

le cheminot Cfdt: de France



N° 77 ↻ 2025

UN CHANGEMENT DE MODÈLE ?

ÉDITO

Un changement de modèle, vraiment ?

Ce début d'été 2025 aura été marqué par plusieurs événements.

Le tout premier, attendu, s'est déroulé le 9 juillet, avec la remise du rapport de la conférence Ambition France Transports, organisé par l'État, sous la conduite du Ministère des Transports. Ce rendez-vous était attendu. En effet, il s'agissait de la conclusion d'un cycle de travaux autour de la question du financement des transports.

Inutile de rappeler les enjeux du transport en règle générale dans la transition énergétique et le quotidien de toutes et tous. Inutile, également, de rappeler les difficultés de financement, les déséquilibres, les absences de choix politiques et les impasses dont les transports souffrent depuis trop longtemps.

Ce qu'il faut rappeler, en revanche, ce sont les pistes, les réflexions et les propositions que la CFDT Cheminots a produit dans le cadre de cette conférence Ambition France Transports.

Alors que les Organisations Syndicales ont été reléguées, dans le meilleur des cas à un strapontin, la CFDT Cheminots a décidé de faire entendre sa voix en organisant, le 15 mai dernier, une conférence sur le thème du financement du réseau.

Cette conférence est le fruit de ce qu'est la CFDT Cheminots : la volonté d'informer, pour que chacune et chacun puisse s'émanciper, débattre, confronter et, surtout, construire et proposer.

Cela a été l'occasion de poser quelques constats :

1. Sortir de la logique du simple « coût ». Nous produisons de la richesse ! Il est prouvé et démontré que le ferroviaire rapporte tant en matière économique que sociale et écologique.
2. Penser le ferroviaire à l'échelle nationale et européenne. En effet, les mécanismes de financement nationaux se heurtent aux logiques de concurrence continentale. Il est urgent d'aboutir à un véritable « new deal ferroviaire européen » !
3. Affirmer haut et fort l'utilité du ferroviaire : une utilité publique, sociale et démocratique ! Le ferroviaire est LA solution d'aménagement du territoire, du désenclavement et, au final, d'égalité entre toutes et tous. Sans égalité, le renfermement et le rejet ressurgissent.

À l'issue du rapport rendu le 9 juillet, le ministre des Transport a posé la perspective d'un projet de loi « intentionnelle », permettant de fixer deux éléments majeurs :

1. La priorité à la maintenance et la régénération du réseau ferré existant
2. La nécessité d'y consacrer 4,5 milliards d'euros annuel.

En soit, il s'agit d'une nouveauté bienvenue.

Mais cela constitue-t-il vraiment un changement de modèle ? Dans l'intention oui, dans la réalisation, à voir...

Des angles morts demeurent et des questions ne sont clairement pas traitées.

La première, évidemment, est sociale. Comment réaliser de telles ambitions sans mettre sur table les moyens d'une politique sociale de progrès et des trajectoires d'emplois positives ?

La seconde est financière. Dire qu'il faut 4,5 milliards, c'est bien, mais mettre les sous pour de vrai c'est mieux. Pour arriver à cette somme, les cheminotes et les cheminots continueront d'être mis à contribution via le fond de concours et la concurrence demeurera distordue et au détriment de l'opérateur public.

Reste à savoir comment l'État assurera sa part (sachant que les revenus issus des concessions autoroutières n'arriveraient, potentiellement, qu'en 2032).

Alors nouveau modèle ? Le chemin reste long entre l'intention et la réalité.

Ce qui est bien réel, en revanche, ce sont les évolutions climatiques qui touchent et frappent directement les agents.

Sur les voies, dans les cabines, dans les trains, au sol, à bord, dans les gares, les ateliers, les bureaux... personne n'est épargné par les vagues de chaleur de plus en plus précoces et intenses.

La CFDT Cheminots s'est emparée de ce sujet et des récentes évolutions réglementaires (avec la parution du décret n°2025-482, paru le 1^{er} juin 2025) en posant une alarme sociale, par le biais d'une DCI, auprès du Groupe SNCF. La protection des agents est une priorité de la CFDT, pour toutes et tous, partout et tout le temps.

Finalement, ce début d'été permet d'illustrer parfaitement ce qu'est la CFDT Cheminots : pleinement active pour construire le modèle à venir, totalement engagée en proximité, pour défendre et accompagner celles et ceux que nous représentons.

Je vous souhaite un bel et bon été, rempli de moments de joie et de repos.

Thomas Cavel,

Secrétaire Général de la CFDT Cheminots



Cfdt: FGTE
CHEMINOTS

5, rue Pleyel | 93200 Saint-Denis
www.cfdtcheminots.org
contact@cfdtcheminots.org
CFDT-Cheminots-Officiel
@cfdtcheminots



Le Cheminot de France
#77/2025
N° CPPAP : 0722 5 07026

Directeur de la publication
THOMAS CAVEL

Directeur adjoint de la publication
SÉBASTIEN MARIANI

Rédacteur en chef
ANNE GUEZENNEC

Première rédactrice-graphiste
CAMILLE PAGANELLI

Crédits photo
CFDT, DR, FREEPIK & FLATICON

 PEFC 10-31-1243

PHOTO COUVERTURE © C.P
CE NUMÉRO COMPREND UNE PUBLICITÉ
MGC EN PAGE 4, UNE PUBLICITÉ CFER EN
PAGE 9 ET UNE PUBLICITÉ VVV
EN 4^e PAGE DE COUVERTURE

 IMPRIM'VERT®

PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ (PPP)

POURQUOI LA CFDT PENSE QUE LA MISE EN ŒUVRE DES PPP EN GÉNÉRAL ET EN PARTICULIER DANS LE FERROVIAIRE N'EST PAS UNE BONNE IDÉE.

Jeudi 12 juin, le gouvernement a fait des annonces lors de la conférence de financement des infrastructures à Bercy, Ambition France Transports. Comment financer les 200 milliards nécessaires aux infrastructures de transport, et notamment le milliard et demi nécessaire à la régénération et au maintien en conditions opérationnelles du réseau ferré national ? Comment financer de nouvelles infrastructures ? Pour le ministre des transports Philippe Tabarot, cela peut passer par la mise en œuvre de Partenariats Public-Privé (PPP).

DANS UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE INCERTAIN ET INTERNATIONAL, QU'EST-CE QU'UN PPP ?

Un partenariat public-privé (PPP) est un marché public sur lequel se rencontrent un organisme public (État, collectivités locales, établissements publics notamment les hôpitaux) et un ou plusieurs acteurs privés pour réaliser un projet lié à l'intérêt général. Ce marché de partenariat prévoit un paiement différé (loyer versé par la personne publique sur une période fixée dans le contrat, notamment). (source Wikipédia).

