

N° 887 | JANVIER 2026

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE

A wide-angle photograph of a railway track in winter. The ground and tracks are covered in snow. Overhead, a complex network of black power lines and insulators stretches across the sky. In the distance, several industrial buildings with green roofs and orange doors are visible. Superimposed on the center of the image are large, semi-transparent white numbers "2026". Below these numbers, a dark blue rectangular box contains the text "QUEL AVENIR POUR LE RAIL ?" in white, bold, sans-serif capital letters.

QUEL AVENIR
POUR LE RAIL ?



Par Fabrice CHARRIÈRE

Secrétaire général
de l'UNSA-Ferroviaire

2026, une étape décisive pour renforcer l'UNSA-Ferroviaire !

Donner du sens et des perspectives pour 2026

En ce début d'année 2026, je souhaite, au nom de l'UNSA-Ferroviaire et en mon nom, adresser à chacune et chacun d'entre vous mes meilleurs vœux. Des vœux de santé, bien sûr, mais aussi de solidarité, de reconnaissance et de perspectives pour l'ensemble des salariés du ferroviaire.

L'année écoulée nous a rappelé une réalité incontournable : rien n'est jamais acquis. Dans un contexte social, économique et politique instable, seule une action syndicale cohérente, responsable et profondément ancrée sur le terrain permet d'obtenir des résultats concrets. L'engagement des militants, des élus et des représentants UNSA-Ferroviaire a permis à notre organisation de rester une force reconnue et utile, capable de défendre les salariés tout en portant une vision d'avenir pour le ferroviaire.

L'année 2026 sera résolument tournée vers une échéance majeure : les élections professionnelles de fin d'année à la SNCF et dans les autres entreprises du secteur ferroviaire. Ce rendez-vous n'est pas une formalité. Il conditionnera directement notre capacité collective à peser sur les décisions, obtenir des avancées sociales et défendre un modèle ferroviaire au service des usagers comme des salariés. Faire gagner l'UNSA-Ferroviaire, c'est renforcer un syndicalisme qui agit, qui propose et qui obtient.

Les articles de ce numéro illustrent pleinement les enjeux auxquels nous sommes confrontés. Ils montrent combien les transformations en cours interrogent à la fois le sens du service public, la place de l'humain et les conditions de travail.

La question de la vente en mobilité en est un exemple révélateur. Présentée comme une modernisation incontournable, elle est trop souvent abordée sous l'angle exclusif de la performance technologique et du marketing. Or, la digitalisation à marche forcée ne peut pas se faire au détriment des salariés ni de la qualité du service rendu. Derrière les applications, les bornes et les outils mobiles, il y a des femmes et des hommes en première ligne, confrontés à des outils parfois inachevés, à des formations insuffisantes et à une charge mentale accrue.

À l'UNSA-Ferroviaire, nous refusons l'effacement progressif de l'humain. **Les gares ne sont pas de simples centres commerciaux et les agents ne sont pas des variables d'ajustement.** Le conseil, l'accompagnement, la capacité à rassurer et à expliquer ne seront jamais remplacés par un algorithme. La technologie doit être au service des salariés et des usagers, pas l'inverse. Là encore, la force que nous donneront les élections sera déterminante pour imposer une autre approche plus respectueuse des métiers.

Cette exigence de cohérence se retrouve également dans le débat sur l'accessibilité et la *Silver Economy*. Le vieillissement de la population, l'augmentation du nombre de voyageurs en situation de mobilité réduite, temporaire ou permanente, posent une question centrale : **quel niveau de service public voulons-nous pour demain ?** L'accessibilité ne concerne pas une minorité, elle concerne potentiellement chacun d'entre nous, à un moment de sa vie.

“ Les élections professionnelles de fin 2026 sont le prolongement naturel de tous ces combats.



Les constats sont connus et largement documentés : sous-investissement chronique dans le réseau ferroviaire, vieillissement des infrastructures et fermetures de lignes. Comparée à ses voisins européens, la France accuse un retard préoccupant.

Sans une politique volontariste et des moyens à la hauteur, l'accessibilité restera un slogan, loin des réalités quotidiennes vécues par les usagers comme par les agents.

C'est pourquoi l'UNSA-Ferroviaire revendique avec constance une loi de programmation pluriannuelle des infrastructures ferroviaires, permettant de flétrir les investissements, planifier les priorités et garantir la régénération de l'ensemble du réseau. Les besoins sont estimés à 100 milliards d'euros sur dix ans : c'est un choix politique, un choix de société. Il en va de la sécurité, de la qualité de service, de l'aménagement du territoire et de l'attractivité économique et sociale de notre pays.

Ces enjeux se croisent directement avec les questions de rémunérations et de reconnaissance. Dans un contexte d'inflation durable et de tensions sur le pouvoir d'achat, l'UNSA-Ferroviaire continue de porter une augmentation générale des salaires (AGS), mais aussi ses revendications structurantes : **la linéarisation de l'ancienneté et la mise en place d'une grille unique**. Si la linéarisation est actée dans le cadre de la NAO, 2026 verra un grand pas en avant pour les salariés qui verront chaque année leur ancienneté prise en compte. La justice salariale et la reconnaissance des parcours professionnels ne sont pas des options, elles sont une condition essentielle de l'attractivité des métiers et de la cohésion sociale.

Les **problématiques spécifiques de l'encadrement**, largement abordées dans ce Mag, s'inscrivent dans la même logique. Charge de travail, sens donné aux missions, reconnaissance, perspectives professionnelles : autant de sujets qui appellent des réponses concrètes, construites dans le dialogue social et non imposées d'en haut.

Enfin, notre projet pour le ferroviaire reste clair et assumé. Nous refusons la poursuite de la filialisation, qui fragmente l'entreprise et affaiblit les collectifs de travail.

Nous portons une relance pérenne du fret ferroviaire, indispensable pour la transition écologique, l'emploi et la souveraineté industrielle. Là encore, sans vision d'ensemble et sans moyens durables, il n'y aura pas d'avenir solide pour le ferroviaire.

Les élections professionnelles de fin 2026 sont le prolongement naturel de tous ces combats. Plus l'UNSA-Ferroviaire sera forte, plus elle sera en capacité d'obtenir des résultats utiles et durables pour les salariés comme pour les usagers.

J'ai confiance en notre organisation, en l'engagement des militants et en la qualité du travail réalisé sur le terrain. Ensemble, avec sérieux, proximité et détermination, nous pouvons donner envie aux cheminotes et aux cheminots de faire le choix d'un syndicalisme responsable, efficace et tourné vers l'avenir.

Bonne année 2026, et faisons de cette année une étape décisive pour renforcer l'UNSA-Ferroviaire !

SOMMAIRE

N° 887 - Janvier 2026

PAGES 5/12

QUOI DE NEUF À LA SNCF ?

- > 2026, l'avenir du rail
- > Un vote funeste pour l'avenir du ferroviaire normand
- > La vente en mobilité



5



20

PAGES 20/27

LES PLUS ++

- > Du côté des UFR

- Baromètre des retraités 2025 : on vous dit tout !
- Thermalisme : apaiser la douleur ne relève pas du luxe !



23

PAGES 13/19

À LA UNE

- > 30 ans de la Fondation SNCF
- > Silver Economy : un défi pour les mobilités



- > Du côté des AG

- AG de l'UFR de Limoges
- AG de l'UFR de Bordeaux
- AG de l'UFR de Lyon
- AG de l'UFR de Toulouse-Midi-Pyrénées
- AG de l'UFR de Clermont-Ferrand
- AG de l'UFR du Nord
- AG de l'UFR de Paris Nord
- AG de l'UFR du PSE



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER

A large blue advertisement banner. On the left, there is a circular logo for 'Fédération UNSA-Ferroviaire'. To the right of the logo is a woman flexing her biceps. The text 'Besoin d'un coup de main ?' is written in large, bold, blue letters. At the bottom, there is smaller text 'Fédération UNSA-Ferroviaire' and social media icons for Facebook, Instagram, YouTube, LinkedIn, and Twitter.

2026, l'avenir du rail



Un TGV Ouigo en gare de Lille Flandres

© H. Wargnier

Lors de cette nouvelle année 2026, l'UNSA-Ferroviaire désirait poursuivre le débat sur notre discussion : *Le rail, une architecture primordiale dans la mobilité en France ?*

“ Les citoyens français sont de plus en plus à exprimer le besoin d'une modalité durable, rapide et de proximité.

”

Le bilan annuel des transports 2024 présenté en novembre 2025 et édité par le Service des données et études statistiques (SDES) apporte une lecture précise des évolutions du secteur transport. Celui-ci, en France, a confirmé sa reprise post pandémie, avec une croissance modérée du PIB (+1,2%) et une inflation en baisse à 2%. Dans le contexte que nous connaissons, le transport ferroviaire s'est distingué par une hausse historique de 14,5% du trafic voyageurs par rapport à 2019, portée par les Jeux olympiques et paralympiques et une demande croissante de mobilités durables.

L'UNSA-Ferroviaire l'exprime régulièrement auprès des décideurs : les citoyens français sont de plus en plus à exprimer le besoin d'une modalité durable, rapide et de proximité. Pourtant, derrière ces chiffres encourageants se cachent des déséquilibres historiques : sous-investissement dans le fret, sous-investissement dans le réseau, stagnation de l'emploi cheminot et attente d'évolution forte des conditions de travail.

LA NÉCESSITÉ D'UNE VISION AMBITIEUSE

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce bilan continue de souligner l'urgence d'un plan ambitieux pour le rail, axé sur trois enjeux primordiaux et complémentaires : **financement accru, création d'emplois et amélioration des conditions de travail**. Ces trois axes non seulement seront des vecteurs de dynamisme dans le secteur ferroviaire, mais ils participeront également à redynamiser le tissu économique dans nos territoires. De tout temps, la participation du ferroviaire dans l'aménagement du territoire a revitalisé les bassins d'emploi et économiques.

Cependant, le transport ferroviaire en 2024 reste très contrasté dans ses performances. Celui-ci se doit d'être consolidé. Nous pouvons, au travers des grandes orientations, retenir les chiffres suivants : 1048 milliards de voyageurs-kilomètres en 2024, soit +1,1% par rapport à 2023 et +14,5% en comparaison à l'année 2019. Le transport collectif (ferroviaire et urbain) a progressé de 5%, dépassant son niveau

QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?

d'avant crise. Les SERM (Services express régionaux métropolitains) ont été un succès, avec quinze projets labellisés (Bordeaux, Lyon, Strasbourg, etc.), mais leur généralisation nécessite des financements pérennes et ils ne sont pas la solution unique aux besoins des citoyens.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, **l'enjeu principal reste la poursuite d'une dynamique** en doublant les investissements dans les infrastructures régionales et en améliorant la fréquence des trains. Cela rejoint la revendication principale d'un investissement pérenne à long terme.

