

N° 890 | JUIN 2026

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



**GROUPE SNCF,
CAP SUR
L'INCERTAIN...**





carcept prev

ASSUREUR D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

FACILITER le quotidien

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

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

SOMMAIRE

N° 890 - Juin 2026

PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE

Dire la vérité
est une responsabilité



PAGES 5/21

QUOI DE NEUF À LA SNCF ?

- > Le ferroviaire dans l'Europe, de quoi parle-t-on ?
- > Le changement dans la continuité, un nouvel administrateur UNSA à la SA Voyageurs
- > Comité de groupe du 17 mars : camions en force, locomotives en sursis, cap sur l'incertain...



PAGES 22/23

À LA UNE

> [L'UNSA-Ferroviaire, à vos côtés](#)



PAGES 24/27

LES PLUS ++

- > Du côté des UFR
 - États généraux de la santé et de la protection sociale
 - UFR de Rennes, une AG stimulante
 - AG UFR section UFR Ouest / se rassembler en grand ouest

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 Cuivré - www.studio-cuivre.fr

Impression :

ROTO CHAMPAGNE

Z.I. La Dame Huguenotte

52000 CHAUMONT



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER

UNSA
Ferroviaire

Besoin d'un
coup de main ?

Fédération UNSA-Ferroviaire

Facebook Instagram YouTube LinkedIn X

Dire la vérité est une responsabilité

Il y a des moments où il faut arrêter de commenter l'actualité... et commencer à en tirer les conséquences. Nous y sommes.

En quelques semaines, le contexte économique a basculé. Les tensions internationales ont fait repartir l'inflation et le pouvoir d'achat des cheminotes et des cheminots est de nouveau sous pression. Ce que nous avons anticipé en janvier n'est déjà plus la réalité d'aujourd'hui. Soyons clairs : l'accord NAO signé en début d'année était équilibré au moment où il a été négocié. Nous l'assumons pleinement. Mais quand les faits changent, les décisions doivent suivre. C'est précisément pour cela qu'une clause de revoyure existe. **Elle doit être activée dès maintenant.** Car dans le même temps, une autre réalité s'impose : le groupe SNCF affiche des résultats solides, avec des bénéfices importants et des investissements massifs. Cette richesse n'est pas abstraite, elle est le fruit du travail quotidien des cheminotes et des cheminots. Il n'y a donc aucune raison que celles et ceux qui produisent cette richesse en soient les oubliés.

La question est simple : partage-t-on équitablement ou demande-t-on toujours les mêmes efforts aux mêmes ?

Au-delà des chiffres, il y a une réalité plus profonde et plus humaine. **Ces dernières semaines ont été marquées par des drames.** Nous refusons toute récupération, mais nous refusons tout autant le silence. Le travail n'est pas neutre. Quand il devient source d'épuisement, de perte de sens, d'isolement, il fragilise. C'est une réalité que les agents vivent et que les médecins du travail constatent. La question n'est pas de multiplier les dispositifs d'accompagnement. Elle est de savoir si l'on est prêt à remettre en cause des organisations du travail qui abîment. Mettre l'humain au cœur ne peut pas être un slogan. C'est un choix de gestion. Un choix de gouvernance. Un choix de courage. Et ce que nous voyons aujourd'hui, c'est encore trop souvent un décalage entre les discours et la réalité du terrain.

Le comité de groupe du 17 mars l'a montré sans détour : effectifs sous tension, matériel vieillissant, dialogue social fragilisé, stratégie parfois illisible. Pendant que certains pilotent à vue, d'autres tiennent la barre au quotidien avec de moins en moins de moyens. Ce décalage, nous ne l'acceptons pas. Parce que dans le même temps, on parle d'Europe ferroviaire, d'ouverture à la concurrence, de performance. Très bien. Mais à une condition : que cela ne se fasse pas au détriment des conditions de travail et de l'avenir du service public. Parce que dans le même temps, on parle de protection sociale et de solidarité. Très bien. Mais à une condition : que cela ne reste pas des intentions sans effets concrets.

Heureusement, il y a aussi ce qui nous tient debout : **la solidarité et l'engagement.** Le témoignage de Guillaume le rappelle avec force : ce qui fait la différence, ce sont les femmes et les hommes. Ceux qui ne lâchent pas. Ceux qui accompagnent. Ceux qui construisent.

C'est cela, l'UNSA-Ferroviaire. Un syndicalisme qui ne se contente pas de dénoncer, mais qui agit. Un syndicalisme qui ne détourne pas le regard, mais qui dit les choses. Un syndicalisme qui ne subit pas, mais qui exige. **Dire la vérité n'est pas un excès, c'est une responsabilité.** Et tant que les cheminotes et les cheminots auront besoin d'être défendus, nous continuerons à la porter.

Bonne lecture.



Par Fabrice CHARRIÈRE

Secrétaire général
de l'UNSA-Ferroviaire



L'accord NAO signé en début d'année était équilibré au moment où il a été négocié. Nous l'assumons pleinement.

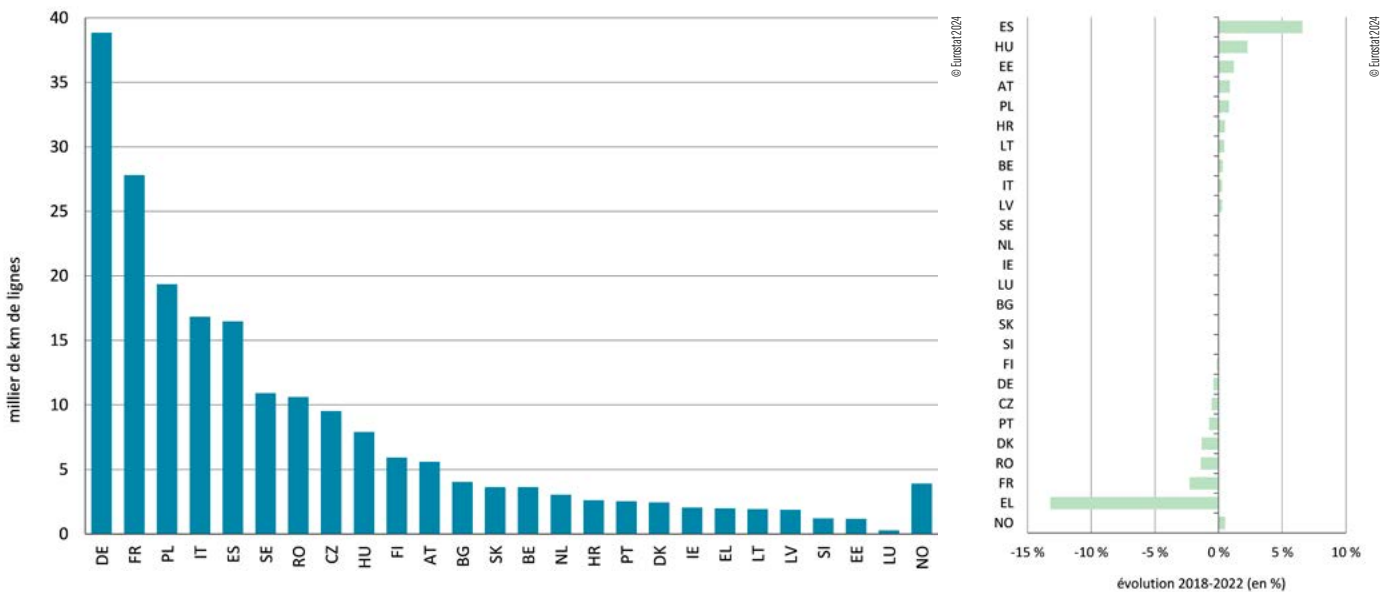


Le ferroviaire dans l'Europe, de quoi parle-t-on ?

Pour répondre à cette question, il est nécessaire de contextualiser ce qu'est le ferroviaire au sein de l'Europe. Les habitudes de voyage en train varient fortement d'un pays européen à l'autre, révélant des habitudes de mobilité très différentes.

Les réseaux sont évidemment de différentes tailles (source: Eurostat)

Longueur des réseaux nationaux par pays (en milliers de kilomètres de lignes, 2022) et évolution relative (2018-2022)



Sur les distances totales parcourues par les voyageurs : selon les dernières données (toujours Eurostat, 2023), l'**Autriche** arrive en tête, avec 13,6 % de la distance totale parcourue par des voyageurs effectuée en train, suivie des **Pays-Bas** (12 %) et de la **France** (11,1 %). À l'opposé, la **Grèce** affiche la plus faible utilisation du train : seul 0,5 % des trajets y ont été effectués sur rails. La **Lituanie** (1 %), l'**Estonie** (2,3 %) et la **Bulgarie** (2,4 %) se situent également très en dessous de la moyenne européenne (8,4 %).

DEPUIS LA PANDÉMIE DE COVID-19

En France, la part du train avait chuté à 7,3 % en 2020, au plus fort des confinements, contre 9,9 % en 2019. Elle a ensuite progressé pour atteindre 11,1 % en 2023, dépassant les niveaux d'avant la crise. Selon l'Autorité française de régulation des transports (ART), le transport ferroviaire a connu une croissance robuste en 2023 par rapport aux autres modes. Même dynamique en **Autriche** (de 9,3 % en 2021 à 13,6 % en 2023) et aux **Pays-Bas** (de 8,4 % à 12 % sur la même période). La **Suède** et la **Hongrie** ont également franchi la barre des 10 % en 2023.

Globalement, la part du train a gagné près de trois points en Europe entre 2020 et 2023, passant de 5,5 % à 8,4 %. Seule exception notable : la **Grèce**, où l'usage du train a reculé, tombant de 0,9 % en 2022 à 0,5 % en 2023.



Nous ne pouvons pas terminer cette introduction sans un rappel de contexte chiffré de 2025 et ses orientations futures. **L'activité du fret ferroviaire se replie au deuxième trimestre 2025** (-0,7%), après un rebond au premier trimestre (+2,6%). Elle s'établit à 8,3 milliards de tonnes-kilomètres, en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables, dont près des deux tiers sur des trajets ayant pour origine et destination le territoire national. La baisse du trafic affecte les trajets nationaux (-0,7%, après + 3,4%) comme

les trajets internationaux (-0,5%, après + 1,3%). La réouverture le 31 mars 2025 de l'autoroute ferroviaire vers l'Italie, passant par la vallée de la Maurienne, a permis une reprise progressive du trafic sur cet axe qui n'a pas encore pleinement produit ses effets sur le trafic ferroviaire.



Un train du quotidien à Hambourg, Allemagne

Le **transport collectif terrestre intérieur de voyageurs** (hors transports en commun urbains de province et transports routiers de voyageurs par autocar) est en hausse au deuxième trimestre 2025 (+1,6%), après +0,4% au premier trimestre. Cette augmentation de la fréquentation concerne aussi bien le transport francilien que le trafic national. Le nombre de voyageurs-kilomètres transportés par voie ferroviaire hors Île-de-France repart à la hausse au deuxième trimestre 2025 (+1,7%), après trois trimestres en baisse ou quasi stables. La croissance du trafic est forte sur les lignes classiques, trains Intercités et trains sous convention des conseils régionaux (+2,6%). Sur ces lignes, la fréquentation atteint un nouveau sommet. Sur le réseau à grande vitesse, le trafic augmente plus modérément (+1,3%) : au second trimestre 2025, les lignes à grande vitesse représentent 70% du trafic ferroviaire hors Île-de-France, soit une part en baisse de quatre points par rapport à celle du deuxième trimestre 2022, trois ans plus tôt.

