



A Saint Denis, le 19 mars 2026

### DÉCLARATION LIMINAIRE (extrait)

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

(...)

Dans le champ ferroviaire, et plus particulièrement dans le GPU, la loi de 2018 dite « pour un nouveau pacte ferroviaire » montre ses impacts dans sa mise en œuvre et la CGT constate que la période est marquée par une accélération brutale et dangereuse. Brutale parce que parmi les attendus de la loi - comme la fin des embauches au cadre permanent, le statut des entreprises - la reprise partielle de la dette et les exigences sur la situation financière du groupe se font sur le dos des cheminots en premier lieu. Loin de vouloir répondre aux besoins de transport et à l'impérieuse nécessité d'agir efficacement contre le réchauffement de la planète, loin de répondre donc et d'agir efficacement sur le report modal de la route vers le fer. Pourtant, avec 12 % des transports voyageurs intérieurs et 9 % pour les marchandises en 2024, la marge de progression est grande. Avec 168,4 millions de passagers transportés dans les TGV en 2025, 12 millions dans les Intercités, 927 millions dans les Transilien et 23,7 millions de voyageurs/kilomètres pour les TER, c'est la démonstration du besoin de service public. C'est dans la réponse aux besoins des populations et des territoires que devraient se tourner toutes les synergies du Groupe public. Elles se tournent pourtant vers la rentabilité maximum, le taux de profit du Groupe s'améliore à mesure que les droits des cheminotes et cheminots sont attaqués, les effectifs réduits et les salaires contenus en dessous de l'inflation. Les comptes 2025 du Groupe présentés le 26 février 2026, faisant la satisfaction des dirigeants du Groupe et des forces libérales ayant soutenu la loi de 2018, confirment un résultat net de 1,8 milliard d'euros. La trésorerie disponible est à plus de 6 milliards après l'achat du groupe de transports routier de marchandises Malherbe en fin d'année dernière. Toutes les SA ont une marge opérationnelle positive, mais à quel prix pour les usagers, pour les cheminots ?

Hausse de prix des abonnements et billets pour contenir une marge attaquée par des entreprises concurrentes pour le TGV, ou par effet induit de la concurrence sur les trafics conventionnés.

Dans le même temps, les usagers pâtissent d'une qualité de service en baisse en raison de matériels et d'infrastructures vieillissants, d'une déshumanisation des gares et des trains.

Les réorganisations importantes Maintenir Demain et Résonances qui ont transformé SNCF Réseau, Destination 2030 qui a cette même ambition pour SNCF Voyageurs, la liquidation de Fret SNCF et la survie d'Hexafret au bon vouloir des aides de l'État au wagon isolé, les réorganisations dans les établissements, les regroupements et affaiblissements des services

transverses, des salaires qui stagnent, la baisse drastique des effectifs (10 000 en 10 ans) - même si la tendance s'est inversée ces 2 dernières années - impactent au quotidien les cheminots dans l'exercice de leurs métiers.

Ces résultats financiers, ce sont les cheminots qui les créent, par leur travail et dans des conditions sociales et de travail difficiles qu'ils n'ont de cesse de contester et même de combattre avec l'appui de la CGT.

1,6 milliard. C'est donc ce qui sera versé au titre du Fonds de concours. Non seulement les cheminots se font pressurer au quotidien, mais en plus ils financent leur outil de travail, outil de travail qui est mis à disposition d'un potentiel futur employeur qui, en plus, ratiboise les droits... Quel système pervers et cynique pour masquer le désengagement de l'État dans le financement des infrastructures de transport ferré, dans l'aménagement du territoire, dans l'organisation des transports et dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Quand d'autres se joignent au projet de « fonds de péréquation » défendu par J. Castex, la CGT, elle, revendique sa suppression tout en proposant un financement pérenne pour garantir l'intégrité du réseau ferré national.

La CGT continue d'exiger une loi de programmation pluriannuelle, que le projet de loi-cadre renvoie... aux calendes grecques...

L'essentiel du financement est renvoyé aux Régions, aux collectivités, et reposera en partie sur les usagers. La ressource financière issue des profits autoroutiers devant alimenter le financement du ferroviaire ne sera disponible qu'à partir de 2032 et n'est pas fléchée. Une partie des 38 milliards du TICPE pourrait financer la loi de programmation et les 4 milliards nécessaires à la régénération du réseau.

D'autres ressources nous paraissent toujours pertinentes à explorer, comme l'application partout du Versement Mobilité additionnel, la réorientation des financements de la SGP, la mise en place et le fléchage de l'écotaxe et le retour à une coopération européenne sur la grande vitesse en lieu et place d'une concurrence.

L'ouverture à la concurrence coûte cher aux contribuables, aux usagers et aux cheminots. Aussi inefficace socialement qu'économiquement, la CGT n'a de cesse de le marteler... et bien entendu de la combattre !

Destination 2030 est l'outil de l'entreprise pour y parvenir. La feuille de route est la suivante : 50 000 cheminots seront soit dans des filiales dédiées soit dans d'autres entreprises. C'est en 2030 qu'il faut se projeter pour comprendre ce qui se prépare : une importante réforme interne. La multitude d'accords structurants arrivant à terme - tels que l'instance commune, les activités sociales et culturelles et l'accord relatif à l'unité sociale, à l'évolution du dialogue social sur le périmètre des cinq sociétés SNCF donne à la direction une opportunité de mettre un terme à la transversalité et à l'équité des droits de l'ensemble des cheminots lors des prochaines négociations. Ainsi, la direction du GPU entend imposer à marche forcée une balkanisation et une individualisation des droits pour effacer tous nos repères collectifs et rendre impossible le retour à une entreprise transverse et intégrée. Elle entend remettre en cause le socle commun de tous les cheminots sur les questions salaires, temps de travail, organisation de la production, formation, logement, règles de prévention et activités sociales et culturelles : c'est une véritable déclaration de guerre !!!

Tout ceci n'est pas sans conséquence pour les cheminotes et cheminots... La crise sanitaire que traverse l'entreprise est caractérisée par l'aggravation continue de l'état de santé physique et mentale des cheminotes et cheminots.

À la SNCF, le travail ne se contente plus d'user : il tue. La CGT l'a largement exprimé dans les différentes instances de l'entreprise et ici même lors du CSE du 19 février dernier. La stratégie actuelle semble s'appuyer sur un mécanisme et une théorie bien connus issus de cabinets de

conseil régressifs et répressifs. Nous pouvons parler de « harcèlement moral institutionnel » alors que se déploie une politique d'entreprise qui, en connaissance de cause, conduit à une dégradation des conditions de travail de tout ou partie des cheminots.

L'insécurité comme mode de gouvernance, l'organisation de la « qualité empêchée », le Lean management et la « tension juste » et enfin l'évitement et la répression syndicale, notamment la stratégie de l'isolement des représentants du personnel, la multiplication des procédures disciplinaires, la criminalisation de l'alerte sociale pour priver les cheminots de leur capacité à se défendre et être défendus, individuellement et collectivement sont autant de mesures réactionnaires qui s'inscrivent dans une stratégie pour transformer le travail, pour transformer les organisations du travail, pour transformer l'entreprise.

Vous trouverez toujours, Madame La Présidente, la CGT en rempart de ces vils comportements !

Merci de votre attention.