

LE CHANGEMENT DE DIRECTION À LA TÊTE DE SNCF VOYAGEURS ET L'ARRÊT DE DESTINATION 2030 DOIVENT MARQUER UN NOUVEAU CAP

CSE CENTRAL
VOYAGEURS

Le départ de C. Fanichet et la fin de Destination 2030 sont de bonnes nouvelles. Le morcellement de SNCF Voyageurs, ainsi que les orientations pro-concurrence, pro-filiales et pro-business, étaient devenus un frein au développement du ferroviaire. La nomination de J.-A. Mougénot signifie-t-elle pour autant la fin de ces orientations ?

Ne soyons pas naïfs : il faudra rester vigilants.

LE PÉRIL DE LA CONCURRENCE...

Après six ans d'ouverture à la concurrence, les trains de Trenitalia et Renfe n'ont capté que 2 % des voyageurs TGV.

Sur les 15 appels d'offres représentant 23 % du trafic ferroviaire, la SNCF et ses filiales en ont remporté 11. La SNCF et ses filiales représentent donc 97 % du trafic des trains conventionnés (TER, trains nationaux et Intercités).

Il n'y a donc pas de danger immédiat lié à la concurrence, que ce soit pour les TGV ou pour les trains conventionnés sauf pour les cheminot-e-s transféré-e-s qui paient la facture de la concurrence au prix de leurs conditions de travail !

Cette concurrence est par ailleurs en grande difficulté. Trenitalia a accumulé 172 millions d'euros de pertes depuis 2021 et, en 2025, tarde toujours à publier ses comptes. TRSI (Transdev), de son côté, modifie ses chiffres de régularité de ses TER.



LES DEUX PRIORITÉS STRATÉGIQUES DE SUD-RAIL

1. Maintenir les droits dans les filiales et les entreprises privées

C'est le sens de notre refus de signer l'accord qui prévoyait de prolonger l'accord d'organisation du travail pendant 36 mois dans les trois premières filiales et 24 mois dans les autres, à condition d'accepter l'application de l'article 49, dérogatoire à l'accord d'entreprise.

Nous rappelons que, dans les trois premières filiales, l'ensemble des accords, à l'exception de l'OTT (Organisation du temps de travail), sont déjà maintenus jusqu'en décembre 2027. **À ce stade, aucune négociation sur l'OTT n'est ouverte, alors que le changement de service intervient dans trois mois. L'accord sera donc, de fait, prolongé jusqu'en décembre 2027.**

C'est également le sens de la victoire de SUD-Rail sur la garantie de rémunération : l'**AFS (Allocation Familiale supplémentaire) et les primes de perception sont désormais intégrées dans le calcul de la garantie de rémunération de base.** Dans les entreprises privées, comme TRSI ou l'Étoile de Caen, nous avons refusé de signer des accords d'OTT entraînant une régression sociale.

- À l'Étoile de Caen, cette position a permis de maintenir l'ensemble des accords pendant 30 mois.
- Sur TRSI nous contrainsons la direction à repartir sur un nouveau cycle de négociations, au-delà des 15 mois de survie des accords.

REFUSER LE CHANTAGE, ÇA PAIE !

Nous ne voulons pas de dumping social dans le chemin de fer. C'est injuste pour les collègues transférés comme pour les nouveaux embauchés.

Mais cela ne crée pas non plus les conditions d'attractivité dont le secteur a besoin. Dans des métiers opérationnels avec des horaires décalés, le dumping social conduit à des sous-effectifs permanents et affaiblit la production.



2. Continuer le combat contre la privatisation de la SNCF

Nous savons que la première étape avant la privatisation d'une entreprise publique passe souvent par un intense dénigrement médiatique. Qui défendrait une entreprise publique présentée comme incapable de fonctionner ?

Ce combat est d'autant plus important que, face au changement climatique, nous avons besoin d'une SNCF publique forte pour réussir le nécessaire report modal de la route vers le train.