LA GÉOGRAPHIE EUROPÉENNE EST UNE CHANCE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU FERROVIAIRE

Comme le porte régulièrement l'UNSA-Ferroviaire et dans la continuité de nos dernières expressions, **le transport ferroviaire est un vecteur de transformation de notre société**. Au-delà de cet aspect, il participe à l'activité économique des territoires et de l'Europe en facilitant les échanges sociaux. Nous pouvons nous féliciter des derniers écrits de la Commission européenne, cependant il reste de nombreux progrès à faire pour rendre la place du ferroviaire dans l'Europe nécessaire, voire primordiale.

En nous permettant de reprendre les propos de la Commission, celle-ci « considère le train à grande vitesse comme un investissement stratégique dans la compétitivité à long terme de l'Europe. Des connexions ferroviaires meilleures et plus rapides facilitent la croissance des entreprises au-delà des frontières nationales. Les liaisons à grande vitesse entre les grandes villes réduisent le temps de trajet et améliorent l'accès aux fournisseurs, aux clients et aux travailleurs. Cela soutient la coopération transfrontalière, aide les entreprises à se développer et stimule la compétitivité régionale. »

Elle souligne également que les lacunes primordiales soulignées par le rapport Letta, en matière d'infrastructures, demeurent un obstacle majeur à un marché unique véritablement intégré. **Le renforcement des liens physiques entre les grandes villes favorise la croissance**, l'innovation et la résilience des entreprises européennes. Il est important de rendre l'Europe plus forte à l'échelle mondiale et de veiller à ce que toutes les régions et entreprises puissent participer à cette croissance économique.

Concernant l'ouverture à concurrence, l'UNSA-Ferroviaire bien entendu ne se reconnaît pas dans les propos de la Commission : « Réseau plus connecté signifie également plus de concurrence. Dans certaines parties du marché ferroviaire de l'UE, les passagers bénéficient déjà d'une baisse des prix des billets, d'une amélioration de la fréquence des services et d'un éventail plus large d'options de voyage. Pour apporter ces avantages à tous les Européens, la Commission s'attaque aux obstacles qui empêchent encore de nouveaux opérateurs d'entrer sur le marché ferroviaire. Il s'agit notamment d'un accès restreint aux gares, aux dépôts et aux systèmes de billetterie, de frais d'accès élevés aux voies, d'investissements coûteux dans le matériel roulant et d'exigences de formation différentes pour les conducteurs de train. [...] La Commission élaborera une stratégie de financement et engagera un dialogue stratégique avec les États membres, les institutions financières et d'autres parties prenantes clés afin de combler le déficit d'investissement. Un « accord ferroviaire à grande vitesse », qui doit être conclu en 2026, définira des engagements communs visant à mobiliser des ressources auprès de tous ces acteurs. »

“ Il reste de nombreux progrès à faire pour rendre la place du ferroviaire dans l'Europe nécessaire, voire primordiale. ”



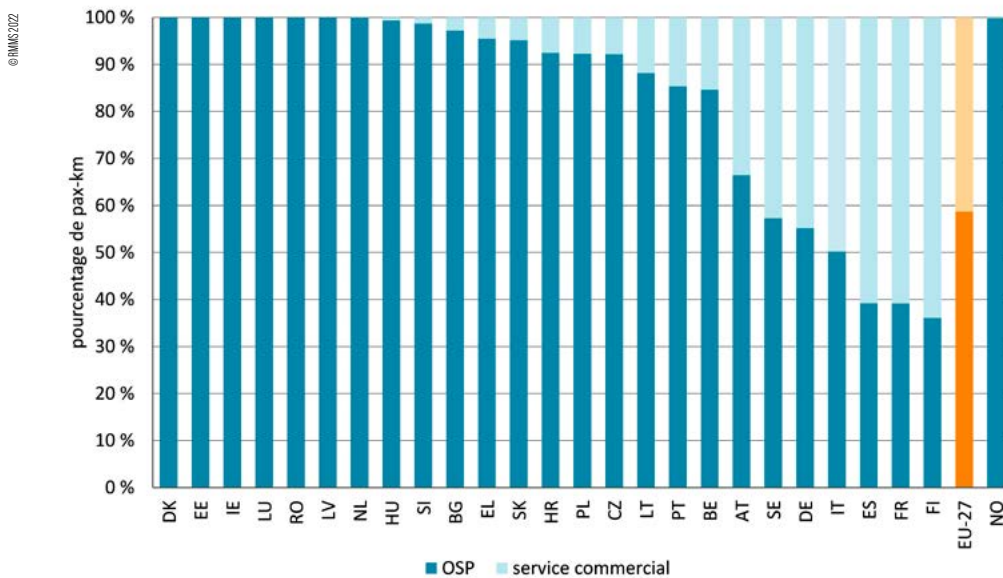
Le transport de voyageurs par train est en hausse

Cette ouverture à la concurrence s'exerce différemment selon la nature des services ferroviaires considérés. À ce titre, les OSP (obligations de service public) sont autorisées par la Commission européenne à déroger à certaines règles de concurrence, ou du moins les échelonner, mais sous certaines conditions qui ont été transcrites et révisées en 2024 par l'ART et qui sont :

- > l'existence de **circonstances exceptionnelles** (nombre important de procédures en cours, modification du champ d'application du contrat, etc.) ;
- > l'existence de **caractéristiques structurelles et géographiques** du marché et du réseau ferroviaires ;
- > le cas où le **gestionnaire de l'infrastructure** est aussi entreprise ferroviaire candidate sur le lot.

Cette distinction entre services OSP et commerciaux est très différente par pays, notamment quand on prend en compte le nombre de voyageurs transportés. La forte part des voyageurs transportés rapportée au kilométrage parcouru par ces derniers (pax-km) en France s'explique par la part des services TGV dans la fréquentation sur des itinéraires longs.

Part du trafic de voyageurs relevant respectivement d'une OSP et de services ferroviaires commerciaux par pays (en pourcentage de pax-km, 2022)



“
Des connexions ferroviaires meilleures et plus rapides facilitent la croissance des entreprises au-delà des frontières nationales.
 ”

En creux, ce graphique montre aussi la faible part d'une offre régulée (au sens économique, pour les voyageurs) en prix et en missions, versus commerciale pure sur l'ensemble des voyages effectués en France.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, un soutien est déjà fourni par le règlement RTE-T révisé, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et le plan d'action pour le transport ferroviaire à grande vitesse adopté aujourd'hui, qui stimulera les investissements dans les infrastructures et contribuera à accroître l'adoption par les voyageurs. **La Commission prévoit un dialogue stratégique avec les États membres pour combler le déficit d'investissement**, via des outils comme le MIE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe) et la BEI (Banque européenne d'investissements). Un appel à projets « *Reflow* » en 2026 sera dédié aux projets de grande vitesse. L'objectif est de connecter tous les aéroports majeurs au rail d'ici 2050 et de réduire de moitié les liaisons non électrifiées d'ici 2040.

Cette ambition européenne vis-à-vis du ferroviaire ne peut être considérée par notre organisation syndicale que positivement. Cependant, il nous faut **continuer à être exigeants à propos des conditions de travail des salariés**. Il est nécessaire de poursuivre une harmonisation technique, mais également une harmonisation sociale. C'est dans ce sens qu'agit régulièrement l'UNSA-Ferroviaire lors de mobilisations devant les institutions européennes des États membres. Une vision intégrée européenne sur les grands principes doit avoir lieu, mais également sur les conditions des travailleurs du ferroviaire. Nous avons maintenant quelques exemples des méfaits de l'ouverture à concurrence au sein des pays européens.

Par Arnaud RÉGIS ■

Le changement dans la continuité, un nouvel administrateur UNSA à la SA Voyageurs

Depuis le 1^{er} janvier 2026, Rémi Aufrère-Privel a été nommé administrateur salarié au titre de l'UNSA-Ferroviaire, en remplacement de Dominique Gabillet qui a fait valoir ses droits à la retraite. Une passation en douceur préparée avec Dominique Gabillet que nous remercions pour son engagement et ses multiples contributions ces années au service de l'UNSA-Ferroviaire, mais aussi dans ses missions au sein de l'UNSA Interprofessionnel dans la région Centre-Val de Loire.



Rémi Aufrère-Privel

RÉMI, QUELLES SONT VOS MOTIVATIONS POUR REJOINDRE LE CA DE LA SA VOYAGEURS ?

69 000 cheminots composent notre société anonyme, dont l'unique actionnaire est l'État. Avec 15 000 trains et 5 millions de voyages chaque jour, plus de 20,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires, une présence dans neuf pays en Europe, notre entreprise s'inscrit dans la vie quotidienne de millions de personnes.

Transporter est l'un des plus vieux métiers du monde, car dès son apparition, l'Homme a entrepris des voyages. Que ce soit par nécessité alimentaire, une soif insatiable de découvertes et de création, aussi par amour des autres et de respect de soi. Il n'y a donc aucun hasard à parler de « transports amoureux » tant le voyage dans toutes ses dimensions guide nos vies. Pour chacune et chacun d'entre nous.

Le train est une histoire d'amour qui a été, est et restera tumultueuse, passionnée, ainsi que passionnante. C'est cette volonté d'être meilleurs dans

nos services aux voyageurs qui fait de nous des « cheminots » riches de leur histoire comme de leur attachement indéfectible aux valeurs républicaines de service public, qui portent les progrès sociaux et économiques de la France.

COMMENT ENVISAGEZ-VOUS VOTRE RÔLE D'ADMINISTRATEUR SALARIÉ ?

Administrateur salarié de notre entreprise, je m'engage à la hauteur de mon parcours syndical républicain. Mon objectif est de poursuivre le travail et le combat de mes prédécesseurs Xavier Lemaire et Dominique Gabillet. Car ils ont porté haut et fort les **principes de service public** pour un train moderne, efficace, en sécurité, à un prix abordable, pour toutes et tous et pour toutes les forces économiques et sociales.

Pour ma nouvelle mission, j'ai besoin de chaque délégué(e), chaque militant(e), chaque responsable syndical de ma fédération UNSA, ainsi que de tous

les cheminots opérationnels (tous niveaux hiérarchiques) et dirigeants pour analyser, comprendre le quotidien et les enjeux actuels et à venir pour être pleinement au service de l'entreprise et de son corps social. C'est pour cela que je suis à leur disposition pour les rencontrer et échanger avec eux en France et en Europe, dans le respect intégral des règles et obligations de confidentialité et de probité propres au mandat social d'administrateur.