OU ENCORE, EXTRAIT DE LA TRIBUNE :

« Le PPP est un contrat global conclu entre un organisme public et un opérateur privé pour réaliser une opération d'intérêt général. L'opérateur privé porte tout ou partie du financement de l'investissement et perçoit un « loyer » pendant toute la durée du contrat », explique à La Tribune Maïté Cano, avocate au cabinet Parme.

POURQUOI LA CFDT PENSE QUE LA MISE EN ŒUVRE DES PPP EN GÉNÉRAL ET EN PARTICULIER DANS LE FERROVIAIRE N'EST PAS UNE BONNE IDÉE ?

1. Parce que le retour d'expérience en confirme l'échec notamment le PPP GSMR (Synérail) et le PPP Perpignan Figueras (Société TP ferro)

➔ Concernant le premier PPP GSMR(*) c'est la société Synérail qui avait été désignée attributaire. Le cas du partenariat GSMR est un contrat de matériel : obtenu par Synerail (consortium des sociétés Vinci, SFR, AXA et TDF) pour un montant de 1 milliard d'Euros sur 15 ans. Ce PPP prévoyait la fourniture et la maintenance pour 15 années du réseau GSMR (communication sol train). Fin 2016, 15000 km de voies ont été équipées et 80 % des circulations ferroviaires utilisaient ce système.

➔ En 2010, la ligne Perpignan Figueras qui avait été construite dans le cadre d'un Partenariat Public Privé avait été confiée au concessionnaire TP Ferro.

Moins de 6 ans après la mise en exploitation de la ligne, les 2 gestionnaires infra historiques, SNCF Réseau et ADIF (Gestionnaire Infra Espagnol) ont été contraints par les états français et espagnols de reprendre la concession. La section internationale entre Perpignan et Figueras constitue une ligne à grande vitesse à trafic mixte (voyageurs et Fret) en double voie de 44 km entre la France et l'Espagne.

Sa conception, sa construction, son exploitation et son entretien avaient été confiés par la République Française et le gouvernement du Royaume d'Espagne, à la société concessionnaire TP Ferro (Eiffage SA et ACS Dragados) en février 2004 dans le cadre d'un contrat de concession.

La ligne a été mise en service en décembre 2010. La concession a rapidement présenté des difficultés, en particulier en raison d'un trafic inférieur aux prévisions. Le 1^{er} septembre 2015, TP Ferro a fait l'objet d'une procédure d'insolvabilité conduisant à la liquidation et à une résiliation du contrat de concession.

Pour éviter l'interruption des circulations ferroviaires, les gouvernements français et espagnols ont signé en mai 2016 un protocole additionnel à l'accord de 1995 précisant que SNCF Réseau et l'ADIF seraient en charge de l'exploitation de la ligne, par l'intermédiaire d'une filiale « Línea Figueras Perpignan S.A ».

Cette reprise est rendue effective le 15 septembre 2016 en même temps que la reprise de la dette afférente à ce PPP.



Au cœur du monde cheminot

Plus d'informations



Mutuelle santé • Prévention • Prévoyance



Mutuelle Générale des Cheminots (MGC), mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la Mutualité, SIREN n° 775 678 550, dont le Siège social est situé 2 et 4 place de l'Abbé G. Henocque 75013 Paris, et au contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, ACPR, située 4 Place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09.

mutuelleMGC.fr



01 40 78 57 10
du lundi au vendredi,
9h à 17h30 (appel non surtaxé)



PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ (PPP)

2. Parce que les coûts sont plus élevés et financés par le contribuable

Ainsi dans un rapport sur les PPP déployés dans le pénitencier datant de 2011, la cour des comptes pointe du doigt ces surcoûts :

« En tout état de cause, la comparaison des coûts de construction des prisons suivant qu'elles sont construites selon la procédure MOP de conception-réalisation ou selon les contrats de partenariats (AOT-LOA ou PPP), fait apparaître des coûts plus élevés pour les opérations partenariales (AOT-LOA et PPP).

Ainsi sur le PPP BPL SEA, Attac France écrit en 2018 : *Sur ces 2,4 milliards €, Lisea n'apporte que 772 millions de fonds propres, et emprunte tout le reste sous forme de crédits bancaires garantis par l'État et RFF, ce qui équivaut à un transfert des risques du privé au public.* Par ailleurs, « le contrat de concession limite la responsabilité financière de VINCI à 350 millions, soit 4,5 % de l'addition finale », comme le révèle le Canard Enchaîné dans son numéro du 20/07/2011, « Les risques supportés par le constructeur se révèlent des plus modestes. Le contrat impose donc un partage des risques scandaleusement favorable au privé ».

3. Parce que cela génère un risque de morcellement du réseau

La mise en œuvre de PPP génère une multiplication des gestionnaires d'infra sur le réseau ferré national. L'exploitation des PPP BPL (Bretagne Pays de Loire) et SEA (Sud Europe Atlantique) par le concessionnaire LISEA signe le retour à un réseau morcellé, avec des risques aux interfaces, gestion du trafic, dédicace des moyens techniques et humains à de petites portions de lignes, risque d'augmentation des frais de structure... La CFDT Cheminots dénonce ce morcellement du réseau ferré national, qui devrait s'accroître également si les lignes de dessertes fines du territoire sont cédées à des concessionnaires privés (ex Grand Est : concession NGE TRANSDEV de la ligne Nancy Contrexéville).

4. Parce qu'il n'est pas certain que la procédure de passation des marchés soit indemne de toute critique et contestation :

Cela a été évoqué dans les différents rapports des cours des comptes et notamment par la cour des comptes européenne, qui précise le « manque considérable d'efficacité, qui s'est traduit par des retards de construction et par une forte augmentation des coûts ».

Le rapport de la cour des comptes de février 2015 sur les PPP des collectivités territoriales pointe également un tel risque : « Néanmoins, la grande majorité d'entre elles repose sur des hypothèses contestables favorisant systématiquement le choix du contrat de partenariat, en minimisant notamment son surcoût par rapport à une autre option ».

