenne des agents SNCF est supérieure à la moyenne nationale. Il assure que son devoir de dirigeant est de garder un cadre social avec du lien et de la communication, afin de maintenir la compétitivité de l'entreprise. Bien sûr, les figures imposées par la concurrence imposent des remises en question plus que des améliorations. Il précise que si la situation politique actuelle n'était pas problématique, le groupe avancerait sur une mer calme, dans de bonnes conditions avec un horizon presque dégagé.

À défaut de cette version fantasmée où l'équipage SNCF profite d'une petite brise agréable, on se



retrouve avec une tempête politique qui file des haut-le cœur à un pays tout entier. *Jetez l'ancre, encore un ministre à la mer !* La principale difficulté des orientations politiques actuelles en France c'est que, malheureusement, les gouvernements n'ont pas le temps d'en prendre. Si ce n'est, depuis des mois, l'orientation forcée vers la porte de sortie. Mais à n'en point douter, Macron, fidèle à sa tradition de prioriser les chiffres sur le reste, continue à assouvir ses désirs de réduire le coût du système ferroviaire pour l'État et de se concentrer sur le désendettement. Traduction : une baisse drastique des frais financiers et donc une pression encore plus forte sur les coûts internes... parce que, évidemment, faire plus avec moins reste la recette miracle de la compétitivité à la française.

COMPTES SEMESTRIELS : LE COMPTE EST BON

L'intérêt premier des comptes semestriels est de tirer un bilan à mi-parcours sur la réalisation ou non des prévisions affichées par le budget et donc de pouvoir éventuellement corriger certaines trajectoires afin d'affiner l'EBITDA¹. Et comment se porte-t-il, ce fameux EBITDA qui attise tous les regards ? Contre toute attente, il est en hausse et monte à 3,6 milliards d'euros, confortant la marge de profitabilité à 16,8 %. Le résultat net s'élève à 0,9 milliard, en forte amélioration. Le cash-flow libre² s'établit à 2,2 milliards, ce qui a permis de réduire l'endettement net à 23,9 milliards d'euros.

Au terme du premier semestre 2025, le groupe SNCF affiche des résultats globalement solides,



Les bons résultats du groupe sont majoritairement dus à SNCF Voyageurs

dans un environnement économique compliqué, avec un chiffre d'affaires de 21,5 milliards d'euros, en très légère hausse par rapport à 2024, mais aussi en retrait par rapport au budget.

Ces résultats à mi-parcours peuvent sembler rassurants en affichant fièrement une bonne santé financière du groupe, mais il est nécessaire de moduler cet engouement, car on s'aperçoit rapidement que la dynamique de ces comptes semestriels est tirée vers le haut grâce à SNCF Voyageurs et son optimisation forcée des moyens, qui a amené une fréquentation en hausse et une profitabilité renforcée. Ce boost bienvenu permet de compenser les reculs de Keolis qui enregistre une baisse de chiffre d'affaires et relativise les faiblesses de volume de Geodis et du fret ferroviaire. De leur côté, SNCF Réseau et Gares & Connexions affichent une progression modérée, soutenue par la hausse des péages et des prestations régulées.

UN GROUPE SANS GAINS ?

Le bon résultat, boosté notamment par SNCF Voyages et SNCF Gares & Connexions, est le fruit d'un effort collectif du GPU SNCF, grâce à des organisations resserrées et des salariés résilients qui œuvrent à la bonne marche de Voyageurs. **On ne manquera pas de faire remarquer que le cap du groupe SNCF a été maintenu grâce à l'optimisation**

“
*On se retrouve
avec une tempête
politique qui file
des haut-le cœur
à un pays.*

”

¹ L'EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) correspond au résultat opérationnel avant intérêts, impôts et amortissements, et permet de mesurer la rentabilité réelle d'une entreprise en se concentrant sur son activité principale, indépendamment de sa structure financière ou fiscale. Contrairement à la marge opérationnelle, qui intègre les amortissements et dépréciations, l'EBITDA offre une vision plus « cash » de la performance économique. Il est particulièrement utile pour comparer des entreprises ou des projets ayant des politiques d'investissement ou de financement différentes, car il neutralise l'effet des charges comptables non liées à l'exploitation.

² Le free cash-flow (FCF), ou « cash-flow libre », est un indicateur financier qui renseigne sur la trésorerie disponible pour les actionnaires d'une entreprise après avoir pris en compte les dépenses d'investissement nécessaires pour le maintien et le développement de l'activité de l'entreprise.

QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?

du personnel, des coûts et la réduction des organisations. Ce bilan semestriel nous fait entrevoir les aspects qui démontrent la capacité du groupe SNCF à s'extirper du négatif et montrer un visage serein. Mais doit-on pour autant rester positif ?

situation nominale. Cela inclut la rénovation des lignes principales, les triages et voies de service, les travaux de maintenance et les opérations de modernisation technologique.

Pour comparaison, de son côté, la Deutsche Bahn (le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en Allemagne) estime qu'il faudra environ 150 milliards d'euros d'ici 2034 pour remettre le réseau ferroviaire en bon état. Cette dette, non officielle encore, d'un montant abyssal, est volontairement mise en scène par la tête de Réseau pour attirer l'attention des pouvoirs publics et de la Communauté européenne, afin de tirer la sonnette d'alarme sur **une situation qui risque de faire décrocher durablement tout le système ferroviaire français.** Ce courage est à mettre au crédit de la direction qui, contrairement à certains pays européens, a décidé volontairement de ne pas laisser pourrir le cadavre dans le placard.



“
**Le système
ferroviaire
ne bénéficie
pas d'aides
suffisantes et de
l'intérêt général
qu'il mérite.**
”

Effectivement, comment rester optimiste quand on constate la fragilité du fret ferroviaire dont la pérennité n'est pas garantie, maltraitée, voire carrement harcelée par les injonctions des hérauts de la communauté européenne, dont les idéaux sont plus capitalistes que résolument orientés vers un développement durable indispensable à notre société ? Comment rester optimiste quand on connaît le poids des investissements lourds à venir, mais sans cesse retardés, dans le matériel roulant et les infrastructures qui vont fortement mobiliser la trésorerie ? Comment rester optimiste quand on sait que le système ferroviaire ne bénéficie pas d'aides suffisantes et de l'intérêt général qu'il mérite, au vu des prévisions catastrophiques écologiques à venir ? Et surtout, comment rester positif quand on constate que, pour atteindre les objectifs, les entreprises du groupe considèrent les salariés essentiellement comme un centre de coût et devant être malléables et corvéables à merci ?

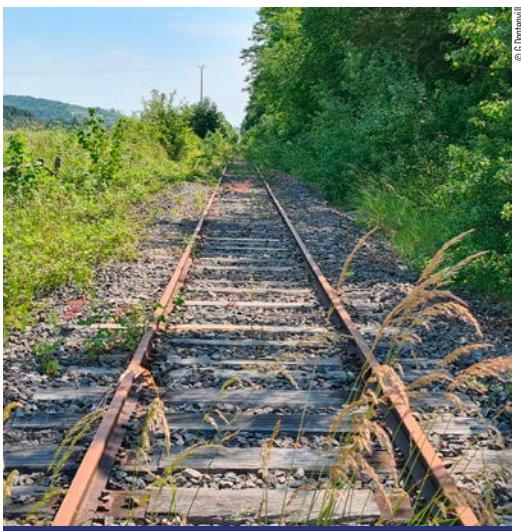
RÉSEAU : DÉSOLÉ, ON CAPTE MAL

La direction de Réseau souhaite stopper le vieillissement des installations et avoue son incapacité actuelle en affichant la dette grise de l'entreprise qui se monte à 100 milliards. Pour résumer, cette dette grise désigne la dette implicite et non inscrite officiellement dans les comptes publics, mais qui doit malgré tout être prise en compte comme un engagement financier. **Ces 100 milliards représentent la somme nécessaire pour remettre l'intégralité du réseau ferroviaire à jour et en**

RÉSEAU VÉGÉTATIF

Malgré cette épée de Damoclès, la stratégie globale de Réseau est de se placer dans une dynamique de régénération et de modernisation ferroviaire, afin de favoriser un développement des trafics. C'est un vœu pieux que l'on ne peut que saluer, encore faut-il qu'il s'inscrive dans un cadre réaliste. Réseau se trouve actuellement dans une situation ubuesque, voire schizophrène. Il faut se développer et investir à tout prix pour être performant et dans les clous de l'Europe, mais en même temps, on se retrouve dans la quasi-incapacité de maintenir des installations en état nominal. La nouvelle stratégie de Réseau s'inscrit même dans un modèle qui se veut cumuler et lier la résilience physique à celle, fonctionnelle, du réseau.

Toutes ces velléités de nobles ambitions prennent un tour ironique quand on analyse basiquement



La végétation dans les emprises SNCF est un sujet qui a été sous-estimé



Les concurrent du TGV se concentrent sur les axes les plus rentables

© Chassum

la réalité du terrain. Effectivement, on ne compte plus les droits d'alerte concernant des installations inexploitables et une végétation luxuriante dans les emprises. Qui eût cru que le fait de ne pas désherber engendrerait des aléas de production ? Pour prendre simplement la pleine conscience de ce phénomène, il suffit de préciser que **les aléas en 2024 liés aux intempéries et à la végétation représentent un million de minutes !** Même si le budget passe de 90 millions d'euros à 210 millions sur ces sujets, cela reste inquiétant et encore insuffisant pour régler durablement le sujet. En revanche, pour ce qui est de la résilience affichée en matière de stratégie, on ne peut que sourire. S'il faut parler de la résilience, elle n'est pas à chercher du côté de Réseau, mais plutôt dans le quotidien des agents de production qui, entre deux réorganisations, peinent à pouvoir fournir un service client de qualité dans des conditions parfois plus que précaires.

