



LIAISON

N°123
2^E TRIMESTRE 2026

BULLETIN DE L'UNION INTERFÉDÉRALE DES TRANSPORTS



DOSSIERS :

Défense du pavillon français
Les enjeux de gestion et de financement
des réseaux de transport
Compte rendu des travaux de l'UIT Grand Est
Urgence humanitaire, sociale
et environnementale
CGT Cheminots : Première grève
majoritaire dans la branche ferroviaire

PAGES

4

Défense du pavillon
français dans
le lamanage
et le remorquage

7

Les enjeux de
gestion et de
financement
des réseaux
de transport

11

Compte rendu
des travaux
de l'UIT
Grand Est

14

Convois
exceptionnels

16

Urgence
humanitaire et
environnementale

18

Comment la
Fédération CGT
des cheminots a
construit la première
grève majoritaire
dans la branche
ferroviaire

SOMMAIRE



LIAISON,
bulletin de l'Union Interfédérale
des Transports CGT. - N° 123
2^e trimestre 2026
CPPAP : 1225 S 06 709
263, rue de Paris-case 571-
93515 Montreuil cedex -
Tél. : 01 55 82 80 47 - Courriel : uit@cgt.fr
Directeur de la publication :
Laurent Saint-Léger
Conception-réalisation :
Agence Comtown/FMR  
Photos et illustrations :
Agence Comtown, IS, DR, SMPTRI-CGT,
©Nxenara-Wikimedia commons.LB
Impression :
Rivet Presse Édition - Limoges 

LE SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS N'EST PAS À VENDRE !

Que ce soit sur les quais des ports de France, dans les réseaux de transports urbains de Lyon et d'Île-de-France, sur les tarmacs de nos aéroports régionaux ou sur le réseau ferré national, le scénario est toujours le même : des choix politiques guidés par la logique libérale, imposés au mépris des travailleurs, des usagers et de l'intérêt général. Ce bulletin en est la démonstration.

Dans les ports, la Commission européenne s'attaque au pavillon français dans le remorquage et le lamanage. Derrière les subtilités juridiques, ce sont 800 emplois et la sécurité maritime qui sont en jeu. La FOMM et la FNSM CGT ont obtenu que la France défende officiellement le maintien du pavillon national, la réponse a été transmise en interministérielle le 7 mai, et l'Espagne fait de même.

Toute remise en cause du pavillon national entraînera l'arrêt des opérations portuaires dans tous les ports de métropole et des DROM.

Dans les transports urbains, l'allotissement livre à la concurrence privée des réseaux jusqu'ici unifiés – à Lyon depuis janvier 2025, bientôt à Paris. Résultat : surcoûts de 4 à 5 % pour les collectivités, fragmentation des équipes, dumping social. La CGT est sans ambiguïté : un réseau unique, un opérateur multimodal en gestion directe, un statut social de haut niveau pour tous.

Dans les territoires, les aéroports régionaux paient le prix du désengagement de l'État : trafic effondré à Lorraine Aéroport, emplois menacés à Vatry après une décision fiscale qui a délocalisé le fret vers Liège. L'UIT Grand Est a construit une position syndicale commune et la porte avec détermination devant le Cese et les pouvoirs publics. Notre exigence est ferme : pas une subvention sans contreparties sociales et environnementales.

Dans le secteur ferroviaire, après la fin de l'embauche au statut des cheminots et l'éclatement de la SNCF, la Fédération CGT des cheminots a accompli ce que beaucoup jugeaient hors de portée : construire la première grève majoritaire de l'histoire de la branche. Le 10 juin, un cheminot sur deux a débrayé, filiales et entreprises privées incluses. Ces quatre dossiers n'ont rien d'accidentel. Ils sont les déclinaisons d'un même projet : privatiser, déréglementer, mettre en concurrence. Un projet qui sacrifie systématiquement les travailleurs, la sécurité et l'intérêt général sur l'autel de la rentabilité financière. Et à chaque fois, la CGT répond par la même démarche : analyser, informer, construire le rapport de force, porter des revendications claires.

