

N° 888 | FÉVRIER 2026

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE, LE DÉFI PERMANENT

épargne & prévoyance

mif

Mutualiste depuis 1865

**POUR
VOTRE
ÉPARGNE
AUSSI,
AYEZ
DU FLAIR !**

CONTRAT D'ASSURANCE VIE
**COMPTE ÉPARGNE
LIBRE AVENIR
MULTISUPPORT**

+ 3,45% ⁽¹⁾

nets servis en 2025
sur le fonds en euros (actif général)



Jury composé
de journalistes

LES RENDEMENTS PASSÉS NE PRÉJUGENT PAS DES RENDEMENTS FUTURS.
TOUT INVESTISSEMENT EN UNITÉS DE COMPTE COMPORTE UN RISQUE DE PERTE EN CAPITAL.

Jusqu'à **400 €** offerts ⁽²⁾
pour toute première souscription
avant le 31/03/2026
(sous conditions)

mifassur.com

09 70 15 77 77

Appel non surtaxé



décerné par

Challenge^s

Jury composé
de professionnels

COMPTE ÉPARGNE LIBRE AVENIR MULTISUPPORT est un contrat individuel d'assurance vie multisupport de type épargne, assuré et distribué par la MIF. ⁽¹⁾ Net de frais de gestion et avant prélèvements fiscaux et sociaux. Taux net servi sur le fonds en euros (actif général) du contrat "Compte Épargne Libre Avenir Multisupport". ⁽²⁾ Prime (plafonnée à 400 €) versée pour toute 1^{ère} souscription d'un contrat d'assurance vie multisupport "Compte Épargne Libre Avenir Multisupport" effectuée aux conditions ci-après entre le 21/12/2025 et le 31/03/2026, par une personne non sociétaire MIF, sous réserve de fournir l'ensemble des pièces justificatives requises pour la validation du contrat. La prime dépend du montant du versement initial (hors versements programmés) versé au contrat à la souscription : 50 € à partir de 1 500 €, 100 € à partir de 5 000 €, 150 € à partir de 10 000 €, 200 € à partir de 20 000 € et 400 € à partir de 40 000 €. Le versement de la prime sera effectué directement sur un compte bancaire ouvert au nom du souscripteur passé le délai de renonciation du contrat (trente jours), sous un délai de trente jours. Offre non cumulable.

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 **connext**



SOMMAIRE

Le Mag, la revue de l'UNSA-Ferroviaire

56, rue du Fbg Montmartre
75009 Paris

federation@unsa-ferroviaire.org
Site : www.unsa-ferroviaire.org

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

Rédacteurs en chef :
Gilles Dontenvill & Fred Porcel

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

CPPAP : 0327 S 07536
ISSN : 2431-6814

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

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



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER

N° 888 - Février 2026

PAGE 4/5

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE

Pour que les lignes bougent, réellement



PAGES 6/16

À LA UNE

- > Le Comité des partenaires de la mobilité IDFM
- > Le schéma directeur de la région Île-de-France environnemental
- > Pau-Canfranc : 173 ans d'histoire de lien franco-espagnol



PAGES 17/19

LES PLUS ++

> Vincent Jarousseau



> Du côté des UFR

- Fraude sociale : à qui l'imputer et comment la combattre ?
- [UFR Nancy fête l'Épiphanie](#)

> [Les infos pratiques et diverses de l'UFR TOURS](#)




Besoin d'un
coup de main ?

Fédération UNSA-Ferroviaire









Par Fabrice CHARRIÈRE

Secrétaire général
de l'UNSA-Ferroviaire

Pour que les lignes bougent, réellement

En cours depuis de nombreuses années, l'implosion du groupe SNCF s'accélère : filialisation chez Voyageurs, mise sous tension des agents et filialisation du fret, tunnels de réorganisations partout et notamment chez Réseau, depuis Nouvel R à Résonances en passant par Maintenir demain, ZBO, FGA, AGUR...

En toute logique, la décomposition du corps social cheminot et l'effritement du socle des droits communs se poursuivent.

Tout ceci est voulu et orchestré, mais personne ne l'assume : « *C'est l'État, c'est Bruxelles, c'est la concurrence, c'est les AO, c'est la SA Voyageurs...* ». Chacun de nos interlocuteurs a son bouc émissaire tout désigné, mais in fine ce sont toujours les cheminots qui trinquent, désormais éparpillés façon puzzle aux quatre coins du groupe.

« *Nous n'avons pas le choix que de créer des filiales face aux demandes de transparence et de directisation des coûts des autorités organisatrices ?* ». C'est faux : une comptabilité analytique rigoureuse, des engagements contractuels clairs, des indicateurs de performance transparents auraient permis de rassurer les AO sur la compétitivité et la transparence des coûts TER. D'ailleurs, même sans AO à la manœuvre, il nous a fallu combattre l'envie de créer une filiale d'intérim Traction...

Non, les choix de la direction de l'entreprise sont singuliers, mûrement réfléchis et assumés.

Le système ferroviaire est pourtant, par essence, un tout indivisible où chaque métier concourt directement au service rendu. Quand un train arrive à l'heure, ce n'est pas la victoire d'une SA – c'est le succès d'une chaîne humaine coordonnée. L'éclatement du groupe, c'est l'éclatement de ces chaînes de solidarité et du socle de droits des cheminots.

Rien ne changera avec les filiales, nous disait-on... Or bientôt, chaque filiale négociera à son niveau rémunération, temps de travail, droit à la déconnexion, forfait jours, CET... Sur chaque thématique, on basculera d'une négociation groupe à 60 négociations locales. Où est la rationalisation promise ?

La situation actuelle, engendrant des risques psychosociaux dans toutes les entités SNCF, nécessiterait l'envoi d'un message clair et rassurant sur le maintien des droits au niveau du groupe et non l'inverse. **Comment croire que ces changements permanents ne déstabilisent pas tous les cheminots, et pas seulement les plus fragiles d'entre eux ?** Comment peut-on nous dire que l'on veut que les filiales puissent négocier (c'est-à-dire rogner) à leur niveau les taquets de l'organisation du travail et dans le même temps « *prévenir les RPS* ».

Les RPS, parlons-en. La direction propose de créer un observatoire du travail, qu'elle espère paritaire, après avoir déjà créé un observatoire de la rémunération. Bientôt, on nous demandera d'observer le traitement de l'inaptitude, les problèmes de sommeil des personnels en 3*8, le vague à l'âme des cadres... Ou on nous proposera un énième moratoire sur les réorganisations : à part repousser le tas de sable, on a aujourd'hui la preuve qu'un moratoire ne change rien, si la logique qui prévaut aux réorganisations n'est que mise en sommeil.