NB: Ce mandat essentiel (donc prioritaire) d'administrateur SA Voyageurs qui est confié à Rémi depuis le 1^{er} janvier 2026 est complété par la présidence du Conseil des métiers ferroviaires (2026-2028), administrateur suppléant de la CPRP branche ferroviaire, membre du Comité des partenaires de la mobilité (IDF Mobilités) et de conseiller CESER Île-de-France (vice-président de la Commission Transports et Mobilités et membre de la Commission Aménagement du territoire). Ces responsabilités permettent d'enrichir les expressions et questions au sein du CA SNCF Voyageurs et assurent une crédibilité indispensable.



En session au CA SNCF Voyageurs

Quelques questions à l'administrateur salarié (liste UNSA-Ferroviaire)

LE 23 FÉVRIER 2026, TU AS PARTICIPÉ À TON PREMIER CONSEIL D'ADMINISTRATION DE SNCF VOYAGEURS. COMMENT CELA S'EST-IL PASSÉ ?

C'est un autre monde comparé aux instances de représentation du personnel (IRP) ! Mais j'ai été peu surpris parce que j'ai participé activement au CA de l'AOM (autorité organisatrice de la mobilité) IDF Mobilités durant plus de 18 mois. Un conseil

d'administration, c'est dense, avec des dossiers stratégiques. J'ai tout de suite mis différents sujets sur la table pour assurer le mandat dans les conditions optimales, notamment l'égalité de traitement entre administrateurs. **Un administrateur salarié doit avoir les mêmes moyens d'information et de travail que les autres** et les dispositions utiles pour assurer ce mandat social. Il est mandataire de l'entreprise au même titre que les autres administrateurs et voit ainsi sa responsabilité juridique engagée dans ses décisions et votes au CA. Ma responsabilité envers les salariés m'oblige à être d'autant plus attentif à une vision de long terme et aux impacts sur les salariés comme sur les territoires.

COMMENT QUALIFIERAIS-TU LE RYTHME DE CE PREMIER CA ?

Intense ! Impossible de se mettre en phase d'observation. Vous entrez dans la piscine profonde sans bouée. C'était un CA en mode LGV : voie libre, vitesse maximale, mais en sécurité ! Heureusement que j'ai l'expérience des instances, mais je le dis franchement : un CA, c'est un tout autre univers qu'un CSE ou un comité de groupe. Il faut tout capter, tout noter, anticiper. Le cerveau en surchauffe, car tu es physiquement seul !

Forcément, compte tenu de mon passé professionnel auprès de la direction RSE Groupe et mon parcours syndical, je suis particulièrement sensible à la santé, dont la santé mentale, et la sécurité des salariés, avec une attention sur la sécurité environnementale qui doit être davantage prise au sérieux.

L'ACTUALITÉ EST TRÈS FOURNIE, QU'EST-CE QUI T'A MARQUÉ ?

La SNCF est le relais des attentes et des frustrations de notre société. On sent une montée de l'agressivité sous toutes ses formes. Nous espérons que les recrutements futurs vont permettre de déployer des effectifs et de faire baisser les inquiétudes fortes sur des métiers en tension.



La direction déplore le SNCF bashing sur le « no kids »



Je suis particulièrement sensible à la santé, dont la santé mentale, et la sécurité des salariés.





Le ministère de l'Économie et des Finances à Paris Bercy



La stagnation de la féminisation des métiers de conduite et de maintenance est un indicateur d'alerte.



À ce titre, la stagnation de la féminisation des métiers de conduite et de maintenance est un indicateur d'alerte. Autre chose : **arrêtons avec le procès sur le « prix du train »**, du moins tel qu'il est présenté dans les médias. Le train est le seul mode à payer et à concentrer le prix complet : coûts d'usage, péage sur toutes les lignes, externalités et taxes. Il n'est pas le seul mode à être subventionné plus ou moins directement (faible taxe kérosène et subvention CCI sur aéroports, par exemple). Si le « *yield management* » pénalise les décisions de voyages plus spontanées et immédiates et les familles modestes, c'est aussi parce que nous manquons de rames et que **nous payons doublement pour le réseau ferroviaire**. Pour autant, le train est la solution climatique, pas le problème ! Sans omettre le SNCF bashing sur le « no kids » (pas d'enfants). La direction déplore cette utilisation médiatique. Selon moi, c'est une vraie bévue en termes de communication, mais la réaction est totalement injuste contre SNCF Voyageurs !

LA CONCURRENCE S'INTENSIFIE, COMMENT RÉAGIT SNCF VOYAGEURS ?

Évidemment, aujourd'hui comme hier, je n'ai jamais été favorable à la multiplication des filiales pour répondre aux appels d'offres. Et cela, même si l'histoire des relations État-régions-SNCF a connu des opérations antérieures discutables en termes de transparence des coûts. Les élus régionaux doivent rendre des comptes aux citoyens, donc on peut comprendre leur posture et leur ligne de conduite, qui consistent à peser chaque euro versé sur des contrats de transports publics de voyageurs. Mais la filiale n'était pas forcément la seule solution pour adresser une comptabilité spécifique à chaque lot, même si cela rassure les élus régionaux. SNCF Voyageurs est offensive : 8 appels d'offres gagnés sur 12.

Ma préoccupation est aussi le maintien et le développement des droits des cheminots transférés dans les filiales SNCF et les autres opérateurs ferroviaires. L'inclusion de toutes des entreprises ferroviaires est essentielle. Mais je m'inquiète aussi pour les AOM qui sont financièrement fragilisées. Influencées par des discours de séduction sur les baisses potentielles de prix par la croissance de productivité liée à la mise en concurrence et pouvant se trouver prisonnières de certaines annonces, **elles pourraient exiger des réductions de budget et des conditions de travail associées**. Cette situation pourrait déconnecter l'entreprise ferroviaire et l'AOM des réalités de terrain et s'éloigner du « prix raisonnable » pour assurer les droits légitimes des salariés et une haute qualité de service.



Le train est la solution climatique, pas le problème !

Et puis, ces histoires de sociétés publiques locales (rassemblement de différentes régions notamment) qui achètent leurs propres rames... J'ai rencontré deux vice-présidents en charge des transports dans deux régions (Hauts-de-France et Nouvelle-Aquitaine), ils déclarent vouloir réaliser des achats communs, favorisant la standardisation des rames

(hormis le pelliculage régional). C'est un des moyens judicieux pour obtenir un prix groupé raisonnable et développer une industrie ferroviaire française et européenne forte. La balkanisation par la multiplication des « variantes de matériels roulants » et des fabricants, c'est le risque du déclin de l'industrie ferroviaire nationale et continentale/européenne.



Les Français aiment leur train !

LES COMPTES 2025 SONT QUALIFIÉS « D'ENTHOUSIASTES » PAR LE PRÉSIDENT DE LA SA VOYAGEURS DANS LES MÉDIAS, QUELLE EST TON ANALYSE ?

167 millions de clients, +20 % en six ans, 86 % d'occupation (90 % pour OUIGO). Les Français aiment leur train, c'est clair !

L'EBITDA passe à 13%, la dette baisse de 256 millions. Mais derrière ces bons chiffres, il y a un gros point noir : le financement du réseau. C'est mon cheval de bataille avec nos collègues de SNCF Réseau et aussi de la SA Holding et de Gares et Connexions. L'efficacité du transport ferroviaire passe par une cohésion de groupe qui ne s'oppose pas au climat concurrentiel et aux règles actuelles. Je rappelle haut et fort que la concurrence et l'ouverture par appels d'offres, cela peut produire beaucoup plus de trains et une fréquentation accrue de voyageurs, mais plus concentrée. La condition essentielle pour réussir la politique actuelle est de **disposer d'un réseau ferroviaire moderne et à la fiabilité infaillible**. Cela ne peut se réaliser qu'au prix d'un investissement public extrêmement important, pour corriger les gravissimes insuffisances de financement déjà dénoncées par les études du professeur Rivier puis Puttalaz (École polytechnique de Lausanne) et le prédécesseur de Jean Castex, Jean-Pierre Farandou (président du groupe 2019-2025).

Je considère qu'il existe trop d'hypocrisie sur le financement du ferroviaire. La politique de libéralisation va coûter beaucoup d'argent public, encore plus avec l'explosion du nombre de lots par appels d'offres. Cela commence par la conception et les réponses aux appels d'offres qui se chiffrent

en millions d'euros pour la plupart. Toutes les comparaisons avec d'autres pays européens le prouvent. Et j'ai une grande crainte sur les impasses budgétaires rencontrées par les AOM (les régions) qui vont s'amplifier par la croissance des demandes avec l'émergence des SERM (services express régionaux métropolitains) et autres services supplémentaires.

Il ne faut pas oublier de dire sincèrement que le portage financier envisagé des SERM par des partenariats publics privés (PPP), s'ils offrent une forme de flexibilité réelle, coûtera beaucoup plus cher qu'un engagement financier public national. Même si ce financement par PPP nous permet de sortir du carcan des critères de convergence économique européens (règle des déficits publics des États).

Si le projet de loi cadre du ministre Tabarot sur le développement des transports, en discussion actuellement, paraît positif sur le principe de réserver les recettes des futures concessions autoroutières à compter de 2032-2033, au ferroviaire notamment, nous risquons de vivre la période la plus dangereuse en termes de probabilités de pénuries d'investissements pour le réseau ferroviaire sur les six prochaines années.

L'État, unique actionnaire à SNCF Voyageurs, nous impose des dividendes prévisibles sur cinq ans. On dévoie ce mot : **ce n'est plus un dividende, c'est un impôt déguisé !** Nous construisons notre modèle économique pour répondre à cette exigence, mais ce système est un « bricolage ». En situation de monopole, cela passait encore. Mais avec l'ouverture à la concurrence, c'est caduc ! Pourquoi seuls les voyageurs de SNCF Voyageurs paieraient le réseau ? Tous les opérateurs (y compris privés) doivent contribuer. Tous, y compris nos concurrents. Je le dis et le répéterai. Évidemment, on peut se féliciter quand le ministre des Transports réussit, face à la citadelle libérale de Bercy,



Il faut un réseau ferroviaire moderne et à la fiabilité infaillible



**Canicules,
chutes d'arbres,
inondations.
Nous devons
provisionner
ces risques.**



de faire en sorte que l'intégralité des bénéfices aille alimenter le fonds de concours pour régénérer le réseau. Mais les entreprises ferroviaires privées (ou semi-privées en mode « cache-sexe du secteur des transports publics ») ne contribuent pas du tout, hormis par les péages, parfois avec des ristournes pour les nouveaux entrants.

QUELS SONT TES SUJETS DE PRÉOCCUPATIONS ?

M'approprier les petites lignes des bilans, parce qu'un administrateur doit essayer de tout comprendre. Ce n'est pas facile pour moi, n'étant pas économiste ou financier de formation, mais... ancien vendeur SNCF. J'ai interrogé les immobilisations incorporelles, logiciels, marques. J'ai questionné la hausse des achats externes. Est-ce qu'on externalise ce que nos collègues pourraient faire ? Et surtout, j'ai posé une question d'avenir : où sont les provisions pour le changement climatique ? Canicules, chutes d'arbres, inondations, ce n'est pas que l'affaire de SNCF Réseau. Nous devons provisionner ces risques.



