

N° 892 | JUILLET - AOÛT 2026

MENSUEL - PRIX : 1€50

Le Mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



SNCF VOYAGEURS : VIGILANCE, MOBILISATION ET EXIGENCE SOCIALE



HANDICAP

Ensemble pour une société plus juste et inclusive !



Chez Malakoff Humanis, nous agissons pour améliorer le quotidien des personnes handicapées.

Nous soutenons des initiatives innovantes et encourageons l'inclusion en entreprise. Nos assurés handicapés bénéficient d'un soutien financier et d'une assistance téléphonique dédiée.

Votre contact : relations-exterieures@malakoffhumanis.com

**Scannez et découvrez
l'accompagnement
dont vous bénéficiez**



**malakoff
humanis**

SANTÉ - PRÉVOYANCE - RETRAITE - ÉPARGNE

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 Cuivré - www.studio-cuivre.fr

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



SCANNEZ-MOI
POUR NOUS
CONTACTER

N° 892 - Juillet - Août 2026

PAGE 4

EDITO

Par Fabrice CHARRIÈRE
Notre engagement syndical
reste inchangé



8

PAGES 7/13

QUOI DE NEUF DANS LE FERROVIAIRE ?

- > SNCF Voyageurs : défendre nos métiers, protéger nos outils, garantir nos droits
- > État des lieux du fret ferroviaire français
- > Plan européen sur la mobilité militaire en Europe



11



14

PAGES 14/19

À LA UNE

- > Fondation SNCF 2026-2030 : un nouveau cap pour la jeunesse et l'engagement des salariés
- > Le B A BA de la NAO
- > Interview d'un militant UNSA-Ferroviaire



20

PAGES 20/27

LES PLUS ++

- > SupFerro
- > Les numéros de trains
- > Illectronisme : quelles conséquences dans la vie de tous les jours ?
- > Écogestes : les seniors en pole position !
- > AG de l'UFR - Syndicat de STRASBOURG
- > L'UFR UNSA-Ferroviaire de Strasbourg fête son doyen !




Besoin d'un
coup de main ?

Fédération UNSA-Ferroviaire







Notre engagement syndical reste inchangé

Depuis plusieurs années, les cheminotes et les cheminots vivent une succession de transformations qui modifient profondément leur environnement de travail. Ouverture à la concurrence, filialisations, réorganisations, évolution des métiers : derrière chacune de ces décisions, il y a des conséquences concrètes pour les salariés, leurs métiers et leurs collectifs de travail.

Les changements s'accroissent. Ils sont souvent présentés comme inéluctables, parfois même comme la seule réponse possible aux défis auxquels notre secteur est confronté. Pourtant, une question demeure : quelle place est réellement accordée aux femmes et aux hommes qui font vivre le ferroviaire au quotidien ?

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas opposée aux transformations. Le ferroviaire doit évoluer pour répondre aux besoins de mobilité, aux enjeux environnementaux, aux défis industriels et aux attentes des voyageurs comme des chargeurs. Mais nous refusons une logique qui consisterait à considérer les salariés comme une variable d'ajustement permanente. Transformer une entreprise n'autorise pas à fragiliser les collectifs de travail, à dégrader les conditions de travail ou à ignorer les attentes légitimes des cheminotes et des cheminots. Toute transformation doit s'accompagner de garanties, de dialogue social et de reconnaissance. Car **aucune modernisation ne peut réussir durablement si elle se construit contre les salariés.** La performance ne se décrète pas. Elle repose sur des collectifs de travail solides, sur des métiers reconnus, sur des parcours professionnels sécurisés et sur des conditions de travail respectueuses de chacun. C'est d'autant plus vrai dans une période où les questions de santé au travail, de charge mentale et de perte de sens s'imposent désormais comme des sujets majeurs dans l'entreprise. Les événements dramatiques qui ont marqué ces derniers mois ont rappelé à chacun qu'il ne peut y avoir de performance durable sans prise en compte de l'humain.

Cette réalité, nous la retrouvons dans de nombreux dossiers. Les revendications portées par l'UNSA-Ferroviaire lors de la mobilisation du mois de juin traduisent d'ailleurs parfaitement ces préoccupations. Préserver l'unité sociale entre les salariés du groupe et ceux des filiales, mettre fin à l'enchaînement des réorganisations qui désorganisent les services et fragilisent les collectifs de travail, ou encore obtenir une meilleure reconnaissance salariale : ces attentes sont largement partagées par les cheminotes et les cheminots.

Les transformations se multiplient, les exigences opérationnelles augmentent, les organisations évoluent, mais la reconnaissance du travail fourni doit suivre la même trajectoire. **Les cheminotes et les cheminots sont chaque jour au rendez-vous des ambitions fixées à l'entreprise.** Ils assurent la production, la qualité de service, la sécurité des circulations et l'adaptation permanente du système ferroviaire. Ils ne peuvent pas être les oubliés des résultats qu'ils contribuent à produire.

La question du pouvoir d'achat reste donc centrale. L'inflation a laissé des traces durables et chacun mesure concrètement l'impact des hausses de prix sur le budget des familles. Dans le même temps, les résultats du groupe SNCF démontrent la capacité de l'entreprise à créer de la valeur. L'UNSA-Ferroviaire continuera d'agir avec détermination pour que cette richesse soit mieux partagée et que les mesures salariales soient à la hauteur de l'engagement des cheminotes et des cheminots. La création de richesse dans notre entreprise repose avant tout sur leur travail. Il est donc légitime qu'ils en perçoivent une juste part.



Par Fabrice CHARRIÈRE

Secrétaire général
de l'UNSA-Ferroviaire



**L'avenir du rail
ne pourra pas se
construire durablement
sur l'affaiblissement
du collectif cheminot.**



Mais au-delà des enjeux de rémunération, une autre préoccupation traverse aujourd'hui l'ensemble du corps social cheminot : celle de la cohésion de notre entreprise. Filialisations, transferts d'activités, ouverture à la concurrence, multiplication des structures et des organisations : beaucoup de salariés ont le sentiment de voir se fragmenter progressivement un collectif qui a longtemps constitué l'une des forces du modèle ferroviaire français.

Cette inquiétude ne doit pas être balayée d'un revers de main. Car derrière les organigrammes et les évolutions juridiques, il y a des femmes et des hommes qui partagent des métiers, des savoir-faire, une culture professionnelle et un engagement commun au service du transport ferroviaire. L'avenir du rail ne pourra pas se construire durablement sur l'affaiblissement du collectif cheminot. Bien au contraire, **c'est en préservant les compétences, les coopérations entre métiers et le sentiment d'appartenance que les transformations nécessaires seront réussies.**

C'est probablement là que se situe l'un des principaux défis du ferroviaire pour les années à venir : réussir les évolutions nécessaires sans sacrifier l'humain. Moderniser sans déshumaniser. Innover sans exclure. Réorganiser sans fragiliser. Développer sans abandonner ceux qui ont contribué à bâtir l'entreprise. Cette exigence doit guider l'action des décideurs, mais elle guide également celle de l'UNSA-Ferroviaire.

À quelques mois des élections professionnelles, notre engagement demeure inchangé. Nous continuerons à défendre le pouvoir d'achat, les conditions de travail, la santé des salariés, les parcours professionnels et l'avenir du service public ferroviaire. Nous continuerons également à porter un syndicalisme de proximité, exigeant dans ses revendications, responsable dans ses actes et utile dans ses résultats.

L'été qui s'ouvre sera, pour beaucoup d'entre vous, l'occasion de prendre un peu de recul, de partager du temps avec vos proches, de vous reposer et de vous ressourcer. Nous savons toutefois que ces moments de respiration sont parfois contraints par un pouvoir d'achat qui reste sous pression pour de nombreuses familles. C'est précisément pour cette raison que nous continuerons à porter nos revendications avec détermination. Car si les vacances permettent de reprendre des forces, elles n'effacent ni les préoccupations du quotidien, ni les attentes légitimes des salariés. Les sujets que nous portons aujourd'hui — salaires, conditions de travail, santé au travail, avenir du collectif cheminot — ne sont pas des mots écrits sur le sable que la mer emporte avec les marées estivales. Nous les retrouverons dès la rentrée, avec la même exigence et la même volonté d'obtenir des avancées concrètes pour les cheminotes et les cheminots.

Parce qu'au-delà des réformes, des restructurations ou des changements d'organisation, une conviction reste intacte : **la première richesse du ferroviaire, ce sont les femmes et les hommes qui le font vivre chaque jour.**

Et c'est pour eux que nous agissons.

Bonne lecture.



SNCF Voyageurs : défendre nos métiers, protéger nos outils, garantir nos droits

Dans un contexte de transformations profondes du ferroviaire, l'UNSA-Ferroviaire multiplie les fronts pour défendre les agents, leurs métiers et les outils stratégiques du service public. Les dernières semaines ont été marquées par trois dossiers majeurs : l'avenir des téléconseillers TGV Care, la menace de pillage industriel autour de SNCF Connect et les avancées obtenues dans le cadre du projet MacroCOS. Trois combats différents, mais un même fil rouge : refuser que les salariés soient les variables d'ajustement d'une stratégie nationale parfois déconnectée des réalités du terrain.



1. TGV CARE : L'UNSA REFUSE LA PRESSION ET LES DÉPARTS DÉGUISÉS

Dès l'annonce du projet de rattachement des centres RCAD à une direction nationale unique, l'UNSA-Ferroviaire avait alerté sur le risque majeur de perte de sens pour les agents. Cette crainte se confirme aujourd'hui avec la baisse d'activité constatée, directement engendrée par l'automatisation des réclamations et la transformation de ces centres en « TGV Care ». Face à un écart de 26 agents, la direction choisit une gestion passive par le non-remplacement des départs, une stratégie que l'UNSA dénonce : là où l'on cherchait jadis à rendre le métier attractif, on instrumentalise désormais sa dilution pour provoquer l'érosion des effectifs.

Aujourd'hui, elle instrumentalise la perte de sens pour pousser aux départs. Cette méthode, qui s'appuie sur la démarche OSONS* pour justifier une réduction d'effectifs, est jugée inacceptable, en particulier pour les agents hors Île-de-France, plus exposés aux réorganisations.

L'UNSA revendique clairement :

- le maintien de l'emploi par le renouvellement des postes ;
- l'arrêt immédiat des pressions incitant aux départs ;
- la reconnaissance des nouvelles missions (callback, rendez-vous, expertise renforcée).

Si l'évolution technologique est une réalité, elle ne doit pas servir de prétexte à une politique de suppressions déguisées. L'UNSA restera vigilante pour que les agents ne soient pas sacrifiés sur l'autel de l'automatisation.

Si la direction présente cette démarche comme un moyen « d'ouvrir le champ des possibles », l'UNSA-Ferroviaire y voit quant à elle un outil incitatif ciblé visant à gérer l'individualisation des parcours et les départs volontaires dans un contexte de réorganisation massive de l'entreprise.