Plus globalement, ce sont des actions « *en anticipation* » qui nous sont proposées : « *sensibiliser, former, faire connaître, prévenir, agir en amont, intégrer dès la conception...* ». Bref, on nous promet un futur meilleur, mais bizarrement, le présent ne semble pas être la priorité. **On veut prévenir les maux de demain, mais sans traiter ceux qui pourrissent dès maintenant la vie des cheminots.** Pourtant, la gestion RH au quotidien s'est adaptée à la balkanisation de la SNCF : elle devient de plus en plus éloignée et inhumaine, procédurale, mais non réglementaire...

La direction a une réponse toute prête à nous faire : « *Vous exagérez, vous généralisez* ». Si on lui donne des exemples, alors elle nous répond : « *Ce sont des cas isolés, des dysfonctionnements ponctuels...* ». Et pourtant, les exemples sont bien là, les tendances aussi...

“
On veut prévenir
les maux de demain,
mais sans traiter
ceux qui pourrissent
dès maintenant la vie
des cheminots.”

Quand un DRH d'une BU TER réfute l'avis d'un médecin-conseil de la CPR, refuse l'attribution d'une longue maladie pour obliger une salariée RQTH à revenir au travail puis la pousser à la réforme après six mois de reclassement dans un placard, ce n'est qu'un exemple d'une gestion malveillante. Mais le fait que **chaque année, 60% des réformes ciblent les salariés RQTH**, cela constitue une tendance...

Quand un agent d'un lot TER perdu par la SNCF est déclaré inapte en février 2026 et se voit répondre par sa RRH « *RATP Dev te trouvera un poste* », alors que la mise en exploitation est au 1^{er} juillet 2027 (!), ce n'est qu'un exemple d'une direction qui s'assoit sur la réglementation et considère que l'obligation de reclassement est soluble dans l'ouverture à la concurrence... Quand la SA Voyageurs essaie de s'affranchir, entre autres, des règles fixées par décret sur la garantie rémunération, ça commence à ressembler à une tendance...

Quand un ADC poly-reclassé, ayant subi deux AT sur deux postes différents, se retrouve placardisé sans que l'on tienne compte des avis médicaux, puis est réformé sans que son dossier ne fasse apparaître de lien entre la réforme et le travail, ce n'est là encore qu'un exemple... Qu'une salariée en arrêt de travail suite à un AT soit informée par son n+1 qu'il la remplace sur son poste, mais que si elle aimait ce qu'elle faisait, « *elle pourra aider son remplaçant via une mission quand elle reprendra* », c'en est encore un...

La création de plaques RH toujours plus éloignées du terrain, la suppression des DPX à Réseau, la dissolution de collectifs soudés et solidaires dans des ensembles toujours plus surdimensionnés et in fine ingérables, **ça ressemble bigrement à une déshumanisation programmée**. N'y a-t-il que nous pour faire le lien entre tous ces paramètres : réorganisations, filialisations, déshumanisation, perte de sens, destruction du socle de droits des cheminots, disparition du sentiment d'appartenance, RPS donc et même parfois suicides ?

Un *Observatoire du travail*, comme si le temps était encore à l'observation, alors qu'en parallèle, une mécanique implacable découpe la SNCF et le corps social cheminot. À l'UNSA, on a déjà observé. Désormais, il faut agir ! Nous revendiquons en lieu et place d'un observatoire, des actions concrètes, parmi elles :

- prendre en compte **l'humain et les conditions de travail** à tout moment des projets d'évolution des organisations – avant, pendant, après ;
- redonner aux **instances** une légitimité autre que celle de chambres d'enregistrement de projets déjà ficelés ;
- combler les **vacances de poste** pour arrêter de dégrader les conditions de travail, tout en reclassant prioritairement les agents dont le poste a été supprimé et en accompagnant ceux-ci tout au long de leur reclassement ;
- respecter les **avis des médecins** du travail et mener des reclassements conformes aux règles de droit ;
- traiter toutes les **situations individuelles** dans le respect des règles RH et avec bienveillance ;
- revenir à des **EVRPS pilotés** et nourrissant un plan d'actions concrètes faisant l'objet d'un retour aux salariés ;
- organiser sur site des **espaces de libération de la parole** individuel et/ou collectif après une réorganisation ou un événement traumatisant en présence de professionnels de santé et en incluant l'encadrement ;
- renégocier un **accord Forfait jours** qui ne satisfait plus des cadres essorés et dont la charge de travail n'est souvent plus analysée ;
- et enfin, **arrêter la filialisation** et le détricotage des socles de droits des cheminots.

Pour que les lignes bougent, réellement.

Le Comité des partenaires de la mobilité IDFM

Un laboratoire de démocratie participative au service d'une mobilité plus juste et plus efficace



EN QUOI LE CPM SE DISTINGUE-T-IL D'AUTRES INSTANCES DE CONCERTATION DANS LES RÉGIONS FRANÇAISES ?

La différence est notable, notamment par son indépendance. Dans d'autres régions, le comité est souvent présidé par le président de région ou son vice-président aux transports. En Île-de-France, la présidence est assurée par un élu du comité lui-même, ce qui garantit une vraie autonomie et une liberté de parole. Cela me parle bien en tant que syndicaliste UNSA URIF et ferroviaire. Valérie Pécresse, présidente d'IDF Mobilités, a veillé à cette gouvernance-animation libre. C'est une marque de confiance et une reconnaissance de l'utilité de notre instance.

TU AS ÉVOQUÉ UNE « QUALITÉ EXCEPTIONNELLE DU DIALOGUE » AVEC LA DIRECTION GÉNÉRALE D'IDF MOBILITÉS. PEUX-TU NOUS DONNER DES EXEMPLES CONCRETS ?

Absolument. Laurent Probst, le directeur général, a toujours fait preuve d'une disponibilité et d'une écoute remarquables. Il n'a jamais considéré le CPM comme une simple formalité ou un « comité croupion » mais comme un partenaire à part entière. Il répond personnellement à nos questions, même très techniques, et mobilise ses équipes pour des présentations approfondies. Cela permet d'éclairer nos débats et de nourrir nos réflexions. Cette relation de confiance est essentielle pour que nos avis soient pris en compte de manière constructive. Et pour que toutes les organisations présentes puissent trouver utiles les débats et les informations.

LE CPM EST SOUVENT DÉCRIT COMME UN « THERMOMÈTRE » DES ATTENTES. COMMENT CELA SE TRADUIT-IL DANS VOS TRAVAUX ?

Nous traitons des sujets très concrets qui touchent directement les Franciliens : la sûreté, les tarifs, l'accessibilité, la qualité de service... Les associations d'usagers apportent le vécu du terrain, les habitants tirés au sort surprennent par leur expertise, les employeurs partagent leurs contraintes. Cette pluralité permet de mesurer finement les attentes et les préoccupations. Le CPM n'est pas une chambre



Rémi Aufrère-Privet, président sortant du Comité des partenaires de la mobilité d'Île-de-France Mobilités (CPM), représentant de l'URIF UNSA, revient sur 18 mois de présidence marqués par un dialogue constructif, une diversité féconde et des avancées concrètes. Dans cet entretien, il partage son expérience, souligne les atouts de cette instance unique et formule des propositions pour renforcer son rôle dans la gouvernance des transports franciliens.

