



DÉCLARATION CSE DG SNCF RÉSEAU IDF

A Saint-Denis, le 3 septembre 2026

DÉCLARATION LIMINAIRE

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

La solidarité internationale est sacrifiée, des emplois sont supprimés ; la CGT défend une véritable politique française de développement et est aux côtés des salariés de l'AFD (Agence Française de Développement).

En effet, le recul de la solidarité internationale est en marche et les principales puissances du Nord réduisent fortement leur engagement en faveur de la solidarité internationale. L'aide publique au développement (APD) mondiale a chuté de 23 % en 2025, soit la plus forte baisse jamais enregistrée, et l'OCDE anticipe encore un recul de 10 à 18 % d'ici 2027. Aux États-Unis, la suppression de l'USAID (l'agence humanitaire gouvernementale américaine) a gelé 60 milliards de dollars, soit 40 % de l'aide destinée à l'Afrique.

L'Union européenne prépare, pour 2028-2034, un budget qui réduit la part des subventions finançant les services publics, l'aide humanitaire et les sociétés civiles, au profit de mécanismes destinés à attirer les investisseurs privés. L'APD de la France est passée de 12,4 milliards d'euros en 2020 à 5,7 milliards en 2025, et le budget 2026 réduit de 59 % les crédits. L'effort représente désormais 0,26 % du revenu national brut, très loin de l'objectif de 0,7 % inscrit dans la loi du 4 août 2021, votée à l'unanimité du Parlement. Six mois après leur adoption, une partie des crédits votés demeure par ailleurs bloquée par le gouvernement.

Le démantèlement de l'USAID pourrait entraîner 14 millions de décès supplémentaires d'ici 2030, et les coupes françaises en provoquer plus de 3,5 millions. Des programmes de santé, de lutte contre le VIH, la tuberculose ou la malnutrition ont été interrompus sans préavis, tandis que les financements humanitaires reculent de près de 40%. En France, 94% des ONG de solidarité internationale sont touchées : 1 282 projets ont été réduits ou abandonnés, 15 millions de personnes sont concernées, 10 000 emplois ont été supprimés dans ces structures et 75 associations seraient menacées de disparition. Les filières de formation sont affectées : des centaines d'étudiantes et d'étudiants se forment aux métiers de la coopération et de l'humanitaire, alors même que les débouchés se réduisent fortement.

La réduction de l'APD s'inscrit dans la politique budgétaire conduite par le gouvernement. Le budget 2026, adopté à coups de 49.3, réduit de 35 milliards d'euros les dépenses de l'État, avec des coupes drastiques dans les services publics alors que le budget des armées augmente de 6,5 milliards d'euros, et entre 30 et 50 milliards d'euros d'économies annoncées pour 2027, sans contribution accrue du capital. Pour la CGT, ces choix relèvent d'une même orientation : réduire les dépenses sociales et les politiques de solidarité plutôt que rechercher de nouvelles recettes.

La notion de solidarité internationale s'efface derrière des stratégies d'« influence », les subventions reculent au profit des prêts, endettant davantage les pays bénéficiaires. Les financements se concentrent sur les pays solvables et sur des projets susceptibles d'intéresser les investisseurs privés, au détriment des objectifs de réduction des inégalités.

L'Agence française de développement, principal opérateur public de la politique française de développement, compte 2 600 agents et 85 implantations dans le monde. Elle a perdu 70 % de ses ressources en trois ans et ses subventions ont été divisées par quatre. Entre 160 et 380

postes pourraient être supprimés d'ici au printemps 2027, avec une réorientation des priorités vers les intérêts économiques des grands groupes, au détriment des pays les plus vulnérables. La CGT apporte son soutien aux salariés de l'AFD et, plus largement, à celles et ceux qui travaillent dans le secteur de la solidarité internationale. La CGT demande le déblocage des crédits votés, le respect de la trajectoire vers 0,7 % du revenu national brut, l'abandon du plan de suppressions d'emplois et défend la priorité donnée aux dons et aux pays les moins avancés, ainsi que la conditionnalité des financements au respect des conventions de l'OIT et des libertés syndicales. Enfin, la solidarité internationale doit être financée par la taxation des transactions financières et des superprofits, ainsi que par une action renforcée contre les flux financiers illicites, dont le montant dépasse chaque année l'aide reçue par le continent africain.