2. SNCF CONNECT : QUAND L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE VIRE AU PILLAGE

Deuxième dossier brûlant : la volonté de certains acteurs d'imposer l'ouverture de SNCF Connect aux opérateurs concurrents. Une idée qui, sur le papier, se pare des vertus de la simplification pour les voyageurs, mais qui, dans les faits, revient à exiger de la SNCF qu'elle offre gratuitement un outil qu'elle a seule financé, développé et sécurisé.

Alors l'UNSA alerte : « On voudrait que cette plateforme soit mise à disposition de concurrents qui n'ont rien financé, rien développé, rien risqué. » SNCF Connect est un actif stratégique, fruit d'années d'investissement et de travail. Le mettre à disposition sans compensation reviendrait à fragiliser l'opérateur historique dans un contexte déjà tendu.

Nous rappelons plusieurs réalités :

- l'intégration de données externes implique des développements lourds, une maintenance permanente et des risques accrus de cybersécurité ;
- le modèle économique d'une plateforme multi-opérateurs n'est pas neutre. Qui paie ? Qui maintient ? Qui sécurise ?
- la charge client retomberait sur les agents SNCF, sans accès aux systèmes des concurrents en cas de problème.

“
Les transformations du ferroviaire ne doivent pas se faire contre les salariés, mais avec eux.”

* La démarche « OSONS - Choisir son parcours » est une initiative de la politique RH de SNCF Voyageurs lancée fin 2025. Son objectif principal est de renforcer la connaissance des dispositifs de transition professionnelle existants auprès des salariés, des managers et de la fonction RH afin de permettre à chacun de faire des choix de parcours éclairés, qu'ils soient internes ou externes à l'entreprise...

Dans quel secteur oblige-t-on un acteur à partager gratuitement son outil stratégique ? Ni Uber, ni Leclerc, ni aucune plateforme privée n'accepterait une telle logique. L'ouverture à la concurrence ne doit pas devenir un prétexte pour piller les investissements publics. L'UNSA appelle donc à une réflexion sérieuse, équilibrée et équitable, respectueuse du travail accompli et du rôle central du service public ferroviaire.

3. MACROCOS : L'UNSA DÉBLOQUE LA SITUATION ET OBTIENT DES GARANTIES CONCRÈTES

Face aux inquiétudes liées au projet MacroCOS*, l'UNSA-Ferroviaire a mené un dialogue ferme avec la direction et obtenu plusieurs avancées majeures, illustrant la capacité de notre syndicat à transformer la mobilisation en résultats tangibles.

Parmi les acquis obtenus :

- **une prime de 1000 € y compris pour les managers**, reconnaissant leur rôle essentiel en période de transition ;
- **la possibilité d'obtenir une majoration de la prime de travail** cumulable avec la prime de déménagement de site ;
- **le calcul le plus avantageux des temps de parcours**, incluant systématiquement les correspondances ;
- **l'accès garanti aux restaurants d'entreprise de Saint-Denis** au tarif cheminot ;
- **un bilan obligatoire à six mois** pour ajuster le dispositif selon les retours terrain.

Ces avancées montrent que la négociation, lorsqu'elle est menée avec détermination, peut produire des résultats concrets pour les agents. L'UNSA s'engage à accompagner individuellement chaque salarié lors des rendez-vous RH afin de garantir l'application stricte des accords.

* Le projet **MacroCOS** est une initiative de la direction de SNCF Voyageurs visant à **regrouper sur un site unique, situé à Saint-Denis, l'ensemble des équipes contribuant à la supervision de l'offre de service TGV Inoui**. Présenté essentiellement comme un déménagement géographique sans réorganisation hiérarchique immédiate, il rassemble environ 369 agents issus de plusieurs entités clés :

- les **quatre Centres opérationnels d'escale et de supervision (COS)** : Atlantique, Nord (Lille), Est et Sud-Est ;
- les **entités d'appui à la production** (telles que le CNOV, la STF et la direction de la Supervision du voyage) ;
- les **services en charge de la relation client** (pôle info trafic, Service T, entités RCAD) ainsi que le pôle d'appui conduite (PAC).

UN FIL ROUGE : DÉFENDRE LE COLLECTIF FACE AUX STRATÉGIES DE GESTION

Ces trois dossiers, bien que différents, racontent une même histoire : celle d'un service public ferroviaire en pleine mutation, où les agents sont trop souvent confrontés à des décisions prises sans vision globale ni considération suffisante pour leur travail quotidien :

- chez TGV Care, on parle de **sureffectifs artificiels** pour justifier des départs non remplacés ;
- avec SNCF Connect, on envisage de **mettre à disposition un outil stratégique** sans compensation ;
- pour MacroCOS, il a fallu **imposer des garanties** pour protéger les conditions de travail.

Face à ces dynamiques, l'UNSA-Ferroviaire rappelle que la force du collectif est notre seule garantie face à ces stratégies de gestion.

VIGILANCE, MOBILISATION ET EXIGENCE SOCIALE

L'UNSA-Ferroviaire continuera de porter une ligne claire : défendre les agents, protéger les métiers, garantir l'équité et préserver les outils stratégiques. Les transformations du ferroviaire ne doivent pas se faire contre les salariés, mais avec eux, dans un cadre social solide et respectueux.

Les semaines à venir seront décisives. Chez TGV Care, la vigilance reste totale. Sur SNCF Connect, le combat ne fait que commencer. Sur MacroCOS, l'heure est à la mise en œuvre et au contrôle.

Dans un paysage ferroviaire en recomposition, l'UNSA-Ferroviaire réaffirme son engagement : être un syndicat de propositions, de protection et de conquêtes sociales.

Par le pôle fédéral Voyageurs ■



L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la force du collectif est notre seule garantie face à ces stratégies de gestion.



État des lieux du fret ferroviaire français

Depuis 2006, le transport ferroviaire de marchandises en France connaît une transformation profonde. Cette date marque l'ouverture du marché du fret ferroviaire à la concurrence. Des opérateurs privés ont alors pu accéder au réseau national aux côtés de la SNCF. Cette évolution a favorisé une diversification de l'offre, une spécialisation de certains acteurs et une adaptation progressive des services aux besoins des chargeurs.



Le transport routier demeure très largement dominant



Pour l'opérateur historique, cette ouverture a également introduit une pression concurrentielle nouvelle. La SNCF a dû revoir son organisation industrielle, sa politique commerciale et ses modèles économiques afin de rester compétitive dans un environnement désormais ouvert.

Depuis cette libéralisation, **la part modale du fret ferroviaire en France est passée sous la barre des 10 %**. Malgré plusieurs plans de relance, le transport routier demeure très largement dominant dans la chaîne logistique nationale.

Dans le cadre de la transition écologique, l'État français affiche l'objectif de porter cette part à 18 % à l'horizon 2030, puis davantage à plus long terme. Le seuil de 25 % est généralement présenté comme une ambition de trajectoire plutôt que comme un objectif consolidé de politique publique.

LA « DISCONTINUITÉ » DE FRET SNCF

En 2023, le secteur a connu un épisode majeur avec la procédure de discontinuité économique imposée à Fret SNCF à la suite d'un contentieux avec la Commission européenne relatif aux aides publiques. Cette réorganisation a entraîné plusieurs mesures structurantes : l'abandon des flux les plus rentables, l'impossibilité temporaire de reconquête de certains marchés, la cession d'actifs ainsi qu'une

réorganisation capitalistique. Dans ce cadre, deux nouvelles entités ont été créées : Hexafret, chargée de l'activité de transport, et Technis, qui s'occupe de la maintenance des engins moteurs.

Parallèlement, l'ouverture du capital de Rail Logistics Europe constitue une étape stratégique destinée à renforcer les capacités d'investissement, à améliorer la performance opérationnelle et à soutenir le repositionnement industriel du fret ferroviaire français.

UNE COMPARAISON EUROPÉENNE : LE COUSIN ALLEMAND

Une simple comparaison européenne met en évidence le chemin qu'il reste à parcourir. En Allemagne, le fret ferroviaire représente environ 18 à 20 % du transport de marchandises. Cette performance s'explique notamment par la densité du tissu industriel allemand, l'importance des corridors logistiques internationaux et le poids du transit européen.

L'enjeu des prochaines années est donc clair : **renforcer la compétitivité économique du rail** tout en répondant aux impératifs environnementaux. Le fret ferroviaire constitue un levier essentiel de décarbonation du transport de marchandises, mais son développement dépendra de plusieurs conditions : modernisation du réseau, amélioration de la fiabilité opérationnelle, disponibilité du matériel roulant, simplification de l'accès au réseau et visibilité de long terme pour les investisseurs.

L'ÉTAT DU RÉSEAU

Il est important de souligner que l'investissement dans les infrastructures est aujourd'hui primordial et constitue l'un des axes majeurs de développement. Le ferroviaire français se heurte désormais à une réalité très concrète : l'état de son réseau. La direction de SNCF Réseau affiche clairement sa volonté de stopper le vieillissement des installations. Dans le même temps, elle reconnaît ses limites actuelles en mettant en avant ce qu'elle qualifie de « dette grise », estimée à 80 milliards d'euros.



L'état du réseau ferré est préoccupant

Cette dette grise désigne une dette implicite, non inscrite officiellement dans les comptes publics, mais qui doit néanmoins être considérée comme un engagement financier réel. Elle correspond à la somme nécessaire pour **remettre l'ensemble du réseau ferroviaire en état nominal**. Cela comprend la rénovation des lignes principales, la remise à niveau des triages et des voies de service, les opérations de maintenance lourde ainsi que les programmes de modernisation technologique. Encore non officielle, mais d'un montant considérable, elle est volontairement mise en avant par la direction de SNCF Réseau afin d'alerter les pouvoirs publics nationaux et les institutions européennes sur une situation susceptible d'affaiblir durablement l'ensemble du système ferroviaire français.

À titre de comparaison, en Allemagne, DB InfraGO estime qu'environ 150 milliards d'euros seront nécessaires d'ici 2034 pour remettre le réseau ferroviaire en bon état.

Dans ce contexte, les opérateurs de fret doivent travailler sur un réseau souvent sous tension : ralentissements temporaires, capacités contraintes, multiplication des fenêtres de travaux, disponibilité réduite de certaines lignes capillaires ou de triages.

Pour les entreprises ferroviaires, cela se traduit concrètement par des coûts d'exploitation plus élevés, une robustesse opérationnelle moindre et une compétitivité affaiblie face au transport routier. Le gestionnaire d'infrastructure est donc contraint d'arbitrer ses investissements dans un contexte budgétaire limité.

En pratique, ces arbitrages bénéficient souvent prioritairement au transport de voyageurs, en particulier sur les grands axes structurants et les réseaux du quotidien, alors même que le fret a lui aussi besoin de régularité, de capacité et de fiabilité des circulations.