TU VIENS DE CLORE 18 MOIS DE PRÉSIDENT DU CPM. QUELLE EST TON ANALYSE SUR CETTE EXPÉRIENCE ?

C'est une expérience extrêmement enrichissante et privilégiée. Le CPM est une instance vivante, qui rassemble tous les acteurs de la mobilité francilienne : syndicats, entreprises, associations d'usagers, habitants tirés au sort, chambres de commerce... Cette diversité est une force. Elle fait de ses réunions un véritable laboratoire d'idées où chaque voix compte et où l'on travaille collectivement à améliorer les transports pour tous. Je retire de cette période la fierté d'avoir présidé un tel espace de dialogue exigeant, mais toujours respectueux.



d'enregistrement: il émet des préconisations précises, parfois originales, souvent par une « logique du bon sens », qui servent à éclairer les décisions du conseil d'administration.

LORS DE TA DERNIÈRE INTERVENTION EN MODE « RETOUR D'EXPÉRIENCE », TU AS PROPOSÉ SIX PISTES POUR « ALLER PLUS LOIN ». POURQUOI EST-IL NÉCESSAIRE DE RENFORCER LE RÔLE DU CPM ?

Notre légitimité et notre crédibilité nous imposent de ne pas nous contenter de réagir, mais d'anticiper et de proposer. Le paysage des transports évolue rapidement, avec l'ouverture à la concurrence notamment. Pour rester un acteur pertinent, le CPM doit monter en puissance. Nos propositions visent à mieux articuler consultation et décision, à renforcer notre expertise thématique et à garantir que les enjeux sociaux et éthiques soient pleinement intégrés dans les politiques publiques

L'UNE DES PROPOSITIONS PHARES QUE TU AS FORMULÉES EN CA IDFM À L'AUTOMNE 2025 EST LA RÉDACTION D'UN « CAHIER DES EXIGENCES SOCIALES » POUR LE FERROVIAIRE, QUI PREND POUR EXEMPLE CELUI ÉCRIT POUR LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS PAR BUS EN GRANDE COURONNE PARISIENNE (CONÇUS PAR JP.BAILLY ET J.GROSSET). EN QUOI EST-CE CRUCIAL ?

Avec l'ouverture à la concurrence que nous avons combattue côté syndical, mais qui est devenue un fait politique et économique, il faut absolument éviter que la qualité sociale ne devienne une variable d'ajustement. Les salariés du ferroviaire ne veulent pas vivre un conflit social comme celui de Cergy dans les bus. Ce cahier des exigences, intégré systématiquement aux appels d'offres, garantirait le



Les associations d'usagers apportent le vécu du terrain

respect des conventions collectives, la protection des parcours professionnels et des conditions de travail dignes, quel que soit l'opérateur retenu. C'est une condition essentielle pour une concurrence « loyale », basée sur l'innovation et l'investissement, et non sur le dumping social. Je me réjouis que Valérie Pécresse ait annoncé le lancement de ce chantier lors de ses vœux en Février 2026.

TU ÉVOQUES AUSSI LA NÉCESSITÉ D'EXCLURE LES OPÉRATEURS QUI NE RESPECTENT PAS LES NORMES FONDAMENTALES DE L'OIT. POURQUOI CETTE POSITION FERME ?

Notre marché public doit promouvoir un haut niveau d'exigence sociale et éthique. Permettre à des entreprises dont le siège est hors de l'UE et qui bafouent les droits fondamentaux du travail (normes OIT) - comme l'opérateur chinois MTR à Hong Kong, où des syndicalistes sont emprisonnés - de réaliser des bénéfices sur notre territoire francilien serait inacceptable. C'est une question de cohérence et de valeurs républicaines à appliquer concrètement. Nous devons envoyer un signal clair: **la compétition dans les transports franciliens se fait dans le respect des droits humains et sociaux.**

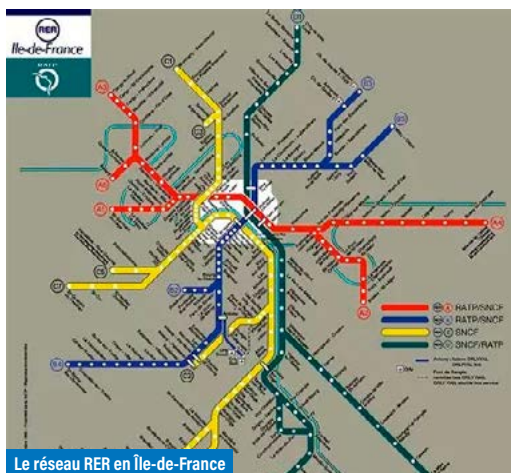
LA GOUVERNANCE INTERNE DU CPM ÉVOLUE AVEC LA NOUVELLE LOI. COMMENT PRÉSERVER SON ÉQUILIBRE ET SON EFFICACITÉ ?

La nouvelle composition imposant 50% de membres employeurs est un défi et un risque. Pour éviter toute captation durable par un seul collège, je suis favorable à l'instauration d'un turn-over systématique pour les mandats de président et de vice-président pour conserver une place pour un représentant des salariés. Cela garantira une rotation des responsabilités et donc une dynamique collective. L'important est que tous les membres participent activement et que la diversité des points de vue continue d'enrichir nos travaux.

“

Nous traitons des sujets très concrets qui touchent directement les Franciliens : la sûreté, les tarifs, l'accessibilité, la qualité de service...

”



Le réseau RER en Île-de-France



Le CPM porte la voix des Franciliens dans leur quotidien

TU POINTES L'ABSENCE DE REPRÉSENTANTS SYNDICAUX SALARIÉS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'IDF MOBILITÉS. EST-CE UN PARADOXE ?

C'est plus qu'un paradoxe, c'est une injustice. Les salariés des transports sont au cœur du système : sans eux, rien ne fonctionne. Leur voix doit être entendue au plus haut niveau de décision. Un administrateur issu du champ syndical n'aurait pas pour rôle d'être un délégué syndical, mais d'apporter son expertise professionnelle et de veiller à l'intérêt général, dans le respect des devoirs de l'administrateur. Il est temps de corriger cette anomalie et d'assurer une représentation équilibrée au CA IDFM.

LE CPM EST-IL SELON TOI UN MODÈLE DE « DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE » ?

Oui, modestement, mais très concrètement. Nous pratiquons une comitologie exigeante, où tous les acteurs sont autour de la table, où l'on débat sans animosité, où l'on propose sans dogmatisme. C'est un espace rare de dialogue social élargi, appliqué à des politiques publiques complexes. Cela fonctionne

parce qu'il y a une volonté politique de l'écouter et une implication sincère de tous ses membres. C'est une chance pour l'Île-de-France qu'il faut préserver et amplifier.

