



TRACT BILAN 2025 RÉSEAU IDF

Paris, février 2026

**ILS VEULENT TOUT NOUS REPRENDRE,
REJOIGNEZ LA CGT POUR RÉSISTER !**

UN MONDE SOUS TENSION, DES TRAVAILLEURS SOUS PRESSION

Le contexte international n'a rien d'abstrait : il pèse directement sur nos salaires, nos emplois, nos droits et l'avenir du ferroviaire. Crises climatiques et démocratiques, inflation, instabilité politique, guerre économique et guerre génocidaire confirment une constante : ce sont toujours les travailleurs et les peuples qui paient.

Derrière les discours sur la compétitivité et la modernisation se cache la domination de la finance, la recherche de profit et la mise en concurrence des peuples. Réduction des coûts, pression sur les salaires, suppressions d'emplois, externalisation, privatisations et casse des protections sociales deviennent la norme. La concurrence mondiale sert d'alibi à l'austérité sociale et organise le dumping social, tirant vers le bas les droits et les conditions de travail. Le ferroviaire Européen s'inscrit dans cette logique de fragmentation et de privatisation avec toutes les conséquences induites sur les travailleuses et travailleurs, mais aussi sur la sécurité des circulations et du personnel.

Au niveau national, même stratégie : sous couvert de modernisation, les réformes affaiblissent les droits collectifs, fragilisent les services publics et adaptent le travail aux exigences du marché. Résultat : inégalités en hausse, pouvoir d'achat sous pression, conditions de travail dégradées. Le ferroviaire est directement visé par la concurrence, les restructurations, la réduction des coûts et la remise en cause du modèle social cheminot. Derrière ces choix, c'est un affrontement de société : solidarité et intérêt général contre concurrence et rentabilité. La CGT a choisi son camp et son combat : celui d'une transformation de la société pour la rendre plus juste et plus respectueuse de l'humain et de la planète !

Ainsi, la CGT porte une alternative claire : défense de l'emploi, partage des richesses, renforcement des services publics, reconnaissance du travail, Sécurité sociale intégrale et garanties collectives pour tous les travailleurs du rail. Rien n'est inévitable : chaque droit a été conquis par la lutte. Il faut continuellement s'organiser, renforcer le rapport de force et agir collectivement pour défendre nos métiers, nos droits et l'avenir du service public ferroviaire.





UNE POLITIQUE D'AUSTÉRITÉ QUI DÉVALORISE LE TRAVAIL DES CHEMINOTS

La question salariale est au cœur de la colère. Alors que les cheminots tiennent le réseau à bout de bras, la direction impose l'austérité : salaires qui stagnent, pouvoir d'achat qui recule, reconnaissance insuffisante. Pour faire passer la pilule, elle mélange ancienneté, protection sociale et « augmentations globales » afin de masquer l'absence de vraies augmentations générales. Mais la réalité est vécue : inflation, coût de la vie, travail intensifié, responsabilités accrues, contraintes horaires et sécurité au quotidien, sans rémunération à la hauteur – sauf quand les collectifs imposent le rapport de force, à l'image des conflits de ces derniers mois à l'équipement et à la circulation. Cette injustice fragilise l'attractivité, complique les recrutements, accélère les départs et amène de la souffrance au travail ainsi que tout ce qui en découle (burn-out, stress, parfois même des drames).

Pour la CGT, le salaire n'est pas une faveur : c'est la rémunération du travail et un élément de dignité. Nos revendications sont claires : augmentations générales

significatives, revalorisation des primes de travail et des EVS avec prime de base garantie, reconnaissance de la technicité, progression de carrière, maintien du pouvoir d'achat et partage des richesses. Il n'y aura pas de service public ferroviaire fort avec des cheminots sous-payés.