RÉSEAU PARTAGE SES CONNEXIONS

Les petits incidents sont des signaux d'alerte : si on ne les corrige pas, ils peuvent finir par provoquer un accident grave. Leur recrudescence, issue des dysfonctionnements et défaillances opérationnelles ferroviaires, nous fait tristement progresser presque inexorablement vers la pointe de la pyramide de Bird³. Un autre aspect notable, lié à une particularité hexagonale, réside dans le fait que le concept du train à grande vitesse à la française est qu'il ne dessert pas uniquement des lignes spécialisées, mais pousse au-delà pour desservir les gares classiques. Le TGV français s'avère donc moins performant et rentable, mais permet un maillage plus complet du

territoire et participe toujours au désenclavement. Sur le sujet des nouveaux entrants, la direction de Réseau est en pleine dichotomie. D'un côté, les nouveaux clients privés pourraient générer des péages supplémentaires et donc de potentielles nouvelles recettes commerciales pour la rénovation du réseau. D'un autre, les nouveaux arrivants se concentrent sur les axes les plus rentables et donc ne participent pas à l'effort d'aménagement du territoire. Tous les intervenants s'accordent sur la nécessité d'imposer aux nouveaux entrants qui se cantonnent aux parcours à grande vitesse une contrainte financière ou l'obligation de dessertes locales.

Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, la gestion de la pénurie de sillons qualitatifs n'en sera que plus délétère pour la SNCF et malthusienne pour



© W.Werner

Le TGV italien Frecciarossa sur la ligne Paris - Lyon

³ La pyramide de Bird (ou triangle de Bird) est un modèle de sécurité au travail qui montre la relation entre le nombre d'accidents et leur gravité. Cette construction explique que pour chaque accident grave, il existe de nombreux incidents plus légers ou presque accidents (appelés presqu'accidents).

QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?

l'offre ferroviaire dans son ensemble, à terme. Le développement du ferroviaire ne pourra se faire que si les infrastructures ont la capacité d'accueillir dans de bonnes conditions l'offre potentielle supplémentaire. Pour que Réseau puisse tenir ses objectifs, il faut absolument que l'État assume son rôle et crée une loi pluriannuelle de financement, afin de pérenniser un ferroviaire français rentable et performant. Tranquillement et sous les yeux de tous, les irritants inhérents à Réseau s'accumulent et se transforment en début de cancer. Les entités ferroviaires, qui attendent désespérément des réponses à leurs supplices postées, décident par elles-mêmes de se substituer aux missions de base pour maintenir leur activité.

LA SNCF TOMBE DANS LE PANNEAU (SOLAIRE)

La direction dresse un bilan des deux premières années de SNCF Renouvelables, une filiale du groupe SNCF dédiée au développement de projets photovoltaïques et aux énergies renouvelables. Pour rappel, ce projet s'inscrit dans un contexte qui pousse la SNCF à agir sur sa gestion des énergies. En 2022, la France était le seul pays en retard sur le sujet et risquait de payer une pénalité de 500 millions d'euros à Bruxelles si rien ne bougeait.

L'obligation de Green Deal initiée par la Communauté européenne force l'entreprise à totalement se décarboner (l'objectif européen se situe à -55 % d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030). La

seule énergie qui est décarbonée est l'électrique : cette obligation a donc fait monter la facture d'électricité qui explose actuellement. Il est donc nécessaire de trouver un mode de fonctionnement qui va permettre à la SNCF de faire des économies et de se rendre indépendant énergétiquement à long terme.



SNCF apporte sa pierre à l'édifice de la décarbonation via cette nouvelle filiale. À noter que la SNCF est actuellement le plus gros consommateur d'électricité sur le territoire français (8 TWh par an) et le deuxième propriétaire français, avec 12 millions de m² de bâtiments. L'objectif de SNCF Renouvelables est donc le suivant : produire de l'électricité à partir du patrimoine ferroviaire, soutenir la transition énergétique et renforcer le rôle industriel et territorial du groupe.

Depuis la première présentation de ce projet en 2023, il semble que les avancées sont concrètes avec au moins une douzaine de projets en cours, intégrant des innovations comme les systèmes photovoltaïques réversibles et l'étude du couplage « solaire plus stockage » pour améliorer la flexibilité et la stabilité du réseau électrique. SNCF Renouvelables semble afficher une capacité d'adaptation notable et une orientation vers l'innovation, ce qui pourrait lui permettre de consolider son rôle dans la transition énergétique, malgré un contexte qui semble plus ou moins porteur selon l'implantation territoriale.

HELLO ! LE SOLEIL BRILLE, BRILLE, BRILLE !

Au niveau des points négatifs qui mettent un frein au bon développement du projet, on notera les contraintes légales et économiques mettant en évidence la fragilité du développement face aux incertitudes réglementaires (justifiées notamment par des conditions écologiques d'analyse de biodiversité des sites, de demandes de raccordements et d'acceptabilité des habitants). Il faut aussi tenir compte des contraintes du marché actuel telles que la hausse des prix sur les composants photovoltaïques et une demande électrique moins



SNCF est actuellement le plus gros consommateur d'électricité sur le territoire français

dynamique que prévu, qui créent une incertitude sur le retour sur investissement. Les deux entités jouent un rôle complémentaire. Par exemple, SNCF Énergie est responsable de la valorisation de la production d'électricité afin d'équilibrer les coûts selon le potentiel de chaque secteur (les zones moins exposées au soleil sont forcément plus coûteuses et moins productives). On constate donc que la création de la branche SNCF Renouvelables n'est pas vraiment une initiative nouvelle, mais plutôt la reprise de pratiques existant depuis quelques années. Il n'est pas surprenant, dès lors, de voir le groupe adopter une posture de suiveur plutôt que celle d'un véritable innovateur. C'est regrettable, même si le groupe cherche à combler son retard.

Une dernière question reste en suspens, malgré un directeur qui affirme que les deux entités ont un rôle distinct à jouer. Actuellement, elles collaborent étroitement: SNCF Énergie achète l'électricité produite par SNCF Renouvelables pour couvrir ses besoins en traction ferroviaire. Mais dans un futur proche, ne risque-t-on pas de voir fusionner les deux entités, avec pour conséquence une possible réduction de personnel au profit de SNCF Renouvelables, qui se présente depuis sa création comme une structure dite «frugale», aux moyens limités et à la gouvernance ouverte?



Suppression des trains de nuit Paris-Vienne et Paris-Berlin : Bercy beaucoup !

perte de crédibilité publique qu'engendre l'instabilité actuelle. Île-de-France Mobilités doit clarifier les échéances et assumer ses responsabilités. Le groupe SNCF, à travers Transilien, doit continuer à relayer ces alertes auprès de l'autorité organisatrice.

LA NUIT, JE MENS

On pourrait également évoquer la suppression des trains de nuit Paris-Berlin et Paris-Vienne, qui illustre un nouveau désengagement brutal de l'État en matière de transport ferroviaire international. Cette décision va à contre-courant des objectifs affichés de transition écologique et de développement des mobilités durables. En effet, ces liaisons représentaient une alternative concrète et crédible à l'avion pour les trajets européens de moyenne distance. Leur disparition réduit les possibilités de voyager de manière décarbonnée et envoie un signal contradictoire aux usagers, au moment même où la lutte contre le réchauffement climatique devrait être une priorité nationale.

Au-delà de l'impact environnemental, cette suppression traduit un manque de vision à long terme dans la politique de transport, fragilisant un peu plus le rôle du rail comme pilier de la mobilité durable en Europe.

On pourrait également évoquer la perte de l'appel d'offres concernant l'Étoile ferroviaire de Caen, un dossier important puisqu'il concerne 357 cheminotes et cheminots. Ce marché, remporté par RATP Dev, marque un revers important pour la SNCF qui voit ainsi un pan supplémentaire de son activité régionale lui échapper. L'événement prend d'autant plus

© R. Chassain



Le train de nuit Vienne-Paris passe à Vaires sur Marne

SITUATION IN-TER-MINABLE

L'UNSA-Ferroviaire réaffirme que la mise en concurrence des transports franciliens n'est pas une nécessité, mais une décision politique fragilisant la cohésion et la qualité du service public. Les reports et changements calendaires démontrent l'inadéquation de ce modèle avec la réalité et les besoins des Franciliens. La priorité doit rester sur un service public uniifié, performant et accessible à tous. La fragmentation du réseau aggrave les inégalités, dégrade les conditions de travail et pénalise les usagers.

Il est urgent de recentrer le débat sur l'amélioration du service existant, plutôt que de poursuivre un dogme concurrentiel. Les représentants de l'UNSA-Ferroviaire ne cessent d'interpeller sur les surcoûts et la

“La priorité doit rester sur un service public uniifié, performant et accessible à tous.”



QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?

de relief que RATP Dev est à ce jour dirigée par Jean Castex, ancien Premier ministre et futur président de la SNCF, ce qui alimente inévitablement les interrogations sur la concurrence entre acteurs publics dans un même secteur. Cette offre ne manque pas d'interpeller la direction du groupe, qui pense que l'offre RATP Dev n'est pas réaliste (inférieure de 4 % à celle de SNCF qui était déjà calculée au plus juste).



La perte de l'Étoile ferroviaire de Caen concerne 357 cheminotes et cheminots

C'EST CAEN QU'ON N'Y VA PLUS

Cette situation de Caen est vécue comme une nouvelle atteinte au service public ferroviaire et une menace directe pour les salariés. Comment accepter une logique purement comptable où la recherche d'économies prévaut sur la qualité du service et la stabilité de l'emploi ? Pour les 357 cheminots concernés, la perspective d'un transfert vers un nouvel opérateur soulève de nombreuses inquiétudes : maintien du statut, conditions sociales, continuité de carrière. Autant de points qui restent flous malgré les engagements affichés. Cette perte illustre, une fois encore, les dérives de l'ouverture à la concurrence qui, au lieu de stimuler l'efficacité du rail, lui fait perdre son agilité, crée un fonctionnement qui ne fait qu'accroître la précarité des acteurs du rail et fragilise le maillage de l'offre. L'État et les autorités organisatrices doivent cesser de considérer le rail comme un simple marché et réaffirmer son rôle fondamental du développement du territoire dans un environnement qui respecte le développement durable.

Cette perte illustre, une fois encore, les dérives de l'ouverture à la concurrence.

AU REVOIR, PRÉSIDENT

On ne va pas se le cacher, la France traverse actuellement une crise politique sans précédent. Depuis mai 2022, nous avons connu cinq Premiers ministres différents, dont le dernier, Sébastien Lecornu, détient le record du mandat le plus express de la 5^e République, avec 27 jours de présence au compteur. Coup de théâtre digne d'un mauvais vaudeville : il reprend sa place quelques jours plus tard sous le regard hébété et perplexe du peuple français et devient le sixième et nouveau Premier ministre (NdA : d'ailleurs, on n'est pas à l'abri entre la rédaction et la publication de cet article qu'il ait passé la main à un autre éjectable). Lecornu en profite tant qu'il peut pour nommer **une nouvelle bande de ministres potentiellement sacrifiaables**, parmi lesquels notre Jean-Pierre Farandou, heureux comme Ulysse d'avoir fait une belle carrière, mais pas encore prêt à *s'en retourner plein d'usage et raison vivre entre ses parents le reste de son âge*.

Pour succéder à notre président SNCF actuel arrivé à date de préemption, le chef de l'État a proposé Jean Castex, ancien Premier ministre et actuel PDG de la RATP, pour prendre la tête de la SNCF. Vous conviendrez tous qu'il n'est pas exagéré d'affirmer que sous la présidence d'Emmanuel Macron, « *le pire n'est jamais sûr, mais il n'est jamais décevant* ».

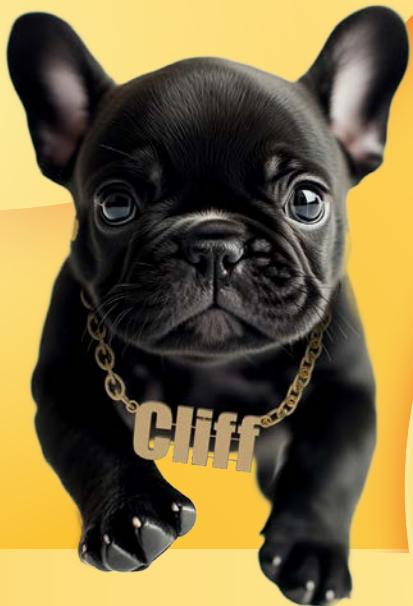
Par les représentants au Comité de groupe SNCF ■



Jean Castex à l'Assemblée nationale



POUR VOTRE ÉPARGNE AUSSI, AYEZ DU FLAIR !



**Assurance vie
Épargne Retraite**
la MIF vous accompagne

Pour souscrire :

mifassur.com 
09 70 15 77 77
Appel non surtaxé



Jurys composés de journalistes et/ou professionnels

MIF : LA MUTUELLE D'IVRY (la Fraternelle)

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

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

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

Document publicitaire sans valeur contractuelle. Agence **comnext***



L'Agence de financement des infrastructures de transport de France

Le 25 mars 2025, l'Hôtel de Roquelaure à Paris a accueilli un colloque d'envergure organisé à l'occasion des vingt ans de l'AFIT France (Agence de financement des infrastructures de transport de France) et de l'association Passé-Présent-Mobilité (P2M). Cet événement, placé sous le haut patronage du ministre chargé des Transports, Philippe Tabarot, a réuni élus, chercheurs, acteurs publics et privés, ainsi que des citoyens engagés, pour **dresser un bilan des mutations du secteur des transports et esquisser les perspectives d'avenir**. À travers des tables rondes, des échanges et des témoignages, les participants ont exploré les défis du financement des infrastructures, la transition écologique et l'évolution des usages et des attentes en matière de mobilité.



L'hôtel de Roquelaure à Paris abrite le ministère des Transports



UN PEU DE CONTEXTE ET LA FIN DE L'AFIT

Pour mémoire, l'AFIT France, créée en 2005, veut incarner une réponse institutionnelle à la nécessité de financer les infrastructures de transport sur le long terme, en dépassant les contraintes de l'annualité budgétaire. Avec un budget annuel de 3,7 milliards d'euros en 2025 et des financements engagés à hauteur de 14,6 milliards d'euros, l'agence joue un rôle clé dans la modernisation des réseaux routiers, ferroviaires, fluviaux et portuaires. Ses ressources, issues de taxes sur les carburants, le transport aérien et les recettes des concessions autoroutières, illustrent une logique de péréquation entre modes de transport carbonés et décarbonés.

Dans un contexte d'enjeux politique et stratégique, la suppression de l'AFIT, votée en commission spéciale à l'Assemblée nationale la veille du colloque, a été vivement critiquée par les intervenants. Philippe Tabarot, Franck Leroy (président de l'AFIT), Christophe Béchu et Clément Beaune (anciens ministres) ont souligné l'absurdité d'une telle mesure, rappelant que l'agence garantit la stabilité des financements et la transparence des projets. Comme l'a rappelé Clément Beaune, «*l'AFIT est un outil du temps long, dans un État qui peine parfois à penser au-delà de l'horizon budgétaire annuel*».

Le colloque a mis en lumière l'évolution sémantique et conceptuelle du secteur, marquée par le

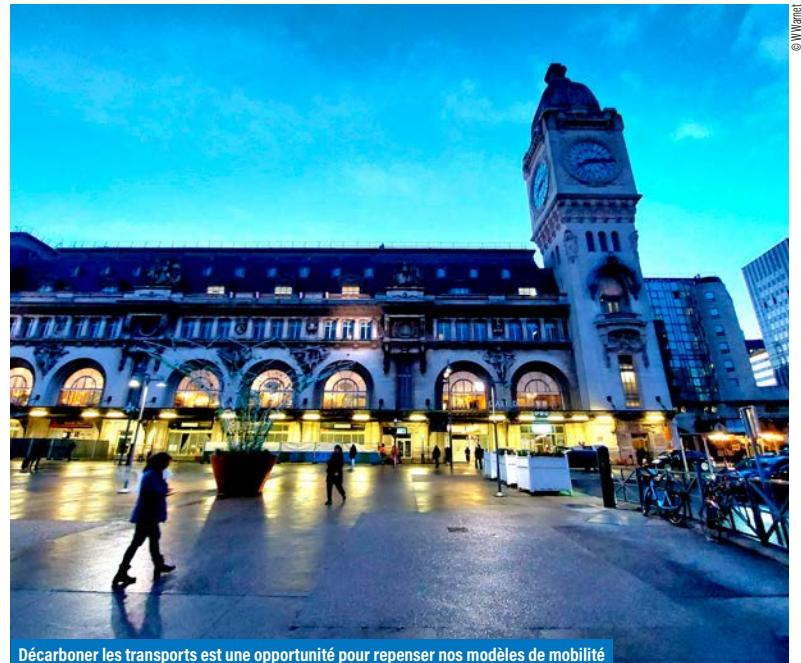
passage d'une logique de « transports » à celle de « mobilités ». Au-delà de la transformation du vocabulaire, cette transition, consacrée par la Loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019, reflète une approche centrée sur l'usager, la plurimodalité et l'intégration des enjeux environnementaux et sociaux. La LOM a également élargi la compétence d'autorité organisatrice de transport à des regroupements de collectivités territoriales, dans l'objectif d'étendre les projets de mobilités sur l'ensemble des territoires y compris ruraux.

ELLES ET ILS ONT DIT...

Nous pouvons faire le **constat d'une demande citoyenne croissante**. David Valence (président de la commission Transport de la région Grand Est) et Étienne Faugier (président de P2M) ont insisté sur l'émergence d'une « *culture de la mobilité* » chez les citoyens, qui réclament des alternatives à la voiture individuelle et une meilleure articulation entre les modes de transport. « *Les attentes ne portent plus seulement sur la construction de nouvelles infrastructures, mais sur leur usage, leur accessibilité et leur durabilité* », a souligné David Valence.