QUEL MESSAGE ADRESSES-TU AUX NOUVEAUX MEMBRES ET À LA FUTURE PRÉSIDENTIE DU CPM ?

Continuez sur cette voie exigeante et constructive. Gardez cet esprit d'ouverture, ce respect mutuel, cette volonté de débattre pour faire avancer les choses. Saisissez les opportunités pour renforcer l'impact du CPM, notamment sur les sujets sociaux et éthiques. Et n'oubliez pas que l'humour et les traits d'esprit sont aussi des ingrédients précieux pour travailler ensemble dans la durée.



EN CONCLUSION, COMMENT VOIS-TU L'AVENIR DU CPM ET SON RÔLE DANS LA MOBILITÉ FRANCILIENNE ?

Je le vois comme un acteur de plus en plus incontournable, un aiguillon toujours plus pertinent au service d'une mobilité plus juste, plus efficace et plus humaine. Les défis sont nombreux : transition écologique, respect des diversités, ouverture à la concurrence, efficacité opérationnelle, qualité de service, justice sociale... Le CPM a toute sa place pour éclairer ces choix, porter la voix des Franciliens et veiller à ce que l'intérêt général prime. J'ai confiance en sa capacité à évoluer et à renforcer son influence positive.

“

Les salariés des transports sont au cœur du système : sans eux, rien ne fonctionne.

”

*Entretien inspiré de l'intervention du 16 Février 2026 en séance plénière du CPM

Rémi Aufrère-Privel livre un témoignage engagé et optimiste sur le Comité des partenaires de la mobilité. Instance de dialogue unique, le CPM se pose en modèle de démocratie participative, alliant diversité des acteurs et qualité des échanges. Ses propositions pour l'avenir visent à consolider son rôle, à garantir une concurrence loyale et éthique, et à placer la justice sociale au cœur des politiques de mobilité. Un cap constructif et revendicatif pour les transports franciliens de demain.

Optez pour une épargne éthique et performante !

Une offre pensée pour vous : des performances durables, un cadre fiscal attractif et des outils simples pour vous accompagner à chaque étape.

Contactez-nous :

relations-exterieures@malakoffhumanis.com

Le schéma directeur de la région Île-de-France environnemental

Un enjeu majeur pour une Île-de-France solidaire, résiliente et juste – un atout pour les transports publics



Le schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E) n'est pas qu'un simple document d'urbanisme. C'est le cadre stratégique qui définira l'avenir de la région francilienne pour les décennies à venir face à l'urgence absolue de la crise climatique, des fractures sociales et des défis économiques.

À l'UNSA Île-de-France, nous saluons la démarche engagée et partageons nombre de ses objectifs déclarés, avec l'avis voté récemment en séance plénière du CESER (Conseil économique, social et environnemental régional) : **bâtir une région plus sobre, plus équitable et plus résiliente**. Mais disons-le avec force : l'ambition actuelle ne suffit pas. Pour une transition écologique réussie, il faut une transition juste, qui place les salariés, les retraités, les familles et les usagers des transports au cœur des priorités.

UNE APPROCHE POSITIVE, MAIS UN CAP À REHAUSSER D'URGENCE

Le SDRIF-E contient des orientations positives. La priorité donnée à la densification et au renouvellement urbain pour lutter contre l'étalement destructeur est essentielle. La protection des espaces agricoles et naturels, véritables poumons et réserves de résilience, est un impératif. La volonté affichée de réduire les inégalités territoriales et sociales, développer les transports en commun

et les mobilités actives, intégrer les enjeux de santé environnementale (pollution, bruit) va dans le bon sens.

Cependant, sur des sujets structurants, le texte manque d'audace et de précision contraignante. La région francilienne, en première ligne des défis nationaux, doit montrer l'exemple, pas se contenter de minima.

La trajectoire vers le **Zéro artificialisation nette** (ZAN) est un premier signal trop timide. Avec un objectif de 619 hectares artificialisés par an jusqu'en 2030, nous restons sur une pente inquiétante. Il faut porter l'exigence d'une trajectoire alignée sur les objectifs nationaux les plus stricts (390 ha/an) et appeler à viser le Zéro artificialisation brute (ZAB) dès 2040. L'urgence écologique et la difficulté extrême de « dénaturer » des sols bétonnés commandent cette accélération.

La question du logement reste la grande absente d'un véritable projet social. Le logement abordable est un sujet essentiel pour assurer l'attractivité des emplois en Île-de-France à la SNCF et dans les autres entreprises ferroviaires publiques comme privées.

Le maintien d'un objectif de 70 000 logements annuels doit impérativement s'accompagner de garanties fortes et contraignantes sur la part de logements véritablement abordables et sociaux. **Le**

SDRIF-E doit intégrer un volet offensif de lutte contre la précarité énergétique et le mal-logement, fléaux qui frappent des milliers de familles franciliennes. La planification ne peut ignorer cette réalité quotidienne.

Enfin, le principe de polycentrisme et d'équilibre habitat-emploi doit être ancré dans la réalité des bassins de vie. Ces derniers doivent devenir la pierre angulaire de l'aménagement et non une simple option. C'est à cette échelle que se construisent la qualité de vie, la réduction des temps de transport et la cohésion sociale.

LES CINQ CHANTIERS PRIORITAIRES (PROPOSÉS PAR LE CESER IDF) POUR UNE TRANSITION JUSTE ET CONCRÈTE

Pour transformer le SDRIF-E en véritable levier d'action, cinq chantiers prioritaires sont identifiés sur lesquels les engagements doivent être renforcés.

1. Sobriété foncière et transformation économique : recycler et revitaliser

Il est temps de tourner résolument le dos au gaspillage de terres. L'accélération du recyclage des friches urbaines et des zones d'activité obsolètes doit être une priorité absolue, soutenue par des aides régionales conséquentes à la rénovation et à la requalification. Cette politique doit s'articuler avec un plan ambitieux de revitalisation des centres-villes et des quartiers populaires, pour lutter contre la vacance commerciale et redynamiser les cœurs de territoires. La sobriété doit rimer avec attractivité et justice sociale ainsi que la circulation des personnes avec les transports adaptés.

2. Transition énergétique juste : massifier les ENR (énergies renouvelables) et créer des emplois locaux

La transition énergétique est une formidable opportunité de création d'emplois locaux, non délocalisables et de qualité. Le développement des énergies renouvelables (ENR) doit être massifié, en priorisant l'équipement des bâtiments publics, des vastes toitures des zones d'activité et des parkings. Parallèlement, la rénovation thermique massive du parc de logements (publics et privés) et des bâtiments tertiaires doit devenir un axe stratégique régional. Cela répond à l'urgence climatique, lutte contre la précarité énergétique et dynamise les filières du bâtiment.