LE POTENTIEL DU FRET FERROVIAIRE DOIT ÊTRE PLEINEMENT EXPLOITÉ

Comme nous l'indiquions dans nos expressions antérieures, le fret ferroviaire reste un potentiel sous-exploité. Les dernières décisions des décideurs politiques posent la question de l'appropriation des enjeux du fret dans une vision de décarbonation nécessaire. Les chiffres sont têtus : +7,4 % de croissance en 2024, mais toujours en baisse de 12,4 % par rapport à 2019. **Le fret ne représente que 9 % du transport de marchandises**, contre 89 % pour la route. Une aberration dans une volonté de décarbonation en prenant en compte les avis du GIEC. Les fermetures de lignes et le manque d'infrastructures dédiées freinent le report modal, mais pas que ! Le démantèlement du fret ferroviaire ne participe pas à une vision dynamique du secteur. Là encore, les solutions existent. **L'investissement massif dans**

les corridors fret et les terminaux multimodaux, pour atteindre 20 % de part modale d'ici 2030, doit représenter une trajectoire positive. Rendre la fierté des cheminots du périmètre fret dans l'exercice de leurs conditions de travail doit correspondre à une évolution nécessaire. Nous pourrions ajouter une évolution intellectuelle de nos décideurs sur une harmonisation des règles européennes face à la route.



La hausse de la demande est une réalité. Et une opportunité.

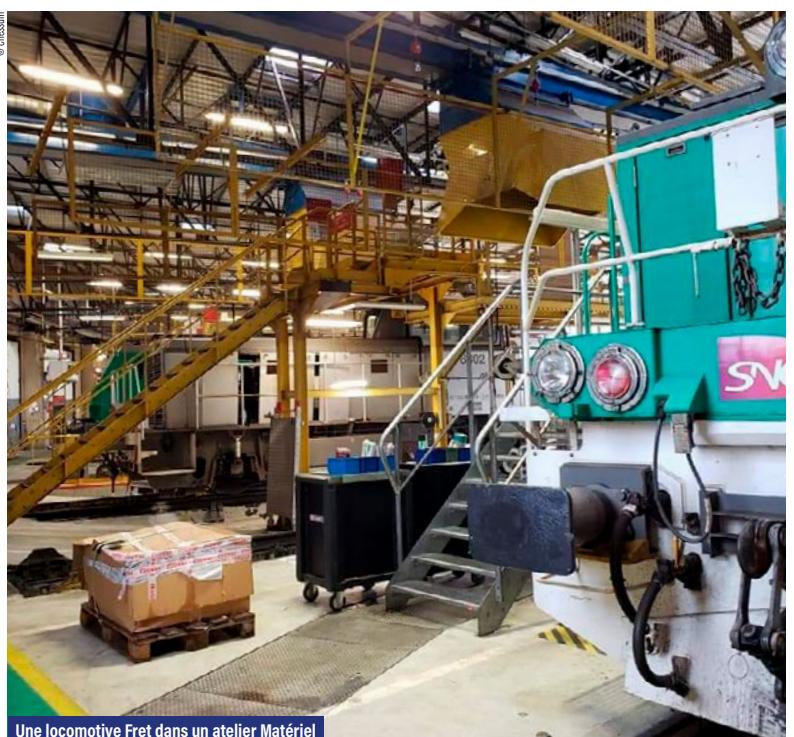
L'EMPLOI ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Ce thème amène également une part de réflexion. L'UNSA-Ferroviaire reprend à son compte les données emplois. C'est un signal d'alerte fort : 1,5 million de salariés dans les transports, cependant nous constatons une stagnation dans le ferroviaire (-0,3 % en 2024). 5 000 postes manquants environ (conducteurs, agents de maintenance), avec une possible précarisation croissante dans un contexte de transformation du ferroviaire.

La dégradation des conditions de travail continue : intensification des cadences, pénibilité en augmentation dans tous les domaines, mais peu reconnue, risques psychosociaux accrus. Il devient urgent de poursuivre un **plan de recrutement** et d'aborder réellement l'unicité de règles et accords communs dans l'exercice des métiers du ferroviaire.

LES AUTRES MOYENS DE TRANSPORT

Il est utile de s'accaparer les comparaisons avec les autres modes de transport : le rail est-il en retrait ? Au niveau des investissements, le déséquilibre reste flagrant : 27,5 milliards d'euros investis dans les infrastructures en 2024, mais 12,2 milliards pour la route (44 % du total), 4,8 milliards pour le rail (17 %), 8,7 milliards pour les transports urbains (32 %). Le fret ferroviaire ne bénéficie que de 1 % des investissements, contre 16 % pour les autoroutes. L'UNSA-Ferroviaire demande un **rééquilibrage des financements en faveur du rail**, via une taxe climatique sur les poids lourds et une réaffectation des fonds européens.



Une locomotive Fret dans un atelier Matériel

Le rail reste le champion de la décarbonation : le secteur des transports représente 34 % des émissions de GES en France. Le rail émet dix fois moins de CO₂ que la route par voyageur-kilomètre. Pourtant, seulement 9 % des marchandises transitent par le rail, contre 89 % par la route. L'UNSA-Ferroviaire revendique une réflexion sur l'orientation des aides publiques aux transporteurs routiers à des engagements de report modal vers le fer.

Les données sur la qualité de service laissent entrevoir des progrès, mais des inégalités territoriales persistent : 77,9 % des voyageurs se concentrent en Île-de-France, laissant des déserts ferroviaires en région, les retards et suppressions persistent sur les lignes secondaires, faute de moyens.



LES REVENDICATIONS DE L'UNSA-FERROVIAIRE

Pour cette année 2026, elles ne sont qu'une confirmation de nos axes de réflexions :

- augmenter les financements publics ;
- doubler les investissements dans le fret (objectif : 20 % de part modale d'ici 2030) ;
- sanctuariser le budget de SNCF Réseau et accélérer la rénovation des voies ;
- créer un fonds dédié au rail, financé par une contribution climatique sur les SUV et les poids lourds ;
- créer des emplois et stabiliser les effectifs ;
- recruter des cheminots d'ici 2027, avec des formations adaptées aux métiers en tension ;
- lutter contre la précarisation des emplois en proposant des accords de haut niveau ;
- développer les compétences pour accompagner la transition écologique ;
- renforcer le pouvoir des salariés aux décisions via le CSE, pour des choix opérationnels réalisistes.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le rail est un choix de société qui doit aller au-delà des prises de paroles !

Le bilan de 2024 du secteur ferroviaire est à la fois encourageant et préoccupant. D'un côté, la hausse du trafic voyageurs et le succès des SERM prouvent que le rail peut être un levier de mobilité durable et inclusive. De l'autre, le retard du fret, la stagnation de l'emploi et les inégalités territoriales rappellent que, sans volonté politique forte, le rail ne pourra pas jouer pleinement son rôle dans la transition écologique.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'urgence est claire :

- financer massivement le rail, en rééquilibrant les budgets au détriment des modes polluants ;
- créer des emplois et augmenter les effectifs, pour garantir un service public de qualité ;
- améliorer les conditions de travail, car la performance du rail dépend avant tout de celles et ceux qui le font vivre.

2026 sera une année décisive, avec des échéances politiques où l'UNSA-Ferroviaire portera ses revendications auprès des décideurs. Le rail n'est pas seulement un mode de transport, c'est un choix de société, celui d'une France écologique, solidaire et connectée. Le train de l'avenir ne doit pas partir sans nous.

Par Arnaud RÉGIS ■

Le succès des SERM prouve que le rail peut être un levier de mobilité durable et inclusive.



Un vote funeste pour l'avenir du ferroviaire normand

Ce 15 décembre 2025 marquera à coup sûr un tournant dans l'histoire du chemin de fer français. Hervé Morin et sa majorité au Conseil régional ont entériné un vote funeste pour l'avenir du ferroviaire normand et une date tout aussi funeste pour les cheminots normands : la décision assumée de confier la gestion d'une partie du rail normand à une autre entreprise que la SNCF. Dès le mois de juillet 2027, comme l'a voté la majorité d'Hervé Morin au Conseil régional de Normandie, c'est RATP Dev qui exploitera le lot « Étoile de Caen ». Ce lot, composé de plusieurs liaisons majeures (Caen/Coutances, Caen/Saint-Lô, Caen/Évreux, Caen/Cherbourg, Caen/Rouen, Caen/Lisieux, Caen/Granville, Caen/Rennes, Lisieux/Trouville-Deauville, Trouville-Deauville/Dives-Cabourg) représente approximativement 18 % du réseau normand.



UN ÉCLATEMENT DU RAIL FRANÇAIS

“
Les concurrents qui ont remporté des lots ne cessent de demander des rallonges financières.
”

L'UNSA-Ferroviaire est engagée depuis de nombreux mois dans une lutte incessante contre les conséquences de l'ouverture à la concurrence des trafics régionaux. Cette arrivée, violente pour le monde cheminot, se caractérise par un morcellement des lignes via la création de plusieurs lots, cédés aux plus offrants au travers d'appels d'offres coûteux. Cet éclatement du rail français, décidé par les instances européennes et organisé par les régions, doit être finalisé en décembre 2033. Il suit le **dogme tristement assumé du libéralisme bruxellois**.

Dans le même temps, l'Angleterre, qui ne saurait être qualifiée de « collectiviste », prend le chemin inverse et vient de voter la renationalisation de son chemin de fer. Selon le gouvernement en place,

cela permettra de baisser le prix des billets pour les clients de 18 % environ et mettra, également, fin à trente années de gabegie financière...

Face à ce constat d'échec avéré outre-Manche, les thuriféraires de la concurrence font feu de tout bois pour promouvoir leur idéologie, en mettant en avant un coût supposé supérieur de 30 % pour la SNCF par rapport à ses concurrents. Un chiffre qui n'a, pour l'heure, été vérifié par aucune étude sérieuse.

Pire encore, les concurrents qui ont remporté des lots ne cessent de demander des rallonges financières aux Autorités organisatrices de la mobilité. S'agit-il d'une stratégie volontaire de sous-évaluation de leur offre pour remporter les marchés ? Nul doute qu'à ce tarif, les conseils régionaux risquent de rapidement déchanter.

L'UNSA-FERROVIAIRE NE BAISSE PAS LES BRAS

Face à cette situation inquiétante, l'UNSA-Ferroviaire a une orientation précise : informer et éclairer les responsables politiques sur les (mauvais !) choix qu'ils font, et ce, même si nos alertes ne sont que trop peu (voire pas du tout !) prises en compte.

Notre rôle est de défendre un service public porté par une entreprise publique, pour le bien commun, au travers d'une entreprise unifiée. N'en déplaise à ceux qui se gargarisent de communications et d'annonces erronées sur l'arrivée de la concurrence.

Non, cela n'ira pas mieux avec un bouleversement du système ferroviaire régional français, d'autant plus qu'il nécessite des engagements financiers supplémentaires que les citoyens devront supporter : un million d'euro versé pour chaque réponse à un appel d'offres, création ou séparation de technicentres dédiés, désimbrication coûteuse des activités entraînant perte de souplesse et de synergie, création de postes spécifiques au ferroviaire au sein des régions... Autant de dépenses qui seraient évitées sans cette ouverture à la concurrence malheureuse !