UNE ATTAQUE CONTRE LA PROTECTION SOCIALE ET LE RÉGIME SPÉCIAL

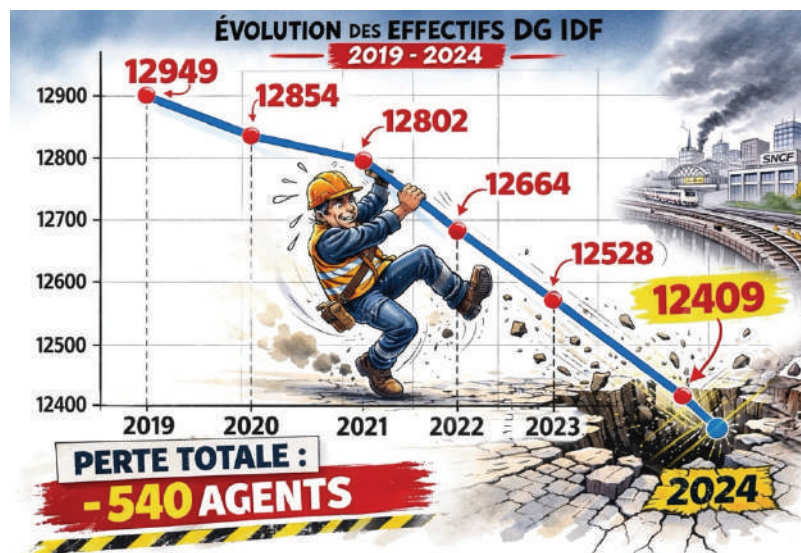
La protection sociale cheminote est ciblée. Sous prétexte d'« harmonisation » et de concurrence, on fragilise le régime spécial, on individualise les droits et on pousse vers une logique assurantielle dépendante du marché.

La complémentaire obligatoire, présentée comme un progrès, sert surtout à adapter le ferroviaire à la concurrence et à préparer le démantèlement des garanties collectives. Elle menace l'équilibre du régime, affaiblit la solidarité entre actifs et retraités, expose à une hausse des cotisations, notamment pour les retraités et ouvre la voie à une réduction progressive des droits.

La participation employeur est instrumentalisée : exonérations pour l'entreprise, fiscalisation pour les agents, et prétexte pour limiter l'augmentation des salaires. Pour la CGT, le régime spécial n'est pas un privilège : c'est une conquête, adaptée aux contraintes du métier, financée par le travail, et indispensable au



service public. Nos exigences : défense et extension du régime spécial à tous les travailleurs du rail, maintien et amélioration des garanties collectives, refus de la logique assurantielle, accès aux soins renforcé, médecine cheminote maintenue et développée, reconquête d'une Sécurité sociale intégrale. La protection sociale est un droit et un progrès alors organisons-nous pour la défendre. Pour la CGT, il est nécessaire de revenir aux fondements mêmes de la Sécurité Sociale : chacun paye en fonction de ses moyens et reçoit en fonction de ses besoins.



LA SAIGNÉE ORGANISÉE DE L'EMPLOI MET LE SYSTÈME EN DANGER

Sur le périmètre de Réseau Île-de-France, l'emploi est un des points de rupture. Les effectifs baissent, les recrutements annoncés ne suivent pas, et les collectifs s'effondrent sous la charge.

Derrière les discours, le terrain parle : équipes sous-dimensionnées, surcharge permanente, fatigue chronique, astreintes rapprochées, horaires éclatés, perte d'attractivité, démissions.

Les départs ne sont pas remplacés, la pyramide des âges se déséquilibre, la transmission des savoir-faire est empêchée faute de temps, d'effectifs et de formation. Résultat : tournées non faites, maintenance retardée, chantiers déprogrammés, renoncements, ralentissements, réseau sous tension.

La direction reconnaît les besoins, mais centralise, allonge les délais, perd la maîtrise du recrutement et échoue à tenir ses engagements.

Pour la CGT, l'emploi n'est pas une variable budgétaire : c'est la condition de la sécurité, de la maintenance, de la production et du service public.

Nos exigences sont claires : arrêt des suppressions, remplacement intégral des départs, plan massif d'embauches statutaires, réinternalisation des charges, proximité du recrutement, renforcement de la formation, reconnaissance des métiers.