La solidarité internationale ne peut pas servir de variable d'ajustement budgétaire. Elle répond à des besoins essentiels et relève de la responsabilité de la France dans ses relations avec les pays partenaires, compte tenu notamment de sa dette coloniale. La CGT continuera de défendre une politique de développement fondée sur la coopération, les droits sociaux et le respect des populations concernées, aux côtés des travailleuses et des travailleurs de l'AFD et du secteur.

L'été 2026, le plus chaud jamais enregistré depuis que les relevés de températures existent, est sans doute le plus frais du reste de notre vie... Cette période estivale a été marquée par l'aggravation des catastrophes météorologiques, confirmant hélas les alertes formulées par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) depuis près de trente ans. L'urgence à changer de modèle n'est plus à démontrer. Face à cette situation, la CGT continue d'être une force de propositions crédibles et réalistes pour répondre à l'ensemble des enjeux environnementaux et sociaux.

À l'opposé et pour préserver ses intérêts, la classe dominante cherche à maintenir son modèle libéral en imposant l'austérité, en affaiblissant les services publics, en faisant le choix d'une économie de guerre, en attisant les divisions dans la population et en cultivant de manière permanente la résignation.

Les actes ou projets politiques communs de la droite et de l'extrême-droite confirment ces objectifs. Ils portent la marque des intérêts patronaux à l'image des premières annonces sur les budgets de l'État avec le Projet de loi de finances (PLF) et le Projet de loi de finances de la Sécurité sociale (PLFSS) au détriment des salaires et pensions, de l'emploi, de la protection sociale et des services publics.

Notre champ professionnel n'est pas épargné. À la suite de la conférence de financement « Ambition France Transport » qui s'est tenue en mai et juin 2025, les travaux parlementaires en vue de l'adoption d'une loi-cadre sur les transports sont engagés.

Le texte compile de grands principes, mais dans le même temps, renvoie la programmation et le fléchage des investissements à une loi de programmation dont l'avenir est plus qu'incertain. Les nouvelles recettes, prévues, notamment par le renouvellement des concessions autoroutières, devront quant à elles attendre 2032.

Au regard du calendrier parlementaire marqué à l'automne par les discussions sur le Projet de loi de finances (PLF), le Projet de loi de financement de la Sécurité sociale (PLFSS) et l'élection présidentielle qui se profile, l'adoption de cette loi apparaît plus qu'hypothétique. Pour l'heure, son examen n'est d'ailleurs pas inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale.

Un moratoire sur les fermetures de lignes est prévu en son article 1^{er}, mais est renvoyé à la promulgation de la loi de programmation. C'est ce qu'on appelle « passer la patate chaude » ! De surcroît, cet hypothétique moratoire ne concernerait que la période couverte par le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, soit jusqu'en 2033.

Ce même article prévoit que les fermetures de lignes « *déjà prévues ou en cours de réalisation* » peuvent être réalisées. Ces dernières années, de nombreuses fermetures de lignes sont intervenues à l'image de Guéret-Felletin en Nouvelle-Aquitaine ou encore de Serqueux-Gisors en Normandie. À chaque fois, les manques de ressources financières pour la régénération des lignes ont été invoqués. La Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable de l'Assemblée nationale souhaite d'ailleurs que figure dans la loi l'obligation pour SNCF Réseau de produire un rapport annuel sur l'état du Réseau, ainsi que les perspectives de fermetures de lignes pour les cinq années suivantes. La CGT considère que cela signe une volonté de ne pas les maintenir ouvertes...

Pour autant, rien n'est inéluctable ! Nos syndicats et les associations et collectifs d'utilisateurs continuent de mener la bataille, tant pour gagner le maintien des lignes en circulation que la réouverture de celles fermées. Ils sont à l'initiative de nombreux projets de réouverture de liaisons et de développement du service public ferroviaire, à l'image de Digne – Saint-Auban en PACA ou Limoux – Quillan en Occitanie.

Enfin, si les lignes classées UIC 7 à 9 rentrent bien dans le champ de la loi de programmation à venir, les investissements seraient aussi renvoyés pour une large part aux autorités organisatrices (AO), à savoir les régions, dans le cadre des contrats de plan État-Région (CPER) voire des transferts de lignes comme le prévoit l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités.