DÉVELOPPEMENT DURABLE : UNE NÉCESSITÉ STRATÉGIQUE

Cette situation crée une tension structurelle. Alors même que les objectifs climatiques appellent un report modal vers le rail, les conditions matérielles du réseau limitent encore la capacité du fret ferroviaire à se développer durablement. Le changement climatique impose aujourd'hui à l'Europe d'accélérer la transformation de ses modes de production, de transport et d'organisation économique.

Dans cette perspective, le développement durable n'est plus seulement un objectif environnemental. Il devient une condition de résilience industrielle, de souveraineté logistique et de stabilité économique. Si nous ne parvenons pas à pérenniser l'activité des opérateurs ferroviaires, ce sont plusieurs millions de trajets supplémentaires de poids lourds qui risquent d'être reportés sur les routes européennes.

Le fret ferroviaire émet significativement moins de CO₂ par tonne transportée que le transport routier. Pour exemple, un train de marchandises peut représenter l'équivalent de plusieurs dizaines de camions retirés de la circulation. Mais cette transition ne pourra réussir durablement que si elle s'appuie sur des infrastructures fiables, des capacités suffisantes, des investissements cohérents et des politiques publiques stables. Elle suppose également de préserver les compétences professionnelles, les savoir-faire techniques et les conditions de travail de celles et ceux qui font vivre quotidiennement le système ferroviaire.

DB InfraGO



En Allemagne, le fret ferroviaire représente 18 à 20 % du transport de marchandises

CONCLUSION

En somme, depuis 2006, le fret ferroviaire français a profondément évolué. Entre ouverture à la concurrence, restructurations industrielles, contraintes d'infrastructure et impératif de transition écologique, le secteur entre aujourd'hui dans une phase décisive. Son avenir ne dépendra pas uniquement de la performance économique des entreprises ferroviaires. Il dépendra aussi de la capacité collective des pouvoirs publics, des gestionnaires d'infrastructure, des opérateurs et des organisations syndicales à construire une vision de long terme.

Investir dans le réseau, moderniser les infrastructures, améliorer la fiabilité opérationnelle, préserver les compétences professionnelles et donner de la visibilité aux acteurs économiques sont désormais des conditions indispensables. Au-delà du cas français, c'est une question européenne. Le fret ferroviaire n'est pas seulement un outil de transport, il constitue un instrument de souveraineté industrielle, de cohésion territoriale et de décarbonation de notre économie.

Notre responsabilité collective est donc claire : créer les conditions permettant au rail de prendre pleinement sa place dans le transport de marchandises en Europe, au bénéfice du climat, de l'emploi et de l'intérêt général.

Par Lionel LEDOCQ ■

“ Le fret ferroviaire est un instrument de souveraineté industrielle, de cohésion territoriale et de décarbonation de notre économie. ”



mutuelle
entrain

Le choix santé
le choix sensé

Bientôt à la retraite ?

La retraite ne devrait pas rimer
avec perte de pouvoir d'achat

**Sekoia : jusqu'à 33% moins cher que votre
couverture actuelle pour les mêmes garanties !**

Vous pouvez continuer à payer plus ou faire un choix sensé

Optez pour l'une des 3 garanties adaptées à vos besoins : vous pourrez faire ainsi **jusqu'à 288€ d'économies par an/pers** par rapport à votre ancienne mutuelle d'entreprise, sans sacrifier de prestations nécessaires à votre santé et votre sérénité.

Sekoia

La garantie que
vous connaissiez en
tant que salarié.

**Mais moins coûteuse
que votre contrat
d'entreprise : jusqu'à
288€ d'économies par an.**

Sekoia Alternative 1

Pas besoin de tant de
prestations ? Ajustez votre
protection à vos besoins réels.

**Économisez près
de 20% par rapport
à Sekoia et bénéficiez d'un
tarif plus attractif.**

Sekoia Alternative 2

La garantie Sekoia
Alternative 2 prend soin
de vous au juste prix.

**Cotisation inférieure d'environ
40% par rapport à Sekoia.
Vous pouvez étoffer vos
garanties à tout moment.**

**Sekoia, le choix sensé
des cheminots retraités**

23 agences en France

Nos conseillers sont disponibles au

09 70 75 76 95 appel non
surtaxé

de 8h30 à 18h du lundi au vendredi

Demandez à « **être rappelé** » en 2 clics
depuis notre site internet **mutuelle-entrain.fr**

Demandez un **RDV en visioconférence**

Plan européen sur la mobilité militaire en Europe

ENTRE DANGERS ET OPPORTUNITÉS POUR LE RAIL EUROPÉEN

Depuis 2022, la guerre en Europe a transformé la question de la mobilité : elle n'est plus seulement logistique, elle devient stratégique. Force est de reconnaître que la situation de l'Europe appelle une politique très ambitieuse en matière de défense militaire et de souveraineté économique et industrielle.

Soulignons deux évidences qui avaient été oubliées depuis la chute du mur de Berlin, la fin de l'URSS et de l'alliance des pays du pacte de Varsovie : il n'y a pas de « mondialisation heureuse ». **Aucun pays ou groupe de pays ne peut envisager son développement économique et social propre sans armée.** Si chaque syndicaliste cheminot porte au cœur la devise internationale ouvrière « pain, paix, liberté », un regard juste sur l'Histoire nous montre qu'une armée correctement dimensionnée et équipée est un outil de dissuasion et de protection essentielle.

En 1989 et en 1992, Francis Fukuyama s'est trompé dans sa vision d'un libéralisme et de l'économie de marché représentant le stade final de notre évolution. La construction de l'Union européenne a été bercée par cette illusion de finitude heureuse par les seuls échanges économiques en mode de destruction de tous les monopoles de services publics et en remettant en cause certains droits et progrès des conquêtes sociales historiques sur notre continent. Depuis près de trois décennies, nous assistons presque endormis à **la montée des partis et pouvoirs autoritaires en Europe et sur les autres continents.** La Chine de Xi Jinping s'impose avec force et en silence, la Russie de Poutine sombre dans l'autoritarisme et la corruption les plus dynamiques, la Turquie d'Erdogan emprisonne ses opposants, les coups d'État se succèdent en Afrique et l'extrême droite parvient au pouvoir dans quelques pays d'Amérique latine.

Les valeurs portées par les démocraties européennes libérales, qui sont des principes universalistes par essence (respect des opinions politiques et religieuses, de la presse, des activités économiques et des associations, du développement du droit environnemental et de la protection des citoyens et de la nature), sont **attaquées et frontalement remises en cause par les mouvements extrémistes** de droite comme de gauche, avec l'encouragement aux communautarismes de toutes sortes.



Le rail permet de déplacer vite et loin des capacités militaires

Malgré la guerre dans l'ex-Yougoslavie et ses plus de 200 000 victimes, l'Europe n'a pas vu venir la plus grande violence autoritaire en Europe avec l'invasion de l'Ukraine par le régime russe de Poutine.

Nombreux sont aujourd'hui les ennemis de nos valeurs humanistes. Il ne s'agit pas seulement de quelques plus ou moins grandes conquêtes de territoires, il s'agit de décrédibiliser et de détruire les principes démocratiques, sociaux et politiques que nous portons depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale en Europe. Nous assistons aussi à une campagne phénoménale de réhabilitation de figures historiques fascistes et extrémistes des plus sombres années du XX^e siècle. Leurs complices siègent bien trop nombreux au Parlement européen, comme dans les assemblées nationales et les communes. Pourtant, nous pouvons le répéter, car l'Histoire l'a prouvé : le nationalisme c'est la guerre ! L'internationalisme est un outil essentiel pour la paix.

AVEC LE PLAN DE MOBILITÉ MILITAIRE, LE RAIL DEVIENT UN LEVIER DE SOUVERAINETÉ

Le rail est redevenu un outil essentiel pour :

- > **déplacer vite et loin**, tenir dans la durée, résister aux ruptures (unités, matériels, approvisionnements, évacuations) ;
- > **tenir dans la durée** grâce à l'infrastructure, la maintenance et les chaînes de compétences ;
- > **résister aux ruptures** (cyberattaques, infrastructures publiques et privées de santé, eau, transports, contraintes énergétiques, congestion des corridors).





Le rapport européen encourage une concurrence loyale et insiste sur l'association des parties prenantes, y compris syndicales.



Organisation
internationale
du Travail



L'actualisation du débat européen sur la mobilité militaire s'inscrit ainsi dans une ambition : renforcer l'Europe de la défense tout en protégeant les valeurs démocratiques portées par l'UE et ses alliés. Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette dynamique ne peut être crédible que si elle s'appuie sur des réseaux performants... et sur des droits sociaux effectivement garantis aux travailleurs du rail. Car comme syndicalistes dans le monde réel, nous rappelons combien la politique de dérégulation et de libéralisation a causé de drames humains et sociaux et un formidable gaspillage économique et financier contre l'intérêt général, en accélérant trop souvent la désindustrialisation.

LE « PAQUET MOBILITÉ MILITAIRE » : UN CADRE D'INVESTISSEMENT ET DE CAPACITÉS

En novembre 2025, le Parlement européen a adopté une résolution qui agit comme accélérateur : elle ouvre des perspectives financières et opérationnelles pour moderniser le réseau ferroviaire et renforcer ses usages doubles (civil et militaire), sans rompre la trajectoire de transition écologique. Concrètement, cela signifie :

Un investissement massif pour renforcer la connectivité et la résilience

Le texte met l'accent sur la poursuite d'investissements considérables, avec 845 milliards d'euros nécessaires pour achever le RTE-T sur les 15 prochaines années (objectif d'interconnexion et de performance des corridors) et plus de 50 milliards d'euros fléchés au titre du futur « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe » (MIE 2028-2034), avec une part dédiée aux infrastructures à double usage.

Il s'agit d'une opportunité historique : ces chantiers peuvent créer des emplois qualifiés, renforcer la robustesse du réseau et améliorer concrètement les conditions de mobilité des territoires, sous condition que l'Europe impose des exigences sociales et de qualité de services.

La simplification des procédures : accélérer sans sacrifier la sécurité

La résolution propose de rationaliser les dispositifs de financement et d'ingénierie des projets pour accélérer la modernisation, renforcer l'électrification, déployer plus rapidement des systèmes de signalisation modernes (dont ERTMS), réduire les goulots d'étranglement. Pour autant, la vigilance syndicale s'impose, car la vitesse administrative ne doit jamais fragiliser la sécurité, la formation, ni l'attractivité des métiers.

La défense et la promotion des droits sociaux

Et une bonne organisation du travail avec un équilibre vie pro-vie privée respecté. Car la mobilité

militaire ne peut pas rimer avec dumping social. Le socle du développement européen doit être social. Le texte du Parlement ouvre une trajectoire que nous voulons traduire dans les faits, avec des garanties opposables aux projets.