Face à des adversaires organisés qui avancent méthodiquement, notre seule réponse efficace est une CGT elle-même organisée, ancrée dans les entreprises et les territoires, capable d'anticiper et d'agir avant que les décisions ne soient prises. Les dossiers de ce bulletin montrent que nous en sommes capables. Ils montrent aussi que le rapport de force se construit dans la durée, par la formation syndicale, par la coordination entre structures, par l'unité.

Le service public des transports – aérien, maritime, urbain, ferroviaire, fluvial, routier – est un bien commun. La CGT en est la gardienne déterminée. Bonne lecture.

DÉFENSE DU PAVILLON FRANÇAIS DANS LE LAMANAGE ET LE REMORQUAGE

Depuis plusieurs mois, nous sommes pleinement mobilisés pour défendre le pavillon français dans les activités de remorquage portuaire et de lamanage.

Défendre le pavillon français, défendre notre souveraineté.

La Commission européenne a engagé contre la France une procédure d'infraction, au motif que la réservation du pavillon national pour certains services portuaires, prévue en droit français par l'article 260 du Code des douanes, serait incompatible avec le principe de libre prestation de services posé par l'article 49 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Cette procédure constitue une attaque directe contre notre organisation maritime nationale et contre les travailleurs de nos ports. Pour nous, le remorquage n'est pas une activité commerciale comme une autre. Chaque jour, nos remorqueurs assurent la sécurité des manœuvres portuaires, accompagnent les navires dans les ports et interviennent lors des situations d'urgence : incendies, pollutions, assistance aux navires en difficulté ou encore opérations de sauvetage. Nos métiers participent directement à l'action de l'État en mer. Le pavillon français garantit aujourd'hui des équipages qualifiés, identifiés, formés

et réquisitionnables en cas de crise. Abandonner ce cadre reviendrait à fragiliser la sécurité des ports, des installations industrielles et du littoral français.

Derrière la remise en cause du pavillon français, c'est toute une logique de dérégulation qui est à l'œuvre.



Une menace grave pour les emplois et la sécurité maritime.

L'ouverture aux pavillons de complaisance entraînerait inévitablement le remplacement progressif des marins français par des équipages étrangers employés sous des régimes sociaux dégradés. Près de 800 emplois sont directement menacés dans le remorquage portuaire. Nous refusons cette mise en concurrence sociale qui détruit les conditions de travail, fragilise les compétences maritimes françaises et affaiblit notre sécurité collective.

Les marins français disposent d'une formation reconnue et d'une expérience essentielle dans les opérations portuaires.

La langue commune entre pilotes, remorqueurs, lamanes et autorités portuaires constitue également un élément fondamental de sécurité, notamment lors des interventions d'urgence. Au-delà des emplois, c'est toute la filière maritime française qui serait touchée : perte de compétences, recul de la formation maritime, fragilisation du régime Enim* et affaiblissement durable de la marine marchande française.

Nos actions syndicales et les avancées obtenues.

Face à cette attaque, nous avons immédiatement engagé un important travail syndical, juridique et politique.

Les fédérations FOMM et FNSM CGT ont multiplié les échanges avec les services de l'État, adressé plusieurs courriers au gouvernement et transmis un mémoire détaillé au ministre chargé des Transports ainsi qu'aux services du Premier ministre. Nous avons rencontré la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) et le cabinet ministériel afin d'imposer nos arguments dans la réponse française adressée à la Commission européenne.

Nous avons également saisi les parlementaires et engagé une mobilisation d'ampleur avec un préavis national de grève déposé localement dans tous les ports de France afin de construire un soutien politique large à la défense du pavillon français.

Cette mobilisation a permis d'obtenir plusieurs avancées importantes. La France a confirmé sa volonté de défendre officiellement le maintien du pavillon français dans le remorquage et le lamanage. Nous avons également obtenu la reconnaissance du caractère stratégique de nos activités pour la sécurité, la sûreté et la défense nationale.