SÉCURITÉ FERROVIAIRE : DES CHOIX QUI METTENT LE RÉSEAU SOUS TENSION

La sécurité ne se négocie pas. Pourtant, à SNCF Réseau IDF, les choix budgétaires et organisationnels fragilisent l'équilibre : manque d'effectifs, pression sur la production, externalisation, retards de maintenance, perte de maîtrise technique. Les faits sont là : tournées non réalisées, travaux reportés ou abandonnés, limitations de vitesse pour compenser l'absence d'intervention, charge qui augmente. La hausse des incidents et événements de sécurité montre un système sous tension. En parallèle, la sous-traitance multiplie les interfaces, fragilise la cohérence des interventions, coûte plus cher et oblige souvent les équipes SNCF à reprendre ou corriger des travaux, avec surcroît de charge et risques supplémentaires. La sécurité exige maîtrise interne, transmission des savoir-faire et effectifs suffisants. La fatigue, l'intensification du travail, les RPS et les accidents confirment nos alertes : un système sûr ne repose pas sur des collectifs épuisés. La CGT exige une rupture : réinternalisation des missions de sécurité, renforcement immédiat des effectifs, plan massif de formation, arrêt de la dégradation de la maintenance. La sécurité est une obligation : défendre la sécurité ferroviaire, c'est défendre la vie, le travail et le service public.



UNE STRATÉGIE D'EXTERNALISATION QUI AFFAIBLIT LE FERROVIAIRE

La sous-traitance est devenue structurelle, y compris sur des missions sensibles. C'est une stratégie : réduire les coûts en apparence, adapter l'entreprise à la concurrence, transformer le modèle ferroviaire. Mais les conséquences sont lourdes : perte de compétences internes, continuité technique dégradée, coordination complexe, interfaces multiples, risques accrus. Les équipes SNCF doivent encadrer et reprendre, ce qui augmente la charge et casse la cohérence. La sous-traitance n'est pas l'économie annoncée : elle génère des surcoûts d'encadrement, de coordination et de reprises. Socialement, elle organise le dumping social et met les travailleurs en concurrence, tirant les standards vers le bas. Elle transforme les cheminots en superviseurs au lieu d'être les acteurs de la production : c'est une dégradation du métier. La CGT exige une rupture : réinternalisation des missions essentielles accompagnée des moyens humains et matériels nécessaires, arrêt de l'externalisation systématique, renforcement des effectifs, maintien et développement des compétences internes, sous-traitance uniquement strictement nécessaire et maîtrisée. Sans maîtrise interne, il ne peut y avoir de ferroviaire sûr.

LA MAÎTRISE TECHNIQUE EN DANGER

La formation et la transmission des compétences sont le socle de la sécurité et de la production. Or elles sont fragilisées : temps de formation réduits, agents impossibles à libérer, structures éloignées, transmission empêchée. Les jeunes arrivent dans des équipes sous tension, sans temps suffisant pour acquérir les compétences, tandis que le vieillissement des collectifs accélère la perte de savoir-faire.

Les habilitations sont des garanties de compétence et de responsabilité, pas des formalités, les attaques sur ces dernières sont un signal grave. La direction réduit les moyens, externalise certaines formations, éloigne les structures, c'est tout simplement incompatible avec les exigences ferroviaires.

La CGT exige un plan de formation massif : volumes augmentés, centres de formation de proximité renforcés, habilitations maintenues, transmission organisée, qualifications reconnues et carrières garanties. Fragiliser la formation, c'est fragiliser la sécurité.



DES ORGANISATIONS QUI ÉPUISENT LES CHEMINOTS

Astreintes et roulements se durcissent parce que les effectifs manquent. Les cycles se rapprochent, la récupération recule, la sollicitation devient permanente, la prévisibilité disparaît : la vie personnelle est écrasée.

Les absences non remplacées et les postes vacants désorganisent les plannings, avec fatigue chronique et risques d'erreurs accrus. Nuit et horaires atypiques font partie du métier, mais pas dans ces conditions de dégradation.