5. Parce que le trafic est souvent surévalué.

Les données de départ sont régulièrement faussées, ce qui amène à des surcoûts. Les PPP ferroviaires n'échappent pas à la règle et l'on peut citer par exemple des écarts substantiels entre le prévu et le réalisé (Orlyval -55% après 9 années d'exploitation, Eurotunnel -63% après 9 années d'exploitation- Données RGCF 09 2013). Selon Dutzik (High speed rail :Private, public or both, données RGCF 9/2013), il y a quatre raisons qui expliqueraient pourquoi le secteur privé à autant de mal à assumer le risque commercial :

- ➔ Une sous-estimation de la période de montée en charge,
- ➔ Des financements et des prévisions optimistes privilégiant la rentabilité à court terme, qui ne font qu'accroître les risques au cours des premières années,
- ➔ Les mises en exploitation sont souvent incomplètes, certains travaux ayant lieu plusieurs années après, voire pas du tout,
- ➔ Une tendance à augmenter le prix des redevances lorsque les taux de fréquentation sont inférieurs aux prévisions.

6. Parce que cela génère des risques en fin de concession :

- ➔ Le retour du PPP GSMR dans le giron de SNCF Réseau n'est pas un long fleuve tranquille. Ce PPP qui a pris fin en mars 2025 a conduit la DTU (Direction Telecom Unifiée) à diligenter un audit pour identifier l'état des installations et les chiffres sont éloquents. Sur 1861 sites audités par les ESTI dans toutes les régions, 10 000 réserves sont émises dont :
 - ➔ 3200 réserves [SP] touchant à la Sécurité ou la Pérennité des sites
 - ➔ 6500 réserves [A] Autres (ne touchant ni à la Pérennité ni la Sécurité)
 - ➔ 300 réserves sur les sites centraux (données CSE Central Réseau)

PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ (PPP)

7. Parce que financer les infrastructures par des PPP, c'est faire supporter le coup des investissements aux générations futures.

Les précédents risques évoqués démontrent s'il en est besoin que le PPP est une solution de court-terme, qui permet de trouver des ressources financières privées pour financer ce qui ne peut l'être par les fonds publics. Or on l'a bien compris, les financeurs privés ne sont pas des philanthropes, et ils cherchent par les PPP à développer leur chiffre d'affaires et leurs gains.

La proposition du ministre Tabarot est un demi-aveu de ce report sur les générations futures. A défaut de mettre en œuvre un plan pluriannuel de financement des infrastructures, voire une loi d'orientation, puisque l'on ne peut trouver l'argent tout de suite, le PPP y pourvoira.

ET CÔTÉ COUR DES COMPTES EUROPÉENNE ?

La gazette des communes des départements et des régions écrit en 2018 :

« Ce n'est pas anodin : la recommandation n°1 de la cour des comptes de l'Union européenne consiste à dire, certes en termes plus choisis, qu'en l'état du droit et de la pratique, il faut cesser de recourir aux partenariats public-privé (PPP). Ce rapport spécial, rendu public le 20 mars 2018, considère en effet que le recours aux PPP dans l'Union européenne est entaché de multiples insuffisances et présente, au final, des avantages limités. »

Et également :

« La majorité des PPP audités ont pâti d'un manque considérable d'efficacité, qui s'est traduit par des retards de construction et par une forte augmentation des coûts. En tout, sept des neuf projets achevés (dont le coût total s'élevait à 7,8 milliards d'euros) ont accusé un retard, compris entre 2 et 52 mois. »

Les 5 recommandations de la Cour des comptes de l'Union européenne:

n° 1 - Ne pas promouvoir un recours accru et généralisé aux PPP tant que les problèmes relevés n'auront pas été résolus et que les recommandations suivantes n'auront pas été mises en œuvre avec succès

n° 2 - Atténuer l'impact financier des retards et de la renégociation de la part des coûts des PPP supportés par le partenaire public

n° 3 - Fonder le choix du PPP sur des analyses comparatives solides de la meilleure option en matière de marchés publics

n° 4 - Définir des politiques et stratégies claires dans le domaine des PPP

n° 5 - Améliorer le cadre de l'UE afin d'augmenter l'efficacité des projets en PPP

() D'autres pays ont utilisé ce type de contrats pour renouveler un parc de matériel roulant (ex : intercity express programme Royaume Uni, en 2012 : pour la fourniture de 600 voitures Intercités). Ce principe avait été envisagé en France pour un contrat de 1 à 2 milliards d'€ pour renouveler le parc de matériel roulant Intercités. Ce montage financier a été abandonné depuis.*

Fabrice Chambelland

Secrétaire National de la CFDT Cheminots

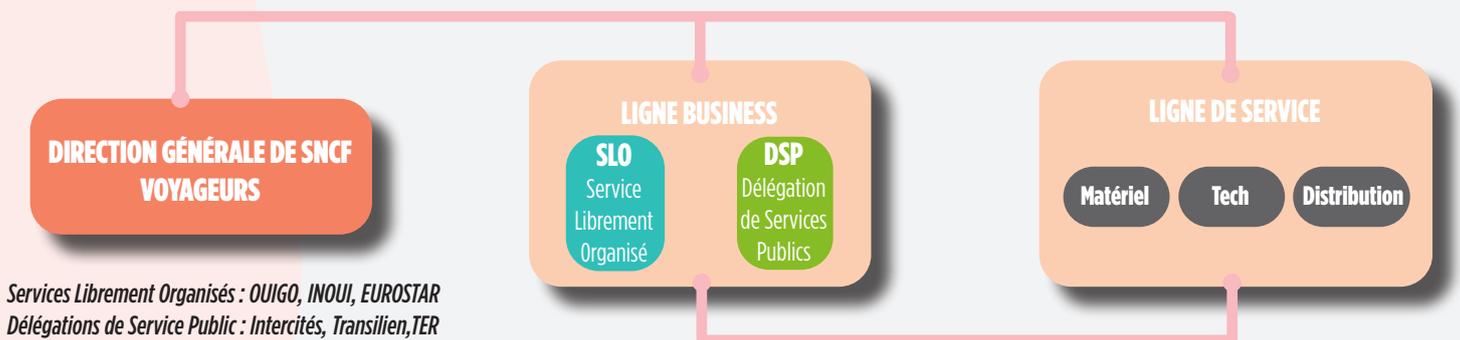
DESTINATION 2030

LA GRANDE RÉORGANISATION EST LANCÉE, LA CFDT CHEMINOTS EST PLEINEMENT MOBILISÉE À VOS CÔTÉS !

Dans un contexte de plus en plus concurrentiel la SA Voyageurs souhaite se réorganiser afin de demeurer compétitive. Fin 2024, un grand projet de transformation baptisé Destination 2030 est évoqué. Ce projet d'entreprise passe par la définition d'orientations stratégiques qui induisent une nouvelle structuration des entités, ainsi qu'une redéfinition de leurs processus de fonctionnement

LE MODÈLE CIBLE ENVISAGÉ PAR L'ENTREPRISE :

Deux lignes Business en miroir des marchés, servies par trois lignes de services, le tout piloté par une Direction Générale.