Les débats ont également révélé les difficultés entre les objectifs de décarbonation nécessaires, les contraintes budgétaires et les attentes territoriales. La question de l'acceptabilité des politiques de mobilité, illustrée par les mouvements des Gilets jaunes ou des Bonnets rouges, a été au cœur des échanges. « *Comment concilier transition écologique et justice sociale ?* » s'est interrogé Étienne Faugier, rappelant que « *les infrastructures doivent être pensées comme des biens communs, au service de tous les territoires* ».

La table ronde dédiée au financement des infrastructures a révélé l'ampleur des besoins et la complexité des solutions à mettre en œuvre. Avec une « *dette grise* » qui en cumulé dépasse les 100 Md€ sur le réseau structurant du fait des retards et insuffisances passés depuis plus de 30 ans, le réseau ferroviaire national (RFN) nécessite un investissement massif pluriannuel, ne serait-ce que pour stabiliser le vieillissement et seulement sur le réseau dit structurant. Ce retard d'investissement touche également le réseau routier non concédé et plus particulièrement les ouvrages d'art, d'autant que le **dérèglement climatique a eu pour conséquence d'accélérer le vieillissement des structures**, outre de fragiliser certains terrains. Le montant supplémentaire annuel a été estimé à 1,5 milliard d'euros par an pour le ferroviaire et un milliard pour le réseau routier non concédé, la régénération des infrastructures existantes s'impose comme une priorité. Plusieurs intervenants ont fait part de réflexions de contexte.



Décarboner les transports est une opportunité pour repenser nos modèles de mobilité

Sophie Mougard, de l'IGEDD (Inspection générale de l'environnement et du développement durable), a alerté sur la **baisse des recettes liées aux énergies fossiles** (trois milliards d'euros en moins d'ici 2028), tout en soulignant le potentiel des nouveaux leviers de financement, comme les recettes issues du système d'échange de quotas d'émission (ETS). « *Il faut repenser la fiscalité pour qu'elle soit à la fois juste et incitative* », a-t-elle plaidé.

Philippe Duron, coprésident de TDIE (*Think tank de réflexion et d'échange sur les systèmes de mobilités*), a défendu l'intérêt des partenariats public-privé (PPP) pour la modernisation des infrastructures, tout en reconnaissant leurs limites. « *Les PPP ne sont pas une solution miracle, mais ils peuvent apporter une expertise et une efficacité accrues, à condition d'être bien encadrés* », a-t-il nuancé. L'exemple de la ligne Nancy-Vittel-Contrexéville, confiée à un groupement privé pour sa régénération, a été cité comme une piste innovante.

La décentralisation des compétences en matière de transport a complexifié la gouvernance des projets. Sylvain Laval, président du SMMAG (Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise) et tout juste nommé co-président de TDIE, a insisté sur la nécessité de « **clarifier les rôles de chaque acteur et de renforcer la coordination entre l'État, les régions et les intercommunalités**. Sans une vision partagée et des financements pérennes, les projets peinent à voir le jour », a-t-il regretté.

La transition écologique a été au cœur des débats, avec un constat unanime : « *décarboner les transports est un défi majeur, mais aussi une opportunité pour repenser nos modèles de mobilité* ».

“ La table ronde dédiée au financement des infrastructures a révélé l'ampleur des besoins et la complexité des solutions à mettre en œuvre.

”

“

Un colloque pour « Inventer et financer les mobilités ».

”

Maxime Forest (directeur général de France Logistique) a rappelé que « *le transport de marchandises représente 30 % des émissions du secteur. La décarbonation passe par une meilleure organisation des flux, des motorisations alternatives et des infrastructures adaptées* », citant l'exemple des entrepôts logistiques dont la localisation doit être repensée pour limiter les émissions.

Sébastien Richez (historien, Groupe La Poste) a souligné le rôle pionnier de La Poste dans l'adoption des véhicules électriques, avec un parc de 10 000 véhicules commandés dès 2010. « *L'électrification n'est pas seulement une question technologique, mais aussi une question d'acceptabilité et d'infrastructures* », a-t-il précisé, évoquant les défis de la recharge en zone urbaine et rurale.



Les pistes cyclables sont peu coûteuses et répondent à une demande forte



Il faut développer le transport de vélos dans les trains

Les intervenants ont salué le développement des pistes cyclables, des zones piétonnes et des services de mobilité partagée. « *Ces solutions sont peu coûteuses et répondent à une demande forte, mais elles nécessitent une planification territoriale cohérente* », a noté Sylvain Laval.

Anne Conchon (historienne, Paris 1 Panthéon-Sorbonne) a rappelé que « *les infrastructures ont toujours été un outil de pouvoir et de cohésion territoriale. Aujourd'hui, elles doivent aussi répondre aux enjeux de résilience face aux crises climatiques et géopolitiques* ».

Sophie Mougard a alerté sur la vulnérabilité des infrastructures face aux aléas climatiques, citant une étude selon laquelle « *les sinistres sur les réseaux ferroviaires pourraient augmenter de 46 % d'ici 2050. Il faut intégrer la résilience dans la planification et le financement des projets* », a-t-elle insisté.

David Valence a souligné l'importance de « *ne pas opposer les métropoles et les territoires ruraux. Les infrastructures doivent servir l'aménagement équilibré du territoire, en garantissant à chacun un droit à la mobilité* », a-t-il affirmé.

INVENTER ET FINANCER LES MOBILITÉS

Nous pouvons résumer le colloque à cette expression : « *Inventer et financer les mobilités* ». Celui-ci a confirmé que les transports et les mobilités sont au cœur des défis du XXI^e siècle : transition écologique, justice sociale, aménagement du territoire, et innovation technologique. Les intervenants ont plaidé pour :

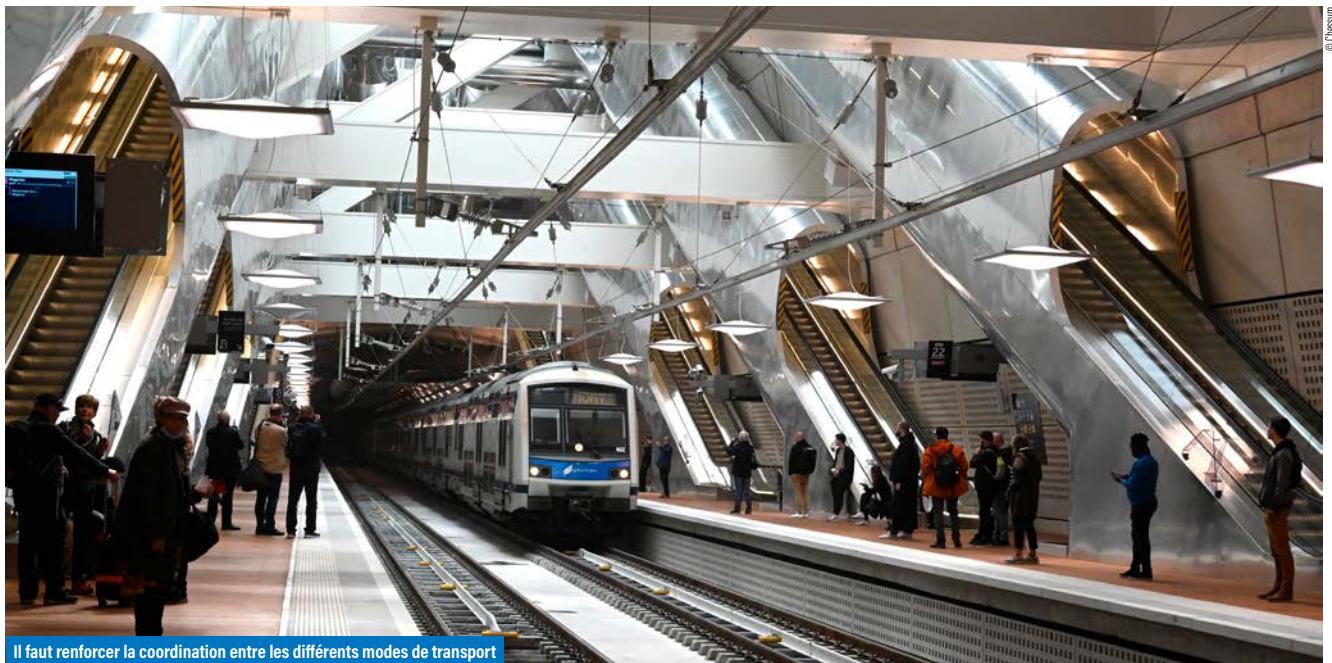
- une vision à long terme portée par des outils comme l'AFIT, malgré les tentatives de remise en cause ;
- une approche intégrée, combinant infrastructures, usages, et décarbonation ;
- une gouvernance renforcée, avec une meilleure coordination entre l'État, les collectivités et les acteurs privés ;
- un financement pérenne et équitable, mobilisant à la fois les usagers, les contribuables et les entreprises.

« *La mobilité n'est pas seulement une question technique, mais un choix de société. À nous de construire, ensemble, les mobilités de demain.* », a résumé Mathieu Flonneau (P2M).