De ces enjeux, les salariés sortent toujours perdants, comme le démontrent les résultats et les récentes grèves sur la ligne Nice-Marseille quelques mois seulement après sa mise en exploitation. Les salariés de la SNCF, sommés par la loi d'être transférés, se sentent trahis, tant par les responsables politiques que par l'entreprise dans laquelle ils se sont investis.



L'UNSA-FERROVIAIRE ACTIVE EN NORMANDIE

Pour toutes ces raisons, l'UNSA-Ferroviaire était présente le 13 octobre à Rouen et le 15 décembre à Caen, afin de réaffirmer son opposition à l'éclatement de l'entreprise publique SNCF par des apprentis sorciers politiques, qui devront rendre des comptes sur leurs funestes choix. Lors de ces deux journées d'action unitaire, l'équipe de l'UNSA-Ferroviaire Normandie a pu compter sur la présence de ses adhérents et de ses représentants nationaux, actifs et retraités. Elle a également reçu le soutien de plusieurs représentants de l'UNSA interpro en Normandie, tous unis pour défendre nos idées et nos engagements.

Et même si le vote de la région aura eu pour effet de confirmer l'attribution du lot de l'étoile de Caen à RATP Dev, notre organisation syndicale aura assumé les responsabilités qui sont les siennes et continuera à les assumer pleinement.

L'UNSA-Ferroviaire participera à toutes les discussions et négociations avec les entreprises retenues pour faire avancer les droits des cheminots transférés dans ces entités de droit privé. Nous resterons vigilants après leur mise en place effective et établirons une liste électorale lors des élections professionnelles qui en découleront.

L'UNSA-Ferroviaire sait qu'elle doit défendre TOUS les salariés dans TOUTES les entreprises du ferroviaire ainsi créées.

Notre syndicalisme combatif nous oblige pour les cheminotes et cheminots de la Normandie. Notre syndicalisme pragmatique nous obligera demain pour les salariés de tout le monde ferroviaire, en Normandie comme dans les autres régions de France.



L'UNSA a une nouvelle fois assumé ses responsabilités

Par Patrick LABRUE et Guillaume KREDER ■

La vente en mobilité

La vente en mobilité, contexte d'une évolution sociétale au profit d'une vision marketing confrontée à la digitalisation à outrance. Cela pourrait être le titre d'une étude sur les évolutions dans notre relation au commerce et au e-commerce. Notre organisation syndicale vous propose une lecture spécifique sur les enjeux et évolutions de cette relation à la consommation, mais pas que !



L'ÉVOLUTION DU COMMERCE

Les clients en surface de vente (magasins, enseignes multimarques) sont mouvants. Voici le premier argument des enseignes de ventes. Ce déplacement n'est ni facilitateur du geste d'achat, ni garant d'une satisfaction client dans le parcours recherché par celui-ci. La notion de mobilité englobe également l'ensemble des flux physiques et digitaux (les stocks). Et comme nous vivons dans une société de commerce mondialisé, il faut répondre de plus en plus en volume, parfois au détriment de la qualité. Les salariés en contact clientèle deviennent donc les premières lignes d'une transformation économique mondiale et, pour ce faire, ceux-ci doivent être dotés d'un même outil pour répondre à la fois à la gestion des stocks, guider les clients, favoriser le choix ainsi que le paiement.

Certaines enseignes vont plus loin dans l'appropriation du toujours plus. Elles testent des systèmes de navigation en magasin pour orienter les clients vers les produits recherchés, réduisant ainsi les temps de parcours et améliorant à leurs yeux l'expérience d'achat. Les enseignes misent sur une expérience où **la frontière entre physique et digital ne fait plus qu'un** (ex: réservation en ligne, retrait en magasin, livraison express). La mobilité des données clients (historique d'achat, préférences)



permet une personnalisation poussée et à outrance des offres. Les stratégies locales (partenariats avec producteurs, événements en magasin) et le « slow marketing » (contenu authentique, engagement communautaire) doivent renforcer l'attractivité des points de vente. Certaines marques testent des expériences virtuelles (essayage de vêtements, visualisation 3D de produits) pour enrichir l'acte d'achat en magasin.

La mobilité en magasin est aujourd'hui un écosystème complexe, où se croisent enjeux budgétaires et technologiques. Pour les enseignes, la clé du succès réside dans leur capacité à concilier agilité opérationnelle, objectifs financiers, captation de nouveaux clients et fidélisation.

QUELLES CONSÉQUENCES DANS LES TRANSPORTS ?

En parallèle, quelle direction dans les transports et plus particulièrement au sein du ferroviaire ? Avec la prise en compte des conditions et de l'environnement de travail lors de la réalisation de ses missions depuis le début des années 2020, **la SNCF a accéléré la digitalisation de ses services**, notamment via la plateforme SNCF Connect, qui centralise la billetterie en ligne, l'information voyageurs et les services associés.

Cette plateforme a permis de réduire la dépendance aux guichets physiques et d'offrir une expérience utilisateur plus fluide, notamment via l'outil mobile. Nous retrouvons les arguments initiaux abordés plus haut dans nos propos. Nous pouvons ajouter comme élément de contexte **la libéralisation du secteur ferroviaire**, impulsée par l'Union européenne et la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, qui a conduit à une diversification de l'offre et à une refonte des modes de distribution. Les appels d'offres pour l'exploitation de lignes régionales et interurbaines ont multiplié les acteurs et les canaux de vente, incitant à repenser la vente en boutique pour intégrer ces nouveaux opérateurs.

L'évolution des attentes des voyageurs (rapidité, accessibilité, personnalisation) a poussé à développer des solutions de vente hors guichet traditionnel, comme les bornes automatiques, les applications mobiles, les partenariats avec des commerces de proximité (buralistes, supermarchés). **La vente**

en mobilité vise à rendre le service accessible partout, y compris dans les gares et les zones peu desservies. Cependant, dans ce préambule de contexte, la place du salarié semble oubliée.

L'UNSA REVENDIQUE LA PRIORITÉ À L'HUMAIN

À l'UNSA-Ferroviaire, nous tenons par nos revendications et propos à reprendre le cœur du sujet. Nous rappelons que nous ne partageons pas les orientations de l'entreprise et des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur une volonté de diminution des points de vente physiques sur la globalité des territoires. **Notre organisation syndicale reste fortement attachée à l'apport de l'humain dans les relations de commerces et services.** Nous pouvons également constater le soutien dans cette revendication par les associations d'usagers et quelques représentants de la nation qui se questionnent sur la notion de service de proximité.



Les machines ne remplaceront jamais le contact humain

La vente en mobilité est trop souvent présentée comme la panacée du commerce moderne : fluidité, personnalisation, rapidité. Pour les enseignes et les opérateurs de transport, elle incarne l'adaptation à une société hyperconnectée, où le client reste l'alpha et l'oméga de ses propres décisions. **Pourtant, derrière cette vitrine technologique se cachent des réalités moins reluisantes** : des salariés en première ligne, des conditions de travail en tension et une vision marketing qui éclipse souvent les enjeux humains et sociétaux. L'UNSA-Ferroviaire tient à les rappeler dans cette expression ! Même le client peut, parfois, percevoir ses outils comme gadgets et inutiles car ne répondant pas aux besoins de l'accompagnement. Oui, nous l'affirmons : la robotisation à outrance n'effacera jamais le conseil, l'accompagnement qualitatif, effectués par l'humain. Les salariés, quant à eux, sont censés maîtriser des outils et logiciels sans formations adéquates où ceux-ci deviennent les principaux autoformateurs (ou bêta-testeurs). À l'UNSA-Ferroviaire, nous ne pouvons pas nous inscrire dans cette direction déséquilibrée.



© W.Warmer

LES GARES NE SONT PAS QUE DES ESPACES DE COMMERCE

Autre élément de réflexion : si nous abordons l'environnement d'une gare, celle-ci reste un lieu de rencontres, d'échanges et ne peut en aucun cas être comparée à un commerce fermé. Le flux des usagers est multiple (arrivées-départs, attentes plurielles). Si la SNCF désire poursuivre son adaptation digitale et de services, **elle se doit de prendre en compte son propre environnement ouvert et pluriel.** C'est pourquoi nous ne pouvons que regretter le manque d'écoute, de partage, de concertation lors du déploiement des nouveaux outils digitaux. Cela génère des réticences aux outils et souvent l'oubli d'adaptations spécifiques et nécessaires. Nous ne pouvons que regretter le nombre important de projets qui ne sont pas finalisés au moment de leur lancement, amenant coûts supplémentaires, énergie d'adaptation, souvent pour un gain minime au final.

Nous ne pouvons que regretter le manque d'écoute, de partage, de concertation lors du déploiement des nouveaux outils digitaux.

“ ”

L'ÉVOLUTION DES CONDITIONS DE TRAVAIL

En dehors de la prise en compte nécessaire des flux des usagers et de la nécessité d'aborder la sûreté de nos collègues dans l'exercice de leurs métiers, il est essentiel de prendre en considération **la charge mentale nouvellement générée par l'utilisation régulière des outils digitaux.**

Nous appuyons nos propos par quelques lectures universitaires mettant en avant la nécessité de la prise en compte de ce champ d'adaptation par la SNCF (ou le monde ferroviaire). En effet, les



© W.Warmer

QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?

spécialistes s'accordent sur la définition du technostress et la nécessité de sa prise en compte dans nos quotidiens. Pour rappel, **le technostress et la charge mentale sont des risques psychosociaux reconnus**, liés à l'organisation du travail et aux choix technologiques.

Les évolutions technologiques, pour l'UNSA-Ferroviaire, ne peuvent se faire sans prendre en compte les besoins réels des métiers. Il est plus qu'important d'apporter des réponses aux surcharges mentales

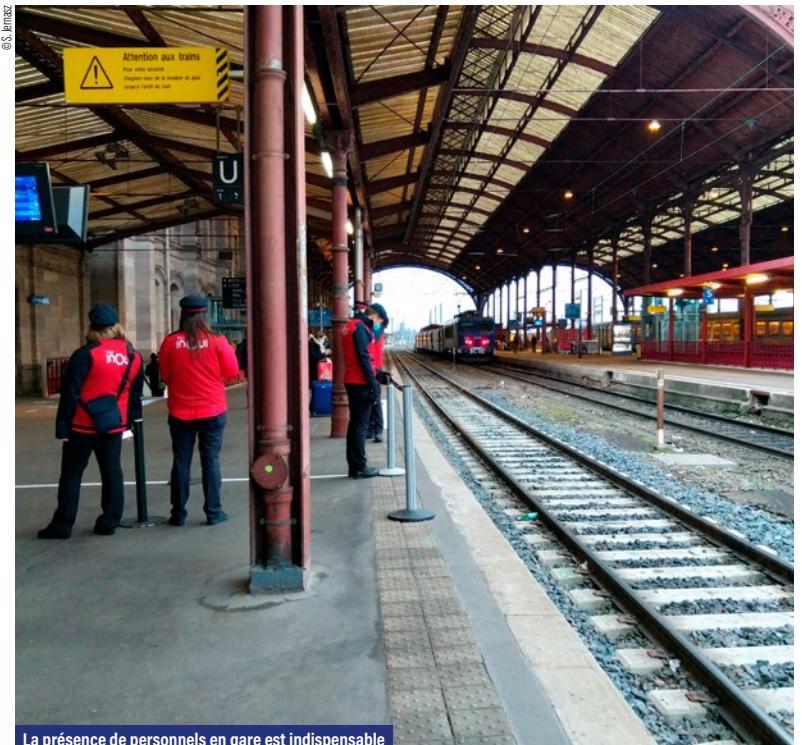
gérer des conflits, parce que les machines ne remplacent pas un sourire ou une explication claire. Et pendant ce temps, nos effectifs fondent. On nous dit que c'est la modernité, mais pour moi, c'est juste de l'abandon. »

Et encore : « Avec l'ouverture à la concurrence, tout va plus vite... sauf nos conditions de travail. On nous demande d'être polyvalents : contrôle, information, gestion des incidents... Mais on n'a ni les outils ni les effectifs pour le faire correctement. Et quand on parle de nos difficultés en réunion, on nous répond que « c'est comme ça partout ». Comme si la précarité était une fatalité ».