LUTTER CONTRE LE DUMPING SOCIAL PARTICIPE À UNE GRANDE DÉFENSE DE L'EUROPE

Le rapport européen encourage une concurrence loyale et insiste sur l'association des parties prenantes, y compris syndicales. Mais il est important de porter les exigences suivantes :

- > des **clauses sociales contraignantes** dans les projets cofinancés par l'UE (notamment tous les appels d'offres européens) ;
- > l'absence de financement européen sans **respect des conventions collectives**, des règles de protection et des standards de travail ;
- > la garantie des **conditions de travail dignes**.

La modernisation, l'interopérabilité et la résilience ne doivent pas reposer sur l'usure des personnels. La résolution européenne réaffirme que la sécurité et la santé au travail restent non négociables, la charge de travail et l'organisation doivent respecter des normes élevées, l'innovation doit servir le rail et ses travailleurs, pas les précariser.

RENFORCER LE DIALOGUE SOCIAL EUROPÉEN

Le texte ouvre des bases pour bâtir un socle commun de droits à l'échelle européenne et soutenir une coopération loyale entre entreprises et États, dans l'esprit des principes de l'OIT. L'UNSA-Ferroviaire demandera notamment la mise en place d'instances de suivi sociales sur les grands programmes RTE-T / double usage, pour que les décisions d'investissement se traduisent en protections réelles.

CAPACITÉS DE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX EUROPÉENS : UN ATOUT INDUSTRIEL ET OPÉRATIONNEL

La force du rail européen est une réalité : capacité d'ingénierie, savoir-faire de maintenance, interopérabilité progressive et montée en compétences techniques. Le paquet mobilité militaire met précisément en évidence :

- > la nécessité d'un réseau intégré (corridors, interconnexions, continuité technique) ;
- > l'importance des goulots d'étranglement à supprimer ;
- > la valeur des systèmes et de la formation pour sécuriser les circulations.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'Europe ferroviaire dispose d'un levier d'accélération, mais ce levier doit

être mis au service d'une souveraineté partagée, d'une résilience concrète, d'une transition écologique compatible avec la performance industrielle et d'un progrès social.

MÉTIERS DES CHEMINOTS, DÉFENSE ET INTELLIGENCE ARTIFICIELLE : ANTICIPER PLUTÔT QUE SUBIR

La mobilité militaire exige des systèmes, mais ce sont les métiers qui font fonctionner ces systèmes. L'IA, la digitalisation des opérations, la maintenance prédictive, l'optimisation des flux et l'aide à la décision vont se développer. Cela ne peut être un progrès durable qu'avec l'implication des salariés du ferroviaire et des organisations syndicales.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cela pose immédiatement des enjeux sociaux essentiels :

- l'attribution des **responsabilités** : qui décide, qui contrôle, qui répond en cas d'incident ?
- la **formation** : montée en compétences réelle, temps de formation, certifications ;
- la **sécurité** : l'IA n'annule pas les exigences de sûreté et d'analyse humaine ;
- l'impact sur l'**emploi et les organisations** : prévenir la déqualification, garantir des parcours professionnels.

Avec ce plan de mobilité militaire, l'Europe doit faire de l'IA un levier de maîtrise technique, de sécurité renforcée et de développement des compétences plutôt que d'arbitrages sociaux. En tant que syndicalistes déterminés et responsables, nous portons l'idée d'un cadre européen de reconnaissance et de formation continue, afin de sécuriser l'accès aux compétences ferroviaires dans un contexte de double usage.

SOLIDARITÉ SYNDICALE EN EUROPE : AGIR, TRANSMETTRE, PROTÉGER

Au-delà des frontières de l'UE, la résolution rappelle un devoir : la solidarité concrète entre cheminots. Le syndicat UNSA-Ferroviaire y voit une exigence d'humanité, de solidarité concrète et une responsabilité professionnelle. Cela signifie aussi :

Des corridors de solidarité pour des missions vitales

Le texte soutient le renforcement des capacités vers l'Ukraine et la Géorgie, notamment via les itinéraires de la mer Noire et des corridors centre-européens, avec plus de trains pour l'évacuation, l'acheminement de l'aide humanitaire, l'exportation des flux nécessaires (dont les céréales).

Le partage d'expertise et de matériel, avec des garanties sociales

L'UE encourage les transferts (wagons, locomotives, pièces, assistance). L'UNSA-Ferroviaire



Le Parlement européen à Bruxelles

demande d'y ajouter des programmes de formation et d'accompagnement, des stages d'immersion dans les entreprises ferroviaires, un cadre protecteur pour les travailleurs concernés.

Des droits sociaux et une reconnaissance mutuelle

Nos collègues cheminots ukrainiens ne doivent pas être traités comme de simples personnels de transit. L'exigence syndicale c'est la reconnaissance des qualifications, l'accès à la protection sociale en cas de détachement, le dialogue social transfrontalier associant leurs syndicats et la protection équivalente en matière de conditions de travail, horaires, repos et santé.

PRÉPARER L'APRÈS-GUERRE : UNE DYNAMIQUE EUROPÉENNE DÈS MAINTENANT

La reconstruction ferroviaire et l'intégration au RTE-T représentent des chantiers majeurs. L'UNSA propose la création d'une « *Task Force Rail Europe-Ukraine* » rassemblant syndicats, opérateurs et institutions afin de planifier les formations, organiser les transferts de technologies, harmoniser les normes de sécurité, organiser les besoins en compétences. Pour l'UNSA-Ferroviaire, la solidarité n'est pas un slogan : c'est un engagement pratique.

UN CONTRAT DE PROGRÈS POUR UN RAIL EUROPÉEN FORT, JUSTE ET DÉMOCRATIQUE

Le dernier rapport européen sur la mobilité militaire n'est pas une simple feuille de route technique : il peut devenir un contrat de progrès, conjuguer l'ambition d'infrastructures et accélération des chantiers, la souveraineté et résilience, la solidarité avec l'Ukraine, et surtout les droits sociaux pour celles et ceux qui assurent le service ferroviaire.

L'UNSA-Ferroviaire portera ces exigences dans toutes les instances de dialogue social européen, afin que **le rail devienne un pilier d'une Europe forte**, un outil de paix par l'interconnexion et un symbole de justice sociale pour chaque cheminote et chaque cheminot, en France comme ailleurs.

Par Rémi AUFRÈRE-PRIVEL ■



Une manifestation contre la guerre en Ukraine



L'UNSA propose la création d'une « Task Force Rail Europe- Ukraine » rassemblant syndicats, opérateurs et institutions.



Fondation SNCF 2026-2030 : un nouveau cap pour la jeunesse et l'engagement des salariés

Alors que la Fondation Groupe SNCF vient de célébrer ses **30 ans d'existence**, elle entame une mutation profonde pour la période 2026-2030. Pour nous, agents et représentants syndicaux, il est essentiel de décrypter ces nouvelles orientations qui touchent directement au sens de notre travail et à l'engagement social de notre entreprise.

Le premier Comité exécutif de la Fondation a ainsi marqué une étape structurante, avec l'installation d'une nouvelle gouvernance, la définition d'une feuille de route recentrée et l'affirmation d'une volonté d'intégrer davantage les salariés dans le pilotage des actions.



Rencontre avec les partenaires de la Fondation Groupe SNCF

UNE GOUVERNANCE RÉORGANISÉE ET RENFORCÉE

Le Comité exécutif (COMEX) s'articule désormais autour de trois collèges : les fondateurs (collège A), les personnalités qualifiées (collège B) et les parties prenantes, dont les organisations syndicales et les salariés engagés (collège C). Cette structuration permet une représentation plus équilibrée des acteurs, avec notamment la présence de représentants syndicaux, dont l'UNSA-Ferroviaire, garantissant une voix des salariés dans les orientations stratégiques.

La présidence a été confiée à **Muriel Signouret**, tandis que **Laetitia Gourbeille** a été élue directrice générale pour une durée d'un an à compter du 1^{er} janvier 2026. Par ailleurs, la Fondation est désormais **placée sous l'égide de la Fondation de France**, qui en assure la responsabilité morale et juridique et apporte son expertise pour accompagner ce nouveau quinquennat.

Enfin, la question de la déclinaison territoriale reste ouverte : nous avons demandé à intégrer l'ensemble des comités régionaux, une décision encore en attente. Néanmoins, des participations aux comités nationaux, internationaux et liés à l'engagement des salariés sont d'ores et déjà prévues.

UNE MISSION RECENTRÉE : « POUR UNE JEUNESSE EN MOUVEMENT VERS L'EMPLOI »

Le projet de feuille de route pour le quinquennat 2026-2030 marque un tournant stratégique majeur. La Fondation abandonne ses thématiques éparpillées pour se concentrer sur une priorité : **l'insertion professionnelle des jeunes**. Cette orientation vise notamment à agir sur deux leviers :

- > l'orientation choisie, en facilitant l'accès à certaines filières et en luttant contre les freins sociaux ;
- > l'accès durable à l'emploi, en sécurisant les parcours des jeunes les plus éloignés.

Si l'objectif fait globalement consensus, la formulation retenue — « *Pour une jeunesse en mouvement vers l'emploi* » — a suscité des réserves. L'UNSA-Ferroviaire, rejointe par de nombreux membres des collèges B et C, a souligné le risque d'une perception réductrice, voire paternaliste, pouvant laisser entendre que les jeunes doivent être orientés plutôt que reconnus comme acteurs de leurs propres trajectoires. Au-delà du débat sémantique, c'est bien une question de fond qui est posée : celle de la diversité des parcours et des formes d'épanouissement. Le travail ne peut être considéré comme l'unique horizon et certaines difficultés d'accès à l'emploi relèvent aussi d'enjeux de confiance, d'isolement ou d'environnement social. Malgré ces échanges, les membres fondateurs du collège A ont fait le choix de maintenir la feuille de route définie par le PDG de la SNCF.



Certaines difficultés d'accès à l'emploi relèvent aussi d'enjeux de confiance, d'isolement ou d'environnement social...





La fondation aide les jeunes à s'orienter

LES COUPS DE CŒUR CITOYENS : UN ÉQUILIBRE PRÉSERVÉ

Autre point marquant : l'avenir des **Coups de cœur citoyens (CCC)**, dispositif historique de la Fondation, qui a célébré ses 30 ans en 2025. Initialement, une volonté de recentrage sur la seule thématique du quinquennat avait été exprimée. Mais le COMEX a fait un choix clair : **maintenir les deux axes historiques**, à savoir la solidarité et le handicap, ainsi que la jeunesse.

Cette décision est importante, car elle permet de conserver une approche plus large des engagements associatifs des salariés. Concrètement, ces derniers pourront continuer à déposer des projets dans les prochaines semaines, dans une logique de continuité avec les dispositifs existants.

PARTICIPER AUX COUPS DE CŒUR CITOYENS : COMMENT ÇA MARCHE ?