LA POSITION DE L'UNSA-FERROVIAIRE

L'UNSA-Ferroviaire, syndicat représentatif des travailleurs du secteur ferroviaire, rappelle son attachement à une transition écologique juste, qui ne laisse personne de côté. Et pour cela, il est nécessaire d'offrir de véritables alternatives accessibles en termes d'offre territoriale, mais aussi financière, pour permettre un arbitrage qui ne soit pas une exclusion. À ce titre, **le transport ferroviaire a tous les atouts pour répondre à une réelle demande de transport qualitatif et sécurisé**, pour autant que l'offre existe, soit fiable et corresponde aux besoins de fluidité et de souplesse dans les horaires, mais aussi de confort. Ceci ne sera possible qu'avec des investissements majeurs et une meilleure coopération des acteurs. En outre, la décarbonation des transports ne peut se faire au détriment des emplois et des conditions de travail. Il est essentiel que les politiques publiques intègrent une dimension sociale forte, en garantissant un socle de formation, de reconversion et de protection pour les salariés.

L'UNSA-Ferroviaire salue les efforts engagés pour la régénération des infrastructures ferroviaires, tout en alertant sur les risques de sous-investissement



Il faut renforcer la coordination entre les différents modes de transport

© Chassim

chronique. Le réseau ferroviaire français, l'un des plus denses d'Europe, souffre d'un manque d'entretien qui menace sa pérennité, sa robustesse et sa fiabilité. Et donc la sécurité/sécurisation des usagers. Nous soulignons depuis longtemps l'incapacité des décideurs à travailler sur un financement à hauteur des enjeux présents et futurs. **Nous revendiquons un plan pluriannuel ambitieux, avec des financements stables et suffisants**, pour éviter que la « *dette grise* » ne devienne ingérable.

L'innovation et la modernisation doivent être considérées comme des leviers pour l'emploi. Pour l'UNSA-Ferroviaire, **la modernisation des infrastructures et des matériels roulants doit rimer avec création d'emplois locaux et qualification des travailleurs**. Les projets comme le Grand Paris Express ou l'électrification des lignes doivent être l'occasion de développer des filières industrielles et des compétences en France. L'UNSA-Ferroviaire se refuse à une logique de sous-traitance à outrance qui précarise les métiers et fragilise la qualité du service public. Cette expression n'est pas nouvelle, mais il est nécessaire de le réaffirmer.

Nous portons également la nécessité de **renforcer la coordination entre les différents modes de transport**. Les cheminots sont prêts à s'engager dans des projets intermodaux, à condition que ceux-ci soient pensés dans l'intérêt des usagers et des travailleurs. En exemple, nous pouvons citer les pôles d'échange multimodaux qui doivent être conçus pour faciliter les correspondances, tout en garantissant des conditions de travail décentes pour les agents.

Enfin, l'UNSA-Ferroviaire réaffirme son attachement à une gouvernance transparente et concertée dans la gestion des infrastructures et des projets de mobilité. Les décisions doivent être prises en associant l'ensemble des parties prenantes : élus, usagers et, bien sûr, les salariés.

Le périmètre du réseau national, du réseau structurant comme transférable, les contrats de performances et donc les objectifs de services et financiers de l'entreprise nationale doivent faire l'objet d'**un débat démocratique, tant dans les chambres parlementaires qu'avec la société civile**. Seule une approche collaborative permettra de relever les défis de la transition écologique, tout en garantissant un service public ferroviaire de qualité et des emplois durables.

Par Fanny ARAV et Arnaud RÉGIS ■



© Willems

Le train est un vecteur essentiel des mobilités dans les territoires

Dématérialisation dans les gares SNCF : une modernisation à quel prix ?



« La déshumanisation des gares engendre une perte de contact humain, cruciale pour les publics moins à l'aise avec le numérique. »

UNE TRANSFORMATION NUMÉRIQUE ACCÉLÉRÉE

« Gros changement dans les gares SNCF, la faute à la dématérialisation. »

C'est ainsi que titrait récemment un site spécialisé dans l'information numérique. Depuis 2025, la SNCF intensifie sa transition vers le tout-numérique. Cette évolution, présentée comme une adaptation aux nouveaux usages, repose sur la généralisation des applications et des bornes automatiques et ne date pas d'hier. Dès les années 2010, les missions commerciales du groupe SNCF ont été redéfinies, entraînant la fermeture progressive des guichets, notamment dans les petites gares régionales. La crise sanitaire de 2020 a agi comme un catalyseur, accélérant la chute de la fréquentation physique et l'adoption des outils numériques.



Des automates TER en Bretagne

DES CHIFFRES QUI PARLENT

« En 2025, seulement 11% des titres TER se vendraient encore au guichet, contre 31% en 2019. »

Entre 2021 et 2024, plus d'une centaine de guichets ont été menacés de fermeture en Île-de-France, notamment sur les lignes RER C, D, et Transilien H, J, K, L, N, R. Les arguments avancés sont toujours les mêmes : baisse de fréquentation, rationalisation des coûts, modernisation du réseau. Les autorités organisatrices des transports et les transporteurs justifient ces fermetures par le coût élevé des guichets peu fréquentés. Les budgets sont réalloués vers des services numériques, souvent portés par des investisseurs privés.

UNE LOGIQUE ÉCONOMIQUE CONTESTÉE

« Comme si les évolutions sociétales n'étaient pas interdépendantes d'une vision impulsée par des choix économiques restrictifs de départ. »

La SNCF et Île-de-France Mobilités évoquent une adaptation aux nouveaux comportements des voyageurs. Mais cette vision oublie les publics les plus fragiles : personnes âgées, touristes, usagers sans carte bancaire ou smartphone. Les petites gares, souvent en zone rurale ou périurbaine, sont les plus touchées.

Notre organisation syndicale UNSA-Ferrovial dénonce cette logique déshumanisante. Nous refusons de considérer la fermeture des guichets comme une simple modernisation. Elle soulève des questions fondamentales sur l'accès équitable aux services publics. Et la transformation de ces lieux de vie au profit d'une marchandisation de proximité est un leurre. Elle sera une réponse minimaliste comptable, mais certainement pas de services.

L'HUMAIN AU CŒUR DE NOS REVENDICATIONS

« L'Humain doit avoir une place centrale dans nos interactions ! »

Nous posons une question essentielle : quelle société voulons-nous construire ? Une société où le lien social passe uniquement par des interfaces numériques ? Ou une société équilibrée, où la technologie reste un outil au service de l'humain ? Les projets en cours ne sont pas inéluctables. L'UNSA-Ferrovial assume une vision avant-gardiste : l'être humain doit être le centre des évolutions de la société. Les nouvelles technologies doivent rester des moyens, jamais des fins.



NOTRE ALERTE SYNDICALE

« Nous alertons nos décideurs sur la déconnexion avec la vie réelle de nos concitoyens. »

La fermeture des guichets SNCF s'inscrit dans une tendance plus large de désertification des services publics, comparable à celle de l'accès aux soins. Notre organisation syndicale appelle à une prise de conscience collective sur les conséquences de ces choix. Nous réaffirmons notre engagement : moderniser, oui. Mais sans exclure. Sans abandonner. Et surtout, sans oublier que derrière chaque billet, chaque trajet, il y a une personne.

Par Arnaud RÉGIS ■

PLF 2026 : un budget... mais sans rupture

L'avant-projet de loi de finances (PLF) pour 2026 a été rendu public ce matin¹. Il contient de nombreuses mesures reposant sur l'effort des travailleur.euses et les classes moyennes plutôt que sur les plus fortuné.es. L'UNSA espère que le débat parlementaire modifiera le budget pour le rendre plus juste socialement et fiscalement.

¹ Article daté du 15 octobre 2025

Gel du barème de l'impôt sur le revenu, des prestations sociales, une réforme de l'abattement de 10 % sur les pensions de retraite, baisse des impôts pour les plus grandes entreprises... Finalement, le projet de budget pour 2026 est peu éloigné de l'objectif affiché par le gouvernement Bayrou.

En effet, le gouvernement Lecornu fait le choix de continuer la politique de son prédécesseur en allégeant les charges de ceux qui possèdent le plus au détriment des services publics garantissant l'égalité de toutes et tous. L'effort budgétaire serait de près de 30 milliards d'euros par rapport à 2025 avec environ 17 milliards d'économies sur les dépenses publiques et 14 milliards d'augmentation de recettes (dont seulement 6,5 milliards pour les plus fortuné.es et les grandes entreprises).

De plus, pour l'UNSA, la taxe sur les holdings patrimoniales, qui exclut totalement les biens professionnels, est largement insuffisante pour restaurer une meilleure équité fiscale et imposer à une juste mesure les plus grandes fortunes.

À l'opposé, si le projet de loi de finances reste en l'état, les travailleur.euses, les plus modestes et les retraité.es seront touché.es de plein fouet par l'année blanche et les réductions de budgets.

Si l'UNSA salue la décision du Premier ministre de suspendre la réforme des retraites, elle désire que le débat parlementaire permette de rendre une copie budgétaire visant à davantage de progrès social, à des mesures permettant de conserver et d'améliorer le pouvoir d'achat du plus grand nombre et à rendre le système fiscal plus juste. Maintenant que le gouvernement a proposé, reste au Parlement de débattre et de voter.



L'hémicycle de l'Assemblée



Le gouvernement continue d'alléger les charges de ceux qui possèdent le plus

NOUVEAU BARÈME DE SANCTIONS DE FRANCE TRAVAIL : L'UNSA A SAISI LE CONSEIL D'ÉTAT



Le 30 mai 2025, le décret sur le nouveau barème de sanctions de France Travail était publié. L'UNSA le juge injuste et disproportionné. Ce dispositif fragilise encore davantage les demandeurs et demandeuses d'emploi. L'UNSA, avec d'autres organisations syndicales et associations, a saisi le Conseil d'État pour en obtenir l'annulation.