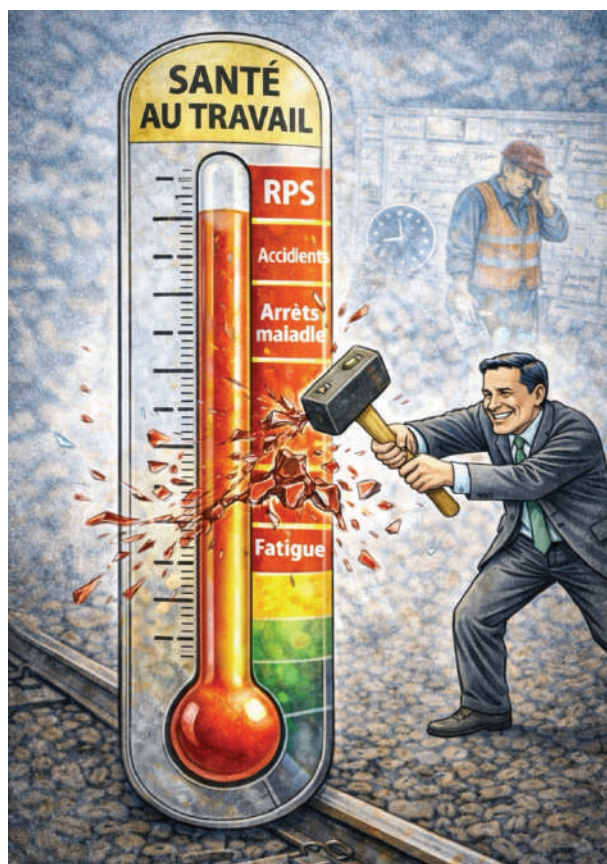
La CGT exige des effectifs pour stabiliser les roulements, la réduction des cycles d'astreinte, le respect strict des repos, la reconnaissance des contraintes horaires et l'ouverture de négociations sur l'organisation du temps de travail.

Un réseau sûr ne peut reposer sur des cheminots épuisés.

UNE DÉGRADATION CONTINUE DES CONDITIONS DE TRAVAIL QUI USE LES CHEMINOTS

Conditions de travail en baisse, santé en danger : effectifs en chute, travail intensifié, réorganisations, pression sur la production. Résultat, fatigue durable, tension permanente, perte de sens, collectifs fragilisés. La santé physique et mentale est touchée par les horaires atypiques, les nuits, les astreintes rapprochées et la désorganisation. Les alertes, les arrêts maladie, les accidents et la montée des RPS confirment une situation grave. La perte de proximité managériale et l'instabilité permanente aggravent la perte de maîtrise du travail.

La CGT refuse le travail qui abîme ou qui tue parfois, elle exige des effectifs, une stabilité organisationnelle, une baisse de la pression, une prévention réelle des RPS, une reconnaissance du travail réel et le respect de l'équilibre vie pro/vie perso. Défendre la santé, c'est défendre la dignité et la sécurité.



DES RÉORGANISATIONS QUI DÉSTABILISENT LE TRAVAIL RÉEL

Réorganisations en cascade, mêmes effets : perte de repères, collectifs affaiblis, désorganisation.

Résonnance et Maintenir Demain illustrent clairement des transformations pilotées par la finance : missions floues, responsabilités non clarifiées, proximité managériale réduite, coordination compliquée, organisation de la déqualification par le transfert de responsabilité managériale à des techniciens, REQ en difficulté, référents patrimoine sans lisibilité, ordonnanceurs éloignés du terrain, périmètres ingérables : erreurs de préparation, retards, maintenance dégradée.

L'instabilité permanente épuise, détruit le sens du travail et éloigne la décision du terrain. Transformer sans écouter, c'est désorganiser, c'est pourquoi la CGT exige une rupture : clarification des missions, retour de la proximité, stabilisation des organisations, prise en compte réelle des impacts humains et techniques, et recentrage sur la compétence cheminote.



DES RÉORGANISATIONS DANS LES CARTONS DES DÉMÉNAGEMENTS

Sur le périmètre du CSE DG Réseau Île-de-France, les consultations sur les projets immobiliers et de regroupement comme pour les équipes de l'EIC PSO, IPSO et BHR PRG de la Direction des Opérations Île-de-France et de la Direction des études, ont montré une logique : rationalisation des surfaces, densification, économies — et impacts humains sous-estimés. Déménagements imposés, calendrier contraint, repères bouleversés, temps de trajet qui s'allongent, fatigue qui augmente, équilibre vie pro/vie perso dégradé. Les regroupements complexifient parfois les échanges et désorganisent le travail réel.