Les Coups de cœur citoyens s'adressent à l'ensemble des salariés du groupe SNCF — qu'ils soient en CDI, CDD, alternants ou intérimaires avec au moins un an d'ancienneté — engagés, ou simplement impliqués, dans une association. Le principe est simple : un agent peut déposer un dossier pour **soutenir un projet associatif auquel il contribue personnellement**. Les candidatures se font exclusivement en ligne, avec une première inscription du salarié, puis une validation par un correspondant Fondation avant que l'association ne complète le dossier.

Les projets sont ensuite examinés par des jurys territoriaux dans chacune des régions, qui attribuent des dotations financières (généralement entre 1 000 et 2 000 euros), avec des prix spécifiques comme le « Coup de cœur régional » ou le prix Guy Crescent dédié au handicap. Un jury national vient compléter ce dispositif en distinguant certains projets à l'échelle nationale.

Ce dispositif valorise avant tout l'engagement bénévole des cheminotes et des cheminots sur leur temps personnel, en permettant de soutenir

concrètement le tissu associatif local et les initiatives solidaires portées partout sur le territoire.

Plus d'info : <https://cdc.fondation-sncf.org/fr>

UN BUDGET MAÎTRISÉ ET STRUCTURANT

Le budget 2026 s'inscrit dans une logique de continuité, avec des dotations globalement stables. Il prévoit toutefois une **mise en réserve renforcée en début de quinquennat**, traduisant une volonté de sécuriser les moyens sur la durée. Plus de 5,2 millions d'euros de ressources sont mobilisés, dont une part significative dédiée aux actions de mécénat et à l'engagement des salariés, illustrant le rôle central de ces dispositifs dans la stratégie de la Fondation.

L'ENGAGEMENT DES SALARIÉS : UN LEVIER À ENCADRER

L'engagement citoyen des cheminots reste un pilier fort : près de 1 900 salariés se sont mobilisés en 2025 dans des actions de mécénat de compétences. Si ces dispositifs sont reconnus pour leurs effets positifs — en termes de fierté d'appartenance et de compréhension des valeurs de l'entreprise — ils doivent aussi être regardés avec vigilance. De nombreux salariés expriment en effet des difficultés à s'engager davantage, notamment en raison de contraintes de temps ou de charge de travail.

QUEL RÔLE POUR LES REPRÉSENTANTS DES SALARIÉS ?

Cette nouvelle phase ouvre des perspectives, mais aussi des points de vigilance. La présence des représentants des salariés au COMEX reste une véritable plus-value pour les cheminotes et cheminots, à condition qu'elle s'accompagne d'un véritable pouvoir d'influence. Il nous appartient de rester attentifs à plusieurs enjeux :

- > la **transparence** des décisions et la prévention des conflits d'intérêts ;
- > l'**équilibre** entre communication institutionnelle et impact réel sur les territoires ;
- > et surtout la **place effective** donnée aux salariés et aux jeunes dans les choix stratégiques.

La Fondation SNCF 2026 se veut ambitieuse et structurée, avec une gouvernance clarifiée et un cap stratégique assumé. Si les moyens sont au rendez-vous et les objectifs affichés légitimes, le rôle des organisations syndicales reste essentiel pour garantir que ces engagements se traduisent concrètement par des actions utiles, justes et accessibles à tous. À nous de veiller à ce que cette « communauté d'action » annoncée soit réellement au service de l'intérêt général.

Par Gilles DONTENVILL ■
(membre UNSA-Ferroviaire du COMEX)

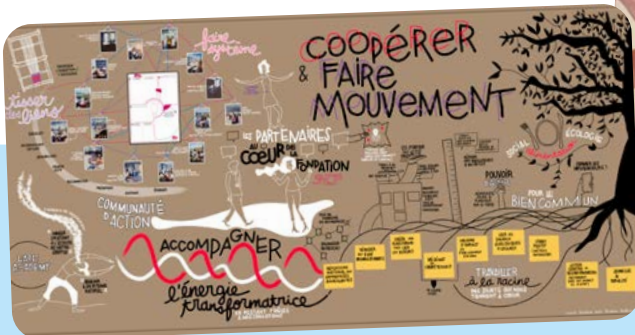


Le rôle des organisations syndicales reste essentiel pour garantir que ces engagements se traduisent concrètement...



La Fondation Groupe SNCF

→ Repères clés



QUI EST-ELLE ?

Créée en 1995, la Fondation Groupe SNCF est l'acteur de l'engagement sociétal du groupe. Depuis 30 ans, elle agit au service de l'intérêt général en partenariat avec le monde associatif et les territoires. Placée sous l'égide de la **Fondation de France**, elle s'inscrit dans une démarche structurée de mécénat et d'impact social.

SA MISSION

La Fondation agit principalement en faveur des **jeunes**, avec un objectif : les accompagner dans leur parcours, leur autonomie et leur insertion dans la société. Pour le quinquennat 2026-2030, elle oriente ses actions autour de :

- > l'orientation et la construction des parcours ;
- > l'accès durable à l'emploi ;
- > l'égalité des chances et la cohésion sociale.

SES MODES D'ACTION

La Fondation intervient de plusieurs façons :

- > **mécénat financier** : soutien à des projets associatifs (locaux et nationaux) ;
- > **mécénat de compétences** : mise à disposition de salariés SNCF pour accompagner les associations ;
- > **actions territoriales** : un fort ancrage local au plus proche des besoins.

→ Plus de **600 projets associatifs** sont soutenus chaque année sur tout le territoire.

L'ENGAGEMENT DES SALARIÉS

L'un des piliers du modèle repose sur les cheminots : **13 000 salariés engagés** depuis 2021, des missions de mentorat, solidarité, environnement ou insertion, la possibilité de s'engager sur le temps de travail. Des dispositifs emblématiques comme les **Coups de cœur citoyens** permettent de soutenir les projets associatifs portés par des agents.

CHIFFRES CLÉS

30 ans
d'existence



présence dans toutes
les régions



13 000 salariés
engagés depuis 2021



+600 projets
soutenus par an

À RETENIR

La Fondation SNCF est un outil majeur de l'engagement social du Groupe. Elle repose sur un triptyque : **associations - territoires - salariés**. Son enjeu principal : **transformer l'engagement des cheminots en impact concret sur la société**.

Le B A BA de la NAO

La négociation annuelle obligatoire (NAO) est une étape cruciale pour le pouvoir d'achat des salariés. L'UNSA-Ferroviaire revient sur cette négociation obligatoire qui favorise le dialogue social entre la direction de l'entreprise et les organisations syndicales représentatives. Au sein du groupe SNCF, l'UNSA-Ferroviaire fait partie des organisations syndicales représentatives !



QU'EST-CE QUE LA NAO ?

C'est une négociation obligatoire qui doit avoir lieu au moins une fois par an. Elle vise à favoriser le dialogue social et à discuter de plusieurs thèmes importants pour les salariés, tels que la rémunération, le partage de la valeur ajoutée dans l'entreprise et l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.

LES THÈMES DE LA NAO

La NAO aborde plusieurs thèmes essentiels pour les salariés :

- > **la rémunération** : grilles salariales, épargne salariale, conditions d'obtention des promotions professionnelles, lutte contre la discrimination salariale, prise en charge des frais de transport, etc.
- > **le partage de la valeur ajoutée dans l'entreprise** : prime de partage de la valeur (PPV), etc.
- > **l'égalité professionnelle** : mesures visant à supprimer les écarts de rémunération entre les femmes et les hommes

LE PROCESSUS DE LA NAO

Initiation de la négociation

C'est l'employeur qui doit initier la négociation obligatoire. À défaut, celle-ci peut s'engager à la demande d'une organisation syndicale représentative.

Réunion préparatoire

La négociation se poursuit sous un formalisme précis :

- > une réunion préparatoire ;
- > définition du lieu et du calendrier des réunions ultérieures ;
- > étude des documents et revendications des partenaires sociaux.

Déroulement des négociations

Les négociations doivent se tenir de manière sérieuse et loyale entre l'employeur (ou son représentant) et les délégués syndicaux.

Les issues de la NAO

Deux situations peuvent se présenter à l'issue de la négociation :

1. **Accord** : les parties arrivent à un accord (accord majoritaire à 50 %). Cet accord doit être rédigé et a une validité égale à la durée entre deux NAO sur ce sujet. Il est ensuite transmis aux autorités publiques compétentes pour enregistrement.
2. **Désaccord** : un procès-verbal (PV) de désaccord est acté et transmis aux autorités compétentes.

EXEMPLES HISTORIQUES

De 2023 à 2025, les travaux revendicatifs de l'UNSA-Ferroviaire ont généré plusieurs évolutions :

2025 : augmentation générale de 1,1% avec la majoration de l'ensemble des primes de travail, mesures de fin de carrière, augmentation générale traitement + prime (1,8 %), mesure bas salaires (1982,50 euros brut minimum).

2024 : augmentation générale à hauteur de l'inflation (période COVID).

2023 : prime de partage de la valeur (PPV) de 400 euros brut en décembre 2023.

Depuis 2017 : Forfait mobilités durables, allocation annuelle de 400 euros environ.

CONCLUSION

Le cycle de négociation de la NAO permet aux partenaires sociaux d'influer fortement sur le pouvoir d'achat des salariés, non seulement pour l'année en cours, mais souvent pour plusieurs années à venir. C'est une étape incontournable pour garantir une rémunération juste et équitable pour tous les salariés. Consciente des enjeux de cette négociation, l'UNSA-Ferroviaire reste au cœur des propositions revendicatives permettant aux salariés de bénéficier d'une amélioration du pouvoir d'achat.

Par Arnaud RÉGIS ■



La NAO permet aux partenaires sociaux d'influer fortement sur le pouvoir d'achat des salariés.



Interview d'un militant UNSA-Ferroviaire



L'UNSA-Ferroviaire lors d'une manifestation contre le recul de l'âge de la retraite



1. PARCOURS ET MOTIVATIONS

Pourquoi avoir choisi de militer à l'UNSA-Ferroviaire ?

Organisation jeune et dynamique, par son histoire, l'UNSA est une organisation atypique dans le paysage syndical. Elle vient de fêter ses 30 ans d'existence, montrant clairement son implantation et sa fiabilité. L'UNSA-Ferroviaire, historiquement, est une des fédérations fondatrices. Depuis maintenant quelques années, deuxième organisation de la branche ferroviaire, elle est incontournable dans la transmission des revendications des salariés.

Quel a été le déclic ou l'événement qui t'a poussé à t'engager syndicalement ?

Je pense ne pas être original dans ma réponse, mais comme souvent, c'est la rencontre avec un collectif de représentants sur mon périmètre qui m'a amené à me questionner sur mon engagement. Après, plusieurs interventions auprès de l'entreprise sur l'amélioration des conditions de travail, ainsi que la méthodologie utilisée par la délégation, ont généré un intérêt certain et une volonté de participer aux actions syndicales.