La transition énergétique répond à l'urgence climatique (parc éolien de St-Nazaire)

© Jbid44 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Windpark.jpg?card=12636330>

3. Mobilité pour tous : l'exigence d'un service public ferroviaire de haute qualité

Ce point est fondamental pour l'UNSA-Ferroviaire et pour l'UNSA Île-de-France. Une mobilité durable, efficace et juste repose avant tout sur un service public ferroviaire performant, fiable, accessible et attractif. Le réseau ferré est l'épine dorsale de la mobilité francilienne et le premier outil de lutte contre la congestion et la pollution. Le SDRIF-E doit acter un engagement financier et politique sans faille pour :

- > **moderniser** en profondeur les réseaux existants (RER, Transilien) pour améliorer la ponctualité, la régularité, la capacité et le confort des usagers ;
- > **développer** et achever les projets d'extension et de nouvelles liaisons**, en particulier en grande couronne et vers les territoires aujourd'hui enclavés, pour garantir un véritable maillage régional ;
- > **garantir** un service pour tous, y compris les travailleurs en horaires décalés, de nuit, le week-end et les jours fériés. La mobilité est un droit, pas un privilège réservé aux heures de bureau.

La concrétisation de ces trois conditions est fortement perturbée par la politique de libéralisation des transports ferroviaires en France et en Europe. C'est pourquoi, notre fédération UNSA-Ferroviaire, avec l'URIF UNSA Île-de-France a investi des structures comme le Comité des partenaires de la mobilité auprès d'IDFM et la CESER Ile-de-France (les commissions Transports et Aménagement du territoire) pour analyser les situations, comprendre les réalités politiques et financières et défendre les positions syndicales et les droits et devoirs des cheminotes et des cheminots, directement

“ Le réseau ferré est l'épine dorsale de la mobilité francilienne et le premier outil de lutte contre la congestion et la pollution. ”



Nous devons promouvoir le plus haut niveau de garanties sociales pour les cheminots.



et indirectement impliqués au sein de SNCF et des autres opérateurs de transports.

Avec la diffusion progressive des appels d'offres par ligne RER, nous devons argumenter sur les efficacités opérationnelles existantes, notamment sur la segmentation des marchés et promouvoir le plus haut niveau de garanties sociales pour les cheminots de la SNCF et au-delà de la branche ferroviaire.

Nous soutenons le développement du vélo et des mobilités actives et notre réussite sur le forfait mobilité durable, négocié dans le groupe SNCF, est un engagement concret. Mais les mobilités « douces » doivent être pensées en synergie avec un réseau ferroviaire robuste, via des pôles d'échanges multimodaux sécurisés et équipés. Nous exigeons un plan régional de sécurisation des cheminements piétons et cyclistes. La priorité doit rester un investissement massif dans le service public, seul capable de transporter massivement les Franciliens dans des conditions acceptables et en toute sécurité



Un Forfait mobilité durable a été négocié dans le groupe SNCF

4. Souveraineté alimentaire et économique : protéger, relocaliser, responsabiliser

La protection des terres agricoles, si fragiles en Île-de-France, doit s'accompagner d'un soutien actif aux filières agroécologiques et d'un renforcement des circuits courts. La région a un levier puissant : sa politique d'achat public. Elle doit devenir exemplaire en privilégiant systématiquement une alimentation locale, durable et issue d'une agriculture respectueuse de l'environnement et des travailleurs agricoles. Ces questions de production et de



La protection des espaces agricoles et naturels est un impératif

consommation locales sont également portées avec une grande détermination par l'ADEIC (association de consommateurs soutenue par l'UNSA) dont le président est un membre actif du CESER francilien.

Sur le plan économique, la nécessaire réindustrialisation verte et la relocalisation d'activités stratégiques (logistique de proximité, première transformation, réparation) doivent être soutenues par des aides ciblées. Il s'agit de recréer des emplois stables et de renforcer notre résilience face aux crises.

5. Démocratie sociale et concertation : les syndicats, partenaires essentiels de la transition

Une transition imposée d'en haut est vouée à l'échec ou à l'injustice. Le SDRIF-E doit intégrer bien plus fortement les propositions des acteurs sociaux et des syndicats (et notamment celles de l'UNSA). Nos expertises sur les conditions de travail, l'accès aux services publics, la formation professionnelle et les reconversions dans les secteurs de la transition écologique sont indispensables. La planification régionale doit créer les conditions d'un dialogue social structuré et continu sur la mise en œuvre de ces grands chantiers, pour que la transition soit aussi une opportunité de création d'emplois de qualité et de progrès social.

NOS EXIGENCES SYNDICALES UNSA POUR UN SDRIF-E SOCIALEMENT AMBITIEUX

L'UNSA veillera avec la plus grande vigilance à ce que le SDRIF-E adopté soit à la hauteur des enjeux, en soutenant trois exigences majeures :

> un schéma plus contraignant

Les objectifs en matière de sobriété foncière, de mixité sociale dans l'habitat, d'équilibre territorial, de qualité de l'emploi et de performance des transports publics doivent être assortis de dispositifs de suivi et de sanctions en cas de non-respect par les acteurs publics et privés. Il faut passer des intentions aux obligations.

> un schéma plus lisible

Les orientations doivent se traduire par une priorisation claire et transparente des projets d'infrastructures de transport, notamment ferroviaires. Les Franciliens et les salariés du secteur des transports ont le droit de savoir quels sont les chantiers structurants qui seront menés en premier pour leur territoire et selon quel calendrier (et programmation budgétaire et financière).

> un schéma plus concerté

L'association étroite et permanente des partenaires sociaux, des syndicats – notamment représentatifs des secteurs des transports ferroviaires (comme l'UNSA, seconde OS représentative dans la branche ferroviaire) et de la construction – et des associations de défense des habitants et des usagers, ainsi que les associations de consommateurs (comme l'ADEIC), doit être institutionnalisée dans la gouvernance du SDRIF-E. La transition écologique et des mobilités ne se fera pas contre les cheminots ni tous les autres salariés, mais avec eux !



Il faut lutter contre l'étalement urbain



L'association de toutes les parties doit être institutionnalisée

FAIRE ENTENDRE NOTRE VOIX !

Le SDRIF-E ne doit pas rejoindre les rayonnages poussiéreux des beaux principes inappliqués. Il doit devenir le levier d'action concret pour transformer la région francilienne. L'UNSA Île-de-France et l'UNSA-Ferroviaire (avec ses unions régionales) sont mobilisés pour porter la voix des salariés, des retraités, de leurs familles et de tous les usagers des transports.

Nous nous battons pour une Île-de-France qui soit :

- > plus **solidaire**, où le droit à un logement décent, à une mobilité accessible pour tous et à un environnement sain n'est pas un privilège ;
- > plus **résiliente**, qui protège ses ressources, relocalise ses activités essentielles et s'appuie sur un réseau de transports publics performant et décarboné ;
- > plus **juste**, où la transition écologique est synonyme de progrès social, de création d'emplois de qualité dans tous les secteurs et de réduction des inégalités d'accès aux services essentiels.