LES FONCTIONS TRANSVERSES LES PREMIÈRES IMPACTÉES !

OÙ EN EST LE PROJET ?

Fin 2024 a démarré l'état des lieux sur les 5 fonctions :

- Sécurité
- RH
- Numérique
- Finances
- Achats

Les travaux sont menés par des Groupes de Travail réunissant des acteurs et des utilisateurs des fonctions concernées.

La phase de diagnostic s'achève et les premières cibles seront présentées à l'été 2025.

ET ENSUITE ?

4 nouvelles fonctions feront l'objet de travaux :

- RSE & transitions
- Juridique & conformité
- Communication
- Programmes Clients

Les diagnostics seront réalisés à l'été et les premières cibles proposées d'ici fin 2025.

Le cadrage des Lignes Business, Lignes de Services et Direction Générale est par ailleurs toujours en cours.

Les premières mises en œuvre seraient prévues pour début 2026.

DESTINATION 2030

Les travaux sont menés par des Groupes de Travail réunissant des acteurs et des utilisateurs des fonctions concernées.

Alors que la phase de diagnostic s'achève, et à la demande de la CFDT Cheminots lors de la Table Ronde du 7 Avril dernier, les Organisations Syndicales ont été invitées à une restitution pour chacun des lots concernés :

- Fonction Sécurité le 20 Mai
- Fonction Finance le 27 Mai
- Fonction Achats le 03 Juin
- Fonction Numérique le 24 Juin
- Fonction Ressources Humaines le 25 Juin

Pour la CFDT, le virage est stratégique, il doit être négocié, pas imposé !

Lors de nos différents échanges avec la direction, nous avons fait part de nos inquiétudes et exigences face à ce projet d'ampleur. Nous déplorons en particulier le manque de visibilité sur les impacts en emploi et alertons sur le flou induit qui génèrent un climat anxieux.

La CFDT Cheminots dit NON à une transformation subie et réclame qu'elle soit juste, transparente et co-construite.



NOUS REFUSONS :

- Des transferts de missions et de compétences qui pourraient générer perte de repères et surcharge de travail
- Une centralisation excessive qui éloigne les décisions du terrain
- La standardisation des fonctions qui menace la richesse des compétences
- La suppression masquée de postes au nom de la performance, sans vision sociale à long terme
- Les mobilités contraintes et non accompagnées
- Des décisions prises sans concertation avec les agents et leurs représentants



NOUS RÉCLAMONS :

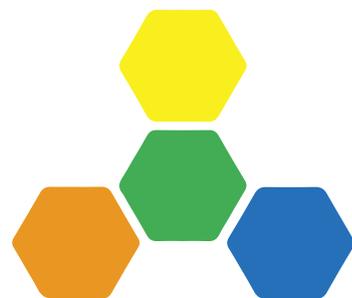
- Une transparence totale sur les scénarios d'organisation, les choix structurels et les impacts humains
- Le maintien de l'ancrage territorial des fonctions pour garantir un service de qualité au plus proche du terrain
- Le respect des parcours professionnels : la reconnaissance et la valorisation des compétences de chacun
- Des garanties sur l'emploi et l'accompagnement des cheminotes et cheminots impactés
- Un dialogue social réel, continu et constructif à tous les niveaux. Le bilan des réorganisations déjà en cours, une étude d'impacts préalable avant tout déploiement, et un droit de regard des organisations syndicales

La CFDT Cheminots demeurera force de propositions et sera intransigeante sur la défense des conditions de travail et des emplois.

Sabine Le Toquin
Secrétaire Nationale de la CFDT Cheminots

CFER

Centre de Formation d'Étude et de Recherche



5, rue Pleyel | 93200 Saint-Denis



Pour aller plus loin
Cliquez ici pour consulter
le site du CFER

vo**tre** partenaire
FORMATION



cfer@cfer.fr

TRAVAILLEUR.S.E.S HANDICAPÉ.E.S

SNCF : SIGNATURE D'UN ACCORD RENFORCÉ POUR LES CHEMINOTS EN SITUATION DE HANDICAP

Paris, 5 juillet 2025 - C'est un pas majeur pour l'inclusion dans le secteur ferroviaire : la CFDT Cheminots a officiellement signé le nouvel accord Travailleurs Handicapés (TH). Ce texte, fruit de plusieurs mois de négociation, marque la poursuite de l'engagement dans la politique sociale du groupe SNCF.

UN ACCORD QUI FAIT DATE

Après plusieurs semaines de discussion et une large consultation de ses adhérents, la CFDT Cheminots a apposé sa signature sur un accord qui :

- Consolide les acquis historiques du groupe
- Élargit les mesures de suivi par la Mission Nationale Handicap et Emploi des indicateurs auprès des sociétés dédiées voyageurs (ex-TER)
- Innove avec des mesures concrètes d'accompagnement

L'accord prévoit que les sociétés ex-Fret SNCF (Technis et Hexafret) et les sociétés dédiées voyageurs (SVEA, SVLO, Sud Azur) devront négocier un accord handicap agréé.

« Cette signature concrétise notre engagement de longue date pour une entreprise plus inclusive », soulignent Ali Benhadjba et Nicolas Dardilhac en charge du dossier.

LE DÉTAIL DES MESURES PHARES

CE QUI EST MAINTENU	
Mission Nationale Handicap	Effectifs renforcés
Aménagements de poste	Tous dispositifs conservés
Aide au déplacement	Conservé mais surveillé pour éviter la dérive des coûts au travers d'une commission paritaire (plafond à 20 000€/an)

TRAVAILLEUR.S ES HANDICAPÉ.E.S

LES NOUVEAUTÉS MAJEURES		
Mesure	Impact	Calendrier
Diagnostic systématique	Anticipation des réorganisations	Application immédiate
Congés supplémentaires	+1 jour (4 jours au total)	Septembre 2025
Référents handicap	Un par CSE avec moyens	Janvier 2026
Formation obligatoire	Pour tous les CODIR	Sous 6 mois

UNE PROTECTION RENFORCÉE POUR LES SALARIÉ.E.S

L'accord signé apporte des garanties inédites :

- ➔ Priorité absolue au maintien dans l'emploi
- ➔ Diagnostic obligatoire avant toute transformation
- ➔ Accompagnement sur-mesure pour les situations complexes
- ➔ Soutien spécifique aux aidants familiaux

«Ce texte représente une avancée sociale majeure pour nos collègues en situation de handicap», insistent Ali Benhadjba et Nicolas Dardilhac. «Il traduit notre volonté commune de faire du handicap une véritable priorité d'entreprise.»