En quoi ton engagement syndical s'inscrit-il dans ton parcours personnel ?

Impliqué dans différentes associations culturelles et curieux par nature, mon engagement pour la défense des salariés s'est fait naturellement.

L'engagement syndical permet également d'enrichir ses connaissances sur les enjeux de l'entreprise et d'essayer d'influer sur les évolutions aux bénéfices des salariés et du collectif de travail.

2. ACTIONS LOCALES

Quelles sont les principales actions revendicatives que tu veux mettre en avant dans ton syndicat ?

Nos actions revendicatives se fondent souvent sur l'action du respect de nos réglementations, la défense des salariés et l'amélioration des conditions de travail des collègues. Souvent, il nous est imposé des restructurations amenant à intervenir, en proposant des aménagements au sein de celles-ci.

Peux-tu partager un exemple concret où ton action syndicale a permis une amélioration pour les cheminots de ton périmètre ?

Il y a peu, nous avons pu porter un sujet complexe d'organisation pour un collectif qui se trouvait en sous-effectif. Après quelques semaines de négociations et un travail d'argumentation, nous avons pu obtenir la création de postes temporaires. Nous espérons pouvoir les pérenniser, ces créations permettent déjà de retrouver une amélioration dans la répartition des missions et la charge de travail des collègues.

Quels sont les défis les plus importants auxquels sont confrontés les cheminotes et les cheminots ? Et comment l'UNSA-Ferroviaire y répond-elle ?

Actuellement, le défi le plus important reste les réponses à apporter dans le contexte de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. Bien qu'opposée à l'ouverture à la concurrence, l'UNSA-Ferroviaire doit prendre en compte le contexte législatif pour défendre au mieux les salariés du ferroviaire dans les évolutions futures. L'UNSA-Ferroviaire porte de nouvelles revendications telles qu'une harmonisation d'une grille unique de salaires, permettant de renforcer sur le long terme une évolution salariale régulière.

3. RELATIONS AVEC L'EMPLOYEUR

Comment décrirais-tu les relations entre l'UNSA-Ferroviaire et l'employeur ?

C'est une question complexe : une relation revendicative s'inscrit dans un contexte et dans le respect des différentes parties prenantes dans le temps. Les relations sont souvent inégales en fonction des thèmes abordés. Dans ma réponse, il est important de retenir que la pratique d'un syndicalisme réformiste et de combat amène à ne pas avoir d'idées préconçues sur les interlocuteurs que nous côtoyons dans les mandats que nous exerçons.

Quels sont les obstacles les plus fréquents dans le dialogue social sur ton périmètre ?

Les obstacles réguliers que nous retrouvons dans la pratique du dialogue social correspondent souvent aux difficultés du suivi des dossiers par des interlocuteurs différents et la multiplicité des périmètres touchés. Parfois, les dossiers que nous travaillons demandent des réponses équilibrées sur du temps long pour une partie du dossier et des attentes immédiates. La société où nous évoluons est en totale contradiction avec la notion de temps long. Cela demande des efforts de compréhension des enjeux, qui parfois génèrent des obstacles dans les réponses à apporter.

4. ENJEUX ACTUELS ET PERSPECTIVES

Quels sont, selon toi, les enjeux majeurs pour les cheminots sur ton périmètre ?

Pour moi, les enjeux majeurs sur mon périmètre sont de valoriser les investissements des salariés dans leurs différentes missions, malgré le contexte de réorganisation incessante de la période. Je trouve que l'entreprise ne prend pas suffisamment



Le respect des différentes parties prenantes est essentiel

en compte ces investissements dans les propositions d'améliorations des conditions de travail qu'elle laisse entendre dans ses discours.

Comment l'UNSA-Ferroviaire compte-t-elle s'adapter aux transformations du travail (numérisation, ouverture à la concurrence, etc.) ?

L'UNSA-Ferroviaire a toujours été tournée vers la priorisation de la place de l'humain dans les évolutions de l'entreprise. Cela reste son fil conducteur. Cependant, elle appréhende les évolutions technologiques avec analyse et sérieux. Opposer par dogme évolutions technologiques et humain n'apportera jamais une réponse équilibrée aux revendications des salariés. Chaque nouvelle période demande une adaptation revendicative.

5. MESSAGE AUX SALARIÉS

Quel message aimerais-tu adresser aux salariés qui hésitent encore à s'engager syndicalement ?

Le message reste certainement le même depuis bien longtemps : un collectif est toujours plus fort et efficace qu'un individu seul. Faire partie d'un syndicat, c'est apporter sa pierre à l'édifice sur de nombreux thèmes : QVT, respect des accords, amélioration du pouvoir d'achat du collectif... C'est également acquérir des connaissances différentes de son quotidien de travail.

Selon toi, quelles qualités ou compétences sont essentielles pour être un bon militant syndical aujourd'hui ?

Je serai peu inventif dans ma réponse, mais il me semble que l'on peut répondre à cette question par les mots suivants : servir le collectif humain, vouloir améliorer les conditions de travail des salariés, le dialogue, le respect, savoir penser l'avenir.

Finalement, être un bon militant syndical, c'est simplement vouloir améliorer la vie des femmes et des hommes que nous sommes.

Par Arnaud RÉGIS ■

“ Servir le collectif humain, vouloir améliorer les conditions de travail des salariés, le dialogue, le respect, savoir penser l'avenir. ”

SupFerro

Le 28 mai 2026, l'UNSA-Ferroviaire, membre du FerroCampus de Saintes au titre des parties prenantes, a été conviée à l'inauguration de Sup Ferro, première école publique d'ingénieurs du ferroviaire en France.



Ce projet intégré au FerroCampus amène du neuf sur le site de Saintes



Alain Rousset, président de Nouvelle-Aquitaine



Cette école scolarisera entre 60 et 100 étudiants par an sur les cinq prochaines années, permettant de combler le delta sur la filière entre l'offre du marché du travail et le nombre de jeunes diplômés nécessaires pour l'ensemble de la filière industrielle ferroviaire.

Portée par la région Nouvelle-Aquitaine et son président M. Rousset, via les compétences régionales en termes de formation et d'éducation, ce cycle Ingénieur permet d'enrichir une offre déjà présente de BTS et de licence sur le FerroCampus. Ainsi l'ensemble des parcours de formation supérieure sont couverts, avec bien sûr des passerelles entre eux.

Pour le président, cette association entre tous les acteurs de l'éducation / formation et des secteurs professionnels directement concernés est un modèle économique du futur à construire, alors que l'on connaît une réforme de l'apprentissage suite à la multiplication d'entreprises pseudo éducatives, mais surtout financières : « vautours » n'offrant ni contenu académique ni perspectives durables pour les étudiants en apprentissage. Ce qui ne sera pas le cas ici.

Pour ce projet, **l'Europe participe à hauteur d'un million d'euros et la région remplace l'État**, normalement prescripteur sur l'enseignement supérieur... Pour le président, investir dans l'éducation et la formation professionnalisante industrielle, notamment le ferroviaire, est un gage de réindustrialisation et une bonne utilisation des finances

publiques. Le train doit raccourcir le temps en qualité de service et de vie pour les déplacements, en sécurité et en cela, la LGV Bordeaux Toulouse est nécessaire au système, intégrant les lignes de desserte fine du territoire et les lignes structurantes dans le plan de mobilité.

Dans le même esprit, le maire de Saintes s'est félicité de ce projet. La mairie sera au rendez-vous en mettant à disposition une réserve foncière pour la réindustrialisation et la création d'une filière de sous-traitants du ferroviaire.

Cette filière va dépendre académiquement de l'Université de La Rochelle, avec l'accompagnement de l'École des Ponts et chaussées. Par contre, **l'investissement comme le fonctionnement se feront sans participation de l'État**, puisque le bâtiment sera cofinancé par la région et des fonds européens. Les postes, tant d'enseignements que de personnels connexes, sont hors dotation du ministère, donc à la charge notamment de la région. Pour le président de la SNCF, Jean Castex, ce projet est important et crée une synergie pour arriver aux objectifs prévus. En effet, le ferroviaire a le vent en poupe, mais il existe peu de formations spécialisées. La mobilisation de jeunes et un renouvellement dans la filière sont essentiels pour garantir ces facteurs d'innovation. La SNCF recrute 1300 cadres chaque année dont 500 ingénieurs, c'est dire l'intérêt pour elle de ce projet. Patrick Jeantet



La pérennité des compétences est un enjeu majeur pour le ferroviaire

pour Fer de France, Mathieu Chabanel pour SNCF Réseau et Christophe Fanichet pour Voyages sont tous intervenus dans le même esprit.

Les autres industriels partenaires, Alstom et Hitachi, ont rappelé l'importance des ingénieurs dans leurs entreprises respectives, avec le panel de fonctions dans leurs cœurs de métiers, notamment illustré par le TGVM pour l'un, la signalisation/sécurité pour l'autre.

Enfin, le préfet s'est excusé de l'absence de membres du gouvernement et, suite à la remise de 47 lettres de soutien par le président Rousset en faveur de ce projet, a affirmé que le ministre de l'Éducation suivait le dossier de près pour le faire aboutir...

Pour l'UNSA, l'engagement de l'État sur un tel projet d'éducation supérieure d'avenir est incontournable, la région n'ayant pas vocation à le remplacer sur tout pour le bon fonctionnement de cycles de formation publics, même si l'ADEME a déjà investi dix millions d'euros dans le projet.

L'UNSA-Ferroviaire soutient les partenariats qui apportent une véritable complémentarité et une continuité aux étudiants sans pour autant les enfermer dans une voie, et qui s'inscrivent dans le temps long. Elle milite également pour un plus grand contrôle, assorti de pénalités financières (outre le remboursement des frais de scolarité) pour des structures privées qui ont racheté ou créé de pseudo écoles, en profitant des avantages associés à la formation professionnelle, auprès d'entreprises parfois pénalisées par des jeunes insuffisamment formés, mais aussi parfois peu scrupuleuses envers cette main-d'œuvre bon marché à laquelle elle ne propose pas de véritables perspectives.

L'éducation et la formation professionnelle sont, pour l'UNSA-Ferroviaire, à prendre au sérieux. Ce qui semble être le cas dans ce projet qui respecte une exigence académique et du savoir-faire.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, après une baisse drastique des effectifs de Saintes en 2017, ce projet intégré au FerroCampus amène du neuf sur ce site

historique. Il va dans le sens de la défense d'une filière ferroviaire exigeante, avec un haut niveau de formation qualifiante qui rompt enfin avec une vision plus traditionnelle du BTP : quelques responsables experts et du personnel plus ou moins interchangeable via une kyrielle de sous-traitants insuffisamment formés, avec son triste lot d'accidents du travail.