Le débat est ouvert. Les arbitrages sont à venir. Nous voulons être les acteurs de cette ambition collective. Ensemble, nous exigeons et construisons un SDRIF-E à la hauteur des défis et des aspirations des Franciliens. Pour une Île-de-France juste, durable et mobile, nos syndicats, l'UNSA Île-de-France et l'UNSA-Ferroviaire, sont en première ligne.

Par Rémi Aufrère-Privel ■

Membre du CESER IDF (UNSA) Commission aménagement du territoire, représentant syndical national à la Conférence du Grenelle de l'environnement (2007-2008, groupe Changements climatiques- atelier Transports)



Le SDRIF-E doit devenir le levier d'action concret pour transformer la région francilienne.



Pau-Canfranc : 173 ans d'histoire de lien franco-espagnol

Pour celles et ceux qui ne connaîtraient pas les belles montagnes Pyrénéennes, frontière naturelle entre la France et l'Espagne, les accès ferroviaires et routiers ont toujours été assez restreints puisqu'ils se situent prioritairement sur les points proches de l'Atlantique avec Hendaye et de la Méditerranée avec Cerbère.



Dès 1908, les travaux de creusement du tunnel ferroviaire international commencent.



Dès 1853, côté français, la vallée d'Aspe et ses négociants ont souhaité la création d'une ligne ferroviaire afin de **développer les échanges avec la province d'Aragon en Espagne**. Cette volonté est partagée côté espagnol par le souhait d'un passage par le Somport. Ainsi, la section de ligne de Pau à Oloron Sainte-Marie est concédée à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral de la Garonne en 1868 par décret impérial et déclarée d'utilité publique en 1874. Sa mise en service intervient en 1883.

Lors du plan Freycinet, en 1879, la ligne « Oloron à Bedous » est classée comme ligne de chemin de fer d'intérêt général, concédée à la même compagnie et déclarée d'utilité publique en 1897.

La partie internationale fait l'objet d'une convention signée en 1904 entre la France et l'Espagne et approuvée par une loi en 1907. Le tronçon de Bedous à la frontière espagnole est concédé à la Compagnie des chemins de fer du Midi et déclaré d'utilité publique la même année. La convention de 1909 prévoit que le tunnel sous le col du Somport soit équipé d'une voie à écartement standard, avec la construction d'une gare frontière commune côté espagnol.

Dès 1908, les travaux de creusement du tunnel ferroviaire international commencent, en trois-huit, avec un objectif de six mètres par jour. De très nombreux ouvriers espagnols sont mobilisés pour ce chantier, ainsi que pour la réalisation d'autres ouvrages en France, sur la section Be-

dous-Canfranc. Des barages hydroélectriques sont construits pour alimenter les matériels et les ouvriers s'installent côté français aux Forges d'Abel, à plus de 1000 m d'altitude, à côté de l'entrée du tunnel.

Le 12 juillet 1912, il est inauguré avec la mise en service de la section de ligne Oloron Bedous en 1914.

En 1922, le tronçon Jaca - Canfranc est mis en service et l'inauguration de la gare se fait le 18 juillet 1928 en présence du roi d'Espagne Alphonse XIII et du président de la République française, Gaston Doumergue.



Inauguration de la gare de Canfranc...



... en présence du roi Alphonse XIII et de Gaston Doumergue



La gare de Canfranc, aujourd'hui un hôtel



Tunnel hélicoïdal de Saperce

La ligne est alimentée en 1500 volts courant continu, avec six sous-stations situées à Pau, Haut de Gan, Bedous, Urdos et les Forges d'Abel. Cette ligne longue de 93 km, nommée ligne Goya en hommage au peintre espagnol né à proximité de Saragosse et décédé à Bordeaux, relie dès lors Pau à Canfranc, l'Espagne à la France à travers les Pyrénées, avec **des pentes et rampes les plus importantes du réseau ferré français** (43/1000, redressés à 46/1000 en certains endroits pour tenir compte des courbes serrées - 200 m), ainsi

que des ouvrages d'art sans précédent, comme le tunnel hélicoïdal de Sayerce (1 792 m)... qui est une prouesse technique !

ET CE N'EST PAS LA FIN DES PÉRIPÉTIES...

Le 27 mars 1970, une rame composée de sept wagons de marchandises de maïs et d'une citerne de 400 tonnes, tractée par deux locomotives électriques BB4200, connaît des difficultés dues au givre et à des chutes de tension dans une rampe de 43/1000. Le train s'arrête. Le mécanicien et son aide descendent après avoir actionné le frein rhéostatique (électrique) afin de mettre un peu de petits cailloux sous les roues pour renforcer l'adhérence, les sablières étant vides !

La disjonction intempestive de la sous-station de Bedous enlève les freins et **le convoi part en dérive**, traverse la gare de Lescun et déraile à l'entrée du pont de l'Estantuet qui enjambe le gave d'Aspe au sud de Bedous, entraînant avec lui les poutrelles métalliques sur vingt mètres avant de finir dans le gave.



L'accident du pont de l'Estantuet

Dès lors, la section de ligne n'est plus exploitée que de Pau à Bedous. Le trafic voyageur ferme en 1980, puis c'est au tour du fret en 1985 sur l'ensemble de la ligne entre Pau et Bedous.

AINSI AURAIT PU S'ACHEVER CETTE HISTOIRE, MAIS...

Depuis plus de 40 ans, la réouverture est en question, car elle permettrait un accès direct entre Valence et Paris, en évitant les axes engorgés d'Hendaye et Cerbère et en permettant une desserte directe des piémonts pyrénéens français et espagnols. D'autant plus que **Saragosse accueille la plus grande plateforme ferroviaire et routière d'Europe** et qu'autant sur le plan écologique que sur celui des risques environnementaux, le transport ferroviaire est bien plus efficace que le transport routier.

À force d'études et de volonté politique, cette réouverture est envisageable et envisagée : l'idée est aujourd'hui un projet présenté le 19 février 2026

en GIA n°7 (infrastructures, transports scolaires et interurbains, TER, intermodalité, fret, ports, aéroports) du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine, porté par la région Nouvelle-Aquitaine, la Navarre (Espagne) et l'Europe.

LES AMBITIONS SONT FORTES POUR :

- > rétablir une troisième liaison ferroviaire sans rupture de charge entre la France et l'Espagne ;
- > augmenter la fréquence des TER et créer une continuité d'offre tout au long de la vallée d'Aspe ;
- > réduire la croissance du flux de poids lourds sur la RN134 par report modal du transport de marchandises et réduire les émissions de pollutions au sein d'un environnement d'une grande biodiversité, riche en espèces protégées et endémiques.