L'administrateur salarié défend les principes de service public

En tant que président du Conseil des métiers ferroviaires, je porte aussi une grande attention au maintien des métiers et compétences, mêmes celles dites « connexes », et pour limiter la sous-traitance souvent signe de situations, tant de travail qu'environnementales, dégradées. C'est une question de reconnaissance, de maintien des savoir-faire. Et j'ai rappelé un point qui me tient à cœur : la RSE (responsabilité sociétale des entreprises) et le devoir de vigilance (et mon soutien à la directive européenne CS3D qui va dans le sens



La gare de Le Cendre - Orcet

d'une plus grande responsabilité sur les chaînes de sous-traitance du donneur d'ordre initial). Dans ces marchés, a-t-on intégré des clauses d'insertion pour les salariés employés ?

Ancien chargé de mission sur le travail d'intérêt général à la SNCF (chef de projet excellence opérationnelle sur le développement des TIG et rédacteur en chef de la brochure mode d'emploi TIG au groupe SNCF 2020-2022), je pose la question de recourir davantage aux TIG. Par exemple, je ne doute pas de l'intérêt de Valérie Pécresse, présidente de la région Île-de-France, comme de Xavier Bertrand, président de la région Hauts-de-France, sur l'usage du TIG. Ils seraient intéressés par ce dispositif pénal afin d'utiliser pleinement la « justice réparatrice » pour la petite délinquance (notamment celle concernant la fraude dans les transports publics et l'atteinte aux biens publics, comme les détériorations et autres tags). La sécurité est un droit citoyen républicain et le TIG est une mesure très utile pour nos services d'accueil, sans jamais se substituer aux emplois pérennes. C'est du gagnant-gagnant pour SNCF Voyageurs et pour réparer concrètement les dommages causés par les tigistes à la collectivité.

Dans tous les domaines, **la coopération est toujours plus efficace qu'une concurrence plus idéologique et obsessionnelle qu'objectivée.** Regardons les Suisses plutôt que les Allemands ! je suis demandeur d'un retour d'expérience lucide et indépendant et favorable à un observatoire de la concurrence qui émettrait des solutions.

SUR LES DIFFÉRENTS DOSSIERS, QUELS SONT TES « MARQUEURS » UNSA-FERROVIAIRE ?

Je respecte les responsabilités et les difficultés liées aux postes de chacun, quelle que soit sa position. L'organisation UNSA qui me parraine s'est prononcée pour un meilleur partage de la valeur et des rémunérations plus en adéquation avec la charge de travail et le niveau de responsabilité, y compris juridique. Elle s'inquiète de la dégradation de la santé mentale et du manque de repos, avec une alerte particulière chez les cadres. Je suis donc attentif à ce que les effectifs, les conditions

de vie au travail et les masses salariales soient en concordances. Je suis attaché à une cohérence d'ensemble, les critères de performances, doivent être concordants entre PDG, membres du COMEX et prendre davantage en compte le facteur humain. Selon moi, la justice sociale (et l'équité salariale) commence par une cohérence dans les objectifs, y compris les objectifs du PDG et de l'équipe des cadres dirigeants.



Il faut préserver l'accès au train pour toutes et tous

UN DERNIER MOT SUR TON ENGAGEMENT ET TES COMBATS À VENIR ?

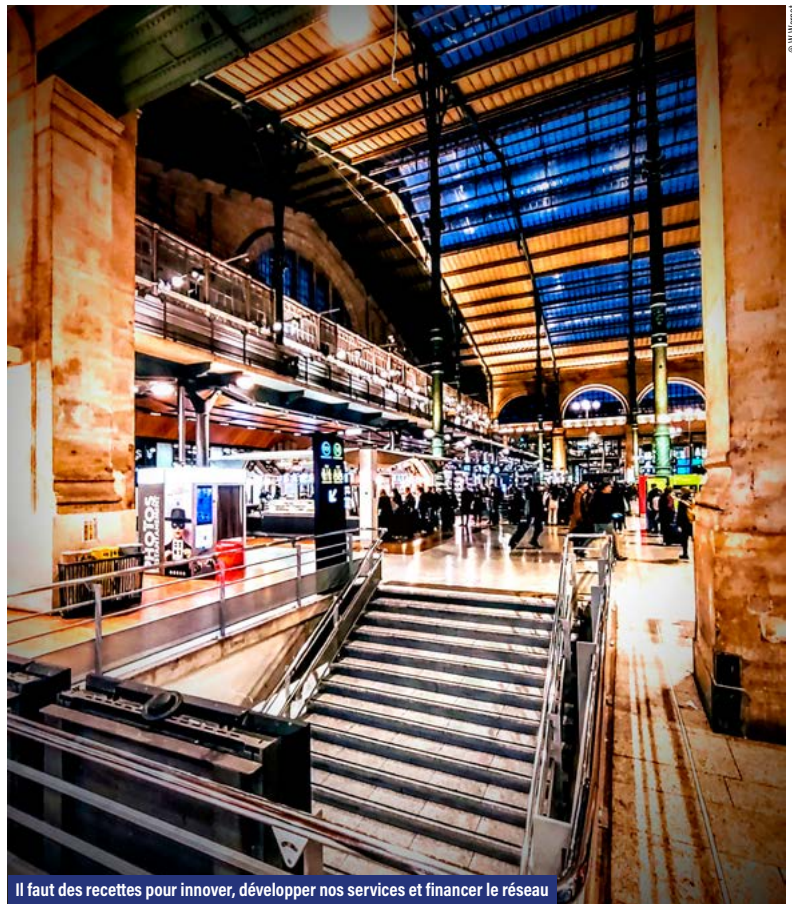
Je siége dans ce conseil d'administration pour porter aussi la voix de celles et ceux qui font les trains, les réparent, les accompagnent au quotidien. Ancien agent mouvement-circulation et ancien vendeur, je connais leur vie, car je l'ai vécue moi-même. Mon combat d'administrateur, c'est un service public de qualité, sûr, régulier, présent partout sur le territoire, avec des cheminots aux droits sociaux respectés et disposant d'un dialogue social de qualité.

Le transport ferroviaire est un droit. Mais il n'est pas gratuit. Ce sont donc aussi des recettes en augmentation pour innover, développer nos services et financer le réseau ferroviaire qui se délite dangereusement et remet en cause son accès pour tous. Les bénéfices ne sont pas un tabou quand ils s'inscrivent dans une éthique vertueuse de consolidation, de modernisation et de développement.

Les salariés de SNCF Voyageurs sont la première force de l'entreprise. Parmi mes objectifs : veiller à ce qu'ils aient les moyens de leurs missions, dans des conditions de travail dignes et sécurisées, avec les droits, les rémunérations et les parcours professionnels positifs. Et je veux être, par mon travail, un administrateur crédible et respecté, avec les moyens utiles pour assurer le mandat.

Pour un administrateur salarié de la liste parrainée par la fédération UNSA-Ferroviaire, c'est la condition d'une gouvernance équilibrée, juste et efficace créant les conditions de nouveaux progrès.

Rémi AUFRÈRE-PRIVEL ■



Il faut des recettes pour innover, développer nos services et financer le réseau

“

Mon combat d'administrateur, c'est un service public de qualité, sûr, régulier, présent partout sur le territoire, avec des cheminots aux droits sociaux respectés et disposant d'un dialogue social de qualité.

”

Comité de groupe du 17 mars : camions en force, locomotives en sursis, cap sur l'incertain...

Changement de capitaine, mer agitée et équipage sous pression : à la SNCF, le voyage continue, mais sans garantie sur la destination. Annonces ambitieuses et bons résultats, mais le quotidien des cheminots raconte une autre histoire : des effectifs sous tension et des trains parfois obligés de tenir le rythme malgré du matériel vieillissant. Pendant que certains naviguent avec des plans stratégiques aléatoires, d'autres rament sur le pont, tentant de maintenir le cap. Le trajet s'annonce mouvementé et mieux vaut garder son billet, car les prochains virages pourraient secouer un peu.



Pendant que certains naviguent avec des plans stratégiques aléatoires, d'autres tentent de maintenir le cap

RECHERCHE PRÉSIDENT DÉSESPÉRÉMENT

Jean-Pierre Farandou a quitté la SNCF, mais visiblement pas l'adrénaline de la vie active et des dossiers chauds. À 69 ans, là où certains grands dirigeants, *Heureux qui, comme Ulysse, ont fait un beau voyage, sont retournés, plein d'usage et raison, vivre entre leurs parents le reste de leur âge et peaufiner leur swing*, il persiste et signe.

Contre toute attente (la sienne peut-être aussi d'ailleurs), Jean-Pierre Farandou change de terrain de jeu et embrasse une nouvelle carrière. Apparemment, il aime tellement le travail qu'il en a accepté le ministère. Ironie de l'histoire : celui qui n'était pas toujours en odeur de sainteté du côté du gouvernement se retrouve aujourd'hui appelé à la rescousse.

Pendant ce temps, du côté du comité de groupe SNCF, on découvre une autre forme d'innovation : la réunion sans président. Le 20 novembre 2025, Jean Castex, fraîchement nommé, manque à l'appel. Empêchement de dernière minute (piscine, un dernier dossier) ou sens aigu du suspense, le mystère reste entier. Toujours est-il que « pas vu, pas pris » sauf pour les représentants du personnel. Et là, forcément, sans capitaine sur la passerelle, la traversée devient plus sportive. Les équipes de direction, livrées à elles-mêmes comme des mousaillons esseulés sur un pont en pleine tempête, tentent de tenir la barre, mais peinent à donner un cap clair. Résultat : des réponses approximatives, une vision stratégique floue et un sentiment diffus que le navire avance sans trop savoir vers où.

CAPITAINE CASTEX SUR LA PASSERELLE

Il aura fallu attendre le 17 mars 2026 pour voir enfin Jean Castex monter à bord. Et cette fois, pas question de passer inaperçu : le capitaine prend la parole, pose le décor et promet de revenir régulièrement « prendre la température ». Traduction : il a compris que le comité de groupe pouvait aussi servir de boussole. Sa grande question est claire et se matérialise sous la forme d'une problématique simple, mais essentielle : **quelle place pour la SNCF dans un monde ferroviaire de plus en plus ouvert, concurrentiel et parfois franchement brutal ?** Car non, la SNCF n'est plus seule sur les rails, et oui, le terrain de jeu s'est sérieusement corsé.