À l'UNSA-Ferroviaire, nous pensons que **la vente en mobilité ne doit pas être un prétexte à la précarisation des salariés**. La technologie doit être au service des salariés et de nos usagers. Les adaptations technologiques ne peuvent être faites au détriment des conditions de travail des salariés, des formations, pour une rentabilité immédiate et souvent éphémère.

Notre organisation préfère une approbation de fond sur les enjeux du futur avec des phases d'expérimentations et de réflexions au profit des salariés.

Par le pôle Voyageurs de l'UNSA-Ferroviaire ■



“
La vente
en mobilité
ne doit pas être
un prétexte à
la précarisation
des salariés.
”

en collaboration accrue avec la médecine du travail, plus spécifiquement en prenant compte une vision globale de la prévention et de l'adaptation. Celles-ci doivent être faites plus précisément sur les temps d'écran pro, sur la fatigue visuelle générée. Les différentes instances du personnel doivent pouvoir proposer des évolutions nécessaires.

L'UNSA-Ferroviaire reste force de propositions, mais il est également nécessaire que l'entreprise s'accapare, dans le cadre d'un dialogue social de qualité, ces sujets non pas de façon parcellaire, mais dans leur entiereté.

Pour appuyer nos propos, combien de fois n'avons-nous pas entendu nos collègues nous interpeller en ces termes : « Avant, on avait le temps d'aider les voyageurs, de répondre à leurs questions. Aujourd'hui, on est censés les orienter vers l'appli SNCF Connect ou les bornes. Sauf que beaucoup de gens ne savent pas s'en servir, surtout les personnes âgées ou les touristes. Résultat : on passe notre temps à



Signalétique pour les JOP Paris 2024



Guichet de vente ambulante

Sources :

Étude : La transformation digitale dans la grande distribution (Digitall Conseil, 2025)

Rapport : Conditions de travail et mobilité dans le commerce (DARES, 2025)

Thèse

SNCF : Ventes en mobilité Interne SNCF

30 ans de la Fondation SNCF

Un anniversaire sous le signe de la jeunesse et de la solidarité



En novembre 2025, la Fondation Groupe SNCF a célébré ses 30 ans d'existence. Cet anniversaire coïncidait avec la fin de son cycle quinquennal 2021-2025, au cours duquel elle a développé de nombreux partenariats avec des associations dans ses domaines d'intervention.

Crée en 1995 sous le nom de Fondation Solidarité SNCF, elle s'est imposée au fil des décennies comme un acteur majeur du mécénat d'entreprise en France. Fidèle à ses valeurs cheminotes, elle a toujours placé la solidarité, l'engagement collectif et le soutien aux territoires au cœur de son action.

Le point d'orgue des festivités s'est tenu le 6 novembre au siège de la SNCF (Campus Étoile), à Saint-Denis, où la fondation - désormais baptisée Fondation Groupe SNCF - a réuni l'ensemble de son écosystème (interne et externe) pour une journée conviviale et inspirante : les partenaires associatifs, les jeunes bénéficiaires, les membres de la gouvernance, les collaborateurs engagés, les dirigeants du groupe SNCF et de ses entités, les membres du Conseil d'administration de la fondation, ainsi que d'autres parties prenantes clés (autres fondations, acteurs de la philanthropie, etc.).

L'objectif de cet événement était avant tout de célébrer, valoriser et rendre visibles les réalisations des cinq dernières années. Il a donné une place centrale aux partenaires associatifs nationaux et territoriaux, aux nombreux projets soutenus ainsi qu'aux jeunes bénéficiaires. Il a également mis à l'honneur l'engagement des cheminotes et cheminots et annoncé les grandes orientations de la fondation pour le prochain quinquennat. Au programme de cette journée : une exposition inédite pour rencontrer et échanger avec les acteurs de la Fondation SNCF, des tables rondes

thématiques, un temps d'interconnaissance entre partenaires associatifs et mécènes et la célébration des 30 ans en présence de Jean Castex (président du groupe SNCF).



DES DÉBATS ENRICHISSANTS

L'UNSA-Ferroviaire a pu assister à la table ronde qui était consacrée à « L'engagement des salariés : quels impacts ? ». Rappelons tout d'abord que le mécénat de compétences est un soutien indispensable envers les associations. Elles acquièrent ainsi des compétences rares qu'elles ne pourraient se payer autrement.

Pour le Groupe SNCF, il n'y a pas photo : **le mécénat crée de la valeur à tout niveau et du lien entre écosystèmes.** Pour les salariés, il est synonyme d'épanouissement professionnel et rend fier d'appartenir à l'entreprise SNCF. Pour Eric Vande Gehuchte, directeur adjoint des ressources humaines, les salariés qui découvrent l'engagement



L'événement a marqué une nouvelle étape : la Fondation SNCF devient la Fondation Groupe SNCF, avec une orientation affirmée vers la jeunesse en mouvement.



associatif veulent s'y inscrire dans la durée. 83 % d'entre eux se disent fiers de leur investissement et reconnaissants envers l'entreprise. Pour les bénéficiaires, il permet également de mener des parcours qui auraient été inaccessibles autrement. Pour le président du collectif mentorat, Sébastien Lailheugue, « ça change des vies ! ». Pour les associations, le gain est immense, car il amène de la mixité et de la sérénité aux équipes grâce au regard extérieur des salariés du groupe SNCF investis.

Pour Wilfried Yaméogo, 25 ans, membre de la gouvernance, s'impliquer dans la fondation est une manière concrète de faire entendre la voix de sa génération : « Quand tu sais que tu peux défendre des projets portés par des jeunes et utiles à la société, il n'y a rien de plus motivant ».

L'anniversaire s'est également décliné dans les douze régions françaises, à travers des rencontres locales et des actions de terrain durant lesquelles des ateliers participatifs et témoignages ont retracé trois décennies d'initiatives solidaires. Les **Coups de cœur solidaires**, créés dès les débuts pour soutenir des projets associatifs portés par des cheminots bénévoles, ont été mis en lumière comme symbole de l'engagement collectif et où les partenariats avec des structures d'insertion et d'éducation, notamment autour de **l'accompagnement des jeunes** pour leur redonner confiance



Associations locales, jeunes bénéficiaires et salariés, tous engagés !

et favoriser leur place dans la société, ont été mis en avant. De la Normandie à la Bretagne, en passant par l'Occitanie, le Centre-Val de Loire, l'Auvergne-Rhône-Alpes ou encore les Hauts-de-France, chaque territoire vivra à son tour un temps

fort et fédérateur. Les dernières étapes, prévues en Grand Est et en Bourgogne-Franche-Comté, prolongeront cette dynamique jusqu'au premier trimestre 2026.

Pour Laetitia Gourbeille, déléguée générale, cet anniversaire rend hommage à la force du collectif : « Ce sont trente ans de solidarité et de valeurs partagées autour de projets qui répondent à des besoins sociétaux majeurs. La vraie fierté, c'est la qualité des liens tissés entre salariés, associations et jeunes ».



Laetitia Gourbeille, déléguée générale

30 ANS DE SOLIDARITÉ CHEMINOTE !

Depuis sa création, la fondation a soutenu des milliers de projets, toujours en lien avec les valeurs du service public ferroviaire telles que la solidarité grâce à son aide aux associations locales et nationales, les territoires avec sa présence dans les régions pour renforcer le tissu social et, ces dernières années, la jeunesse en donnant priorité à l'insertion, la confiance et l'engagement des nouvelles générations...

Cet anniversaire est l'occasion de rappeler que **la Fondation SNCF est née de l'initiative des cheminotes et cheminots investis bénévolement dans la vie associative*** et qu'elle continue, 30 ans plus tard, à incarner leur volonté de bâtir une société plus solidaire. Les célébrations de Saint-Denis et en régions ne sont pas seulement festives : elles témoignent d'une histoire collective et d'un avenir tourné vers la jeunesse et l'engagement citoyen.

Pour Francis Mariette, salarié engagé et ambassadeur de la Fondation Groupe SNCF, il ne faut pas avoir peur de s'engager : « J'ai moi-même longtemps hésité. Je me disais que je n'aurais pas le temps nécessaire pour m'y investir. Bref, je m'inventais plein d'excuses, jusqu'au jour où j'ai compris que l'on pouvait s'investir ne serait-ce qu'un jour pour essayer, ce que j'ai fait. Aujourd'hui encore, j'adapte mon engagement selon mes possibilités. Chaque salarié peut

*Aujourd'hui, 12 600 salariés se sont d'ores et déjà engagés dans des actions de mécénat de compétences et plus de 1 000 projets ont été soutenus entre 2021 et 2025.

prétendre obtenir jusqu'à 10 jours/an de dégagement. L'octroi est fonction des possibilités de service et soumis à la validation de son N+1. N'hésitez plus ... foncez essayer !»

Nous l'avions évoqué dans notre numéro de juillet (<https://www.unsa-ferroviaire.org/mag/juillet-2025/>), la fondation a mené une évaluation de ses impacts sociaux, démarche qui a permis de nourrir une réflexion collective et de co-construire son prochain projet stratégique pour les années 2026 à 2030. Cette étude d'impact vient confirmer l'ampleur des actions menées. En effet, 93 % des associations partenaires interrogées déclarent que **l'aide de la fondation a été un levier de développement**, leur permettant d'augmenter le nombre de bénéficiaires. Ces résultats témoignent d'un impact pérenne, bénéfique tant pour les associations et les jeunes concernés que pour les salariés du groupe.

La journée s'est achevée par la signature d'un **manifeste commun**. Les directeurs des entités du groupe SNCF ont paraphé ce texte en présence de Jean Castex, Stéphanie Rismont (présidente de la fondation) et Laetitia Gourbeille (déléguée générale). Ce manifeste réaffirme la volonté du groupe SNCF d'intensifier son engagement en faveur de la jeunesse. La fondation prend le nom de Fondation Groupe SNCF et s'associe à la Fondation de France. Ce nouveau statut lui permet de consolider son engagement local tout en développant son rayonnement à l'échelle internationale.