La CGT a exigé des garanties sur l'ergonomie, l'accessibilité, la prévention des RPS, la prise en compte des contraintes réelles. Elle dénonce des consultations trop tardives, quand les choix sont déjà faits. Nos exigences : consultation en amont, prise en compte des expertises, garanties concrètes, arrêt des projets guidés uniquement par la logique financière. Un déménagement transforme la vie : il doit améliorer, pas dégrader.



PROJET DISEO : UNE RÉORGANISATION PRODUCTIVISTE

DISEO est une réorganisation qui dit vouloir mutualiser, optimiser, intensifier l'utilisation des engins, sous couvert de modernisation. Mais l'expertise et le terrain alertent : risques organisationnels, sociaux et sécuritaires. Transferts massifs, suppressions et créations de postes posent la question charges/moyens et de la couverture réelle des besoins. Préparation insuffisante et grand floue pour les agents : organigrammes incomplets, fiches de poste floues, périmètres incertains, évaluation inachevée des charges et des RPS. Impacts lourds : déplacements plus longs, risque routier accru, charge de travail renforcée, et danger d'un passage à cinq nuits malgré les alertes médicales. Déstabilisation des parcours, incertitudes, manque d'adhésion, attractivité en baisse, évolution des métiers. Application restrictive du GRH 910, garanties fragilisées, postes qualifiés supprimés alors que les compétences manquent. La CGT a porté : gel du projet en l'état, réouverture des discussions, embauches, mutation, plan de formation, amélioration des accords/EVS, garanties de rémunération, refus des cinq nuits, limitation des déplacements longs. DISEO doit servir le ferroviaire et les agents — pas la productivité contre la santé et la sécurité.

UN NOUVEAU STATUT DU TRAVAIL CHEMINOT

Pour la CGT porter et revendiquer la création de ce nouveau statut constitue une réponse globale aux attaques contre le modèle social ferroviaire, à la concurrence et au dumping social organisés dans la branche. Il vise à garantir un socle commun de droits élevés dans le ferroviaire, indépendamment de l'entreprise ou du statut du travailleur, afin d'assurer des conditions de vie et de travail dignes, la reconnaissance du travail et la pérennité du service public ferroviaire. Le NSTC s'appuie sur des axes fondamentaux — salaires, protection sociale, temps de travail, conditions de travail, formation, droits sociaux — pour construire de nouveaux droits collectifs, lutter contre la fragmentation du corps cheminot et renforcer l'unité de la profession. Il ne s'agit pas seulement de défendre l'existant, mais de conquérir de nouveaux progrès sociaux pour toutes les générations, actifs comme retraités, et de bâtir un ferroviaire public, intégré, sûr et socialement juste.



LE RAPPORT DE FORCE RESTE NOTRE SEULE GARANTIE

Cette année l'a prouvé : sans lutte, pas de gains. Face à l'austérité salariale, à la casse de l'emploi, aux réorganisations, à l'externalisation et à la remise en cause du modèle social, les mobilisations ont imposé des débats, ouvert des négociations et parfois permis d'obtenir des avancées.

Actions locales, interventions en instances, conflits sur l'organisation du travail, luttes sur les salaires et effectifs : le rapport de force est le seul levier qui oblige la direction à reculer.

Rien n'a été donné : tout a été arraché.

Pour la CGT, la lutte ne sert pas seulement à défendre, elle construit l'avenir d'un ferroviaire public, intégré, sûr, avec des emplois stables, des salaires dignes, des conditions de travail respectées et une protection sociale forte.

Face aux attaques à venir, la passivité n'est pas une option : s'organiser, lutter, imposer nos revendications — c'est la seule voie !

Rejoignez la CGT en remplissant le formulaire d'adhésion en ligne :

www.renforcement-cheminotcgt.fr