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE



Un suivi rigoureux sera assuré par une Commission Technique trimestrielle, garantissant la bonne application de l'accord.

UN TOURNANT POUR L'INCLUSION CHEZ SNCF

Cette signature consacre l'engagement du groupe ferroviaire en faveur de l'inclusion. Elle préserve les acquis tout en ouvrant de nouvelles perspectives pour les travailleurs handicapés, dans un secteur en pleine mutation.

«C'est une étape importante, mais le combat pour une entreprise vraiment inclusive continue», concluent Ali Benhadjba et Nicolas Dardilhac en charge du dossier.

Ali Benhadjba
Secrétaire National de la CFDT Cheminots

RETOUR SUR UN ÉVÈNEMENT PHARE

À LA CFDT CHEMINOTS, L'EUROPE SYNDICALE DES TRANSPORTS SE MOBILISE POUR LES DROITS LGBTQIA+

Les 28 et 29 juin 2025, les locaux de la CFDT Cheminots à Paris ont accueilli la conférence « We Are All Equally Different » qui veut dire « nous sommes tous également différents », organisée par la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF). Plus qu'un événement syndical, ce fut un acte collectif fort en faveur de l'égalité, de la dignité humaine et d'un monde du travail inclusif, à l'image des valeurs portées de longue date par la FGTE-CFDT.

Un moment fort d'engagement, accueilli dans les locaux de la CFDT Cheminots

En ouvrant la conférence, Sébastien Mariani, secrétaire général de la FGTE-CFDT et secrétaire général adjoint de la CFDT Cheminots, a rappelé que ce rassemblement ne relevait pas d'un simple calendrier syndical, mais d'un acte politique et humaniste fort :

« Ce moment que nous partageons dans la famille de l'ETF est bien plus qu'un simple rendez-vous syndical: c'est un engagement collectif pour l'égalité, pour la dignité humaine, et pour une société plus juste. »

Depuis le cœur du ferroviaire CFDT, les militant·es européen·nes ont échangé autour des enjeux LGBTQIA+ dans le transport, secteur clé mais encore trop marqué par les inégalités.

Les militants CFDT en première ligne

Céline Ruffié, militante CFDT Cheminots, présidente du comité des jeunes de l'ETF et de la CES (confédération européenne des syndicats), a animé la session « Proud at Work! », où des jeunes salarié·es LGBTQIA+ dont des militants CFDT Cheminots ont partagé des témoignages puissants et forts de discrimination, d'isolement... mais aussi de résilience et de solidarité syndicale.

Des chiffres qui alertent : une mobilisation nécessaire

Les résultats de l'enquête du comité jeunesse de l'ETF, présentés par Manuela Kropp, montrent une réalité préoccupante : seulement 48 % des personnes LGBTQIA+ se sentent incluses dans leur environnement de travail. Trop souvent, la peur d'être soi, les propos déplacés, voire les agressions, restent banalisés.

Sébastien Mariani a dénoncé cette réalité avec gravité :

« Des salarié·es LGBTQIA+ contraints à l'invisibilité, des propos discriminants banalisés dans les dépôts, les gares, des discriminations à l'embauche... Ce n'est pas acceptable. Et ce n'est pas digne de notre secteur. »

Il a aussi rappelé que les droits acquis en France ne sont jamais garantis pour toujours, pointant la montée des discours de haine et les attaques insidieuses contre les droits humains :

« Le simple fait d'évoquer l'orientation sexuelle est encore perçu comme "hors-sujet" dans certaines entreprises. Mais rappelons-le : les droits ne sont pas un luxe. Ils sont un socle. Et ce socle est aujourd'hui fragilisé. »

Une FGTE engagée dans l'action syndicale concrète

Dans la continuité de cette alerte, la FGTE-CFDT a réaffirmé ses revendications :

- Mise en place de référents égalité et diversité dans toutes les entreprises de transport ;
- Intégration de clauses anti-discrimination LGBTQIA+ dans les conventions collectives ;
- Déploiement de formations de fond, et non de façade ;
- Lancement d'enquêtes sociales internes mesurant l'inclusion réelle.

« Un syndicat digne de ce nom ne défend pas seulement les salaires et les horaires. Il défend les personnes, dans toutes leurs dimensions », a martelé Sébastien Mariani.



RETOUR SUR UN ÉVÈNEMENT PHARE

Intervention de Rokhaya Diallo, journaliste française, militante féministe et antiraciste : Un moment marquant

Moment particulièrement marquant de cette conférence: l'intervention de Rokhaya Diallo, journaliste, écrivaine et militante antiraciste, féministe et LGBTQIA+.

Dans un discours vibrant, elle a souligné le besoin d'union et de solidarité active entre tous les combats pour l'égalité :

« Une attaque contre l'un-e d'entre nous est une attaque contre nous toutes et tous. Si nous voulons une société juste, nos luttes doivent être intersectionnelles. »

Elle a également mis en garde contre la montée des extrêmes en Europe, qui s'attaquent systématiquement aux minorités, et salué le rôle des syndicats comme remparts démocratiques.

Lydie Nicol, secrétaire nationale confédérale CFDT, en charge entre autre de la politique en direction des jeunes, de la lutte contre les discriminations et de la lutte contre le racisme : « L'égalité ne se décrète pas, elle se construit »

Lydie Nicol, secrétaire nationale, rappelle que les discriminations touchent encore massivement les personnes LGBTQIA+, en particulier transgenres :

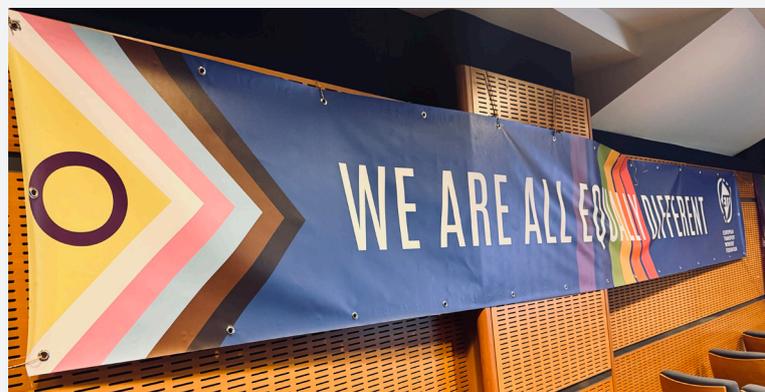
« Même dans nos structures syndicales, il y a encore trop peu de femmes et de minorités aux postes à responsabilités. L'égalité ne se décrète pas, elle se construit. »

Elle appelle à briser les plafonds de verre et à faire des syndicats des lieux exemplaires d'inclusion.