Les contraintes sont fortes, avec des ouvrages d'art nombreux, des pentes et rampes importantes limitant le tonnage des trains de fret, un tunnel ferroviaire international de près de 8 km de long à rénover et qui sert aujourd'hui de tunnel d'évacuation au tunnel routier existant. Les différentes sections de lignes sont :

- > Pau-Oloron, 35 km circulée depuis 1883, à ré-électrifier ;
- > Oloron-Bedous, 25 km réouverte en 2016, à ré-électrifier ;
- > Bedous-Canfranc, 33 km dont le tunnel du Somport de 7,8 km, non circulée depuis 1970 ;
- > Canfranc-Huesca, 135 km, modernisée en 2025, équipée de traverses à encoches permettant d'adopter l'écartement standard, à électrifier ;
- > Huesca-Saragosse, 78 km, à écartement standard et électrifiée.

Cette ligne permettrait une nouvelle perméabilité centrale des Pyrénées et un développement des territoires, un report modal essentiel pour la décarbonation du transport et sa sécurité, un développement du tourisme sur cette vallée, le maintien d'un patrimoine ferroviaire exceptionnel pouvant aussi être un objet d'attractivité touristique (une réflexion est en cours au sein du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine pour inscrire la ligne au patrimoine mondial de l'Unesco), un flux de marchandises principalement céréalières produites en Nouvelle-Aquitaine.

Depuis 2011, le projet avance avec :

- **2011** : la régénération de la section de ligne Pau-Oloron Sainte-Marie ;
- **2013** : inscription de la ligne au Réseau trans-européen de transport ;
- **2016** : réouverture de la section Oloron Sainte-Marie-Bedous ;

“

Cette ligne permettrait un report modal essentiel pour la décarbonation du transport.

”



- LE MAG UNSA-FERROVIAIRE - 888 - Février 2026

Vincent Jarousseau

L'UNSA-Ferroviaire participait au Conseil national du 1^{er} octobre 2025, où l'intervention de Vincent Jarousseau a permis de mettre en lumière et en débat le sujet de la montée de l'extrême droite et des visions populistes dans notre société.

Ils s'appellent Christine, Didier ou Karim. Ils habitent des villes que les médias ne visitent plus, des quartiers où les usines ont fermé, des bourgs où le dernier commerce est un supermarché. Depuis dix ans, Vincent Jarousseau les écoute, les photographie, les suit dans leur quotidien.

Dans son livre "Dans les âmes et les urnes", celui-ci **ne cherche pas à juger ceux qui votent RN, mais à comprendre ce qui les y pousse**. Car c'est seulement en comprenant que l'on peut alerter – sans mépris, sans stigmatisation – ce qui se joue au sein de nos sociétés. À travers son ouvrage, l'auteur nous amène à nous questionner sur la compréhension de cette tendance et nous permet de rappeler les fondamentaux philosophiques et historiques des organisations syndicales, dont la nôtre.

Nos fondamentaux sont repris régulièrement dans nos instances internes et nos expressions externes, où l'UNSA affirme que **le repli sur soi n'est pas l'identité de l'UNSA**. L'expression dans l'UNSA Mag 252 de 2025, de Philippe Foussier et Frédéric Marchand sur cet ouvrage, rappelle donc l'importance de la compréhension de l'évolution sociétale et de l'intérêt des organisations syndicales à répondre aux maux du monde salarié, pour éviter les abîmes des votes populistes qui ne répondront pas aux besoins des salariés.

Dans cet ouvrage, l'angle pris par l'auteur porte un intérêt sur la non-volonté de stigmatisation de l'électeur, mais plutôt sur **la compréhension de l'évolution et de la normalisation du RN**. Il pose sans détour le contexte qui amène certains électeurs à concevoir celui-ci comme un vote normalisé dans la pratique de la démocratie.

Dans le champ qui est le nôtre, notre vision humaniste des salariés où les différences et la contradiction ne sont pas des vulgarités, nous ne pouvons que recommander la lecture de "Dans les âmes et les urnes". Il permet d'ouvrir une réflexion posée que nous réitérons sans jugement condescendant sur des humains, salariés précaires ou pas, en recherche systématique d'une amélioration de leurs conditions de vie et de travail.

C'est dans les pas de nos anciens UNSA et UNSA-Ferroviaire que nous nous permettons d'orienter votre choix de lecture pour cette année 2026.

Par Arnaud RÉGIS ■



Fraude sociale : à qui l'imputer et comment la combattre ?

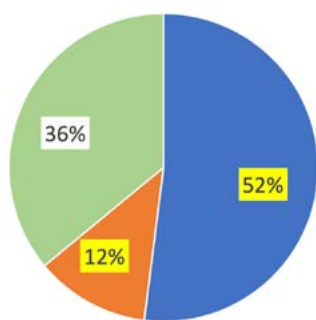
Le Haut Conseil du financement de la protection sociale (HCFIPS) a rendu public son rapport sur la fraude sociale en 2025. Celle-ci s'élève à 14 milliards d'euros et représente l'équivalent de 60 % du déficit de la Sécurité sociale.

« L'évaluation de la fraude à la Sécurité sociale aboutit à un montant de fraudes de 14 milliards d'euros, contre 13 milliards d'euros lors de l'évaluation précédente » constate le rapport du HCFIPS publié le 13 Février 2026.

À QUI IMPUTER CETTE FRAUDE ?

Si le rapport attribue 36 % des sommes détournées à la fraude aux prestations, **52 % sont imputables aux employeurs** (non-recouvrement de cotisations) et 12 % aux professionnels de santé.

Fraude à la sécurité sociale en 2025



■ Entreprises
■ Professionnels de santé
■ Familles

Il faut aussi tenir compte du fait que le champ d'investigation de l'enquête laisse de côté les travailleurs indépendants, comme les micro-entrepreneurs. Le taux de cotisations non déclarées par les micro-entrepreneurs est estimé entre 18,8 % et 23,6 %. Certaines de ces activités relèvent d'un salariat clandestin et peuvent conduire à une économie grise à la limite du travail dissimulé.

Pour les travailleurs des plateformes, la sous-déclaration atteint 47 % de l'activité et peut atteindre 66 % chez les livreurs, voire 82 % chez les chauffeurs de VTC. Il ne s'agit pas de stigmatiser ces salariés souvent surexploités, mais bien de dénoncer **l'absence de statut protecteur et le démantèlement du droit social** dont ils sont les premières victimes.

Lors de son premier mandat, le président Macron faisait l'apologie des plateformes, créatrices d'emploi, elles ont contribué au démantèlement de la protection sociale, au développement de la fraude, corollaire de la précarisation. Les sociétés d'intérim portent aussi leur part de responsabilité dans la sous-déclaration des cotisations.

“

64 % de la fraude sociale sont imputables aux employeurs et professionnels de santé.

”

UN TAUX DE RECouvreMENT TRÈS INSUFFISANT

La lutte contre la fraude connaît des résultats très limités avec un recouvrement de 680 millions d'euros, soit moins de 5 % du montant total de la fraude. Le rapport du HCFIPS le reconnaît : « S'il est en augmentation, le recouvrement reste néanmoins relativement faible au regard des sommes détectées ».