L'UNSA-Ferroviaire soutient d'ailleurs, dans ce cadre, des habilitations individuelles, « à la personne » plutôt que des labels « d'entreprise », qui ne permettent pas de garantir une formation de bon niveau de l'ensemble des salariés et plus encore avec la sous-traitance en cascade. Elle milite aussi pour favoriser la mobilité sociale et la promotion interne, avec une attention toute particulière sur les reconversions insuffisamment mises en œuvre, car tous les agents doivent avoir leur chance, quel que soit le diplôme qu'ils aient pu avoir à l'âge de 18/20 ans.

Il est important aussi de revaloriser les métiers techniques qui sont, notamment dans l'industrie, source de mobilité sociale et de donner plus de poids à la maîtrise des gestes, des métiers et donc de l'expérience professionnelle.

La pérennité des compétences est un enjeu majeur pour la filière ferroviaire. La multiplication des acteurs peut autant être source de multiplication des opportunités que source d'attrition, ce qui a été le cas pour le nucléaire chez EDF, où les compétences se sont éparpillées puis dilapidées, au point que l'on a dû faire appel à des soudeurs américains...

Il est urgent de ne pas reproduire les mêmes erreurs pour le ferroviaire et ce projet va dans le bon sens !

Par Patrick LABRUE ■

“

L'UNSA-Ferroviaire milite aussi pour favoriser la mobilité sociale et la promotion interne, avec une attention toute particulière sur les reconversions.

”



Il est important de revaloriser les métiers techniques

Les numéros de trains

Les numéros de trains sont des éléments essentiels dans le monde ferroviaire. Ils permettent d'identifier chaque train de manière unique et facilitent la communication entre les compagnies ferroviaires, les conducteurs, les contrôleurs et les passagers. Comprendre la signification de ces numéros peut sembler complexe au premier abord, mais une fois décomposé, cela devient plus clair.



Les numéros de train sont indissociables des panneaux d'affichage en gare

“
Les numéros de trains représentent un système complexe et organisé qui permet de gérer efficacement le transport ferroviaire.”

Un numéro de train est généralement composé de plusieurs chiffres et parfois de lettres. Dans de nombreux pays, ce numéro est attribué par la compagnie ferroviaire et suit un format standardisé. Par exemple, en France, les trains à grande vitesse (TGV) ont des numéros qui commencent souvent par "TGV", suivis d'un numéro à quatre chiffres. Ce système permet d'identifier rapidement le type de train et son itinéraire.

Les premiers chiffres d'un numéro de train représentent souvent le type de service. Par exemple, un train régional pourrait avoir un numéro commençant par "R", tandis qu'un train de fret pourrait commencer par "F". Cette classification aide les passagers à savoir à quoi s'attendre en termes de confort et de services à bord. Les trains de nuit, quant à eux, peuvent avoir un préfixe spécifique pour indiquer qu'ils offrent des services de sommeil.

Le reste du numéro, qui est généralement composé de chiffres, indique l'itinéraire spécifique du train. Par exemple, le numéro "TGV 1234" pourrait signifier que c'est le train numéro 1234 qui part d'une ville A à une ville B à une heure précise. Ce système est crucial pour la gestion des horaires et des correspondances, car il permet de suivre chaque train en temps réel.

Il est également important de noter que les numéros de train peuvent changer en fonction des saisons ou des jours de la semaine. Par exemple, certains trains peuvent être ajoutés ou supprimés

pendant les périodes de vacances, ce qui entraîne des modifications de leurs numéros. Les compagnies ferroviaires mettent souvent à jour leurs horaires et leurs numéros de train pour refléter ces changements, ce qui nécessite une attention particulière de la part des passagers.

En plus de faciliter l'identification des trains, **les numéros de train jouent un rôle crucial dans la sécurité ferroviaire**. Ils permettent aux contrôleurs de s'assurer que les trains circulent sur les bonnes voies et respectent les horaires. En cas de problème, comme un retard ou une annulation, le numéro de train est utilisé pour communiquer rapidement les informations nécessaires aux passagers.

Les clients peuvent également utiliser les numéros de train pour vérifier les horaires et les itinéraires en ligne ou via des applications mobiles. La plupart des compagnies ferroviaires offrent des outils numériques qui permettent aux utilisateurs de consulter les horaires en temps réel, d'acheter des billets et de recevoir des notifications concernant les retards ou les changements de quai.

En conclusion, **les numéros de trains sont bien plus qu'une simple série de chiffres**. Ils représentent un système complexe et organisé qui permet de gérer efficacement le transport ferroviaire. Comprendre leur signification et leur fonctionnement est essentiel pour tout voyageur souhaitant naviguer dans le monde des trains. Que ce soit pour un trajet quotidien ou un voyage à travers le pays, savoir lire et interpréter les numéros de train peut grandement améliorer l'expérience de voyage.

Par Séverine JERNASZ ■



Illectronisme : quelles conséquences dans la vie de tous les jours ?

À l'heure où tout se numérise, certains seniors se retrouvent en difficulté face aux outils numériques, au risque d'être exclus d'un grand nombre de services et de droits. Notre baromètre des retraités a mis ce point en évidence.

De la consultation de ses résultats médicaux, en passant par l'échange avec ses proches, la réservation d'un billet de train ou de spectacle ou le paiement du stationnement, le numérique s'est petit à petit insinué dans nos vies. Pratique si on est à l'aise avec lui, il devient un problème pour quasiment 20 % de nos concitoyens qui ne maîtrisent pas cet outil. Et dans ce cas, il y a un grand risque d'exclusion.

Ce phénomène, appelé illectronisme (ou illettrisme numérique), désigne **l'incapacité à utiliser les outils numériques du quotidien**, par manque de connaissance ou de confiance en soi. Derrière ce mot, il y a souvent de la gêne : beaucoup n'osent pas avouer leurs difficultés, comme on taisait autrefois l'illettrisme.

Les plus touchés sont les personnes âgées : 37 % des plus de 70 ans et 27 % des 60-69 ans se disent en difficulté, contre 17 % des 40 à 59 ans. Ce décalage s'explique principalement par l'adoption plus précoce du numérique chez les jeunes seniors durant leur vie professionnelle.

Le risque d'exclusion est bien réel dans une société de plus en plus dématérialisée : 82 % des démarches administratives – impôts, retraite, santé, banque... – se font désormais en ligne. Mais 44 % des Français déclarent toujours éprouver des difficultés à les réaliser seuls. Dans sa dernière enquête sur l'accès aux droits (2024), le Défenseur des droits souligne *« l'ambivalence du processus de dématérialisation des services publics qui, s'il complexifie l'accès aux démarches administratives pour certains, semble faciliter la résolution des problèmes pour d'autres »*.

Conséquence : la fracture numérique ne cesse de se creuser. **Certains se découragent et finissent par renoncer à une requête ou un droit.** Peur de se tromper, difficulté des mots de passe multiples, complexité des sites ou encore crainte du piratage... Autant de freins qui restreignent l'accès aux droits et à la vie citoyenne, tout simplement.

Selon le Baromètre 2025 du numérique du Crédoc (Centre de recherche pour l'étude et l'observation

des conditions de vie), 94 % des 60/69 ans utilisent Internet, soit autant que la population générale. 70 % des plus de 70 ans seulement sont connectés et seulement 50 % reconnaissent avoir effectué une démarche administrative en ligne.

L'IMPORTANCE DE L'ACCOMPAGNEMENT

Au-delà de l'accès aux services, cette fracture numérique est aussi sociale. Alors qu'un retraité sur trois vit seul dans son logement, les courriels, messageries instantanées et réseaux sociaux aident souvent à maintenir les liens avec la famille et les amis. **Bien utilisé, Internet peut donc rapprocher.**

Nombreux sont ceux d'ailleurs qui s'adaptent et s'équipent en conséquence : 70 % des plus de 70 ans ont un smartphone (+8 points en un an) et 45 % d'entre eux publient sur les réseaux pour garder le contact, d'après le dernier Baromètre du numérique. Le problème n'est donc pas tant la méfiance vis-à-vis du numérique qu'un manque d'accompagnement pour surmonter les difficultés.

C'est justement le sens de la feuille de route France numérique ensemble (2023-2027), portée par les pouvoirs publics : accompagner 8 millions de personnes éloignées du numérique, former 20 000 aidants et créer 25 000 lieux de médiation numérique sur tout le territoire.

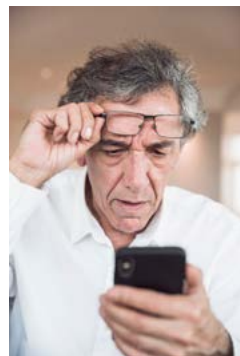
L'AVIS DE L'UNSA-RETRAITÉS

> L'État et les collectivités territoriales doivent tenir compte du vieillissement de la population. L'accès aux « Maisons France service » doit être facilité sur tout le territoire.

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

> Le support papier doit toujours pouvoir être proposé.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



La fracture numérique ne cesse de se creuser

“ Des moyens humains de proximité doivent être maintenus, afin que toutes et tous puissent avoir accès à l'information et que personne ne soit isolé. ”

Écogestes : les seniors en pole position !

L'association Parlons Climat produit des études visant à mieux comprendre les publics supposés peu convaincus par la nécessité d'agir face au dérèglement climatique. Cette année, elle en a publié une qui porte sur les seniors, en s'appuyant sur un sondage réalisé auprès de 4 000 Français, dont plus de 1 000 âgés de 65 à 80 ans, ainsi que sur des entretiens.



Les seniors sont les champions des écogestes, comme trier ses déchets

Et là, à l'inverse de ce que beaucoup de personnes pourraient croire, car les médias avaient à une époque beaucoup mis les projecteurs sur Greta Thunberg, sur les ados et les jeunes adultes de sa génération, **l'environnement et le climat font partie des trois enjeux prioritaires pour 29 % des seniors**. C'est davantage que pour les autres classes d'âge.

Pendant les entretiens, les seniors parlent beaucoup de modération, de sobriété, de la surconsommation qu'ils condamnent. Cela bat en brèche l'idée largement répandue selon laquelle ces sujets les laissent indifférents, en quelque sorte « après moi le déluge ». D'autre part, ainsi que le montre notre Baromètre UNSA des Retraités, **ils s'engagent beaucoup dans les associations** et sont très investis au niveau local. C'est certes moins visible que, par exemple, les manifestations prisées par les plus jeunes et qui sont ponctuelles, mais cela semble être un engagement au quotidien pour les seniors.

QUELLES SONT LES DIFFÉRENCES AVEC LES GÉNÉRATIONS SUIVANTES CONCERNANT LES MODES DE CONSOMMATION ?

Les seniors sont les champions des écogestes, comme trier ses déchets, baisser le chauffage, limiter la climatisation, choisir des produits peu emballés, etc. Ils les pratiquent davantage que les 18-34 ans. Pendant leur jeunesse, le fait de ne pas gaspiller était valorisé, nous avons tous en souvenir les paroles de nos parents nous demandant de finir notre assiette, de ne pas jouer avec la nourriture. C'est resté ancré au plus profond de nous.