«*La Fondation Groupe SNCF transforme la vie des collaborateurs autant que celle des bénéficiaires*», a rappelé Stéphanie Rismont. «*Avec le nouveau quinquennat 2026-2030, nous voulons renforcer les liens avec l'ensemble du groupe et donner encore plus de place aux jeunes dans notre gouvernance. C'est une vraie innovation dans le monde de la philanthropie : faire pour les jeunes, mais aussi avec eux.*»

FOCUS SUR LES 30 ANS EN LANGUEDOC-ROUSSILLON LE 2 DÉCEMBRE À TOULOUSE

Loin de nos gares, de nos trains, loin de nos entreprises, c'est aussi notre intelligence collective qui est mise à l'honneur; le cœur de notre entreprise bat pour le monde associatif, pour le développement de nos territoires et nous en sommes les acteurs principaux. Le secret de cette longévité ? **Le mécénat de compétences et la mobilisation exceptionnelle des agents SNCF** qui transforment leur conviction, leur temps, leur expertise professionnelle en actes de solidarité et de bienveillance. C'est avec beaucoup de fierté et d'enthousiasme que l'UNSA-Ferroviaire Languedoc-Roussillon s'est jointe à ce bel événement pour célébrer



© Wilmet

ensemble ces années riches de réussites collectives, riches en surprises et en projets, riches en investissement humain.

Nous étions là, aux côtés de la fondation, pour célébrer notre mobilisation commune en faveur de la justice sociale à travers les volets jeunesse, environnement ou encore solidarité.

INCARNER L'ENGAGEMENT : L'EXPÉRIENCE D'UNE MILITANTE UNSA-FERROVIAIRE DE LANGUEDOC-ROUSSILLON

Parmi ces milliers d'agents qui agissent auprès de la Fondation SNCF, Sorror, militante UNSA-Ferroviaire en Languedoc-Roussillon, est un exemple concret de cet engagement pluriel. Agent commercial en gare de Montpellier St-Roch et RPX UNSA au sein de l'ESOMED, elle incarne ce pont entre la défense des droits des salariés et l'engagement citoyen.

«*Notre métier est d'assurer l'excellence du service en gare, d'être promoteur de la marque TGV InOui. En revanche, notre rôle ne s'arrête pas aux limites de la gare. J'ai voulu prendre part aux projets participatifs de la fondation pour utiliser mes compétences différemment. Le syndicalisme m'apprend à me battre pour la justice sociale et la défense des salariés, la fondation me permet aussi de vivre pleinement mes convictions sur le terrain.*»

Sorror a participé à plusieurs journées d'action solidaire aux côtés de la fondation. Elle évoque les **ateliers biodiversité** dans une association qui héberge une ferme agricole spécialisée dans la permaculture, les **Tremplins UNI'CITÉS** qui célébrent avec émotion les jeunes engagés dans une mission de service civique... Et plus récemment, la **collecte nationale en faveur de la Banque alimentaire** qui s'est déroulée fin novembre et qui a permis de récolter des tonnes de denrées pour alimenter les associations de l'aide alimentaire, alors que 2,4 millions de personnes déclarent ne pas manger à leur faim en France.

“

93 % des associations partenaires interrogées déclarent que l'aide de la fondation a été un levier de développement, leur permettant d'augmenter le nombre de bénéficiaires.

”

“

La fondation sait créer ce lien avec les associations partenaires et entre les agents.

”

Elle nous raconte : « ... à chaque fois le même sentiment d'appartenance et d'accomplissement, quelle que soit l'association qui nous accueille, en quelques heures, avec des collègues que je n'aurais peut-être jamais rencontrés ailleurs, nous avons mis de côté nos entités, nos statuts, nos liens hiérarchiques, pour n'être qu'une seule équipe, au service du lien social, au service d'un tissu associatif qui manque cruellement de moyens. Très rapidement, on devient une équipe avec des objectifs communs. Des objectifs qui impactent, une action participative et concrète et une formidable occasion de développer de nouvelles compétences. C'est extrêmement puissant de voir combien, par notre présence, **nous apportons des solutions et de la force là où il y a un besoin urgent**. Et la fondation sait créer ce lien, avec les associations partenaires et entre les agents. On imagine souvent le soutien financier, cependant, c'est indiscutablement l'humain qui est au cœur du dispositif. »



Signature du manifeste avec le président Jean Castex

LE MÉCÉNAT : BIEN PLUS QU'UNE JOURNÉE D'ACTION, C'EST UN PARCOURS HUMAIN

La Fondation SNCF, en proposant du mécénat de compétences (des missions ponctuelles aux détachements de longue durée, en passant par les Coups de cœur solidaires) offre à tous les agents un moyen unique de conjuguer leur vie professionnelle avec leurs valeurs.

Pour la correspondante Occitanie de la Fondation, Sabine Vuillequez, l'impact est double : **les actions de la fondation apportent une aide essentielle aux associations partenaires**, et davantage, cet engagement permet à chaque agent d'enrichir son parcours professionnel ou encore de développer des compétences nouvelles. Avec un regard nouveau, avec une meilleure capacité à gérer les situations complexes et, surtout, un sens renouvelé

de son appartenance à l'entreprise, les salariés qui participent aux journées de Fondation en tirent toujours une expérience positive.

En célébrant ses 30 ans, la Fondation rappelle que l'entreprise n'est pas seulement un moteur économique, elle peut être aussi le lieu du progrès, de la solidarité et du bien vivre ensemble. Elle est un acteur social essentiel et nous, les 290 000 agents, nous sommes sa force vive.

L'UNSA-FERROVIAIRE SALUE L'ENGAGEMENT DES CHEMINOTS

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'exemple de Sorror, de David, de Thomas, de Gilles et de toutes celles et ceux qui font partie du réseau Fondation est une illustration parfaite de ce que peut être l'engagement. Ses visages sont multiples : pluriels, transverses. Il peut être associatif, syndical, citoyen, occasionnel, à distance. En utilisant votre temps personnel... et même sur du temps professionnel aux côtés de la fondation. Bénéficiez de jours de congés Mécénat de compétences, jusqu'à 10/an, avec l'accord de votre manager, et soyez actrices et acteurs du changement.

La fondation a besoin de notre mobilisation et lance un appel à tous les agents : l'engagement n'attend pas la fin de carrière, l'engagement est multiple, il est simple et il est possible sur le temps de travail. Il est un moteur quotidien de justice sociale et de sens retrouvé. Ne vous en privez pas.

Pour conclure, Sorror ajoute « *Rejoignez le réseau d'ambassadrices et d'ambassadeurs partout en France. Vos sourires, vos compétences, votre temps, vos mains tendues sont les ressources les plus précieuses pour faire circuler l'espoir et rappeler la solidarité immense dont est capable le monde cheminot.* »

L'UNSA-Ferroviaire est partie prenante dans ce mouvement solidaire initié par la Fondation. Nous contribuons concrètement à des actions qui remettent l'humain au cœur de nos préoccupations, c'est en totale adéquation avec nos valeurs et c'est essentiel de contribuer à davantage de justice sociale.

Être militant et militante UNSA-Ferroviaire, c'est aussi s'engager pour les exclus du monde du travail et pour la planète à chaque fois que c'est possible.

Voici le lien pour redécouvrir l'histoire et les actions de la Fondation et ses partenaires : [La Fondation Groupe SNCF | Groupe SNCF](#)

Et si, vous aussi, vous souhaitez vous engager, c'est par ici [Plateforme Vendredi](#)

Par Gilles DONTENVILL ■

L'histoire de la Fondation SNCF

1995-2000 : L'ENGAGEMENT DES CHEMINOTS

En 1995, la SNCF crée la Fondation Solidarité SNCF, gérée par la Fondation de France. Sa dotation est alors de 150 000 euros par an. Les « Coups de cœur solidaires » soutiennent des projets portés par des cheminots bénévoles.



2001-2005 : UNE FONDATION D'ENTREPRISE

En 2001, la Fondation Solidarité SNCF devient une fondation d'entreprise. Elle continue à soutenir les actions bénévoles des cheminots actifs ou retraités, avec un budget de 700 k€ par an, et rejoint Admical, référent du mécénat d'entreprise.

2006-2010 : UN DÉPLOIEMENT EN RÉGION

Avec un réseau de 22 correspondants régionaux, la fondation intervient dans tous les territoires. Sa mission : prévention de l'illettrisme, éducation par le sport, mobilité européenne, accompagnement vers l'emploi. Le budget passe à 2 M€ par an.

2011-2015 : UN NOUVEL ÉLAN

Désormais Fondation SNCF, celle-ci aide les jeunes à construire leur avenir via la prévention de l'illettrisme et la mobilité. Elle cultive le mécénat de compétences, son action internationale et la co-construction. Sa dotation passe à 3 M€ par an.

2016-2020 : UNE FONDATION GROUPE

Devenue fondation Groupe, la Fondation agit pour l'éducation, la culture et la solidarité et grâce à un budget de 5 M€ par an. En 2019, elle initie l'Alliance pour le mécénat de compétences fédérant 17 dirigeants d'entreprise ayant signé un manifeste.

2021-2025 : UNE MISSION RENOUVELÉE

Ce quinquennat 2021-2025 se consacre aux jeunes pour les aider à trouver leur voie professionnelle et citoyenne et porter des projets environnementaux, grâce à un budget annuel de 4,5 M€. L'engagement des salariés est également au cœur de ses actions.

2025 : LA FONDATION DEVIENT LA FONDATION GROUPE SNCF

La Fondation prend le nom de Fondation Groupe SNCF et s'associe à la Fondation de France. Ce nouveau statut lui permet de consolider son engagement local tout en développant son rayonnement à l'échelle internationale.

Silver Economy : un défi pour les mobilités

Fin novembre 2025 s'est tenu à Paris le salon des services à la personne et la « Silver Economy »¹. À l'invitation de la Coordination régionale des retraités et personnes âgées d'Île-de-France (CORERPA), le président du Comité des partenaires de la mobilité d'IDF Mobilités (par ailleurs vice-président de la Commission Transports du CESER Île-de-France)* a participé aux débats sur les enjeux de l'accessibilité dans les transports publics en région francilienne.



Rémi Aufrère-Prival de l'UNSA-Ferroviaire, à la tribune

QUID DE « L'ACCESSIBILITÉ » ?

Pour comprendre les enjeux, il est indispensable de rappeler les politiques de mobilité et surtout la question essentielle du financement consacrée aux transports publics de voyageurs.