Concernant les trains de nuit dont la SNCF s'est progressivement désengagée, prétextant un défaut de rentabilité, tout est, là encore, renvoyé vers une hypothétique loi de programmation pour « *déterminer les mesures visant à soutenir les trains de nuit par la mise en place d'un plan national de développement prévoyant la remise en service ou la création de nouvelles liaisons...* » Pour rappel, l'État, en tant qu'autorité organisatrice des Trains d'équilibre du territoire (TET) porte une lourde responsabilité dans l'abandon des trains de nuit. Ces derniers sont pourtant de plus en plus plébiscités par les usagers. De plus, il faut considérer la vétusté du matériel roulant (voitures Corail qui datent des années 1980) et des locomotives, pour beaucoup à bout de souffle. Une commande de matériel sans cesse reportée (180 voitures et 27 locomotives) est toujours en attente. Mais, même si cette commande était honorée, ces matériels ne seraient pas disponibles avant la prochaine décennie, et ne couvriraient que les besoins des lignes actuelles.

Nous sommes loin des préconisations du rapport réalisé par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) en 2021. Le besoin pour relancer de nouvelles relations était alors estimé à 600 voitures, sans compter les locomotives. Conclusion : pour les trains de nuit, on verra plus tard !

Après avoir engagé la balkanisation de la SA Voyageurs, la loi-cadre vient compléter le dispositif législatif adopté en 2018 pour permettre un nouvel éclatement et l'ouverture à des intérêts privés. SNCF Réseau serait ainsi autorisé à créer des filiales, avec des « *partenaires externes* » pour « *assurer des missions d'exécution et, éventuellement, de financement de la modernisation du réseau ferré national en matière de signalisation interopérable* ». Autrement dit, le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), visant un total de 17 000 km de lignes équipées à l'horizon 2050, pour un coût global estimé de 40 milliards d'euros, serait fait par des filiales incluant des « *partenaires privés* » y compris en matière de financement. À n'en pas douter, ces derniers exigeraient une rentabilité pour le capital investi !

Le coût du seul déploiement de l'ERTMS sur Marseille – Vintimille, de l'ordre de 529 millions d'euros, pour 259 kilomètres permet de se faire une idée de la taille des enjeux financiers.

Constatant que la concurrence apporte son lot de complexités, par rapport à une exploitation par une entreprise intégrée, le projet de loi s'évertue aussi à apposer quelques rustines sur des sujets pourtant structurants.

En premier lieu, SNCF Connect serait obligée de distribuer les billets de ses concurrents, dont l'offre serait insuffisamment visible. In fine, cela reviendrait à renforcer le remplissage des trains des concurrents à son propre détriment, ce qui pourrait avoir comme conséquence une perte de chiffre d'affaires de l'ordre de 320 millions d'euros sur deux ans. La loi tente également de corriger, d'autres effets néfastes de la concurrence, notamment sur la « billettique », ce qu'a mis en évidence une mission d'information du Sénat dont les conclusions ont été rendues en juin 2026. D'après celles-ci, sous l'effet conjugué de la liberté tarifaire et de l'ouverture à la concurrence, chaque région a développé ses propres outils et logiciels de vente, lesquels ne sont pas interconnectés ou compatibles, et ne proposent pas les mêmes tarifs ou abonnements...

Enfin, la loi instaure un « *droit de poursuite du voyage* » en cas de rupture de correspondance, et ce, quel que soit l'opérateur, à la condition que l'ensemble du parcours ait été acheté dans le cadre d'une seule « *transaction commerciale* ». Chaque opérateur serait obligé de transporter les voyageurs de ses concurrents en cas de rupture de correspondance. Et comme si cela ne suffisait pas, la loi invite ces derniers à conclure des « *accords de coopération* » pour gérer les compensations financières. Voilà qui promet une belle usine à gaz ! Décidément, la concurrence n'est pas la solution, c'est le problème !

Concernant les dessertes TGV, certaines mesures rejoignent les conclusions du rapport qui a été commandé par le gouvernement, en février 2026, au très libéral Dominique Bussereau, ancien ministre des Transports, sur les dessertes TGV dites d'aménagement du territoire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des grandes lignes. Sans surprise, ce dernier pointe « *qu'une desserte existante ne doit pas nécessairement être maintenue au seul motif qu'elle existe déjà et que sa pertinence doit être examinée au regard de son utilité collective* ».