En effet, ses dispositions renforcent les sanctions pour l'ensemble des publics, notamment les allocataires du RSA, en mettant en place un plancher minimum de réduction des aides et en allongeant la durée des sanctions. De plus, le risque de pauvrisation dû à ces nouvelles sanctions concerne aussi les bénéficiaires de l'Allocation de solidarité spécifique (ASS) et tous les allocataires de l'Assurance chômage.

En saisissant le Conseil d'État, l'UNSA réaffirme sa détermination à défendre une logique de solidarité, de dignité et de droits pour les demandeurs et demandeuses d'emploi.

Extraits de la newsletter du secteur économie, emploi, formation de l'UNSA Interpro ■

Services publics dématérialisés : des usagers en difficulté

« Déshumanisation des services publics, précarité relationnelle, fractures persistantes »... Remis le 16 septembre 2025, le rapport de la mission d'information du Sénat sur l'accès aux services publics intitulé « *L'accès aux services publics : renforcer et rénover le lien de confiance entre les administrations et les usagers* » alerte sur les conséquences de leur dématérialisation. Il fait état des difficultés rencontrées par les administrés dans l'accomplissement de leurs démarches administratives en ligne. Les rapporteurs formulent plusieurs recommandations pour remédier aux contraintes résultant de la dématérialisation des services publics, qui est devenue une norme.

UN ACCÈS AUX DROITS MENACÉ PAR LA FRACTURE NUMÉRIQUE

82 % des démarches administratives sont réalisées en ligne chaque année. Selon le baromètre du numérique de 2025, 73 % des Français ont effectué une démarche administrative au cours de l'année 2024 (contre 67 % en 2021 et seulement 33 % en 2011). Ce taux en hausse continue résulte des réformes successives des services publics, à compter des années 1990, pour tendre vers le « *tout numérique* ». La dématérialisation s'impose désormais pour un grand nombre de démarches. Les rapporteurs de la mission d'information alertent sur la « *déshumanisation des services publics* », la « *précarité relationnelle* » (absence de contact humain) et les « *fractures persistantes* » dans l'accès au numérique qui en résultent. Si la dématérialisation est adaptée aux usagers autonomes, elle s'avère contraignante pour les administrés défavorisés.



“

Le rapport alerte sur la « déshumanisation des services publics ».

”

DES ALERTES NON PRISES EN COMPTE

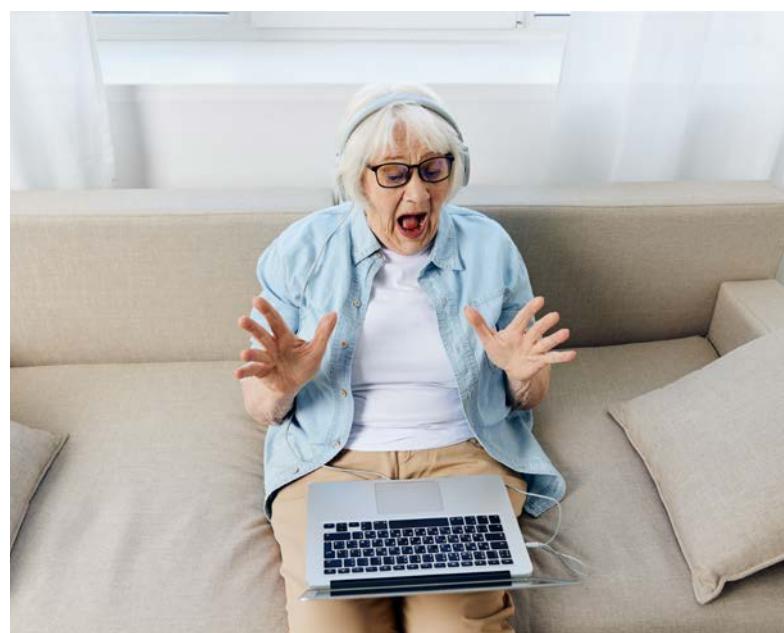
Le rapport de la mission d'information du Sénat sur l'illectronisme et l'inclusion numérique, remis cinq ans plus tôt, alertait déjà sur l'**exposition de certaines catégories d'usagers à la fracture numérique**, notamment les personnes en situation de handicap, celles dépourvues des équipements nécessaires ou encore les personnes âgées. Les personnes étrangères rencontrent quant à elles des difficultés spécifiques dans l'utilisation des plateformes numériques sur lesquelles elles doivent accomplir leurs démarches (demande de titre de séjour, naturalisation...).

Le Défenseur des droits fait régulièrement état des inégalités d'accès au numérique. Dès 2018, l'autorité administrative indépendante demandait au gouvernement une alternative papier ou humaine à la dématérialisation.

L'AVIS DE L'UNSA RETRAITÉS

Le développement de la communication numérique ne doit pas être un obstacle pour les personnes âgées. Des moyens humains, de proximité, doivent être maintenus afin que toutes et tous puissent avoir accès à l'information, aux services publics, et que personne ne soit isolé. Le support papier doit toujours pouvoir être proposé.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



Pouvoir d'achat des retraités : quelques rappels utiles

À l'heure où le projet de budget 2026 prévoit la mise à contribution des retraités pour redresser les comptes publics, il est utile de préciser quelques données concernant leur pouvoir d'achat et l'évolution de leurs pensions.

Ces données sont issues du « *Panorama retraités et retraites* » publié par la DREES (Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques) au cours de l'été et du rapport du Conseil d'orientation des retraites de juin 2025.

LES RETRAITÉS CONTRIBUENT AU FINANCEMENT DE LEURS RETRAITES

Le financement de l'ensemble des retraites mobilise 13,9 % du produit intérieur brut, mais lorsque l'on déduit la participation des retraités au financement des retraites par diverses contributions (CSG, CRDS, CASA), la charge financière nette consacrée au financement des retraites s'élève à seulement 12,9 % du PIB. Les retraités contribuent donc au financement de leurs retraites pour un montant équivalent à 1 % du PIB.

UN DÉFICIT DES RÉGIMES DE RETRAITE CONTENU

Le système des retraites est en déficit de 1,7 milliard d'euros, mais lorsqu'on intègre dans le bilan global les produits financiers générés par les fonds de réserve des différentes caisses de retraite, il dégage un excédent de 4,6 milliards.



Le pouvoir d'achat des retraités a baissé

DES PENSIONS MOYENNES MODESTES

La pension moyenne nette des retraités français s'élevait en décembre 2023 à 1541 € net, soit 11 % de plus que le SMIC. Mais celle des nouveaux retraités plafonnait à 1435 € net pour un SMIC à 1383 € à la même période.

Quant à la pension brute des femmes, elle était en moyenne de 1306 €, soit 18 € au-dessus du seuil de pauvreté. Une personne retraitée pauvre est le plus souvent une femme seule. 17,7 % des femmes retraitées seules vivent sous le seuil de pauvreté.

“

17,7 % des femmes retraitées seules vivent sous le seuil de pauvreté.

”

DES PENSIONS QUI AUGMENTENT MOINS VITE QUE LES PRIX

Malgré des revalorisations qui ont amorti la crise inflationniste des années 2022-2023, le pouvoir d'achat des retraités a baissé. Pour la génération née en 1952, les *boomers*, comme dirait l'autre, depuis le départ à la retraite, les pensions en euros constants ont baissé de 5 % pour un salarié non-cadre et de 9,9 % pour un retraité cadre.

ET LE PATRIMOINE DES RETRAITÉS ?

Il est supérieur à celui de l'ensemble des Français de 49 000 € en moyenne. Cette épargne de précaution supplémentaire permet d'assurer le financement de 18 mois de séjour en EHPAD. Elle constitue la réponse des retraités qui peuvent épargner à l'insuffisance du financement public de la perte d'autonomie.



Par l'équipe UNSA Retraités ■

AG de l'UR BFC : ensemble, solidaires et combatifs !

Le 30 septembre dernier, plus de 210 adhérents se sont retrouvés pour l'assemblée générale de l'Union régionale UNSA-Ferroviaire Bourgogne-Franche-Comté. Une rencontre qui a confirmé une chose : les cheminotes et cheminots de la région sont motivés, engagés et prêts à défendre leurs droits.



UNE ÉQUIPE DE CONFIANCE ET UN SYNDICAT SOLIDE

Le rapport moral et les actions menées par l'équipe dirigeante ont été adoptés à l'unanimité et les statuts de l'Union régionale ont été ajustés pour en optimiser le fonctionnement. Signe que les adhérents font bloc autour de la direction de l'UNSA-Ferroviaire BFC pour continuer à porter une ligne claire : être là pour les agents, sur tous les terrains et dans toutes les négociations.

DES DÉBATS RICHES ET DIRECTS

L'assemblée a été rythmée par de nombreux échanges avec le secrétaire général Fabrice Charrière, les secrétaires fédéraux, la secrétaire du groupement Sud-Est et l'équipe régionale. Ces moments ont permis aux participants d'avoir des informations précises et actualisées sur les dossiers en cours dans les différentes SA du groupe ferroviaire. Qu'il s'agisse de l'ouverture à la concurrence du TER, de la réorganisation du fret ou des projets de SNCF Réseau, le message est clair : les cheminots ne sont pas là pour subir, mais pour peser et faire entendre leur voix.