En 2023, la France a consacré 51 euros par habitant dans le transport ferroviaire quand simultanément nos voisins allemands engageaient 115 euros, les Britanniques 215 euros et les Suisses 477 euros. 1^{er} constat, **nous sommes les derniers de la « classe » des investisseurs dans le rail**. Sans omettre la moyenne d'âge du réseau ferré français de 30 années, 58% (seulement) des lignes électrifiées et les menaces sur les « petites lignes » (UIC classées 5 à 7) et une superficie du réseau « réduite » à 28700 km (pour 42 000 km à l'apogée à la fin des années 1920). Il faut admettre que le sous-investissement, la politique du « tout TGV » et les fermetures de lignes ferroviaires ont des conséquences concrètes sur « l'accessibilité » au transport public ferroviaire.

Quant aux équations économiques, elles se concrétisent aussi par le financement diffus : jusqu'à 40% du prix du billet TGV représentent les péages, l'État contribue essentiellement à 55% aux trains d'équilibre du territoire, les subventions publiques concernant 24% des coûts du ferroviaire, le reste étant financé par... l'emprunt.

LES BESOINS DE FINANCEMENT SONT CONNUS

Il existe un chiffre partagé par presque tous les experts et dirigeants des transports ferroviaires : **100 milliards d'euros à consacrer au réseau ferré sur 10 ans**, certains disant d'ici 2040. Ce chiffre est produit (notamment, mais pas seulement) sur la base des études les plus sérieuses comme celle conduite par le professeur Rivier avec l'École Polytechnique de Lausanne. Évidemment, ce budget indispensable doit faire l'objet d'une planification par les priorités techniques, de services et d'application calendaire.

¹ La Silver Economy prône une approche de prévention de la perte d'autonomie autour de l'adaptation du logement, de l'espace public, des transports, mais également du lien social, du soutien aux aidants ou encore la citoyenneté et l'accès aux loisirs.

Le sujet du financement pérenne est toujours en question. Le recul de l'écotaxe et de l'application du principe « pollueur-payeur » est essentiel et demeure la première des questions et des inquiétudes comme des exigences.

LE PLAN DES MOBILITÉS ÎLE-DE-FRANCE 2023 : CONSACRER L'ACCESSIBILITÉ COMME OBJECTIF

À travers les différentes études, notamment démographiques et urbanistiques, ce plan comporte deux éléments majeurs. Premièrement, la fin du lancement de nouveaux grands projets d'investissements ferroviaires d'ici 2030-2035. Second point, l'augmentation importante du vieillissement de la population francilienne. L'accessibilité devient l'un des objectifs majeurs des transports publics de voyageurs en Île-de-France. Mais il y a peu de doute que la question démographique concerne toutes les régions françaises.

RÉALISER L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS, UN DÉFI IMPOSSIBLE ?

Chaque jour, en Île-de-France, plus de 4 voyageurs sur 10 sont en situation de « mobilité réduite » toutes causes confondues (PMR, handicap temporaire, personnes âgées, transports de bagages...). C'est pour cela que l'accessibilité concerne bien tous les usagers sans exception selon leur situation quotidienne.

Les mobilités ne devraient pas souffrir de propos démagogiques de grande ampleur. D'abord, parce que les paroles politiques peuvent être facilement dévaluées devant les réalités quotidiennes des citoyens-usagers. Un retard récurrent, un accès au quai difficile, un passage au tourniquet « parcours du combattant », des écrans d'infos voyageurs en panne, des correspondances ratées, **tout cela forme les « irritants » du quotidien qui créent la colère des voyageurs.**

Les mobilités sont une politique et un choix, régionaux et locaux, qui sont coûteux, mais rapportent beaucoup en matière de confort, de régularité de sécurité comme d'attractivité économique et sociale et en termes d'aménagement du territoire.

Avec le Comité des partenaires de la mobilité IDF Mobilité, le monde associatif comme la CORERPA, l'AUITIF (FNAU IDF), l'UFC, la Chambre de commerce Paris IDF, le GART, les unions régionales des organisations syndicales de salariés et les organisations patronales, sans omettre des représentants des collectivités locales et des habitants, intervennent activement dans les débats.



L'accessibilité, ce sont des sujets très concrets.

On notera la réduction du nombre de places assises dans les nouvelles rames de métro pourtant plus lumineuses, modernes et sécurisées et les investissements considérables sur les nouvelles stations avec l'inauguration des nouvelles lignes de métro (escaliers mécaniques et ascenseurs). Parmi les thèmes qui ont retenu l'attention soutenue d'élus locaux et régionaux, ainsi que celle des associations d'usagers et monde de l'entreprise et des syndicats de salariés, le plan « métro pour tous » est apparu pour différents observateurs et acteurs des mobilités entre réalités, démagogie politique et impasses financières indépassables.

Répondre aux besoins des usagers nécessite les budgets adéquats. C'est une vraie lapalissade. Prenons l'accessibilité totale de la ligne 6 de métro parisien : 850 millions d'euros ! À rapprocher plus modestement des 3 millions d'euros pour cartographier avec précision le réseau du métro actuel. C'est ainsi que l'analyse montre que **le montant des investissements liés à l'accessibilité devrait progressivement rejoindre le niveau des dépenses pour la construction de nouvelles infrastructures de transports publics**. Croire que la fin des « grands projets » avant 2040 signifie une réduction des engagements financiers publics, voire privés, est une pensée qui sera contredite par les besoins actuels et futurs.

Par Rémi AUFRÈRE-PRIVEL ■



Les portiques peuvent être une barrière infranchissable

(*Issu de la fédération UNSA-Ferroviaire)

Baromètre des retraités 2025 : on vous dit tout !

L'édition 2025 du Baromètre UNSA des retraités met en exergue les difficultés multiples auxquelles sont confrontés les retraités disposant de petites pensions. Elle exprime aussi l'inquiétude des retraités sur les déserts médicaux.

AVEC UNE PETITE RETRAITE, LA PRÉCARITÉ ET L'ISOLEMENT S'IMPOSENT DANS LE QUOTIDIEN

La précarité affecte durement les retraités disposant de pensions inférieures à 1400 €, qui ont du mal à faire face aux dépenses d'entretien du logement, de mobilité, de chauffage. Pour les retraités disposant de moins de 1000 €, s'y ajoutent des privations alimentaires.

Ces retraités modestes sont confrontés à l'isolement social et plus nombreux que les autres à se sentir exposés aux maltraitances et à la discrimination par l'âge. Ils sont aussi fortement affectés par la fracture numérique.

Les retraités disposant de pensions comprises entre 1400 € et 2000 € connaissent également des difficultés multiples, même si c'est à un degré moindre. On peut parler de précarités pour les retraités vivant seuls, le plus souvent des femmes. Loisirs et voyages relèvent du luxe pour les retraités disposant de moins de 2000 € de pension. Un luxe inaccessible pour les plus modestes.

LE RENONCEMENT AUX SOINS N'EST PAS ANECDOTIQUE

En 2025, quatre-vingts ans après la fondation de la Sécurité sociale, il est choquant que des personnes, âgées de surcroît, renoncent à se soigner tant pour des raisons économiques que par pénurie de professionnels de santé. C'est pourtant la situation



que décrivent les réponses à notre questionnaire. Un tiers de nos répondants a déjà renoncé à des soins auprès d'un médecin spécialiste.

VOUS AVEZ DIT « BOOMERS » ?

Stigmatisés par la qualification de « boomers », accusés d'une posture immorale, les retraités qui ont répondu à notre enquête nous ont permis de rassembler des éléments s'opposant à cette description caricaturale de profiteurs hédonistes et égoïstes. Ils sont huit sur dix à se considérer comme « utiles aux autres », six sur dix à s'investir dans le bénévolat et un sur deux à déclarer être ou avoir été aidant familial. Tout le contraire d'une posture égoïste !

À l'heure où l'on stigmatise la charge financière sur le budget de la Nation que l'on impute aux retraites, il serait plus juste de considérer que **l'essentiel des retraites ne relève pas de prestations sociales redistributives**, mais de salaires différés dont les droits ont été acquis par des contributions. Il faudrait également mesurer la part des richesses résultant du bénévolat des retraités et reposant sur le principe de solidarité.

NOUS NE VIVONS PAS TOUS LA MÊME RETRAITE

Écart importants de revenus, différences fortes de conditions de vie, tous les retraités ne sont pas confrontés aux mêmes réalités du quotidien. Le maintien de leur pouvoir d'achat s'impose et si un effort de solidarité financière peut être demandé aux retraités comme à tous les citoyens, celui-ci ne doit pas reposer sur la condition de retraité, mais sur le niveau des revenus, dans un esprit progressif impliquant à égalité de contribution, actifs et retraités. Cela passe par une réfonte de la fiscalité dans un sens plus équitable.

Par l'équipe UNSA Retraités



La transmission des savoirs, une richesse jamais prise en compte

Thermalisme : apaiser la douleur ne relève pas du luxe !

Le projet de loi de financement de la Sécurité sociale prévoyait de réduire de 65 % à 15 % les remboursements de cure thermale, dès janvier 2026. Le prétexte : ces cures relèveraient plus de soins de confort que de réelles thérapies. Pour les retraités et personnes âgées, ces traitements semblent pourtant être largement bénéfiques.

En recherche d'économies sur le budget de la santé, le gouvernement a fait flèche de tout bois et tenté d'imposer des mesures brutales, qui s'appliqueraient à tout le monde, sans tenir compte des réels besoins thérapeutiques.

Il est possible que certaines de ces prescriptions de cure relèvent plus du confort que du réel besoin, mais s'il faut mettre un peu plus de rigueur dans la gestion et le remboursement de ce type de soins, **appliquer la même règle pénalisante à tout le monde relève de l'absurde** et de la gestion de la santé publique façon «Père Ubu». On raccourcit tout ce qui dépasse et on aligne tout le monde à 15 % !



LA RESPONSABILITÉ DES PRESCRIPTEURS

S'il existe des abus, c'est du côté des prescripteurs qu'il faudrait se tourner.

Ou les soins prodigues sont inutiles, et ce n'est pas à 15 % qu'il faut les rembourser, mais les laisser à l'entière charge de leurs bénéficiaires, car l'Assurance maladie n'a pas vocation à financer des soins de confort.

Ou ils sont utiles et, dans ce cas, **laisser aux patients un reste à charge de 85 % du coût de la cure ouvre grand la porte aux renoncements aux soins**. En outre, s'ils sont agréés, c'est bien que les centres de thermalisme ont vu leur utilité thérapeutique reconnue.



L'UNSA Retraités refuse la baisse des remboursements des soins de thermalisme

L'UTILITÉ DES SOINS DE CURE

Qui peut estimer que des patients cardiaques, victimes d'insuffisances respiratoires, de polyarthrite, relevant de cancer ou simplement âgés ne tirent pas un bénéfice des cures pour soulager leurs douleurs ? Apaiser la douleur est un devoir de notre système de santé. Bénéficier de traitements l'atténuant ne doit pas être réservé aux patients qui auraient les moyens de se faire rembourser ces soins par une complémentaire santé aussi coûteuse que protectrice. **Cela nous ramènerait, d'un point de vue social, aux riches heures du dix-neuvième siècle, où seuls les riches allaient « prendre les eaux ».** La Sécurité sociale, voici quatre-vingts ans, a mis un peu plus de justice et d'égalité dans l'accès à ce type de soins. Il importe de préserver cet acquis.