Monsieur Bussereau préconise également de procéder à une modulation tarifaire ciblée des péages ferroviaires pour rétablir l'équilibre économique des dessertes fragiles – ce que prévoit d'ailleurs la loi dans son article 10 – voire des conventionnements avec les AO pour pérenniser certaines dessertes TGV, en faisant peser la charge financière sur ces dernières !

Enfin, le document de référence du réseau ferré national (DRR) pourrait désormais imposer à des entreprises ferroviaires demandant des sillons sur certaines lignes d'assurer des dessertes dites d'aménagement du territoire et, à défaut, d'imposer une contribution au financement de ces dernières.

En réalité, cette loi tente de corriger voire de réguler les effets délétères de la concurrence sur l'accès aux trains et le droit au transport, alors qu'une solution simple et limpide existe, à savoir le retour à une entreprise unique publique et intégrée : la SNCF !

Un chapitre particulier de la loi est consacré aux services express régionaux métropolitains (SERM) et au renforcement des missions et prérogatives de la société des grands projets (SGP). Actuellement, pas moins de 26 projets ont été labellisés, avec des estimations en matière de financement qui dépassent les 40 milliards d'euros et dont le financement est des plus

incertains. La SNCF qui est concernée par la mise en œuvre de ces SERM serait directement mise en concurrence ou en situation de devenir un simple acteur de « *structures de gouvernance locales* » qui regrouperaient les « *AO, les maîtres d'ouvrage et les personnes morales participant à son financement ou à sa coordination* ». Le financement des SERM ouvrirait donc la porte à des partenariats entre le public et le privé tandis que SNCF Réseau demeurerait contrainte par la règle d'or que lui a imposé le législateur.

En parallèle, la SGP verrait ses prérogatives élargies à la coordination et au financement des SERM. Précisons que, du fait de la loi, elle dispose de capacités d'endettement, alors que SNCF Réseau est dans l'impossibilité de contracter de la dette.

Plusieurs propositions sur le financement des infrastructures ont été mises sur la table par la CGT dans le cadre de sa contribution écrite lors de la conférence Ambition France Transport. Nous avons entre autres proposé, la fin des concessions autoroutières et leur nationalisation, l'évolution de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétique (TICPE) et son fléchage vers les modes de transports vertueux et décarbonés, le fléchage des ressources des quotas carbone, ou encore la mise en place d'une écotaxe poids lourds.

La réorientation des sommes englouties par l'ouverture à la concurrence et ses surcoûts manifestes constituerait également une source supplémentaire de financement du service public ferroviaire. Cela permettrait, entre autres, l'arrêt des indemnités versées aux candidats non retenus dans le cadre des appels d'offres. Ces montants compris entre 50 et 100 millions d'euros sont de l'argent public gaspillé par ce mécanisme !

Pour la CGT c'est une véritable loi de programmation pluriannuelle de financement des infrastructures et des services de transport qui doit voir le jour, avec le retour d'un État stratège qui assume ses responsabilités vis-à-vis de l'entretien et la régénération du Réseau, sans en faire porter la responsabilité aux régions ou encore à la SNCF à travers le fonds concours alimenté par les résultats financiers de SNCF Voyageurs.

Si la CGT revendique et fait des propositions alternatives là où les décisions se prennent, elle ne manque pas d'être au côté des salariés. En dépit de l'ouverture à la concurrence, les réorganisations successives et la pression accrue sur les collectifs de travail, les cheminots ont démontré leur capacité à se rassembler autour d'objectifs communs. L'unité cheminote a rouvert des perspectives.

Ce résultat s'inscrit dans le travail engagé par la Fédération CGT des cheminots pour favoriser les convergences revendicatives et reconstruire l'unité syndicale. La dynamique produite par celui-ci s'est notamment exprimée lors de la grève du 10 juin. La mobilisation de près d'un cheminot sur deux a adressé un message clair à la Direction : les cheminots refusent d'être la variable d'ajustement de politiques fondées sur la productivité, les suppressions d'emplois et la dégradation de leurs conditions sociales et de travail.

La mobilisation a permis d'obtenir plusieurs résultats. La direction a annoncé le gel de certaines des réorganisations contestées, 450 embauches supplémentaires, la revalorisation pérenne de la prime de vacances ainsi que le prolongement, jusqu'à fin 2028, des droits des cheminots transférés dans les filiales de SNCF Voyageurs.