Captain Castex joue la carte du réalisme tempéré. Moins alarmiste que les représentants du personnel, il assume une phase d'observation. Il le dit lui-même : il n'est pas cheminot. Un « défaut », selon ses mots, qu'il transforme aussitôt en avantage. Regard neuf ou regard extérieur un peu déconnecté ? Là encore, le temps tranchera. Sur le fond, quelques lignes directrices se dessinent. **D'abord, remettre l'humain au centre** (un classique, mais difficilement contestable). Ensuite, reprendre la main en interne : moins de cabinets de conseil, plus de compétences maison et des recrutements à la hauteur. En clair, il est grand temps d'arrêter de sous-traiter ce que l'on sait (presque encore) faire. Côté ambitions, le cap est affiché : relancer les investissements, notamment dans les infrastructures, et redonner du poids à l'entreprise dans les décisions stratégiques. **Une SNCF plus offensive, moins spectatrice.** Enfin, sur la concurrence, le discours se durcit légèrement. Ouvrir le marché, très bien, mais pas à sens unique. Laisser à l'opérateur historique les lignes les moins rentables pendant que d'autres se gavent sur les segments lucratifs n'est pas défendable. Castex rejoint ici une critique largement partagée : à règles du jeu ouvertes, encore faut-il qu'elles soient équitables. Reste maintenant à passer du discours à la traction. Parce qu'en matière ferroviaire comme ailleurs, ce ne sont pas les annonces qui font avancer les trains.

RÉSULTATS 2025 : À QUI PROFITE LE GAIN ?

Le groupe SNCF a dévoilé ses résultats pour 2025 : 43 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 1,8 milliard de résultat net et 11 milliards investis. Des chiffres solides, que l'UNSA-Ferroviaire ne conteste pas,

bien au contraire. Mais derrière ces performances, il y a une réalité qu'aucun tableau Excel ne doit faire oublier : **ces résultats ont été produits par les 284 000 femmes et hommes du groupe.** Quatre mois que nous avons un nouveau président aux manettes, mais la vision sociale du groupe, elle, reste en attente. Une attente d'autant plus difficile à comprendre que les sujets urgents ne manquent pas et continuent à prendre la poussière.

À écouter la direction, tout va bien, car les résultats sont là, la performance aussi, mais une question persiste : où est passée la valeur créée par les cheminots ? Premier élément de réponse : le fameux « fonds de concours ». Déjà discutable à l'époque du monopole, il devient aujourd'hui une vraie variable d'ajustement du système ferroviaire et ne se présente pas comme une portion congrue, puisque la part complémentaire dépasse désormais la part programmée, le tout financé par le cash-flow libre¹ de SNCF Voyageurs. Traduction : on pioche dans la richesse produite pour combler ailleurs. Au passage, une question reste soigneusement évitée : quels investissements, quels projets, quelles redistributions sont sacrifiés pour alimenter ce mécanisme ?

“

Laisser à l'opérateur historique les lignes les moins rentables pendant que d'autres se gavent sur les segments lucratifs n'est pas défendable.

”



43 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 1,8 milliard de résultat net pour SNCF

¹ Le Cash-flow libre représente l'argent réellement disponible après avoir fait tourner l'entreprise (activité courante) et après avoir investi dans l'outil de travail (machines, véhicules, informatique...). En clair, c'est le cash qui reste, que vous pouvez utiliser librement pour vous rémunérer, rembourser vos dettes, investir davantage, ou constituer une réserve de sécurité.

Dans le même registre, la direction met en avant une hausse de rémunération de 16,4% sur trois ans. Présenté comme ça, difficile de ne pas applaudir. Sauf que derrière ce chiffre se cache un petit tour de passe-passe : on mélange allègrement le salaire fixe (celui qui compte pour la retraite et les droits) avec des éléments variables comme les primes, l'intéressement ou les fameuses PPV (prime de

tous, y compris à Keolis et Geodis. Objectif affiché : un groupe « fort ». Mais fort de quelle manière ? Fort dans la performance économique ou solide sur le plan social ? La nuance n'est pas anodine.

Côté ressources humaines, le discours se veut lucide. **La direction reconnaît ne plus être en mesure de garantir des carrières longues à la SNCF.** Une réalité balancée mollement sans véritable contre-offensive pour restaurer l'attractivité de l'entreprise et qui donne un modèle évolutif, sans que les réponses suivent vraiment. Les indicateurs, de leur côté, parlent d'eux-mêmes. Les difficultés de recrutement persistent et le recours au travail temporaire explose (+25%). Une solution de court terme qui devient progressivement un mode de fonctionnement avec, en toile de fond, un constat plus large : la SNCF peine encore à intégrer les nouvelles attentes des salariés post-Covid. Les outils de recrutement et de management se modernisent, mais les leviers de fidélisation restent à quai. **Attirer, c'est bien. Garder, c'est une autre histoire.** Avec un taux de licenciement avoisinant les 35%, l'entreprise se rapproche de standards observés chez Amazon (38%), pas vraiment connu pour son modèle social exemplaire. Une comparaison qui interroge.

Dans ce contexte, les repères en matière de qualité de vie au travail semblent glisser avec cette fameuse « résilience » qui devient une valeur centrale et presque un objectif en soi. Tenir, coûte que coûte. Quitte à faire grimper les risques psychosociaux. Au final, le décalage se creuse. D'un côté, un discours volontariste, conquérant, parfois même optimiste. De l'autre, une réalité de terrain plus tendue, où les fragilités s'accroissent. Entre les deux, un fossé qui ne cesse de s'élargir.



Petit tour de passe-passe : on mélange le salaire fixe avec des éléments variables

partage de valeur). Des compléments appréciables, certes, mais par définition non garantis et parfaitement volatils. En résumé : une hausse affichée solide, pour une réalité beaucoup plus fragile.

Il faut avouer aussi que **du côté du dialogue social, le scénario mérite aussi le détour.** Les organisations syndicales avaient obtenu que les NAO (négociations annuelles obligatoires) soient décalées pour s'appuyer sur les résultats réels. Sur le papier, une avancée. Dans les faits ? NAO début janvier 2026, résultats publiés le 26 février. Entre les deux, un léger détail : la direction avait ses projections, les syndicats, eux, ont négocié à l'aveugle. La transparence, oui, mais avec option brouillard.

BILAN SOCIAL TU PERDS TON SANG-FROID

Du côté du bilan social 2025, la direction du groupe SNCF n'a pas d'inquiétude particulière face à la montée des licenciements, elle fait mieux, elle assume totalement : « *On embauche plus, donc on licencie plus* ». Une formule simple, presque élégante, mais un peu rapide. Car contrairement à ce qui est suggéré, **il n'existe aucun lien mécanique entre volume d'embauches et niveau de licenciements.** Ce raccourci relève davantage de l'élément de langage que de la réalité sociale. Dans cette logique, la politique de groupe s'applique à





Le transport mondial de marchandises devrait approcher les 100 milliards de dollars d'ici 2035

DIALOGUE SOCIAL : DIVISER POUR MIEUX GÉRER ?

L'alerte n'est plus isolée, elle est collective. Les organisations syndicales, dont l'UNSA-Ferroviaire, parlent désormais d'une seule voix : crise de gouvernance, dégradation de la santé des cheminots et, surtout, un **risque réel de rupture de l'unité sociale**. Le signal est clair et difficile à balayer d'un revers de main. Le problème n'est pas conjoncturel, il est structurel. À mesure que la négociation descend du niveau du groupe SNCF vers ses filiales (ouverture à la concurrence oblige), le rapport de force se transforme, pas forcément dans le bon sens.

Sur le terrain, les élus en filiale se retrouvent souvent en première ligne : moins expérimentés, plus isolés, avec un accès limité aux ressources du groupe. En face, les directions locales, elles, continuent de s'appuyer sur des fonctions centrales solides, des experts et des cabinets de conseil. Le déséquilibre est flagrant et surtout unilatéral. **Moins de contre-pouvoir, plus de pression**. Une équation qui affaiblit progressivement le dialogue social. L'UNSA n'hésite plus à parler de « balkanisation délibérée ». Le terme peut surprendre, mais il colle de plus en plus à la réalité observée. Au bout du compte, c'est tout le corps social qui encaisse, la fatigue s'installe, les repères se brouillent, la cohésion s'effrite. Dans ce contexte, l'ambition affichée

de « faire groupe » et de promouvoir un dialogue social exigeant commence à sonner creux. Plus un objectif partagé qu'une réalité vécue.

VOYAGE VOYAGE...

À la SNCF Voyageurs, le parc roulant, c'est un peu une grande famille avec plusieurs générations sous le même toit. Plusieurs milliers d'engins moteurs et rames, avec un âge moyen variable selon les segments : du matériel qui frôle les 46 ans (presque collection), du plus récent, autour de 25 ans et des rames TER à 21 ans. Autant dire que sur les rails, ça sent parfois autant le neuf que le vintage.

Au cœur de cette mécanique bien huilée (ou qui s'efforce de l'être), la direction du Matériel SNCF joue un rôle clé. Avec près de 9900 agents, dont 7150 en maintenance et 2000 en ingénierie, elle tient la boutique : fiabilité, sécurité et disponibilité. Elle pilote aussi une *Supply Chain*² stratégique, capable de trouver la bonne pièce au bon moment, même quand tout se complique. Bref, une vraie colonne vertébrale industrielle qui permet à la SNCF de ne pas dépendre entièrement des constructeurs. Parce que la réalité est là : le parc est impressionnant, mais vieillissant. Et comme tous les trains neufs arrivent avec un léger (voire sérieux) retard, il faut bien faire tourner la machine SNCF, *ma pauvre dame*. Résultat : on prolonge la vie des anciennes rames, parfois bien au-delà du

² La *Supply Chain* est l'ensemble des processus de production et de livraison d'un produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à la livraison au consommateur final. Englobe la logistique, la gestion des fournisseurs, la production et la relation client.

raisonnable et on optimise la maintenance pour tenir le choc. Une performance qui repose largement sur les agents, à qui l'on demande de faire durer ce qui était déjà censé être remplacé. Cette situation fait peser une pression supplémentaire sur les agents de maintenance et d'exploitation.

Côté stratégie, **SNCF Voyageurs avance sur plusieurs fronts**. D'un côté, elle cherche à être plus performante en interne, notamment sur ses activités commerciales et ses contrats. De l'autre, elle joue le jeu de l'ouverture à la concurrence et tente de capter de nouveaux marchés pour rentabiliser son outil industriel. Le tout avec un vernis brillant de transition écologique : moins d'énergie consommée, plus d'écoconception et des achats un peu plus responsables. Derrière ce tableau, un nuage s'installe à l'horizon : **dans les dix prochaines années, l'entreprise pourrait perdre la propriété de 90 % de son parc**. Et là, ce n'est plus tout à fait la même musique. Qui dit perte de propriété dit aussi risque de perte de maîtrise : sur la maintenance, sur les choix techniques et surtout sur le savoir-faire. Dans ce contexte, la direction du Matériel tente de s'imposer comme un acteur incontournable, presque comme un contre-pouvoir industriel. L'idée est bonne : accompagner les autorités organisatrices et les nouveaux opérateurs, tout en gardant la main sur l'expertise. Une position d'équilibriste, entre service rendu et préservation des compétences maison.