“
L'UNSA-Ferroviaire BFC continue d'avancer, avec et pour les cheminots.
”

DÉFENDRE LES ACQUIS ET RESTER PROCHES DES AGENTS

L'UNSA-Ferroviaire BFC ne lâche rien. Et ça passe par un syndicalisme de terrain : tournées dans les établissements, soutien individuel aux agents, échanges sur le terrain pour comprendre et ré-soudre les difficultés, être force de proposition. Malgré la baisse des effectifs régionaux, l'Union régionale continue de progresser et se place au 4^e rang au sein de la fédération en nombre d'adhésions sur l'année 2025. Preuve qu'être proche des agents, c'est être efficace.

CAP SUR 2025-2026

Les prochains mois s'annoncent décisifs :

- défendre le fret et ses emplois;
- accompagner les agents face aux réorganisations du TER et de SNCF Réseau;
- préparer les élections professionnelles de novembre 2026;
- être sur tous les dossiers dans toutes les SA et filiales de notre région.

Des journées thématiques et des groupes de travail sont déjà prévus pour aller à la rencontre des agents, renforcer les équipes et susciter de nouvelles vocations militantes.

UNE FORCE COLLECTIVE, UNIE ET MOTIVÉE

En conclusion, l'assemblée générale a réaffirmé la détermination de l'UNSA-Ferroviaire BFC : « Oui, les défis sont grands. Mais nous sommes prêts. Nous sommes solidaires, unis et déterminés. Et surtout, nous ne lâcherons rien ! »

Une énergie collective, des idées claires et une mobilisation sur le terrain : c'est ainsi que l'UNSA-Ferroviaire BFC continue d'avancer, avec et pour les cheminots.

Par Didier GARRIDO ■



AG de l'UR Alpes à Chambéry



UNE MATINÉE D'ÉCHANGES, D'ÉCOUTE ET DE CONVIVIALITÉ

Le 26 septembre dernier, l'Union régionale Alpes de l'UNSA-Ferroviaire a tenu son assemblée générale à Chambéry, rassemblant près d'une soixantaine d'adhérents venus de toute la région. **Une journée riche en discussions**, marquée par la présence de plusieurs responsables fédéraux venus partager l'actualité de notre syndicat et répondre aux nombreuses questions du terrain.

UN ACCUEIL CHALEUREUX POUR OUVRIR LES DÉBATS

C'est Lionel Buzio, secrétaire de l'UR Alpes, qui a donné le coup d'envoi de cette assemblée avec un mot d'accueil remerciant l'ensemble des participants pour leur engagement. Il a ensuite laissé la parole à Chantal Paradis, trésorière, qui a présenté un rapport financier clair et équilibré, salué par les adhérents pour sa transparence et sa rigueur.

La matinée s'est poursuivie avec les interventions des invités de la fédération UNSA-Ferroviaire: Fabrice Charrière, secrétaire général, Frédéric Meyer, secrétaire fédéral Voyageurs, Yoann Saugues, secrétaire fédéral Réseau et Virginie Huet, secrétaire fédérale Zone Sud-Est et élue CSE axe TGV Sud-Est.

FABRICE CHARRIÈRE : CAP SUR LES ENJEUX NATIONAUX

Le secrétaire général a ouvert la séquence fédérale en dressant un large panorama de l'actualité syndicale: mouvements sociaux, accords en cours de signature, présidence du groupe SNCF et orientations à venir. Toujours à l'écoute, il a pris le temps de répondre aux nombreuses questions des adhérents sur des sujets concrets: mutuelle, NAO, pénibilité et conditions de travail.

Le secrétaire fédéral Voyageurs a fait un point sur l'ouverture à la concurrence dans la région, le transfert des agents SNCF vers d'autres opérateurs et l'avenir du métier de la formation désormais partagé avec de nouvelles entités spécialisées.

APRÈS UNE PAUSE-CAFÉ CONVIVIALE, LES DISCUSSIONS ONT REPRIS.

Le secrétaire fédéral Réseau a ensuite abordé les thèmes des salaires et de l'intéressement, ainsi qu'un point d'étape sur « Résonnance ». Il a également évoqué les perspectives de recrutement à SNCF Réseau et fait un focus sur le projet de Commande centralisée réseau (CCR) de

Chambéry en présentant les prochaines échéances prévisionnelles.

Enfin, Virginie Huet a clôturé les interventions fédérales en apportant un éclairage sur deux sujets majeurs: le devenir du service Relation clients à distance (RCAD) de Chambéry et l'impact de la concurrence sur l'axe TGV Sud-Est.

Pour conclure cette riche matinée, Olivier Blanc, secrétaire de l'Union fédérale des retraités (UFR) Alpes, a rappelé avec conviction l'importance d'adhérer à l'UFR au moment du passage à la retraite, afin de continuer à défendre les valeurs et les droits des cheminots, actifs comme retraités.

Comme le veut la tradition, les participants se sont ensuite retrouvés autour d'un apéritif et d'un repas chaleureux, prolongeant les échanges dans une ambiance fraternelle.

L'UR Alpes tient à remercier chaleureusement tous les intervenants, les organisateurs et l'ensemble des adhérents pour leur participation et leur implication. Notre assemblée générale 2025 aura une nouvelle fois démontré la force du collectif et l'attachement de chacun aux valeurs de l'UNSA-Ferroviaire.

Par Éric PORTEBOIS ■

AG du syndicat UFR de NANCY



© Jean-François Arnoux

Jeudi 9 octobre 2025, voici plus d'une décennie que le restaurant La Renaissance à Baccarat accueille l'assemblée générale de l'UFR UNSA-Ferroviaire de Nancy. Il faut dire qu'accueil et gastronomie sont ici incontournables, alors pourquoi chercher ailleurs ? Les adhérents en connaissent parfaitement le chemin, motorisé ou ferroviaire. Quarante et une personnes dans la salle du premier étage où attendaient café et viennoiseries, histoire de rassasier ceux venus de loin et/ou les gourmands...

Le président, Thierry Grojean, ouvre la séance vers 10h25 en remerciant nos invités de Paris Est, Gisèle Paupert, Reims, Christian Pourrier et Strasbourg, Pascal Stricher, ainsi que Daniel Vaireaux, Alain Fennerich, honoraires, Jean Dominique Jegou, président de section Est nouvellement élu et Alain Paté avec le poste de secrétaire de section, mais également secrétaire général de l'UFR, Jean-François Arnoux, trésorier, et notre seul actif du jour, Gilles Dontenvill, secrétaire fédéral en charge de la communication et du développement syndical. Quelques invités et adhérents manquent malheureusement à l'appel, préférant rester loin de toute convivialité, raison de santé oblige, mais avaient transmis leurs messages, répercutés par Thierry et Alain.

Le rapport d'activité du président, Thierry Grojean, marque une bonne dynamique au sein du syndicat de Nancy où nous étions représentés aux réunions nationales, de section et locales. **L'effectif reste stable** avec quatre-vingt-dix-sept cotisants et sans perte d'adhérents ! La phrase d'Alain a marqué les esprits : « *Gardez la main sur la rampe* ». Thierry évoque les réunions du premier mardi de chaque mois à la Villa St-Jean, sauf juillet et août, rassemblant toujours une bonne vingtaine de participants, avec brioches et crémant d'Alsace offerts, pour terminer l'après-midi en toute convivialité, avec en janvier la traditionnelle galette des Rois avec

champagne, qui rassemble entre trente-cinq et quarante adhérents tous les ans, ainsi qu'un repas d'Azerailles en juin au « *Bistro de la gare* ».

Joël Courtois, trésorier, nous expose une **saine comptabilité**, assurant que les réserves financières nous permettront de faire perdurer aucune participation à la convivialité mensuelle et une partielle au repas de juin à Azerailles et à l'AG annuelle.

Thierry propose ensuite de **reconduire l'équipe du secrétariat** dont il est président, Alain Fennerich secrétaire, et précise que Joël Courtois a demandé la relève et que, pour l'instant, la candidature « *spontanée* » d'Éric Cabocel est la seule à être parvenue à ses oreilles... Sans autre candidature pour le poste de trésorier, voici donc le rapport d'activité et le budget accepté à l'unanimité, ainsi que l'équipe reconduite avec Éric aux finances.



© Jean-François Arnoux

Alain reprécise que les RIB du syndicat et de la section resteront dans leurs intitulés actuels malgré le déménagement de Jean-François Arnoux et le nouveau trésorier du syndicat.

L'intervention du président de section, « Jean Do » précise que près de 90 % des adhérents de la section sont à jour de cotisation. Alain Paté intervient au sujet des **facilités de circulation**, avec la problématique des portillons automatiques qui se développent et l'accès de nos ayants droit qui doivent être munis d'une contremarque pour les franchir, contremarque qui n'est délivrée qu'aux guichets... quand ceux-ci en sont pourvus ou veulent bien en donner ! Alain Paté réclame un petit sondage suggérant de remplacer les contremarques par une carte type Navigo pour les tickets RATP numérisés. Quasi-unanimité.