Ces mesures montrent que les choix de l'entreprise peuvent être remis en cause lorsque les cheminots interviennent collectivement et de manière coordonnée, mais elles demeurent insuffisantes au regard des revendications portées par la CGT. Par ailleurs, l'abandon du programme Destination 2030, en juillet dernier, à SNCF Voyageurs, et les changements

annoncés à la tête de l'entreprise, témoignent des difficultés rencontrées par une stratégie largement contestée sur le terrain.

Durant la période estivale, les épisodes de chaleur extrême, les incendies et les perturbations liées aux dérèglements climatiques ont compliqué la production ferroviaire et mis en évidence les difficultés auxquelles les cheminots sont quotidiennement confrontés. Malgré des conditions souvent éprouvantes, ces derniers ont pourtant assuré leurs missions dans les technicentres, les brigades, les gares, les trains ou les centres opérationnels, afin de garantir la continuité du service public ferroviaire pour des millions d'usagers.

Dans le même temps, le Groupe SNCF annonçait près de 1,2 milliard d'euros de bénéfices semestriels. Ce contraste relance les débats sur le partage des richesses créées par le travail des cheminots. Derrière ces résultats demeurent les enjeux des salaires, des effectifs, de la formation, des carrières, de la pénibilité et de la qualité de vie au travail.

Pour la CGT, les avancées obtenues au printemps ne constituent ni une parenthèse ni un aboutissement. Elles démontrent que l'action collective permet d'obtenir des résultats. À la SNCF comme dans l'ensemble du pays, salaires, emploi, conditions de travail, avenir des services publics, protection sociale et transition écologique demeurent des enjeux majeurs.

Plusieurs échéances sont déjà annoncées, dans la santé le 15 septembre, la Fonction publique le 29 septembre, les retraités seront quant à eux, engagés pour la revalorisation des pensions, le rattrapage du pouvoir d'achat et la défense de notre système de protection sociale, avec des rendez-vous les 14 octobre dans les territoires et le 19 novembre à Paris.

Face à l'austérité, à l'inflation, aux inégalités et à la progression des idées d'extrême droite, une autre voie est possible : celle de la solidarité, de la paix, de l'action collective et de la justice sociale.

Enfin, et pour terminer, difficile de ne pas faire une petite rétrospective de la période estivale en matière de vacances... Cet été encore, la participation militante de la CGT aura permis à des dizaines de milliers de cheminots et ayants droit de profiter de vacances. Loin des slogans et des incantations populistes, que ce soient pour les colos ou les séjours familiaux, cet été confirme une tendance à la hausse continue sur tout le mandat.

Dès le quai de départ, les militants CGT font vivre la solidarité en convoyant les enfants de nos collègues et permettant de se rendre sur leur lieu de vacances sur tout le territoire. Découverte et rencontres pour les uns, retrouvailles pour les autres, les colos ce sont toujours des souvenirs et de bons moments. Cet été, la barre des 9 000 enfants a été franchie en France tandis que 1 700 autres sont partis au-delà des frontières pour découvrir le monde. Une tendance continue qui permet de faire partir 2 000 enfants de plus chaque année depuis 2023.

Le droit aux vacances, c'est le droit d'avoir du temps pour soi et ceux que l'on aime, pour se libérer l'esprit et pour la découverte. Cet été, 7 160 familles, soit 600 de plus que l'an dernier, ont pu partir, soit dans un des villages-vacances du Comité central du Groupe public ferroviaire (CCGPF), soit dans un des gîtes d'un des comités d'activités sociales et culturelles interentreprises (CASI) ou chez un prestataire. Dans d'autres centres et/ou villages, les capacités d'accueil ont été renforcées avec, par exemple, l'agrandissement de Calvi et l'ouverture du nouveau village-vacances de Plobannalec-Lesconil, au sud du Finistère, qui est venu renforcer le patrimoine social des cheminots et a vu, cette année, ses premiers vacanciers.

L'avenir des activités sociales et culturelles (ASC) est un enjeu face à la stratégie patronale de filialisation et d'abaissement de ce droit pour les cheminots. La CGT est convaincue qu'elle ne se trompe pas dans sa vision de gestion des activités sociales. Depuis quarante ans, son action rend, chaque année, encore plus effectif le droit à l'émancipation et aux vacances pour toutes et tous. Merci de votre attention.