Une solidarité européenne de Paris à Budapest :

Les syndicats réunis à Paris ont exprimé leur solidarité totale avec la Pride de Budapest, dénonçant les politiques répressives du gouvernement hongrois contre les personnes LGBTQIA+. La secrétaire générale de l'ETF, Livia Spera, a mis en garde contre les risques de rainbow washing :

« Il est facile de porter un drapeau arc-en-ciel. Il est beaucoup plus important d'agir concrètement pour que nos lieux de travail deviennent des espaces de respect et de justice. »



RETOUR SUR UN ÉVÈNEMENT PHARE

Céline Ruffie, Présidente du comité des jeunes ETF/CES a également pris la parole à ce sujet :

« Il y a 3 ans à Budapest, lors du congrès de l'ETF nous nous étions mobilisés devant le parlement hongrois. Aujourd'hui ce que nous rappelons ici, c'est que si un jour Viktor Orban souhaite changer son prénom et son genre pour devenir Susanne pour nous c'est ok et cela ne changera rien à notre détermination. Nous refusons que ses politiques haineuses et discriminatoires détruisent la dignité et les droits fondamentaux des personnes LGBTQIA+. Peu importe les noms, peu importe les faux-semblants : notre lutte pour l'égalité, la justice et la liberté continue, sans compromis ni relâche. Face à l'oppression, nous sommes unis, forts et solidaires. »

Une marche, quatre minutes de silence, un engagement fort

Après deux jours de débats et d'échanges, les militant·e·s ont rejoint la Marche des Fiertés de Paris sous la bannière commune de l'intersyndicale « En intersyndicale, pour l'égalité des droits et contre les LGBTQIA+ phobies ». Quatre minutes de silence ont été observées pour les victimes du VIH, de l'exclusion et de la stigmatisation.

Une vision syndicale progressiste portée par la CFDT

En accueillant cette conférence, la CFDT Cheminots, avec le soutien actif de la FGTE-CFDT, a démontré sa volonté de faire du milieu des transports un levier d'égalité et de transformation sociale, fidèle à la vision d'un syndicalisme humaniste, progressiste et européen.

« Ce n'est pas un discours militant. C'est simplement de l'humanité, du respect, de la justice », a conclu Sébastien Mariani. « Et ce combat, nous le mènerons. Avec détermination. Avec solidarité. Et avec humanité. »

Le questionnaire mis en place par le comité jeunes de ETF sur la situation des travailleurs LGBTQIA+ dans les entreprises reste ouvert jusqu'au 30 septembre 2025.



Pour aller plus loin
Pour consulter le questionnaire, cliquez ou
scanner ce QR code

Ce questionnaire est à destination de tout le monde car il permet également de recenser les discriminations et situations dont vous pouvez avoir été témoin.

C'est pourquoi nous appelons toutes et tous à relayer l'enquête autour de vous : collègues, militants, alliés. Chaque témoignage compte.

Plus les réponses seront nombreuses, plus les constats seront solides, et plus nous pourrons avancer ensemble vers des lieux de travail réellement inclusifs.

Le questionnaire est prolongé jusqu'au 30 septembre 2025.

Merci de votre participation et de votre mobilisation !



ÇA SE PASSE DANS
VOS RÉGIONS

DÉTOURAGE MAINE-ANJOU

LA CFDT EN PREMIÈRE LIGNE POUR LES AGENTS

Angers, Le Mans, Laval - Une mobilisation syndicale CFDT déterminée.

Depuis l'annonce du projet de détournement des gares du Mans, Angers et Laval, la CFDT se mobilise sans relâche pour défendre les intérêts des agents concernés par ce transfert des escales TGV vers TER prévu pour 2026. Notre action syndicale vient de franchir une étape importante avec la présentation officielle du dossier aux instances.

UNE SOLUTION ALTERNATIVE ÉCARTÉE LA CFDT

Un temps envisagé, le transfert des salariés vers Gares & Connexions n'a pas été retenu en raison notamment de l'absence de taille critique des dispositifs d'escale. Cette option s'est avérée incompatible avec les réalités opérationnelles et les besoins spécifiques des escales concernées.

PRÉSENTATION AUX INSTANCES ET EXPERTISE

Conformément au calendrier prévu, le dossier a été présenté aux instances CSE respectives TGV et TER. La CFDT, fidèle à son engagement de défense des droits des cheminots, a obtenu le vote d'une expertise indépendante pour évaluer ce projet de réorganisation.

Cette expertise, cruciale pour la suite des négociations, permettra d'évaluer précisément :

- ➔ L'impact réel sur les conditions de travail
- ➔ Les conséquences financières pour les agents concernés
- ➔ La pertinence des mesures d'accompagnement proposées

LES AVANCÉES OBTENUES PAR

Grâce à notre action déterminée, plusieurs mesures importantes ont déjà été arrachées :

➔ COMPENSATION DIFFÉRENTIELLE :

Le différentiel entre la prime IMPEC (800 à 1000 € annuels) et la nouvelle prime TER (400 €) sera compensé pendant 3 ans

➔ MAINTIEN DES AVANTAGES ACQUIS :

La CFDT continue d'exiger le maintien de ces spécificités au titre d'avantages individuels

➔ PROLONGATION DES COMPENSATIONS :

À Angers, Laval et Le Mans, la compensation des primes ISV et de langues a été portée à 5 ans (jusqu'en décembre 2030)

UN ENGAGEMENT GLOBAL POUR LES CHEMINOTS

Parallèlement à cette action sur le détournement Maine-Anjou, la CFDT poursuit son engagement sur l'ensemble du périmètre concerné à travers :

- ➔ Un dialogue social renforcé avec la direction
- ➔ Un accompagnement individualisé des agents
- ➔ La défense des conditions de travail

PERSPECTIVES ET CALENDRIER

Le transfert des salariés est toujours prévu pour le 1^{er} janvier 2026. D'ici là, la CFDT continuera à :

- ➔ Suivre attentivement l'avancement du dossier
- ➔ Défendre les intérêts des collègues concernés
- ➔ Négocier l'amélioration des dispositifs d'accompagnement

«Les cheminots ne doivent pas subir les conséquences financières des réorganisations», rappelle la CFDT. Notre combat se poursuit pour obtenir les meilleures garanties possibles pour tous les agents concernés.

CONTACTS UTILES

Pour toute information complémentaire, les agents sont invités à contacter :

UPR CFDT CHEMINOTS

Pays de la Loire Adresse : 9, rue Nina Simone - 44000 Nantes (SNCF, Bât. Berlingot, 4^e étage) Téléphone : 02 40 29 40 04 Mobile : 06 72 52 99 16 (Secrétaire Général) Email : upr.pdl@cfdtcheminots.org ou leurs représentants CFDT locaux.