Même écart en faveur des seniors pour des habitudes de consommation telles que manger moins de viande et préférer des fruits et légumes locaux et de saison, ou encore ne pas prendre l'avion. Mais ces motivations ne sont pas forcément écologiques. Par exemple, limiter l'alimentation carnée peut s'expliquer par des enjeux de santé et le prix de

la viande. Ne pas prendre l'avion est plus habituel dans ces générations. Rappelons que beaucoup de seniors ont des pensions n'autorisant pas ce genre de déplacements. Tout ceci contredit l'image fausse et caricaturale du retraité qui vole jusqu'à l'autre bout du monde. Ainsi, les seniors sont la tranche d'âge qui utilise le moins ce mode de transport, le trafic aérien est très majoritairement le fait des jeunes.

ET CONCERNANT LA VOITURE ?

Ils sont la génération qui a vécu l'avènement de la voiture, que les pouvoirs publics ont incitée à acheter un véhicule synonyme de liberté, ils ont donc plus de mal à modifier leurs habitudes sur ce plan et sont moins adeptes du covoiturage que les jeunes. Il faut dire aussi qu'ils habitent plus souvent en milieu rural, où la voiture reste indispensable. Autre facteur : la capacité physique. Il est plus facile de transporter ses courses dans son coffre qu'à pied, plus fatigant d'attendre le bus que d'utiliser librement un véhicule personnel. Certains craignent également pour leur sécurité dans les transports en commun.

Tout ceci montre que l'engagement écologique dépend de facteurs multiples

En effet, les comportements vertueux en la matière ne relèvent que rarement d'un engagement personnel avant tout. On les adopte aussi parce qu'ils sont socialement valorisés, ou qu'ils sont bénéfiques pour soi-même, comme la modération dans la consommation de viande, ou qu'ils permettent de faire des économies.



Beaucoup de seniors ont des pensions n'autorisant pas les déplacements en avion



Les seniors n'hésitent pas à baisser le chauffage

“

Même écart en faveur des seniors pour des habitudes de consommation telles que manger moins de viande...

”

Tout est entremêlé. Il est très rare que l'on s'engage alors que cela va à l'encontre de ses intérêts. Ceci démontre qu'il est impossible de demander les mêmes efforts à tout le monde. Ainsi, il est vain et absurde de demander aux seniors les plus âgés ou handicapés de se déplacer à vélo. Même chose avec les personnes dont les revenus sont limités et qui ne pourront que très rarement, voire jamais, manger bio et consommer les cinq fruits et légumes par jour préconisés, tant leurs prix sont prohibitifs pour ces personnes.

Quant à des mesures contraignantes, les seniors y sont là aussi davantage favorables que les plus jeunes. Une des explications tient au fait qu'ils ont vécu pendant une période où l'État était légitime, où l'on attendait de lui qu'il résolve les problèmes, alors que les plus jeunes réclament souvent moins d'interventionnisme et sont aussi tentés par l'individualisme. Les seniors croient encore au pouvoir de la politique. D'ailleurs, ce sont eux qui votent le plus.

Par l'équipe UNSA Retraités ■



Les ZFE ont démontré leur efficacité dans la lutte contre la pollution urbaine

AG de l'UFR - Syndicat de Strasbourg



De gauche à droite : Pascal Stricher, Jean-Luc Kindler, Xavier Ulrich



L'AG se termine autour d'une bonne table

L'assemblée générale de l'UNSA Retraités UFR de Strasbourg s'est tenue le 28 mai 2026. À l'ouverture de la séance par le président Pascal Stricher et les traditionnels mots de bienvenue aux différents acteurs de l'assemblée, un remerciement particulier est adressé à nos invités, à savoir :

- > Alain Paté, secrétaire général de l'UFR représentant José Gomez, empêché
- > Vincent Sulli, secrétaire général adjoint de l'UFR
- > J-Dominique Jegou, président de la section Est
- > J-François Arnoux, trésorier de la section Est
- > Les représentant(e)s des syndicats UFR de Paris-Est, Reims et Nancy
- > Nos amis membres honoraires
- > Christian Louzy, secrétaire de l'UR UNSA-Ferroviaire de Strasbourg

Mais c'est d'abord au maire de Schwindratzheim, commune qui nous accueille pour cette AG, que revient la première prise de parole. Xavier Ulrich, ancien secrétaire d'UR Alsace et maire de la localité de près de 2000 habitants, nous brosse un tableau de sa commune d'adoption et nous dit **sa fierté de pouvoir accueillir ses anciens collègues** autour de cette table.

Puis place aux différents rapports statutaires (rapport moral par le président Stricher, rapport d'activités par le secrétaire Wisselmann, rapport financier par le trésorier Kindler) qui sont adoptés à l'unanimité. Les réviseurs aux comptes, S. Stocky et C. Wolff, présentent leur rapport et quitus est donné au trésorier dans la foulée. Le renouvellement du tiers sortant du comité directeur voit la reconduction des mandats de D. Dontenvill, de J-L Kindler et d'Antoine Parentin.

L'analyse de l'évolution des effectifs est marquée par une très légère chute de nos effectifs (-3), mais, avec 169 adhérents, le syndicat de Strasbourg reste néanmoins sur une belle plage de stabilité depuis plusieurs années. À ce moment de l'AG, nous observons un moment de recueillement en mémoire de nos trois adhérent(e)s décédé(e)s depuis la dernière AG. Trois décès donc, mais aussi cinq adhésions et cinq démissions ont marqué cette année.

La prise de parole d'Alain Paté est axée sur la crise du bénévolat qui frappe l'UFR depuis plusieurs années. Il évoque aussi le sujet des mutuelles et commente les résultats du questionnaire sur les facilités de circulation qui a été adressé aux retraités. Ces résultats serviront de support à une prochaine audience avec l'entreprise SNCF sur le sujet des FC.

Puis, Christian Louzy nous informe de la **riche actualité syndicale de nos collègues actifs**, avec les élections professionnelles en ligne de mire. Des sujets comme la construction d'un nouvel accord sur le dialogue de proximité, sur la grève du 10 juin à venir, sur l'organisation de la Sécurité avec l'arrivée de la concurrence et enfin sur le fonctionnement du CASI Alsace (géré par l'UNSA) sont abordés. L'actualité syndicale et sociale est exposée par nos deux anciens piliers de la fédération, intarissables dans leurs domaines respectifs. La mise en concurrence des TER, sujet cher à Roger Dillenseger, est analysée et le très récent rapport sénatorial, bien sévère face à cette ouverture, apporte de l'eau au moulin des craintes de notre OS. La vente des billets d'autres opérateurs par SNCF Connect est un autre sujet qui crispe l'assemblée.

Puis, Denis Dontenvill aborde le vaste sujet de l'actualité sociale, avec une vigilance sur les propositions des mutuelles (choix, tarifs, prestations), sur la place des retraités dans la future élection présidentielle, **l'inquiétude autour d'une possible réforme des pensions de réversion**, sur la taxation des héritages et, enfin, sur la réforme à venir du cumul emploi/retraite au 01/01/2027.

Alsace région frontalière, nos adhérents ont l'habitude de voyager en Allemagne ou en Suisse... L'achat de billets à tarif « FIP » s'avère de plus en plus compliqué et aux prix hétérogènes selon le canal de distribution choisi. Un long débat s'installe autour de cette problématique. Plusieurs participants font part de leur expérience personnelle et la prudence (et la comparaison) s'imposent lors de la préparation d'un voyage sur un réseau voisin.

Midi vient de sonner au clocher de Schwindratzheim. Appel à l'apéritif pour nos retraités subitement dissipés ! Pascal Stricher lève la séance et cette belle AG se termine autour d'une bonne table dont la culture alsacienne a le secret !

Par le secrétaire R. Wisselmann ■

“
Le syndicat de Strasbourg reste néanmoins sur une belle plage de stabilité depuis plusieurs années.
”

L'UFR UNSA-Ferroviaire de Strasbourg fête son doyen !



Ce 11 mai 2026, Michel Nave, adhérent à l'UFR UNSA de Strasbourg a passé un premier siècle de vie ! Né le 11 mai 1926 à Longuyon (54), Michel est un pur produit de la méritocratie que sait produire la SNCF !

Après une scolarité à Longuyon, les premiers soubresauts de la guerre le rattrapent rapidement puisqu'il est évacué en 1938 vers le bassin d'Arcachon. Revenu dès 1939 dans sa ville, il retrouve les écoles de Longuyon fermées. Direction Langres pour intégrer le collège local et retour en 1940 dans sa ville natale occupée.

En 1942, sur les conseils de son père cheminot, décédé cette même année, **il passe et réussit le concours d'élève à l'essai**. Régularisé Élève une année plus tard, il est admis au cadre permanent à sa majorité (1944), avant de se plier aux obligations du service national. À son retour, il est nommé à Hussigny, l'un des centres d'exploitation des mines de fer lorraines. Rapidement, il intègre les cours de l'École régionale à Paris et réussit le concours de KTI en 1957. La moitié des adhérents du syndicat de Strasbourg n'était pas encore née !

Retour à Paris pour Michel en 1959, pour la préparation du concours d'Inspecteur qu'il réussit en 1960. Cette réussite entraînera une mobilité qui le mènera à Strasbourg en 1961 au contrôle des recettes.

En 1972, il voit la création des régions SNCF et le regroupement des comptabilités « Exploitation et Équipement ». Nommé adjoint au chef de la Division du budget en 1972, il terminera sa brillante carrière à ce poste en 1982.

Parallèlement à sa carrière, Michel Nave a mené une vie familiale riche et épanouie. Marié à Andrée durant 69 ans (son épouse est décédée en 2020), il est père de 3 garçons, de 8 petits-enfants et de 14 arrière-petits-enfants. Michel et son épouse ont beaucoup voyagé quand l'heure de la retraite a sonné. Aujourd'hui, il est un homme entouré de l'attention et de l'affection des siens.

Jouissant d'une mémoire extraordinaire et d'une autonomie remarquable, Michel Nave a impressionné la délégation UNSA venue lui rendre une visite de courtoisie et lui remettre une gourmandise à l'occasion de ses 100 ans. L'actualité de la SNCF lui est toujours chère, il suit l'évolution de l'entreprise avec beaucoup d'attention... et d'inquiétudes.

En nous raccompagnant, Michel nous a chargés de porter ses encouragements à la cause syndicale en général et à l'UNSA-Ferroviaire en particulier !

Voilà qui est fait ! Joyeux Anniversaire Monsieur Nave !

Par l'UFR UNSA-Ferroviaire de Strasbourg ■

“

Michel nous a chargés de porter ses encouragements à la cause syndicale en général et à l'UNSA-Ferroviaire en particulier !

”



Au cœur
du monde
cheminot

Plus d'informations



MGC partenaire de

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 Prudential 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)