La direction du Matériel se vend comme un système industriel intégré puissant, indispensable à la performance et à la compétitivité de SNCF

Voyageurs. Sur le papier, le modèle est séduisant, car il installe un système intégré, capable d'absorber les chocs, de maintenir la performance et d'assurer la continuité du service, même en pleine transformation du secteur. Dans les faits, quelques questions s'invitent en cabine : **comment garantir la fiabilité du matériel si une grande partie n'est plus propriété de SNCF Voyageurs ?** Quels sont les impacts sur les agents, les conditions de travail et l'emploi face à la pression pour compenser les retards de livraison et aussi réduire de coût ? Des questions sur lesquelles la direction du Matériel essaie de rester optimiste en s'appuyant sur l'efficacité de la *Supply Chain* pour faire tampon et continuer à produire sereinement. En termes simples, pour la direction la réponse tient en un mot : adaptation. Pour les agents, un autre, plus discret : tension.



Sur les rails, le neuf côtoie le vintage



Priorité du groupe : la maîtrise des coûts

ÇA ROULE POUR RLE

Sur le papier, tout roule. Le parc de locomotives RLE (Rail Logistics Europe) affiche des chiffres qui en imposent : près de 950 machines en Europe, dont 621 en France. Une belle vitrine industrielle, avec une majorité de locomotives thermiques (63%), un socle électrique à 30% et un peu de bi-mode pour compléter le tableau. Bref, de quoi donner l'image d'un outil robuste, prêt à tracter l'avenir. Sauf que derrière les chiffres, il y a quelques angles morts, car ce joli total ne dit pas tout. **On parle peu (voire pas du tout) de la vente des locomotives issues de l'ex-Fret SNCF**, des transferts vers la concurrence ou encore du démantèlement pur et simple de certaines machines. En clair, le parc reste impressionnant, mais il s'allège discrètement. Une façon assez efficace de donner le sentiment de stabilité tout en accompagnant une érosion bien réelle du patrimoine ferroviaire.

Dans le même temps, la direction avance une autre carte : la standardisation. Objectif affiché, une « série unique » capable de circuler facilement

sur les corridors européens grâce à l'ERTMS. Sur le principe, difficile d'être contre : plus d'interopérabilité, moins de complexité et une meilleure compétitivité face aux autres acteurs du rail européen. Mais derrière cette rationalisation, il y a aussi des conséquences très concrètes. Qui dit standardisation dit réduction de certaines séries, remplacement de matériels encore en service et, forcément, réorganisation côté maintenance. Autrement dit : simplifier, oui, mais pas sans casse. Dans cette logique de compétitivité, **le groupe martèle ses priorités : maîtrise des coûts et développement des grands corridors européens.** Une stratégie cohérente sur le papier, surtout dans un marché ouvert à la concurrence. Sauf que, dans les faits, certaines activités disparaissent du radar, des flux passent chez des opérateurs privés et une partie du matériel change de mains, parfois définitivement.

Et puis il y a le discours environnemental. Le fret ferroviaire est régulièrement présenté comme le champion de la décarbonation en Europe (ce qui est vrai.). Mais difficile de ne pas tiquer quand ce discours cohabite avec des ventes de locomotives, des démantèlements et l'abandon de certains trafics. La question devient alors assez basique et même un peu dérangement pour une direction qui y croit dur comme fer : **comment développer le fret, encourager le report modal et faire rouler plus de trains avec moins de locomotives ?** Pour l'instant, ça roule. Mais la réserve de traction, elle, semble fondre doucement.



Légende

actifs de transition), a été transformée en société de défaisance chargée de gérer et de céder progressivement les actifs restants, notamment le parc de locomotives. La SNAT, c'est en quelque sorte le service après-vente de l'Ancien Monde. Une société de défaisance chargée de gérer et surtout de vendre ce qu'il reste. En ligne de mire : le parc historique de locomotives.

Au 1^{er} janvier 2025, la SNAT détenait encore 91 locomotives issues du parc historique de Fret SNCF (BB27000, BB36300, BB60000 et BB75000). L'ensemble de ces machines a vocation à être cédé à des entreprises ferroviaires, des sociétés de location ou d'autres acteurs du secteur. Un an plus tard, le mouvement est bien engagé : au 1^{er} mars 2026, plus de la moitié de ce parc, soit 51 locomotives, a déjà été vendue ou fait l'objet d'un engagement de vente. **Les locomotives restantes devraient être cédées progressivement**, notamment via des ventes aux enchères publiques. Tout le monde aura compris que, du côté de la SNAT, c'est plutôt l'ambiance feutrée des salles des ventes que le bruit des moteurs d'un dépôt ferroviaire.

Ces opérations illustrent concrètement les conséquences du plan de discontinuité imposé à l'ancien Fret SNCF qui conduit presque irrémédiablement à une réduction volontaire du périmètre de l'activité fret du groupe SNCF (l'abandon des trafics dédiés, leur redistribution forcée à des opérateurs concurrents et aussi la cession d'une partie importante des moyens matériels). Cette situation représente une perte de capacité industrielle pour le fret ferroviaire public. Effectivement, ces cessions et ces ventes aux enchères de locomotives contribuent ainsi à transférer vers d'autres acteurs



Le parc de locomotives s'allège lentement

ENGINS FRET SNCF : DÉSTOCKAGE ET SALLES DES VENTES

Depuis le 1^{er} janvier 2025, l'ancienne entreprise Fret SNCF a été profondément réorganisée dans le cadre du plan de discontinuité imposé par la Commission européenne. Deux nouvelles sociétés ont été créées : Hexafret pour l'activité de transport de marchandises et Technis pour la maintenance et les fonctions techniques. L'ancienne structure Fret SNCF, devenue SNAT (Société nationale des

des moyens industriels historiquement financés par l'entreprise publique. Ils participent également à la fragmentation du secteur du fret ferroviaire, avec une multiplication d'opérateurs et de modèles économiques, souvent fondés sur la location de matériel ou la sous-traitance.

Le développement du fret ferroviaire constitue un enjeu majeur pour la transition écologique, la réduction du transport routier et l'aménagement du territoire. Dans ce contexte, la réduction du périmètre de l'opérateur public et la disparition progressive d'une partie de son matériel interrogent fortement sur la capacité à construire une politique ambitieuse de report modal vers le rail. Et pour ceux qui s'interrogent sur la redistribution des bénéfices de ces cessions, inutile de chercher une cagnotte dédiée pour Hexafret. Les recettes issues des ventes devraient tranquillement remonter dans les comptes du groupe, probablement via des mécanismes bien connus comme le *Cash Pooling*³. Traduction : l'argent circule, mais pas forcément là où on l'attend.

Une chose est sûre : pour l'UNSA-Ferroviaire, le message reste inchangé : sans moyens humains, industriels et matériels solides, difficile de répondre aux besoins de transport de marchandises et aux enjeux environnementaux. Le fret ferroviaire public risque surtout de regarder passer les trains conduits par d'autres.

KEOLIS



GEODIS

GEODIS : ILS SONT BEAUX MES CAMIONS

Du côté de Geodis, on ne fait pas dans la demi-mesure. Le groupe a décidé de s'offrir le groupe Malherbe, un poids lourd (au sens propre comme au figuré) du transport routier en France. Montant de l'opération : environ 200 millions d'euros. Une



Geodis a décidé de s'offrir le groupe Malherbe



Un bus Keolis en Bretagne

« petite » enveloppe, validée en décembre 2025, sous réserve bien sûr du feu vert des autorités. Parce que même quand on a les moyens, il faut encore demander la permission.

Sur le papier, la stratégie est limpide : renforcer le maillage routier sur le territoire, accélérer dans des secteurs porteurs comme l'agroalimentaire et la grande distribution et se hisser sur le podium des acteurs du transport. Et il faut reconnaître que Malherbe arrive avec de sérieux arguments dans la remorque : environ 3 300 salariés, 1500 camions et une quarantaine d'agences bien réparties sur le territoire. Des chiffres vertigineux qui viennent **muscler rapidement les capacités logistiques et densifier la couverture nationale.** Sur le plan industriel, l'opération tient la route.

Côté ressources humaines, le discours est plus prudent. Le DRH de Geodis annonce une période d'observation d'un an avant d'éventuellement d'ajuster ou de revoir l'organisation de Malherbe si celle-ci ne colle pas aux priorités de Geodis. Une approche un peu plus mesurée que par le passé. Il faut dire que le ton a changé. Là où, en 2022, certains laissaient entendre que Geodis, alors moteur financier du groupe SNCF, pouvait presque choisir de rester ou non dans le giron, on note que l'ambiance est aujourd'hui plus modeste. La conjoncture est passée par là et avec elle, quelques difficultés. Résultat : un DRH plus discret et nettement moins dans la démonstration de force.

Derrière cette acquisition, une question persiste et elle n'est pas anodine : encore du routier, encore des camions ? Alors même que la SNCF affiche haut et fort ses ambitions de décarbonation. D'un côté, on pousse SNCF Voyageurs à accélérer sa transition écologique, parfois à marche forcée. De

³ Le *Cash Pooling* est un mécanisme de gestion de trésorerie au sein d'un groupe d'entreprises qui consiste à centraliser ou coordonner les soldes des comptes bancaires des différentes entités afin d'optimiser l'utilisation des liquidités, de réduire les coûts financiers (notamment les intérêts liés aux découverts) et d'améliorer la visibilité globale de la trésorerie.

QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?

l'autre, on met dans le panier l'équivalent de 1500 camions supplémentaires, soit environ 135 000 tonnes de CO₂ annuelles. Au final, une impression un peu troublante se dégage : le plus grand concurrent de la SNCF, c'est... la SNCF. Cherchez la cohérence stratégique.

TANT QU'IL Y AURA DES DOSSIERS

Quatre mois après la prise de fonctions de Jean Castex, les intentions sont là. Le président du groupe SNCF a évoqué un dialogue social exigeant, de qualité et affiché sa volonté d'aller à la rencontre des cheminots. C'est engageant, mais un dialogue social ne se juge pas au nombre de déplacements ni à la qualité des poignées de main. Il se mesure concrètement : aux dossiers ouverts, aux réponses apportées et surtout aux accords qui en sortent. Car pendant ce temps, la réalité, elle, ne ralentit pas.



L'argent circule, mais pas forcément là où on l'attend

La SNCF affiche 1,8 milliard d'euros de résultat net, confirme sa place de premier recruteur de France et engage 11 milliards d'investissements. Ces performances sont indéniables et personne ne les conteste. Mais elles ne peuvent pas durablement cohabiter avec un encadrement sous tension et trop souvent laissé seul, des filiales où le dialogue social peine à exister et des négociations salariales menées sans visibilité réelle pour les représentantes et représentants du personnel. L'UNSA-Ferroviaire ne s'exprime pas pour se plaindre ou tenir un discours de déploration. **Nous sommes là pour poser des faits, pointer des responsabilités et formuler des exigences claires.** Parce qu'à la SNCF, dire la vérité ne doit pas être un acte d'insubordination. C'est un droit. Et tant que les salariés n'auront pas la possibilité, ou la témérité de dire ce qu'ils vivent au quotidien, nous continuerons à le faire pour eux.