Évaluer la pertinence des traitements est nécessaire, décider unilatéralement que leur utilité est minime pour l'ensemble des patients est abusif.

UNE DESTRUCTION D'EMPLOIS MASSIVE EN PERSPECTIVE

Même si la Sécurité sociale n'a pas pour vocation première de préserver l'emploi, il faut aussi mesurer la casse sociale qu'induirait un déremboursement aussi brutal des cures. Sur vingt-cinq mille emplois, c'est vingt mille qui pourraient être menacés, et souvent dans des bassins d'emplois déjà sinistrés.

Soucieuse de préserver les intérêts et la santé des usagers des cures thermales, **l'UNSA Retraités refuse la baisse des remboursements des soins de thermalisme**. Nous sommes satisfaits que cette mesure n'ait finalement pas été retenue dans la loi de financement qui a été votée.

Par l'équipe UNSA Retraités

“
Il faut aussi
mesurer la
casse sociale
qu'induirait un
déremboursement
aussi brutal
des cures.
”

AG de l'UFR de Limoges

L'assemblée générale du syndicat de Limoges s'est déroulée le jeudi 18 décembre 2025. Après le café, le président du syndicat, Maurice Lablaude, ouvre la séance à 9h30 après avoir souhaité la bienvenue à tous les participants et fait part de ceux qui se sont excusés, beaucoup pour raison de santé. Laurent Lajoinie, secrétaire général de l'UR UNSA-Ferroviaire du Limousin, nous fait l'amitié de participer à notre assemblée générale.



Le président fait ensuite observer une minute de silence à la mémoire des camarades disparus au cours de l'année passée. Le président présente le **rapport d'activité** et évoque la participation des membres aux différentes réunions, tant au niveau national, régional, local, et aux différentes manifestations tant locales que nationales. Concernant les infos, le maximum est diffusé par internet.

Les effectifs sont stables à fin 2024. Le point a été fait sur les cotisations 2024. Pour 2026, la cotisation n'augmentera pas.

À Limoges, une permanence a lieu tous les deuxièmes mardis de chaque mois, sauf juillet et août, de 14h00 à 16h00. Le bilan financier fait apparaître un bilan positif, témoin d'une bonne gestion. Les rapports d'activité et financier ont été approuvés à l'unanimité.

INTERVENTION DE LAURENT LAJOINIE

Ouverture à la concurrence du réseau TER décidée par le conseil régional. La région a partagé le réseau en **quatre lots qui seront ouverts à la concurrence**: Poitou-Charentes (2028), Limousin Périgord (2029),

Bordeaux (2030), Sud-Aquitaine (????). La SNCF répondra aux appels d'offres avec des filiales dédiées. Il faut savoir que les agents, les ateliers de maintenance et le matériel seront transférés aux entreprises qui remporteront l'appel d'offres. Un atelier neuf sera construit par la région à Limoges, dans un lieu à définir. En fait, avec cette ouverture à la concurrence, les dés sont pipés puisque les entreprises retenues par le Conseil régional récupéreront des personnels formés, du matériel et des ateliers neufs.

Ensuite, Laurent donne des infos sur ce qui se passe sur la région Nouvelle-Aquitaine et en particulier sur le Limousin. Il évoque la **réduction de l'amplitude d'ouverture des gares** qui va se traduire par des suppressions d'emplois et des fermetures de gares certains jours. Il fait un point sur l'activité nationale et évoque les futures élections professionnelles. Tous les sujets abordés font l'objet de larges débats avec les présents.

Après trois heures de débats sur les sujets abordés, la séance est levée, les discussions se poursuivant lors du repas convivial qui a suivi.

Par Maurice LABLAUDE ■

AG de l'UFR de Bordeaux

L'AG des retraités UNSA-Ferroviaire de Bordeaux s'est déroulée le 4 décembre 2025 dans une salle de l'hôtel Saint-Jean, face à la gare de Bordeaux Saint-Jean.



Les bilans d'activité et financier sont adoptés à l'unanimité

Yann Dureau, président, ouvre la séance en remerciant les personnes présentes et cite les excusés. Il salue la présence des invités: Marc-André Gantner, président de la section Sud-Ouest, Pierre Boutot, président du syndicat des retraités Occitanie-Midi-Pyrénées et Jean-Sébastien Montes, secrétaire de l'UR Aquitaine Poitou-Charentes.

Il présente le **rappor t d'activité 2024**: organisation d'une assemblée générale en juin 2024, une sortie conviviale en septembre et une réunion de bureau en décembre. Il souligne qu'ayant été élu lors de la précédente AG, étant toujours en activité, il est à la retraite depuis le mois de juillet et désormais pleinement disponible pour sa fonction de président. Il rappelle que pendant cette période transitoire, il a été épaulé par son prédécesseur et président d'honneur Daniel Brisset.

Le bilan financier est commenté par Christine Abecassis, la trésorière. Difficultés en début d'année pour récupérer les chèques des cotisations suite à la fermeture pour travaux des locaux de l'UR pendant six mois. 85% des 124 adhérents sont à jour de leur cotisation. Les dépenses 2024 ont porté sur l'organisation des différentes réunions, la

sortie à Bordeaux et des frais divers (achat de timbres...). À noter l'achat d'un PC portable pour le secrétaire, financé par l'UFR. La parole est donnée à Dominique Cluzeau, vérificateur aux comptes. Il déclare qu'après l'examen des pièces remises par la trésorière, il est en mesure de certifier que toutes les dépenses engagées sont bien en rapport avec l'activité de notre syndicat et font l'objet d'une facture archivée dans le dossier comptable 2024. Ceci à l'exception des versements que l'on peut, peut-être, qualifier « d'internes », de la part de cotisations à verser à la section S.O. et à la fédération de l'UNSA-Ferroviaire. **Les bilans d'activité et financier sont adoptés à l'unanimité.**

Le président propose ensuite au vote les modifications aux statuts du syndicat UNSA Cheminots de Bordeaux et au règlement intérieur qui sont adoptés.

Marc André Gantner fait un bilan sur le **50^e congrès fédéral** au palais du Pharo à Marseille. Il fait un point sur la **fin du contrat SFR**. Il nous confirme que le montant des cotisations à notre syndicat reste inchangé pour 2026: 48 et 24 euros.

La parole est ensuite donnée à Jean Sébastien Montes qui fait un point sur l'actualité

européenne. Notamment la rencontre avec Jean Castex, nouveau PDG de la SNCF. Il souligne la différence de la grille salariale des nouveaux entrants avec celle des agents SNCF. L'ouverture de la concurrence se prépare, notamment sur Poitou-Charentes. Pour preuve, la construction par LISEA sur la ligne Bordeaux Hendaye d'un centre de maintenance pour les futurs TGV Velvet. La priorité de l'UR est la rencontre des cheminots sur le terrain, avec pour conséquence une augmentation des adhérents et un enjeu pour 2026: les **élections professionnelles en novembre**.

Claude Bedrines, membre du bureau, intervient en tant qu'animateur régional de l'association Bénévoles retraités SNCF. Cette association financée par la Fondation SNCF agit auprès d'associations qui œuvrent au nom de la solidarité. Vous les découvrirez en vous rendant sur le site internet benevolesretraitessncf.org. Si vous voulez devenir bénévole et vous investir dans l'une d'entre elles, contactez Claude.

À 12h00, le président lève la séance et nous invite à continuer nos discussions autour de l'apéritif et du déjeuner servi sur place.

Par Marc-André GANTNER

AG de l'UFR de Lyon

L'assemblée générale de l'UNSA Retraités UFR Lyon s'est tenue le 4 décembre. Elle a réuni 28 participants. Samuel Ducros, président du secteur, a ouvert la séance en remerciant de leur présence Dominique Triquet, président de l'UFR Sud Est, Édith Pestre, secrétaire générale de l'UFR Sud Est et Sébastien Charbonnier qui représentait l'UR Rhône-Alpes, ainsi que des représentants de Clermont et Chambéry.



Les dates des réunions mensuelles seront communiquées avec le courrier de l'UFR Sud Est

Un temps de recueillement a permis d'honorer la mémoire de Guy Ruel, Guy Mounier, Maurice Collin, décédés au cours de l'année écoulée, sans oublier Jean-Paul Fournier et Jacques Duron.

Le **rappor t d'activité** a permis de faire le point sur les réunions mensuelles, les réunions décentralisées à Tain (avec visite de la cité du chocolat) et à Montélimar, ainsi que les réunions de bureau. Nous avons aussi participé à l'AG SE des actifs à Agde et au congrès fédéral à Marseille.

Le **rappor t financier** du secteur, avec l'explication du changement de banque, a été présenté par Alain Naudet, trésorier. Ces deux rapports ont été approuvés à l'unanimité.

Mise en place du bureau: aucune nouvelle candidature pour rejoindre notre équipe n'ayant été présentée, le bureau a été reconduit par vote à l'unanimité. Sa composition est inchangée : président Samuel Ducros, président adjoint Michel Champion, secrétaire Madjouva Egly, secrétaire adjoint Alain Dufet, trésorier Alain Naudet, trésorier adjoint Noël Fayolle.

Pour les **activités 2026**, les dates des réunions mensuelles seront communiquées avec le courrier de l'UFR Sud Est. Une réunion avec visite en mars et toujours la réunion décentralisée à Montélimar, agrémentée elle aussi d'une visite, seront

organisées. La réunion mensuelle du 9 janvier, dans la salle de la rue Flandin, permettra de fêter les rois et la nouvelle année.

Édith Pestre a présenté les effectifs et exposé les **problèmes de mutation des nouveaux retraités**, malgré que nous cherchions toujours à bien informer les futurs retraités avant qu'ils ne quittent l'entreprise.

Sébastien Charbonnier, de l'UR Rhône-Alpes, a donné des infos sur la visite de M. Castex. Le président a pu vérifier le manque de places dans les TER à cause de la tension dans les technicentres et du manque de rames.



Le bureau a été reconduit par vote à l'unanimité

Ensuite, Dominique Triquet a présenté les **sujets d'actualité** et répondu aux questions posées par l'assistance. Les facilités de circulation : l'UFR va demander une audience à la direction étant donné que nous n'avons pas été reçus depuis 2023, l'ouverture à la concurrence qui entraîne des difficultés pour circuler surtout pour les ayant droit, **l'évolution des pensions** ainsi que le choix éventuel d'une mutuelle, suite à la mise en place de la mutuelle d'entreprise obligatoire pour les agents en activité et ouverte aux retraités, chacun devant examiner son propre cas avant de prendre une décision.

Les échanges ont continué sur les problèmes concernant le pouvoir d'achat, la santé... La réunion a été suivie par un repas convivial pris dans un restaurant du quartier où nous avons terminé nos débats.

Par Michel CHAMPION

AG de l'UFR de Toulouse-Midi-Pyrénées

L'assemblée générale 2025 du syndicat UFR de Midi-Pyrénées s'est déroulée le 22 octobre 2025 à Toulouse, en présence d'une quarantaine de participants.