On notera que le **recouvrement est beaucoup plus efficace auprès des familles** avec 300 millions d'euros

recouvrés, qu'auprès des entreprises où seulement 100 millions d'euros sont récupérés sur la fraude aux cotisations.

LES FRAUDES SUR LES RECETTES FISCALES AFFECTÉES

Autre cause de pertes pour les finances de la Sécurité sociale, les fraudes impactant les recettes fiscales affectées, dont la TVA. Ces fraudes constituent un manque de recettes de 3 milliards d'euros. À ces fraudes viennent s'ajouter celles qui affectent la fiscalité sur le tabac et qui représentent une perte de 2,5 milliards d'euros. Soit un total de 5,5 milliards d'euros qui s'évaporent au détriment du financement de la protection sociale.

UN MANQUE À GAGNER CONSIDÉRABLE

Si l'on ajoute les 14 milliards d'euros de fraude à la Sécurité sociale et les 5,5 milliards d'euros relevant de la fraude aux taxes affectées, on arrive à un total de 19,5 milliards d'euros, équivalent à 85 % du déficit de la Sécurité sociale.

Ne rêvons pas, éviter à 100 % la fraude relève de l'utopie, mais renforcer la lutte contre la fraude et l'efficacité des recouvrements améliorerait largement les finances de notre protection sociale.

CE QUE PROPOSE L'UNSA

L'UNSA estime indispensable de renforcer la lutte contre la fraude par des moyens législatifs, matériels et humains, en ciblant prioritairement les secteurs les plus exposés :

- > au regard des difficultés à détecter certaines catégories de fraudeurs, notamment parmi les employeurs, et plus encore à recouvrer les sommes dues, le développement d'outils de prévention apparaît pertinent et constitue un gage d'efficacité ;



- > la cybercriminalité fait peser de nouveaux risques sur le financement de la protection sociale ;
- > de nouvelles pratiques frauduleuses émergent du fait de la financiarisation croissante des activités dans le domaine de la santé, qui privilégie la rentabilité économique au détriment de la pertinence des soins.

Dans ce contexte, l'UNSA soutient la création d'un observatoire de la financiarisation de la santé. En parallèle, elle exige des contrôles plus nombreux et mieux ciblés, dans l'intérêt tant des patients et que des finances publiques.

La Sécurité sociale est notre bien commun, le patrimoine de ceux qui n'en ont pas. La fraude à son encontre constitue un lourd préjudice contre notre intérêt collectif. L'État doit se doter des moyens pour l'enrayer.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



© Eugène Thierry

UFR Nancy fête l'Épiphanie

Belle assistance pour cette première réunion de l'année, qui se voudra plus conviviale qu'informative. Certains n'ont pu venir à cause des conditions de circulation (neige), d'autres ne veulent pas contaminer l'assemblée par leur toux ; ils nous souhaitent tous et toutes une bonne année 2026 ; Thierry et Alain remercient les présents et constatent que tout le monde « a gardé la main sur la rampe » et souhaitent leurs meilleurs vœux, avec un point essentiel : la santé. (Par Alain Fennerich - Photo Thierry Grojean)

Les infos pratiques et diverses de l'UFR TOURS

PUIS-JE FAIRE UN FEU DE CHEMINÉE EN VILLE ?

«Je viens d'acheter un pied-à-terre en ville. Puis-je faire une petite flambée dans la cheminée ?» se questionne Sabine. Voici ce que vous pouvez faire ou pas si vous habitez en ville.

Les feux de cheminée en ville sont la plupart du temps autorisés. Renseignez-vous toutefois auprès de la mairie pour savoir si la commune a pris un arrêté restreignant cette liberté.

Autre précaution : relisez votre règlement de copropriété, car il peut prévoir des restrictions ou interdictions sur l'usage des cheminées.

N'oubliez pas que vous avez l'obligation de faire ramoner le conduit par un professionnel certifié une ou deux fois par an, selon les localités. Et ce, même si vous utilisez peu votre cheminée. C'est une règle de sécurité pour éviter une intoxication au monoxyde de carbone ou un embrasement du conduit. Le ramoneur vous remettra une attestation indispensable en cas de sinistre pour être couvert par votre assurance.

Source : Notre Temps, N°673

CONTRÔLE TECHNIQUE

Quand une contre-visite s'impose

Depuis le 1^{er} février 2026, lors du contrôle technique, les propriétaires de véhicules seront informés s'ils sont concernés par un rappel grave. Ceux dotés d'airbag Takata, classés en « stop drive » (arrêt immédiat) devront passer une contre-visite et ne pourront plus rouler tant que l'airbag n'est pas réparé. Il n'y aura pas de contre-visite pour ceux en rappel simple (ministère des Transports du 8.12.25).

ÉLECTIONS

La procuration 100% en ligne se généralise.

Testées aux dernières élections européennes et législatives de 2024, les procurations intégralement réalisées en ligne sont désormais possibles pour toutes les élections à partir des municipales de mars 2026 (décret 2025-1059 du 03.11.25). Il faut disposer d'une identité numérique certifiée par France Identité et se connecter au téléservice www.maprocuration.gouv.fr.

VÉHICULES ÉLECTRIQUES : LE BONUS ÉCOLOGIQUE AUGMENTE EN 2026

Le coup de pouce à l'achat d'un véhicule électrique, financé depuis juillet 2025 par le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), est reconduit cette année (arrêté du 27.6.25, JO du 29 ; arrêté du 8.9.25, JO du 9).

Les montants alloués peuvent atteindre 5 700 € pour les ménages précaires, 4 700 € pour les ménages aux revenus modestes non précaires et 3 500 € pour les autres. Le bonus additionnel pour les véhicules dont la batterie est fabriquée en Europe progresse aussi : il est compris entre 1 200 et 2 000 €.

À noter : ces sommes maximales sont susceptibles d'évoluer dans les prochains mois en fonction du cours des CEE. Cette aide est réservée aux voitures dont le prix d'acquisition est inférieur ou à égal à 47 000 € hors options et dont la masse est inférieure à 2 400 kg. Ces véhicules doivent également atteindre un seuil minimal au score environnemental : la liste des modèles évolue et est régulièrement mise à jour sur le site de l'Agence de la transition écologique (<https://score-environnemental-bonus.ademe.fr/>).

Source : Le Particulier n°1236 - Janv. 26

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



Au cœur du monde cheminot

Plus d'informations



Mutuelle santé • Prévention • Prévoyance



Mutuelle Générale des Cheminots (MGC), mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la Mutualité, SIREN n° 775 678 550, dont le Siège social est situé 2 et 4 place de l'Abbé G. Henocque 75013 Paris, et au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, ACPR, située 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09.

mutuelleMGC.fr



01 40 78 57 10

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



**MUTUALITÉ
FRANÇAISE**
MEMBRE DE LA