Par Massimo RASTELLI et Stéphanie LE GOARDOU ■



L'ambition de promouvoir un dialogue social exigeant commence à sonner creux

« Déclaration de l'UNSA-Ferroviaire au comité de groupe du 17 mars 2026 » :

<https://www.unsa-ferroviaire.org/wp-content/uploads/Decla-UNSA-du-CG-du-17-03-2026-VD.pdf>



L'UNSA-Ferroviaire, à vos côtés

Quand un militant UNSA a fait face à une épreuve, le collectif syndical de l'UNSA l'a aidé. À la suite d'un événement tragique qui l'a rendu dépendant d'un fauteuil roulant, Guillaume se voit dans l'obligation de réévaluer ses perspectives professionnelles. Devant les incertitudes, les procédures administratives et les interrogations liées à sa reconversion, il n'a pas été laissé à lui-même.

En collaboration avec l'UNSA et les équipes locales de l'Axe Nord, il a réussi à établir une nouvelle phase de son parcours, prochainement axée sur la relation client à Arras. Son récit illustre de manière tangible ce que représente l'assistance syndicale de l'UNSA-Ferroviaire : défendre, appuyer et élaborer des solutions.

**« JE N'AI PAS BESOIN DE PITIÉ. J'AI BESOIN DE CONSIDÉRATION...
ET SIMPLEMENT DE PLACE POUR AVANCER. »**



Guillaume

UN HOMME DE CONTACT

Avant de passer par sa terrible épreuve, Guillaume était chargé de la relation client à la gare d'Arras. Depuis son entrée à la SNCF en 2000, à la gare de Tourcoing, il est constamment stimulé par l'interaction humaine : renseigner, tranquilliser et accompagner les clients.

Rapidement, ce lien avec autrui s'étend au-delà du contexte professionnel. Depuis environ dix ans, il est impliqué à l'UNSA, au niveau de l'Union régionale Lille Pas-de-Calais. En tant que représentant de section, il plaide pour une valeur qui lui semble fondamentale : **le dialogue** : « *Ce qui me plaît, c'est d'établir des échanges, de tisser des liens. Il était évident pour moi de m'engager avec l'UNSA, compte tenu des fortes valeurs de l'UNSA-Ferroviaire.* »

LE JOUR OÙ TOUT BASCULE

Le 28 octobre 2024 marque un tournant brutal : Guillaume est victime d'une dissection aortique, une pathologie rare dont le taux de survie est estimé entre 1 et 2%. Il plonge dans le coma pendant trois jours. Le réveil est une épreuve : « *Je me suis rendu compte que mon corps ne répondait plus.* ». Aujourd'hui encore, sa jambe droite reste partiellement paralysée.

Commence alors un long chemin : celui de l'acceptation et de la résilience. Chaque jour, il faut réapprendre. Se redéfinir. Se poser une question simple, mais essentielle : *que puis-je faire maintenant ? Comment le faire ?* Dans cette

reconstruction, Guillaume s'accroche à l'essentiel : ses proches. Ses deux enfants aujourd'hui âgés de 19 et 16 ans et sa compagne deviennent un repère, une force.

« *On se raccroche à ce qu'on a, aux cinq sens qui fonctionnent : les voir, les entendre, les toucher...* »

LA FORCE DU COLLECTIF

Très vite, autour de lui, la solidarité s'organise. Prévenue par sa compagne, l'entreprise relaie l'information et **les militants UNSA se mobilisent immédiatement**. Visites en centre de rééducation, messages réguliers, présence constante : Guillaume n'est jamais seul. L'action syndicale doit se réorganiser sans lui, mais il se sent impliqué et questionné dans toutes les décisions. Il suit à distance la grande réorganisation et fermeture des BCC (bureaux comptables centralisés) et notamment celui de son périmètre à Lille. Suivre l'accompagnement des agents alimente son envie de continuer... Lorsqu'il reçoit des nouvelles, on ne lui relaie que le positif. Avec le recul, il comprend toute la bienveillance de ses collègues militants. Mais au-delà du soutien moral, c'est une véritable continuité qui s'installe. Même absent, il reste intégré à la vie collective. Ses collègues militants poursuivent les projets, en tenant compte de lui, de sa place, de son retour : « *Je me suis senti entouré du début à la fin. Je n'ai jamais eu peur pour la suite.* »

Les militants accompagnent également sa compagne et l'aident dans les démarches administratives : dossier RQTH (reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé) et « proche-aidant », suivi avec l'action sociale, préparation de la reprise... Un soutien global, humain, concret : « **Je n'ai pas été oublié par l'UNSA.** ».



SE RÉINVENTER SANS SE PERDRE

Aujourd'hui, Guillaume regarde vers l'avenir. Un retour progressif se dessine, avec une orientation vers la relation client à distance à Arras. Un domaine qu'il connaît déjà et qu'il aborde comme un nouveau défi : « À 47 ans, c'est une deuxième jeunesse ».

Une chose est claire pour lui, hors de question de changer : « Je veux rester moi-même ». L'épreuve, pourtant, a transformé son regard. Au centre de rééducation, il découvre d'autres parcours, parfois plus lourds encore : « Je me dis que j'ai de la chance. Ça aurait pu être pire ». Alors il avance, avec lucidité... et toujours avec humour. Demandez-lui comment il va... et il répondra : « Comme sur des roulettes » ou « Ça roule ! ». Des expressions qui font partie de son autodérision pour aller de l'avant.

REGARDER AUTREMENT

Ce que Guillaume retient aujourd'hui dépasse largement le cadre médical, c'est une leçon de vie. Apprendre à vivre autrement, sans renoncer. Refuser la pitié, mais revendiquer la dignité : « La vie ne s'arrête pas à un fauteuil. Elle s'apprend autrement ». Le regard des autres, parfois pesant, doit évoluer. Non pas vers la compassion, mais vers la considération.

UNE SOLIDARITÉ QUI FAIT LA DIFFÉRENCE

S'il devait résumer ce qui l'a le plus marqué, Guillaume ne parlerait ni de l'épreuve, ni de la douleur, mais des regards. Ceux, constants, des militants de l'UNSA. Sans jugement. Sans distance. Sans changement : « Je ne me suis jamais senti mis à l'écart. Rien n'a changé ». Et c'est peut-être là que réside l'essentiel, dans cette capacité à rester un collectif, rester soudé, même dans l'épreuve.

UN ENGAGEMENT INTACT

Guillaume regarde l'avenir avec détermination et combativité. Dans les mois à venir, il entend relever un nouveau défi professionnel, mais surtout reprendre toute sa place dans l'action syndicale aux côtés de l'UNSA, pour défendre les droits des salariés et porter leur voix avec force.

Lors de notre entretien en visioconférence, il portait déjà avec fierté une chasuble UNSA-Ferroviaire... un symbole fort d'un engagement intact, profondément ancré et résolument tourné vers l'accompagnement et l'envie d'aider.

Interview réalisé par Séverine JERNASZ ■



Guillaume avec l'équipe de l'UR NPDC



Guillaume : « Je me suis senti entouré du début à la fin »

Je tiens à souligner qu'il était normal pour nous qu'un interview de Guillaume puisse se réaliser et le mettre un peu en lumière.

Au départ, nous avons découvert un adhérent puis un militant de plus en plus impliqué. Il a réussi à rassembler autour de lui et mettre en place une organisation avec des correspondants locaux, afin de relayer l'information sur le terrain. Sa bonne humeur et son humour ont permis de faciliter les relations, même si le garçon a du caractère également.

Sa situation est un exemple de détermination et force pour nous tous au quotidien. Au-delà des militants que nous pouvons remercier tous les jours, je tiens à témoigner que des personnes comme Guillaume forcent le respect. Nous avons déjà réfléchi pour inclure sa participation à nos futures réunions d'une nouvelle façon, car c'est aussi à nous de nous adapter.

Guillaume, encore un grand merci pour tout ce que tu nous as apporté, nous apporteras à l'avenir, mais toujours en ménageant tes efforts!

Je termine par remercier le pôle Communication qui a réalisé cet interview dans une bonne ambiance.

Par Sébastien CAILLE, secrétaire de l'UR NPDC ■

Guillaume tient à remercier chaleureusement :

Benoît DUFNER, Patrick D., Leïla D., Kevin V., Nicolas T. et bien évidemment Sébastien CAILLE et Olivier DEPOULAIN pour leur soutien et leur présence.

“
La vie ne s'arrête pas à un fauteuil. Elle s'apprend autrement.

”

États généraux de la santé et de la protection sociale

Initiés par la Mutualité française, les États généraux de la santé et de la protection sociale, dont l'UNSA est « co-porteuse », viennent de boucler leur première phase de consultation qui s'est déroulée du 17 novembre 2025 au 17 février 2026. Cette consultation a mobilisé la participation de 64 000 usagers et 12 780 professionnels de la santé et des métiers de l'accompagnement. Les résultats sont convergents avec le « Baromètre UNSA des retraités », malgré une évidente différence d'échelle.



Les 64 000 citoyens qui ont répondu témoignent d'un attachement massif à notre système de protection sociale. Ils sont 93 % à se déclarer attachés à ce système. Les difficultés pointées rejoignent celles que nous avons relevées dans le volet « Santé » de notre Baromètre des retraités 2025. L'attachement n'empêche pas un regard critique sur le fonctionnement avec **deux attentes fortes** :

- > réduire les délais d'attente pour obtenir un rendez-vous médical ;
- > garantir à chacune et chacun un accès à des soins de qualité.

Les 64 000 répondants relèvent des problèmes auxquels ils sont confrontés, lesquels, sans surprise, correspondent à ceux que nous avons relevés dans le volet « Santé » de notre Baromètre 2025 :

- > impossibilité de trouver un médecin traitant ;
- > délais excessifs pour obtenir un rendez-vous auprès d'un spécialiste, problème plus sensible encore dans les déserts médicaux ;
- > charge excessive des dépassements d'honoraires qui peuvent conduire à renoncer à des soins.

L'enquête pointe le risque d'un renoncement aux soins soit par impossibilité d'obtenir un rendez-vous, soit à cause de la charge excessive des honoraires demandés.

Dans le dépouillement de notre enquête d'octobre 2025 qui portait sur 3 600 retraités (nous le reconstituons, nous n'avons pas la force de frappe de la Mutualité française pour réaliser une enquête d'ampleur), nous arrivons aux conclusions suivantes :

- > l'accès à un médecin généraliste est assez facile pour une majorité de répondants (80 %), mais c'est plus compliqué pour celles et ceux qui ont une petite retraite ;
- > 42 % des répondantes et répondants rencontrent des difficultés pour accéder à un médecin spécialiste ;
- > vivre en milieu rural, avec de petits moyens, complique énormément l'accès à la consultation d'un spécialiste ;
- > lorsque la plupart sont conventionnés à honoraires libres, il y a un risque de renoncement aux soins.

Ce n'est pas sans raison que lutter contre les déserts médicaux arrive en tête des mesures prioritaires attendues par celles et ceux qui ont répondu au Baromètre UNSA des retraités. En 2025, dans un pays qui dispose d'un système de 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 ont déjà renoncé à des soins auprès d'un médecin spécialiste, soit dans l'impossibilité d'obtenir un rendez-vous, soit à cause de la distance à parcourir pour aller consulter.

