

CSE
CENTRAL
VOYAGEURS

IL Y A 90 ANS, PAR LA GRÈVE GÉNÉRALE,
LA CLASSE OUVRIÈRE ARRACHAIT LES
PREMIERS

CONGÉS
PAYÉS



Nous fêtons les 90 ans des accords de Matignon, qui constituent encore aujourd'hui l'une des principales avancées sociales de ce pays.

En effet, après un mois de grèves et de mobilisations, alors que certain-e-s ouvrier-e-s occupaient leur usine, le patronat, acculé, concéda les quinze premiers jours de congés payés en France. Cette mesure, qui ne figurait pas dans le programme du Front populaire, est l'un des symboles de ces « jours heureux ».

Il faut se rappeler qu'à l'époque, seuls quelques fonctionnaires avaient droit aux congés payés. Être rémunéré « pour partir en vacances » a changé la vie de millions de travailleurs et de leurs familles. Car ce ne sont pas seulement les ouvriers qui ont pu profiter de vacances : ce sont aussi des millions de femmes et d'enfants qui, pour la plupart, n'étaient jamais partis en congés et n'avaient jamais vu la mer, la montagne ou même la campagne.

Il n'est pas surprenant que, 90 ans plus tard, selon un récent sondage commandé par le Secours Populaire, les congés payés demeurent la deuxième mesure sociale la plus populaire auprès des Français, derrière l'assurance maladie.

Dans un contexte où 42 % des personnes interrogées déclarent ne pas partir en vacances chaque année, cela nous oblige à rester revendicatifs.

Par ailleurs, c'est bien la grève, celle qui nous est parfois reprochée lors des départs en vacances, qui est à l'origine des premiers congés payés.

L'Autorité de Régulation des Transports réhabilite le train

Le TGV est plus ponctuel, parfois moins cher et surtout beaucoup plus écologique que les autres modes de transport. Ce n'est pas SUD-Rail qui le dit, mais l'ART.

Taux de retard supérieur à 15 minutes :

- TGV : 10 %
- Avion : 21 %
- Autocars (dont bus Macron) : 25 %

Émissions de gaz à effet de serre (en grammes équivalent CO2 par voyageur) :

- TGV : 6 g
- Avion : 142 g
- Autocar : 27 g
- Voiture : 124 g

Prix pour 100 km :

- Voiture sans autoroute : 5 euros
- Autocars : 6,30 euros
- Ouigo : 6,90 euros
- TGV classique : 12 euros
- Voiture avec autoroute : 9,90 euros
- Avion low cost : 13,30 euros
- Avion classique : 23 euros
-

La part modale du train progresse fortement depuis la crise du Covid. Elle est passée de 9,2 % à 10,9 % entre

2019/2024, soit une hausse de 1,7 point.

Dans le même temps :

- La voiture a perdu 1,1 point
- L'avion a perdu 0,3 point
- Les autocars ont perdu 0,4 point
- Les transports publics urbains ont progressé de 0,1 point, passant de 2,3 % à 2,4 %

Car, malgré le bashing quotidien dont il fait l'objet, le train, mode de transport décarboné, gagne du terrain.

BÉNÉFICES RECORDS À LA SNCF,
LES CHEMINOT-ES RESTENT À QUAI !



Bilan financier SNCF Voyageurs

- CA : 20.882 Milliards +2.9%
- Péages : 5.217 Milliards +5%
- Masse salariale : 5.961 Milliards +3.2%
- Bénéfices : 1.118 Milliards +46%
- Dette : 1.427 Milliards -15%

STOPPER LA STRATÉGIE PATRONALE DE MOINS DISANT-SOCIAL



Ces résultats sont présentés comme la preuve d'une stratégie gagnante, portée par une croissance des trafics, le développement international, la montée en puissance d'OUIGO Espagne, toujours déficitaire en 2025 et cumulant 161 millions d'euros de perte depuis 2021, ou encore les gains de performance industrielle.

Pourtant, derrière ces chiffres flatteurs, les cheminotes et les cheminots constatent chaque jour une tout autre réalité : intensification du travail, pressions sur les organisations, réduction des marges de manœuvres opérationnelles et dégradation continue des conditions de travail.

Pour notre organisation syndicale, cela signifie surtout que les gains financiers sont réalisés sur le dos des salarié-e-s, au travers d'exigences accrues de productivité, d'économies permanentes et d'une pression constante sur les effectifs et les métiers.

Les documents présentés parlent d'eux-mêmes :

- 407 millions d'euros de « plans de performance » sont revendiqués en 2025, soit 200 millions de plus que dans le budget
- les logiques d'ouverture à la concurrence progressent encore, avec de nouveaux appels d'offres remportés ou en préparation dans TER et Transilien. Pour rappeler sur 15 appels d'offres, les filiales de SNCF Voyageurs en ont remporté 11, soit 75%. Bien au-delà si on prend le chiffre d'affaires.

1 200 salarié-e-s ont été transféré-e-s dans le cadre des sociétés dédiées TER (SVSA, SVEA et SVLO) auquel il faut rajouter les 200 agent-e-s de Stretto (filiale de Kéolis pour exploiter le T11/4).

VOS ÉLU-E-S AU CSE CENTRAL VOYAGE

Fabien Villedieu **RS**
Florian Barrallon **CSE TER AURA**
David Lepennetier **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**
Farid Errouihi **CSE TN HBK**
Eric Decamps **CSE INTER**
Tony Dellac **CSE TGV AXE SE**
Gerald Morel **CSE AXE TGV N**
Firas Tayachi **CSE AXE TGV E**

Cette logique financière est incompatible avec les besoins réels du ferroviaire : sécurité, robustesse de production, qualité de service et conditions de travail dignes.

Nous refusons que les excellents résultats financiers servent uniquement à alimenter les dividendes versés au Groupe SNCF, alors même que les salarié-e-s attendent des réponses concrètes sur les rémunérations, les effectifs, l'amélioration des conditions de travail et l'avenir du service public ferroviaire.

Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, il est injuste que les profits faramineux de Voyageurs servent à financer un réseau ferroviaire d'Etat utilisé par 25 opérateurs ferroviaires.

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