Pierre Boutot, président du secteur, ouvre la séance à 10h et remercie les adhérents présents dans ce nouveau cadre de réunion, Place Jeanne d'Arc. Il souhaite la bienvenue à Yann Dureau, responsable du secteur de Bordeaux venu en voisin et remercie de sa présence Michel Moro, ancien responsable UFR parisien, et son épouse.

Il fait ensuite observer une minute de silence à la mémoire des deux adhérents disparus depuis la précédente assemblée : Max Huot, Jean-François Agar et donne des nouvelles d'adhérents particulièrement en souffrance.

C'est le traditionnel **rappor t d'activité 2024/25** qui est présenté. La participation du syndicat aux différentes réunions en présentiel ou distanciel, nationales (UFR, UNSA Retraités), régionales (Occitanie Interpro), locales (UD31) est soulignée. Malgré les difficultés, les réunions locales UFR connaissent une bonne participation, sans toutefois retrouver la période d'avant Covid.

Jacques Azaïs, trésorier, présente le **bilan comptable 2024** qu'il commente aux participants. Il donne des précisions, en particulier les conséquences quant à notre nouvelle organisation en lien avec le CASI et le transfert de la direction régionale des quartiers Marengo à Raynal. Les effectifs, 161 adhérents, sont en légère baisse, cependant de nouveaux retraités UNSA-Ferrovial sont annoncés !

Les rapports d'activité et financier sont adoptés à l'unanimité. Malgré un appel pressant au renouvellement, le bureau 2025/26 est composé des mêmes adhérents : Pierre Boutot, Philippe Poumarède, Maryse Camet, Jacques Azaïs, Michel Bastide.

Les conditions de fin du contrat téléphonique SFR/UNSA sont évoquées.

Pierre Boutot aborde les actualités ferroviaires d'Occitanie et ensuite celles des retraités plus particulièrement. Elles seront les domaines les plus largement abordés et commentés lors de cette assemblée d'échanges. Alors que la SNCF, avec de bons résultats financiers et la multiplication des filiales, attend son nouveau président, en Occitanie les résultats sont satisfaisants en



matière d'activité TER : recettes et fréquentation sont en hausse, cependant la régularité reste à améliorer. La région a réussi la réouverture de la ligne Montréjeau-Luchon. Malgré un budget de rigueur, le transport régional demeure une priorité. L'ouverture à la concurrence, à terme, se précise.

2025 restera dans les mémoires comme l'année des changements et des incertitudes dans bien des domaines : social, politique, international. Ce fut l'été de tous les dangers, en particulier pour les retraités désignés responsables et profiteurs de la délicate situation économique et financière française. Les 15 juillet et 25 août, le chef du gouvernement du moment présentait son projet de budget 2026 : année blanche, gel des pensions, abattements, franchises médicales. En somme, un vrai matraquage fiscal projeté l'année des 80 ans de la Sécurité sociale.

Dans notre population, nous constatons la **forte augmentation, parmi les plus modestes, de l'isolement et de la solitude des personnes âgées.** Aujourd'hui les moyens de communication, presse, TV, informatique, réseaux... tel qu'ils fonctionnent, aggravent les tensions. Alors que, parce que le moment est compliqué, il faudrait agir avec recul et nuance.

Il est presque 13h ! L'assemblée est levée. Pierre Boutot et Jacques Azaïs souhaitent un bon retour à tous. Les discussions se poursuivront lors du repas convivial qui suit.

Par Pierre BOUTOT ■

“ Les réunions locales UFR connaissent une bonne participation, sans toutefois retrouver la période d'avant Covid.

”

AG de l'UFR de Clermont-Ferrand

Notre assemblée générale s'est tenue le 13 novembre 2025 dans les locaux du restaurant « Les Commerçants ».

La séance est ouverte par Hervé Pilandon qui remercie les adhérents et présente les invités: Dominique Triquet, président de la section Sud-Est, Samuel Ducros de l'UFR Lyon et Jean-Pierre Olivier de l'UR. Édith Pestre est excusée.

Une minute de silence est observée en mémoire de nos collègues décédés, avec une pensée particulière pour Jean-Paul Fournier.

Le rapport moral est exposé par Hervé Pilandon avec un point sur nos activités: réunions mensuelles ou décentralisées, participation aux différents bureaux, sortie

annuelle. Puis Bruno Pierre, trésorier, présente le bilan financier. Quitus lui est donné par les vérificateurs aux comptes.

Renouvellement du bureau: inchangé et rentrée de Fabrice Guerot comme membre représentant Nevers. Dominique Triquet et Jean-Pierre Olivier interviennent pour aborder l'actualité dans notre entreprise : retraités, mutuelle, facilités de circulation, concurrence des TER. Échanges fructueux entre participants et intervenants.

La réunion s'est achevée par un excellent repas où les discussions se sont poursuivies dans une bonne convivialité.

Par Christiane CLAUDET ■



AG de l'UFR du Nord



Beaucoup de sujets d'actualité développés par les intervenants

Jeudi 27 novembre 2025, l'UFR Nord a tenu son assemblée générale annuelle dans les locaux de la section UNSA de Lille. Jean-Philippe Merliot, président de l'UFR Nord, a rappelé que **le bureau actuel a été reconduit à l'unanimité**. Sébastien Caille, secrétaire de l'Union régionale Nord-Pas-de-Calais, a fait un point

d'actualité. Il a évoqué l'arrivée de Jean Castex à la tête du groupe SNCF. Un point sensible est aussi développé: « *L'arrivée de la concurrence courant 2028 qui engendre des risques psychosociaux, c'est une nouvelle façon de travailler et sur Amiens, la filiale SNCF ne dialogue pas avec l'UR. La question de la pérennité des permanents syndicaux va se poser et on va se rapprocher du droit privé.* »

Jean Philippe Merliot a annoncé une visite du port de Dunkerque en prévision pour septembre 2026, le Pass Carmillon qui inclut désormais la résa lors des voyages, la **fin du contrat SFR** au 15 décembre et la création d'un groupe WhatsApp. Édith Leclerc a donné lecture du **bilan financier**.

José Gomez, président de l'UFR nationale: « *Une convention avec la CPR est finalisée et on a ressenti lors de nos réunions une volonté forte de la caisse de travailler avec les retraités.* » **Autre sujet sensible présenté, les facilités de circulation**

et « *nous attendons une réponse pour le franchissement des portillons en île-de-France* ». Il a rappelé que « *les Pass Carmillon sont utilisables sur les lignes exploitées par la concurrence comme Transdev en PACA* ». Un participant a demandé s'il existait des quotas pour l'attribution des places aux retraités, aucune réponse n'a été donnée.

Un dernier sujet a été évoqué, les mutuelles. Aurélien Bonnet, de la MGC, est intervenu en visioconférence pour présenter ce sujet d'actualité sensible pour l'ensemble des retraités. L'ensemble de ces thèmes et un point d'actualité sont consultables en vidéo sur la page Facebook de l'UNSA UFR de Lille, en cliquant sur le lien suivant <https://www.facebook.com/profile.php?id=100090665024979>.

La réunion s'est terminée par un moment de convivialité préparé par Jean-Michel et Jean.

Par Yvon DUPRÉ ■

AG de l'UFR de Paris Nord du 20 novembre 2025



Comme chaque année, au 3^e jeudi du mois de novembre, les adhérents retraités de Paris Nord ont deux bonnes raisons de se retrouver : tout d'abord, c'est leur AG et leur présence active affiche le plaisir des retrouvailles. Ensuite, c'est la récompense, car c'est le jour du Beaujolais nouveau ! On accueille avec plaisir deux jeunes retraités : Jean Luc Baert et Thierry Bonneaud. Et l'on a une petite pensée pour ceux qui nous ont quittés : Alain Lefebvre et Alain Wrobel. Et pour ceux qui se sont excusés pour raisons diverses, mais avec lesquels nous partageons toujours une amitié souvent ancienne.

Michel Dannequin, Alain Salmon et Anne-Marie Degand exposent les traditionnels **rapports moral et financier**. L'année est rythmée par les quatre rendez-vous au siège de l'UR de PN. Et depuis trois ans, par une journée spéciale organisée alternativement avec les copains retraités d'Amiens et de Lille. Après le Musée de

la mine, les hortillonnages et l'Assemblée nationale, c'est le port de Dunkerque qui nous accueillera en 2026.

Les rapports adoptés et l'équipe renouvelée, **Yvon et Édith présentent l'activité de l'UFR Nord**, avant l'intervention de notre SG, Fabrice Charrière. S'ensuit une conférence en visio d'un représentant de la MGC et d'un débat au sujet de la nouvelle mutuelle obligatoire d'entreprise des actifs. Les retraités ont le choix d'y adhérer ou pas jusqu'au 30 avril 2026. Délicat de donner des conseils à ce sujet, chacun doit étudier les offres suivant sa propre situation.

Fanny, de l'UR de PN, nous donne quelques informations d'actualités de la région de Paris Nord.

Tout cela a alimenté les discussions qui ont suivi pendant un apéritif bien mérité et un repas au rythme du Beaujolais nouveau !

Par Yvon DUPRÉ ■

AG de l'UFR du PSE du 2 décembre 2025

Une trentaine d'adhérents de l'UFR de PSE se sont réunis à la salle Traversière avec la présence de notre secrétaire général Fabrice Charrière, du représentant de l'OSA PSE Franck Genoux, ainsi que de Dominique Triquet et Philippe Berthelot.

La MGC (Mutuelle générale des cheminots) était invitée à présenter aux adhérents intéressés ses différentes formules d'adhésion et à répondre à leurs questions.

Philippe Berthelot a présenté le **rapport moral** de la section ainsi que le **bilan financier**. [Prochaine réunion à Laroche-Migennes le 4 juin 2026](#).

Fabrice Charrière a fait un point sur l'actualité ferroviaire. Différents sujets ont

été abordés, notamment : arrivée de Jean Castex, Voyageurs, fret, grille salariale unique, complémentaire santé et élection CSE en novembre 2026 pour quatre ans. Ensuite, d'autres sujets ont été présentés : avenir de la CCR de Vigneux et création de la future CCU pour les lignes D, R, ... à Saint-Denis, évolution du TMV, projet ASCT. SFR : fin du contrat au 15 décembre – facilités de circulation : du nouveau sur le Pass Carmillon – SNCF – service aux retraités – flash info.

Le sujet des **contremarques de passage qui sont définitivement supprimées** en novembre 2025 en Île-de-France a fait l'objet d'un débat animé. En conclusion,



nous attendons le retour de la demande d'audience envoyée à l'entreprise par notre représentant fédéral en charge du dossier.

Après de riches et nombreux échanges, les discussions se sont terminées autour d'un repas convivial.

Merci à tous et toutes pour votre présence et votre participation aux échanges.

Par Philippe BERTHELOT ■



Au cœur du monde cheminot

Plus d'informations



BÉNÉVOLES
RETRAITÉS



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)