Au-delà du constat, il y a des pistes pour améliorer le système de protection sociale. Si des améliorations sont souhaitées pour rendre les parcours de soins plus fluides, améliorer la coordination entre professionnels, réduire la charge des tâches administratives... **la pérennité du système passe pour 74 % des répondants par une maîtrise des dépenses.** Pour y parvenir, ils préconisent une lutte déterminée contre les fraudes, contre le gaspillage, une transparence du coût réel des soins et un développement des politiques de prévention qu'il s'agisse d'alimentation, de pratiques d'activités physiques ou d'environnement.

Enfin, la question de la prévention de la perte d'autonomie préoccupe 73% des répondants qui s'y estiment mal préparés.

Pour le public de retraités ayant participé à notre Baromètre, 61% des répondants estimaient que le problème le plus grave était la situation des EHPAD et 58 % qu'il fallait faire de la lutte contre les maladies neurodégénératives une priorité, ce qui montre des préoccupations convergentes avec celles exprimées par les États généraux de la santé.



Pour 74 % des répondants, il faut maîtriser les dépenses.



La perte d'autonomie préoccupe 73 % des répondants

AVEC L'UNSA, AGIR POUR L'AMÉLIORATION DE NOTRE SYSTÈME DE PROTECTION SOCIALE :

- > placer la prévention au cœur du système ;
- > réguler l'installation des médecins pour lutter contre les déserts médicaux ;
- > encadrer les dépassements d'honoraires ;
- > les interdire pour les actes relevant de la prévention ;
- > renforcer la lutte contre la fraude

PARTICIPER À LA DEUXIÈME PHASE DES ÉTATS GÉNÉRAUX

Les États généraux de la santé et de la protection sociale se poursuivent avec l'ouverture d'une phase de co-construction. N'hésitez pas à participer aux ateliers au sein desquels vont s'élaborer des solutions pour préserver et améliorer notre système de protection sociale, pour défendre une protection sociale universelle, solidaire et accessible, un système de santé centré sur les besoins des personnes et une gouvernance plus lisible et plus démocratique.

En conclusion, nous disons à celles et ceux qui ont participé à notre Baromètre UNSA des retraités 2025 que leur contribution s'est avérée précieuse pour la défense de notre système de protection sociale et la dénonciation de ses dysfonctionnements. Dès septembre 2026, nous comptons sur votre contribution pour enrichir nos analyses. À celles et ceux qui ont « oublié » d'y participer, nous les invitons à rejoindre ce travail de collecte de données et d'avis pour enrichir encore notre analyse et lui donner plus de force, pour pouvoir mieux défendre nos intérêts communs de retraités.

“
Enrichir notre analyse et lui donner plus de force, pour pouvoir mieux défendre nos intérêts communs de retraités.
”

Par l'équipe UNSA Retraités ■

UFR de Rennes, une AG stimulante

L'assemblée générale de l'UFR est toujours l'occasion de faire un retour d'activité des retraités toujours « actifs » dans la vie de notre organisation syndicale, mais aussi d'échanger avec les responsables de l'Union régionale (UR) sur les sujets d'actualité.



Ainsi, ce 18 mars 2026, Jean-Marc Laurent, président du secteur, après avoir ouvert la séance et remercié les personnes présentes, a souhaité la bienvenue aux invités : Michel Bozec, responsable du secteur de Nantes et, au titre de l'UFR et de Paris Ouest, Christian Ghesquière, ainsi que Cyril Laurent, secrétaire régional des actifs. Bien sûr nous pensons aussi aux disparus, dont la mémoire a été rappelée.

L'UFR se félicite d'avoir une vie syndicale dynamique et engagée, avec des membres participants à diverses activités tant conviviales que militantes, en relation étroite avec l'UR, permettant des échanges nourris et ancrés dans les diverses préoccupations de l'actualité ferroviaire. **Cette plus grande fluidité entre actifs et retraités a été renforcée lors de la dernière mandature** par un investissement renouvelé dans le fonctionnement de l'UFR et de la fédération : participation aux réunions du bureau de la section Ouest, au Conseil national de l'UFR, ainsi qu'au congrès de l'UNSA-Ferroviaire à Marseille lors duquel le secrétaire général, Fabrice Charrière, a reçu une nouvelle fois la confiance des congressistes autour d'une liste resserrée.

En toute conformité, suite à l'examen du bilan financier 2025 présenté par Claude Le Baliner et approuvé par le vérificateur aux comptes, Alain Cherbit, les comptes ont été approuvés à l'unanimité de l'assemblée et jugés par tous vertueux. Le bureau régional

est reconduit à l'unanimité : Jean-Marc Laurent, président, Philippe Mallégol, secrétaire, Claude Le Baliner, trésorier, Raymond Goury, trésorier adjoint et Alain Cherbit, vérificateur aux comptes.

Cyril Laurent, secrétaire régional des actifs, présente l'actualité syndicale nationale et régionale. En préambule, il se félicite, comme tous les ans, du lien fort entre actifs et retraités. L'actualité nationale est dense. Jean Castex a repris la main à la suite du départ du président Farandou et impose son style. À voir si son désir annoncé de changement dans la gouvernance des affaires, pour **redonner du poids à une vision** groupe, se concrétise par une modification de politique, voire de la composition du Comex, mais surtout du DRH groupe pour qu'il privilégie des accords « groupe » au lieu de suivre la SA Voyageurs, partisane des accords à la maille des « sociétés dédiées ».

Les appels d'offres TER, lorsqu'ils sont remportés par des sociétés dédiées (dont le nom commence par « SV »), doivent ainsi renégocier des accords qui leur sont propres et peuvent amener à des droits différents d'une entité à l'autre. En outre, ces transferts aboutissent à des réductions drastiques des emplois des pôles transverses, car ce sont essentiellement les salariés en opérationnel qui y sont transférés.

Dans cette **période de pression sur tous les salariés de la SNCF**, de nombreux cadres sont également en souffrance, avec parfois des difficultés métiers et d'expression de ce malaise qui leur sont propres.

Plus généralement, il y a beaucoup de collègues dans les ATM (agence territoriale mobilité) qui suivent des missions « au fil de l'eau » sans réelles perspectives et, au rythme actuel, l'un trouve un poste lorsque deux arrivent. Il y aurait à ce sujet environ 200 collègues CS au sein de l'ATM des directions centrales.

La Bretagne quant à elle se singularise par une position claire et volontariste du Conseil régional pour préserver une qualité de desserte et privilégier la coopération plus que l'affrontement vis-à-vis de la SNCF, avec un vrai succès opérationnel comme les conventions signées avec SNCF Voyageurs TGV et TER, pour pérenniser (et financer) les

“

L'UFR se félicite d'avoir une vie syndicale dynamique et engagée, avec des membres participants à des activités tant conviviales que militantes.

”

dessertes terminales régulières sur Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Rennes-St-Malo, entre autres.

L'obligation d'ouverture à la concurrence TER s'imposant, la région l'a repoussée à 2033. Pour le moment, les politiques observent attentivement comment cela se passe dans les autres régions. Quoi qu'il en soit, la Bretagne comme toute AOM, s'inquiète pour son équilibre financier et se doit de respecter les règles de la commande publique sur les délégations de service public sur le critère prix. On peut s'attendre à ce que, d'ici 2030, la SNCF en Bretagne anticipe et applique également un objectif de productivité de 20 à 25 %, tout en poursuivant les recrutements d'ADC et d'ASCT.

Le 14 janvier dernier, une délégation d'actifs a participé à une rencontre avec le président Jean Castex. Ont notamment été abordés les thèmes du financement du réseau, de la SUGE et de l'ouverture à la concurrence.

Au technicentre Maintenance Bretagne, les travaux se déroulent comme prévu. Il s'agit d'un chantier considérable de 63 M€, afin de doter l'établissement

de deux nouvelles voies couvertes en allongeant aussi des voies en extérieur. À ce jour, 138 000 heures de travail ont été réalisées sur le site et autant restent à faire d'ici à fin 2027.

Christian Ghesquière livre à l'assistance quelques informations sur le fonctionnement de l'UFR, des différents secteurs et de la section Ouest. S'ouvre ensuite un temps d'échange avec l'assistance. En réaction à une information livrée par Christian au sujet du relatif succès des formations de préparation à la retraite, Philippe Mallégo estime qu'il serait utile de **démultiplier les opportunités de soutien aux actifs** en proposant par exemple des missions au sein des syndicats d'actifs ou des UD en matière de bricolage, comptabilité... les organisations adhérentes ayant toujours des besoins ponctuels. Christian Ghesquière dit s'emparer de l'idée.

Les échanges se poursuivent concernant les mutuelles, les facilités de circulation et le questionnaire diffusé récemment par l'UFR, suivi par le traditionnel repas amical.

Par Philippe MALLÉGOL ■

AG UFR section UFR Ouest / se rassembler en grand ouest



L'assemblée générale de la section Ouest est l'occasion de réunir les retraités représentants les Unions régionales du Grand ouest, mais aussi les présidents des autres grandes sections de retraités. Cette assemblée s'est déroulée le 1^{er} avril 2026 au siège de la fédération à Paris.

Le président de la section Ouest, Michel Rivoal, a ouvert la séance en souhaitant la bienvenue à toutes et à tous en les remerciant de leur présence à cette AG, dont les invités et intervenants : Fabrice Charrière, secrétaire général de l'UNSA-Ferroviaire, Dominique Triquet, président de la section UFR Sud-Est, Jean-Dominique Jegou, président de la section UFR Est et Yvon Dantard, représentant le président de l'UFR des Centraux. C'est une large représentation des sections nationales de retraités qui est ainsi réunie et nous nous en félicitons.

Ces présentations faites, cette AG est également l'occasion de **remercier les membres du secrétariat de la section et les présidents et membres des bureaux de secteur pour leurs actions durant l'année 2025**, mais aussi d'avoir une pensée pour ceux qui ne sont plus là. La parole est ensuite donnée au secrétaire général de la fédération qui informe les participants de l'actualité syndicale fédérale et répond aux questions des participants.

Conformément aux statuts, le secrétaire général puis le trésorier de la section exposent, commentent, mettent au vote le bilan d'activité, le bilan financier 2025 et le budget 2026, qui illustrent le bon fonctionnement de la section. **La quasi-totalité de l'équipe est reconduite** avec quelques modifications de positionnements suivant les volontés de chacun. Le nouveau secrétariat est approuvé à l'unanimité comme suit : président Michel Rivoal, secrétaire général Bernard Coric, secrétaire adjoint Philippe Prime, trésorier Christian Ghesquière, trésorier adjoint Marc Decuignière, commissaires aux comptes Bertrand Le Doeuf et Francis Besnoin.

Sont ensuite abordés les projets futurs et l'intégration des nouveaux retraités. Les discussions se prolongent autour d'un apéritif suivi d'un déjeuner convivial, sous forme d'un buffet pris sur place et organisé par le trésorier de la section.

Par le secrétaire général de la section Ouest, Bernard CORIC ■



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 D9.

mutuelleMGC.fr



01 40 78 57 10
du lundi au vendredi,
9h à 17h30 (appel non surtaxé)