Gilles Dontenvill, secrétaire fédéral, évoque ensuite la **fin du contrat de téléphonie avec SFR Business** dès le 15 décembre, après des années de collaboration, mais surtout beaucoup de problèmes de facturation ; Alain Paté en rappelle quelques-uns lorsqu'il était SF en charge de cet avantage. Gilles précise que n'ayant pas eu de possibilité de finalisation de contrat groupe avec un autre opérateur, nous recevrons nos numéros RIO courant novembre (pour conserver le numéro d'appel) afin que chaque titulaire change d'opérateur, mais qu'il est conseillé de ne procéder au changement qu'à partir du 15 décembre, sous peine de se voir facturer un mois par SFR, si le changement est opéré avant.

Gilles évoque le **50^e congrès fédéral**, qui s'est tenu en juin au Prado à Marseille et a vu l'élection, à près de 85 %, du nouveau secrétariat fédéral, sans changement du trio de tête : Fabrice Charrière, Fanny Arav et Delphine Rott. Une réduction due essentiellement à une volonté d'intégration du domaine Matériel au sein du pôle Voyageurs et à une optimisation de l'utilisation des moyens temps syndicaux par la fédération.

Gilles reste chargé de la communication, mais avec une telle élocation et la montée de ses compétences, comment peut-il en être autrement... et y'a du patronyme en héritage ! En charge du Mag, il invite à choisir l'abonnement en numérique, ce qui réduit fortement le coût de la parution et sa distribution. Rappelons que nos adhérents peuvent passer d'une formule à l'autre, ou bien conserver les deux à la fois dans un premier temps, en un simple clic, depuis le site internet de la fédération.

Gilles nous rappelle que de nombreux services, tous compris dans le tarif de l'adhésion, sont proposés depuis l'espace adhérent du site internet (www.unsa-ferroviaire.org). Il invite nos adhérentes et adhérents à s'en servir le plus régulièrement

possible. Bons d'achats remisés sur de grandes enseignes, billets de cinéma à prix réduit, en quelques clics notre petite cotisation de 48 € sera largement rentabilisée et ainsi nous continuerons de profiter d'avantages CSE alors même que nous sommes retraités.

Pour finir, il aborde :

- l'actualité politique et ses gouvernements successifs qui ont toujours en ligne de mire le **gel des pensions en 2026**, la suppression de l'abattement fiscal de 10 % et la hausse de la CSG pour les retraités dits aisés. Des manifestations sont organisées partout en France et Gilles invite les retraités à venir grossir les rangs : « *ce sera aussi l'occasion de croiser les actifs et de prendre des nouvelles d'anciens collègues !* »;
- l'actualité d'entreprise SNCF avec notamment la **future nomination de Jean Castex** en tant que nouveau PDG. Jean Castex qui était encore, il y a quelques jours, le président du groupe RATP qui a raflé à la SNCF le marché de l'étoile de Caen. Situation burlesque n'est-ce pas ?;
- l'actualité syndicale avec les dernières négociations abouties et en cours, mais surtout l'échéance principale à venir des **élections CSE SNCF 2026**. Il mobilise dès à présent nos adhérentes et adhérents à venir aider les actifs : « *On aura besoin de tout le monde pour réussir cette campagne électorale.* ».



11h58 : Thierry reprend rapidement la parole pour rappeler les prochaines réunions des mardi 4 novembre et 8 décembre à la Villa St-Jean et remercie Alain Fennerich pour l'organisation de cette journée en pensant à sa traditionnelle phrase « *Gardez la main sur la rampe le plus longtemps possible* »... au moins jusqu'à l'année prochaine !

12h00 précises : les participants se dirigent vers le restaurant pour déguster un menu gastronomique majoritairement choisi. Place à la gastronomie et à la convivialité, et bonne continuation à toutes et tous.

Par Alain FENNERICH ■



© Jean-Pierre BRUX

AG de l'UFR Alpes de l'UNSA-Ferroviaire

Le 16 octobre dernier s'est tenue l'AG du secteur Alpes. C'est une pépinière de « start up » qui nous a accueillis à Grenoble pour cet exercice annuel de démocratie syndicale.

“
Cette liste de mesures a de quoi inquiéter bon nombre de retraités quant à leur « reste à vivre » pour 2026 et au-delà..
”

Au-delà des habituels rapport moral et rapport financier, les discussions ont été très riches autour de nos invités de l'UFR Sud-Est et de l'Union régionale Alpes : réorganisations permanentes dans la (ou les) SNCF, actualité régionale, ouverture à la concurrence, que de sujets pour nous confronter à la réalité vécue par nos collègues actifs.

Bien entendu, l'actualité politique et les différentes pistes évoquées pour la préparation, manifestement difficile, des budgets 2026 (État et Sécurité sociale) ont été largement débattues. Les retraités sont particulièrement ciblés pour permettre des économies par l'abandon possible de l'abattement de 10% des revenus imposables, le gel du barème de l'impôt, la désindexation des pensions par rapport à l'inflation... Cette liste de mesures a de quoi inquiéter bon nombre de retraités quant à leur « reste à vivre » pour 2026 et au-delà.

Par le biais de l'UFR Sud-Est, il a été demandé d'intervenir auprès de la classe politique pour alerter sur des impacts difficilement supportables par nos mandants. Cette démarche rejette les positions prises par le Conseil national de l'UNSA Retraités en date du 7 octobre. Depuis, une lettre argumentée est envoyée dans chaque département aux députés et aux sénateurs. Les débats engagés

à l'Assemblée nationale depuis la semaine dernière ont déjà porté sur ces thèmes et il faudra rester attentif, car le chemin vers le bouclage de ce dossier est bien incertain.

Après un repas pris en commun, l'après-midi, au moyen du téléphérique connu sous le nom de « bulles », a été consacré à la découverte du site grenoblois de la Bastille. Une vue ensoleillée sur la ville a été un bon moment de convivialité et de prise de recul bienvenue dans cette période troublée.

Par Olivier BLANC ■



© Dominique PONZI

Les infos pratiques et diverses de l'UFR Tours



**750 € d'amende si je prête ma voiture sans le déclarer ?
Attention à cette fake news !**

Non, c'est complètement faux ! Il s'agit d'une fausse information lancée ces derniers mois sur les réseaux sociaux. De nombreuses publications en ligne ont en effet relayé ce message : « C'est officiel : prêter ta voiture pourra te coûter 750 € dès le 1^{er} septembre 2025. Une nouvelle loi vient d'être votée et elle risque de surprendre beaucoup de conducteurs. À partir de cette date, si tu prêtes ton véhicule à un proche, sans déclaration préalable en ligne, tu t'exposes à une amende immédiate de 750 €, selon le nouvel article 324.2 du Code de la route. »

Devant l'ampleur prise par le phénomène, la vidéo ayant été vue plus de 1,7 million de fois, le ministère de l'Intérieur a été obligé de publier un démenti auprès de

l'AFP. Le fameux article 324.2 du Code de la route cité dans la publication et entré en vigueur le 20 novembre 2016 ne concerne que « *le fait, y compris par négligence, de mettre ou de maintenir en circulation un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques sans être couvert par une assurance garantissant sa responsabilité civile conformément aux dispositions de l'article L 211-1 du Code des assurances est puni de 3750 € d'amende.* »

Vous pouvez donc prêter votre véhicule à un proche sans avoir à réaliser une quelconque déclaration à votre assureur. Seul un prêt sur le long terme peut exiger une telle démarche.

Source : Le Particulier - octobre 2025

Vous voulez partager une information :
retraites.sud-ouest@unsa-ferroviaire.org

MÉMO

Dès le 1^{er} octobre, une prime de 1000 € est versée pour l'achat d'un **véhicule électrique assemblé en Europe** avec une batterie européenne (arrêté du 05.09.2025, JO du 7). Elle s'ajoute au bonus écologique dont le montant peut atteindre 4 200 €.

Une subvention (jusqu'à 15 600 €) est accordée aux propriétaires d'habitations affectées par le **retrait-gonflement des sols argileux** dans 11 départements, pour en diagnostiquer et traiter les effets (décret n°2025-920 du 06.09.2025).

Les personnes qui s'occupent d'un **proche en perte d'autonomie** peuvent désormais le confier à un professionnel pour prendre le relais 24/24 à domicile, pendant 6 jours au maximum (décret n° 2025-827 du 19.08.2025). Jusqu'ici, c'était interdit par le droit du travail.

Dès le 1^{er} octobre, une **TVA de 5,5 % s'applique sur l'installation de panneaux photovoltaïques** à très faible empreinte carbone. Cela exclut, pour l'heure, la quasi-totalité des panneaux vendus en France (arrêté du 08.09.2025, JO du 9).

Pour limiter les fraudes et les erreurs, à compter du 9 octobre, les banques sont tenues, pour tout virement, de **vérifier la concordance entre l'IBAN et le nom du bénéficiaire** (règlement européen n°2024/886 du 13.03.2024).

La représentation du bénéficiaire des capitaux décès d'une assurance vie n'est pas automatique. Elle doit être expressément prévue dans la clause bénéficiaire (étude de cas de la Médiation de l'assurance, 12.08.2025).

Source : Le Particulier - octobre 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

©Mutuelle MGC 2025 • Réf. 2025-525-I • Crédits photographiques : David Sanchez - Gilles Le fauconnier - Shutterstock • Création graphique : in10se.fr intense



01 40 78 57 10

du lundi au vendredi,
9h à 17h30 (appel non surtaxé)