Nous ne pensons pas que la France mettra 30 ans, comme l'Angleterre, à renationaliser son chemin de fer. Mais c'est aux cheminot-e-s d'être à la pointe de ce combat.



Voilà pourquoi nous dénonçons la concurrence, mais plus largement l'instauration d'un marché biaisé qui externalise une partie de ses coûts sur l'opérateur public.

- **SUD-Rail dénonce les ristournes sur les péages**, qui représentent un cadeau de 100 M€ fait aux entreprises privées depuis 2021
- **SUD-Rail dénonce le fonds de concours**, que seule la SNCF alimente pour financer un réseau d'État utilisé par 26 opérateurs ferroviaires.
- **SUD-Rail dénonce l'inaction de l'État** pour soutenir les TGV d'aménagement du territoire. De ce point de vue, le rapport Bussereau n'apporte aucune solution et laisse à la SNCF le soin d'assurer des missions de service public sans financement suffisant.
- **SUD-Rail dénonce l'ouverture de la vente de billets via le site internet SNCF CONNECT à ses concurrents SLO (service librement organisé/TGV privés)**, soit une aide de 320 millions d'euros.
- **SUD-Rail dénonce la mise à disposition gratuite des terrains des ateliers SNCF au profit des autorités organisatrices**, représentant un cadeau de 400 millions d'euros.
- **SUD-Rail dénonce le nouveau calcul de la régularité des opérateurs privés et des filiales** exploitant les trains conventionnés. Ce calcul ne prend plus en compte certains retards liés au réseau, aux aléas ou aux autres opérateurs.
- **SUD-Rail dénonce la création de filiales et d'entreprises privées** afin d'instaurer le dumping social dans le ferroviaire.

Nous pensons que s'attaquer à ces aides et à ces facilités est le moyen le plus direct de mettre fin à une concurrence déloyale et inefficace, tenue à bout de bras par la SNCF, et qui retarde le développement du ferroviaire.

LA QUESTION SOCIALE EST NOTRE PRIORITÉ

Ces politiques mettent également les cheminot-e-s en grande difficulté, avec une souffrance au travail qui n'a jamais été aussi importante.

VOS ÉLU-E-S AU CSE CENTRAL VOYAGE

Fabien Villedieu **RS**
Florian Barrallon **CSE TER AURA**
Nicolas Langlois **CSE TER PN**
Yannick Janes **CSE TER GE**
Sylvain Bongrand **CSE TER NA**
Hervé Lecoq **CSE TER PDL**
Vanina Urbani **CSE TER OCCI**
Laurent Grangier **CSE TN EPT4**
Yacine Khelladi **CSE TN D/R**
Mickael Ferro **CSE TN LAJ**
Eric Decamps **CSE INTER**
Tony Dellac **CSE TGV AXE SE**
Gerald Morel **CSE AXE TGV N**
Firas Tayachi **CSE AXE TGV E**

- **18 suicides de cheminot-e-s** depuis le début de l'année.
- **L'absentéisme des cadres** a augmenté de 35% entre 2019 et 2025.
- **La santé mentale** est la première **cause d'arrêts** de plus de 30 jours à la SNCF.

La question de la répartition des richesses à la SNCF doit être posée. **1.2 milliards de bénéfice au premier semestre pour une augmentation générale de 0.19%, c'est de la provocation !** A-t-on déjà vu une entreprise aussi profitable aussi mal rémunérer ses salarié-e-s ?

Les cheminot-e-s sortent éprouvé-e-s de l'épisode caniculaire, qui a représenté pour beaucoup une surcharge de travail particulièrement éprouvante : trains en retard, climatiseurs en panne, voyageurs excédés. **Il est hors de question de se contenter d'un mail en guise de remerciement !**

SUD-Rail APPELLE LES CHEMINOT-E-S À SE METTRE MASSIVEMENT EN GRÈVE LE 29 SEPTEMBRE POUR GAGNER SUR NOS REVENDICATIONS.

Fédération SUD-Rail
38, rue des Renouillères
92330 Saint-Denis
01 42 43 35 75
federation@sudrail.fr