Ali Benhadjba

Secrétaire National de la CFDT Cheminots



**ÇA SE PASSE DANS
VOS RÉGIONS**

RESTAURATION SNCF

L'URGENCE D'UNE RÉFORME GLOBALE

La question de la restauration des agents SNCF est devenue un sujet brûlant qui mérite une attention particulière. Comme le révèle notre enquête, la situation actuelle, marquée par des cantines fermées et des inégalités d'accès, nécessite une refonte complète du système.

UN SYSTÈME À BOUT DE SOUFFLE

De Chambéry à Lyon en passant par Nantes, Toulouse et Saint-Lazare, les témoignages de mécontentement se multiplient. Les raisons sont multiples : fermetures pour travaux, manque de personnel, ou encore des critères d'attribution des titres-restaurants contestés. Résultat : de nombreux collègues, notamment ceux en horaires décalés, se retrouvent sans solution de restauration satisfaisante.

Le problème est structurel : seulement 15% de la dotation des activités sociales est consacrée à la restauration, et moins de 10% des cheminots fréquentent effectivement les cantines. Que deviennent les 90% restants ?

La question mérite d'être posée avec insistance, d'autant plus que les dispositions actuelles prévoient une participation de 4,50€ par salarié et par l'entreprise pour les titres-restaurants - mais seulement pour ceux situés à plus de 10 minutes d'une cantine, une notion souvent sujette à interprétation.

LA POSITION CLAIRE DE LA CFDT

Notre organisation, seule non-signataire de l'accord CASI de 2018, a toujours défendu une approche plus équitable. Nous avons obtenu des avancées ponctuelles, comme l'attribution de titres-restaurants dans certaines situations, mais ces mesures restent insuffisantes.

Nous exigeons que la direction reprenne en main la gestion intégrale des cantines et des 15% de dotation qui leur sont consacrés. Il est inacceptable que :

1. Des fonds dédiés à la restauration puissent être attribués à autre chose que la restauration,
2. Plus de 90% des collègues, notamment ceux en travail posté, soient lésés de dispositif de restauration (cantine, self, aide aux repas, etc.)
3. Les conventions existantes ne soient pas respectées, notamment lorsque le casi ne conventionne pas avec des restaurants de proximité, en cas de fermeture provisoire des cantines.

VERS DES SOLUTIONS ADAPTÉES

La CFDT propose une réforme ambitieuse basée sur des solutions adaptées à chaque situation de travail :

1. Pour les agents en déplacement : une prime de panier
2. Pour ceux éloignés des cantines ou en travail posté : L'attribution de titres-restaurants
3. Pour tous : une participation uniforme de l'entreprise aux repas en cantine, quel que soit l'établissement

Mobilisons-nous !

Cette réforme ne se fera pas sans une forte mobilisation. Nous appelons tous les cheminots à :

- ➔ Signer prochainement notre pétition en ligne pour l'ouverture de négociations
- ➔ Soutenir la CFDT lors des prochaines élections professionnelles

ENSEMBLE, FAISONS DE LA RESTAURATION UN DROIT ACCESSIBLE À TOUS !

Ali Benhadjba

Secrétaire Régional de l'UPR PDL

SNCF RÉSEAU

CHRONOLOGIE DU DÉVELOPPEMENT FERROVIAIRE FRANÇAIS

Depuis ce 5 mai 2025 se tient la conférence « Ambition France Transports », un événement inédit qui réunit durant 10 semaines l'État, la SNCF, les collectivités, la société civile et les acteurs économiques pour repenser le financement des mobilités sur le territoire Français. Cette initiative vise entre autres choses à identifier de nouvelles ressources et solutions pour la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire, dans un contexte où il apparaît comme un levier stratégique pour la transition écologique, la souveraineté énergétique et l'aménagement du territoire.

Depuis près de 150 ans, le développement du réseau ferroviaire français a connu un développement par paliers :

AU DÉBUT DU XIX^{ÈME} SIÈCLE, Les premières lignes ferroviaires en France sont entièrement financées par des capitaux privés, souvent étrangers (notamment anglais) et par la haute banque française, l'État est initialement peu impliqué ; le risque financier est alors porté par les banques et des investisseurs privés. La loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer en France du 11 juin 1842 marque un tournant : l'État s'implique davantage et finance les infrastructures lourdes (terrains, ouvrages d'art, gares), tandis que les compagnies privées financent la voie, le ballast et le matériel roulant. En contrepartie, elles reçoivent une concession pour exploiter les lignes sur une durée déterminée. Pour financer leur part, les compagnies émettent des actions et surtout des obligations, souvent avec la garantie de l'État, ce qui rassure les investisseurs et facilite les levées de fonds.

EN 1920, tous les réseaux sont déficitaires. La Convention de 1921, qui établit entre les réseaux une coopération technique et une solidarité financière, ne réussit pas à mettre fin au déficit croissant des compagnies (37 milliards fin 1936, soit plus de 100 milliards d'euros en 2025). C'est l'une des conséquences de la récession économique des années 1929 à 1931, aggravée par l'apparition d'un concurrent : le transport routier de voyageurs.

DE 1879 À 1914, l'un des objectifs du plan Freycinet prévoit de donner l'accès au chemin de fer à tous les français, de façon à favoriser le développement économique du pays et à désenclaver les régions reculées. Ce plan prévoit la construction d'un réseau de 16 000 kms de voies ferrées, dont 8 700 kms de lignes d'intérêt local. Leur construction est assurée par les grandes compagnies privées, le coût étant le plus souvent pris en charge par l'État. L'objectif d'accorder l'accès en train à toutes les sous-préfectures ainsi qu'un maximum de chefs-lieux de canton sera pratiquement entièrement réalisé.

SNCF RÉSEAU

DEPUIS LES ANNÉES 1990, le financement repose sur un mélange de subventions publiques (État, collectivités), recettes d'exploitation (péages, billets), emprunts et, plus récemment, ouverture à la concurrence.

La création de Réseau Ferré de France (RFF) en 1997 puis de SNCF Réseau a séparé la gestion de l'infrastructure de l'exploitation. L'État continue de subventionner massivement l'infrastructure, mais la dette du secteur reste élevée (plus de 35 milliards d'euros repris par l'État lors de la réforme de 2018).

Les régions et l'État financent aussi l'exploitation des services conventionnés (TER, Intercités) via des subventions d'équilibre.



EN 1937, la création de la SNCF marque la nationalisation du réseau : l'État devient actionnaire majoritaire et le financement devient essentiellement public. L'État finance les investissements lourds et la modernisation, tandis que la SNCF gère l'exploitation et l'entretien.



FIN 2025, la dette du système ferroviaire français s'élève à 25 milliards d'euros, contre 200 milliards d'euros pour l'ensemble des 27 pays membres de l'Union Européenne. Le secteur routier quant à lui porte une dette de 30 milliards d'euros en France quand elle s'élève à 150 milliards d'euros pour l'union européenne. Enfin, pour le secteur aérien le montant s'élève à 1,87 milliards d'euros en France pour 110 milliards d'euros en Europe.

Pour mettre en relief cette dette, il convient de l'aligner avec ce qu'elle permet de réaliser. En France chaque année, le ferroviaire transporte 107 milliards de voyageurs-kilomètre, quand la route en porte 870 milliards et l'aérien 220 milliards. Pour le fret c'est 29,4 milliards de tonnes-kilomètre quand la route en transporte 10 fois plus et seulement 6 milliards par voie fluviale. En Europe, le ferroviaire représente 404 milliards de voyageurs-kilomètre, le routier 5000 milliards et l'aérien 600 milliards de voyageurs-kilomètre. Pour le fret nous trouvons 435 milliards de tonnes-kilomètre pour le train, 1887 milliards de tonnes-kilomètres pour la route et 126 milliards de tonnes-kilomètre pour le transport fluvial.

Ces flux pèsent dans nos économies, ainsi le chiffre d'affaires du transport ferroviaire représente 50 milliards d'euros par an en France et 210 milliards en Europe, le routier 73 milliards en France pour 800 milliards en Europe et l'aérien 120 milliards en France pour 570 milliards en Europe.

Une autre donnée intéressante, le ferroviaire est responsable de moins de 1% des émissions de gaz à effet de serre, le routier 71% et l'aérien 14%. Le contexte géopolitique et l'instabilité des prix que connaît le marché de l'énergie depuis plusieurs années maintenant nous invitent aussi à observer que la part de recours à des énergies dites « souveraines » est très disparate selon le mode de transport. En France, le ferroviaire exploite 95% d'énergies produites sur notre sol, le routier seulement 10% et l'aérien est anecdotique.

Thibaut Cécire
Réfèrent Réseau IDF

EUROPE

UNE SEMAINE DE FORMATION POUR JEUNES SYNDICALISTES DU FERROVIAIRE À ÈZE-SUR-MER

Du 19 au 23 mai 2025, s'est tenue à Èze-sur-Mer une semaine de formation pour jeunes syndicalistes du secteur ferroviaire, organisée sous l'égide de l'Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG). Cette formation a été financièrement soutenue par l'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports). Cet événement a rassemblé de nombreux jeunes collègues d'Allemagne (EVG), d'Autriche (Vida) et de Suisse (SEV), représentant divers métiers des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.

Cette semaine a été riche en échanges entre les différents pays participants. Les tables rondes ont permis de confronter les différents modèles sociaux de nos pays respectifs. Nous avons également évoqué la situation politique, en particulier la montée des populismes et de l'extrême-droite, ainsi que les attentes des jeunes dans un paysage ferroviaire en pleine mutation en Europe.

Parmi les thèmes abordés figuraient l'attractivité des métiers du ferroviaire, les conditions sociales d'exercice de nos métiers, et la place des jeunes et des femmes au travail et dans le dialogue social. Ces discussions ont permis de mieux comprendre les défis communs et les spécificités de chaque pays.

Grâce à la CFDT Cheminots, les collègues allemands, autrichiens et suisses ont pu se familiariser avec la situation en France, dont les enjeux liés aux différentes réformes ferroviaires. Un accent particulier a été mis sur l'ouverture à la concurrence et ses conséquences pour les cheminots français.

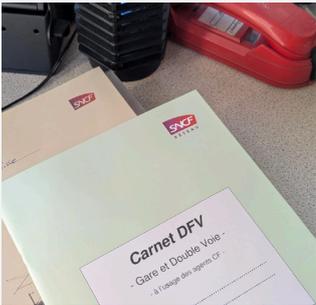
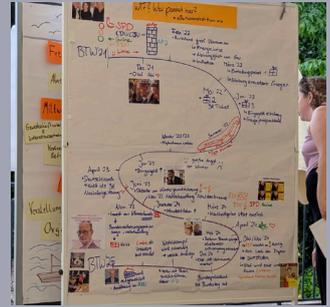
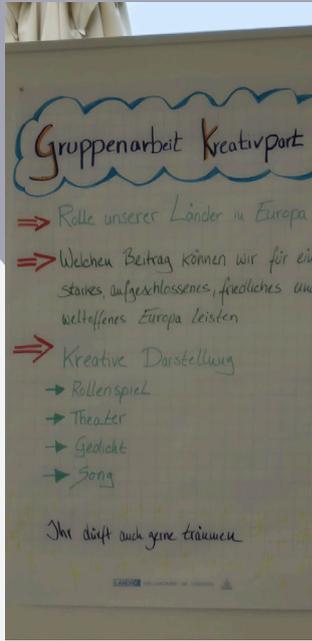
Dans le cadre de cette semaine, nous avons eu l'opportunité de visiter le nouveau centre de maintenance de Transdev ainsi que le PRS de Nice. Ces visites ont permis de mieux appréhender de manière concrète les enjeux du ferroviaire en France pour nos collègues étrangers.

Cette semaine de formation a été une expérience enrichissante, permettant de renforcer les liens entre les jeunes syndicalistes européens et de partager des connaissances et des expériences précieuses.

Nous remercions l'EVG pour leur accueil dans leur maison syndicale et l'ETF pour leur soutien financier.

Pierre Schydowski
Pôle CFDT Cheminots-Europe

EUROPE



Crédits photos @Pierre Schydowski

POUR UNE SANTÉ ACCESSIBLE À TOUS



**Premier acteur mutualiste de santé et de protection sociale en France,
le Groupe VYV agit pour le droit à la santé.**

Il met en synergie ses **trois métiers - assurance, soins et accompagnement, logement** - afin de proposer des solutions concrètes, innovantes et solidaires et d'avoir un impact positif sur la société.

- 10,5 millions de personnes protégées
- 95000 entreprises clientes en santé et prévoyance
- 6 millions de personnes soignées et accompagnées
- 500 millions d'euros investis dans les territoires d'ici fin 2025

www.groupe-vyv.fr     



GRUPE
vyv

SANTÉ ASSURANCES & RETRAITE - SOINS & ACCOMPAGNEMENT - LOGEMENT