Nos interventions ont permis de mettre au cœur du dossier :

1. - La nécessité d'une flotte stratégique française ;
2. - Les possibilités de réquisition prévues par le Code de la défense ;
3. - Le rôle des marins français dans l'action de l'État en mer ;
4. - Et l'importance du pavillon français pour garantir des équipages qualifiés et contrôlés.

*Enim : établissement public administratif gérant le régime spécial de Sécurité sociale des marins à la pêche, la conchyliculture, la plaisance professionnelle et au commerce, ainsi que les contributions et les cotisations des employeurs et des salariés.

Aucun compromis sur le pavillon français.

Pour nous, il n'existe aucune alternative acceptable au pavillon français dans les services portuaires. Accepter sa remise en cause reviendrait à sacrifier des centaines d'emplois qualifiés et à abandonner une partie de notre souveraineté maritime au nom d'une concurrence dérégulée. Dans le contexte géopolitique actuel, la France doit au contraire renforcer ses capacités maritimes stratégiques et protéger ses travailleurs maritimes. Nous continuerons donc à défendre sans relâche nos métiers, nos qualifications et nos emplois. Défendre le pavillon français, c'est défendre la sécurité de nos ports, la souveraineté nationale et l'avenir de la marine marchande française.

Défendre le pavillon français... Les suites.

Depuis le 7 mai, le ministère des Transports a transmis en interministériel la dernière mouture de la réponse française exigeant le retrait de la procédure sur des fondements démocratiques et juridiques du règlement européen amendé par le parlement. La France peut décider d'imposer une réservation de pavillon.

Depuis le 30 avril, l'Espagne a transmis sa réponse en ce sens. Nous sommes en contact avec les fédérations espagnoles qui confirment leur détermination.

La FOMM et ses élus dans les ports poursuivent leurs rencontres avec les députés et les sénateurs des ports. Nos sections syndicales restent attentives à la suite qui sera réservée à cette procédure inique contre la souveraineté maritime portuaire prévue au règlement européen.

La détermination est forte. À tout moment, la remise en cause du pavillon national provoquera l'arrêt des opérations portuaires dans les ports de métropole et des DROM.

Fédération
Officiers
Marine
Marchande

la
cgt



LES ENJEUX DE GESTION ET DE FINANCEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

En France, l'organisation du transport de voyageurs relève des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), qui interviennent généralement à trois niveaux : l'État, les régions et les intercommunalités ou, à défaut, les municipalités.

Depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM), l'ensemble du territoire doit être couvert par une AOM, de sorte qu'il ne subsiste plus de zone blanche. Il existe toutefois certaines particularités. En Île-de-France, par exemple, la région exerce cette compétence sur l'ensemble du territoire par l'intermédiaire d'Île-de-France Mobilités. De même, sur le territoire du département du Rhône et de la métropole de Lyon, cette compétence est assurée par SYTRAL Mobilités. Par ailleurs, certains territoires peuvent être dotés de syndicats mixtes réunissant au moins deux AOM, qui leur transfèrent, par subdélégation, leur compétence en matière de transport afin d'assurer une meilleure cohérence des politiques de mobilité à l'échelle d'un territoire donné. Il s'agit souvent de la région et d'une intercommunalité.

Ce sont donc ces AOM qui définissent la politique des transports sur leur périmètre de compétence, notamment en choisissant le mode de gestion, direct ou indirect, l'unicité ou non du réseau placé sous leur responsabilité, ainsi que les relations avec le ou les opérateurs chargés de la mise en œuvre opérationnelle du service public.

Jusqu'à présent, dans le secteur ferroviaire comme dans les transports urbains, qu'il s'agisse d'une gestion directe ou indirecte, les AOM privilégiaient généralement le recours à un opérateur unique pour l'ensemble de leur réseau.

Pour autant, l'allotissement, qui consiste à confier l'exploitation d'un même réseau à plusieurs opérateurs sur le territoire d'une AOM, est une pratique déjà ancienne. Elle s'est notamment développée à la suite du transfert des compétences de transport des départements vers les régions, mais elle existe également à l'échelle départementale.

Ainsi, dans le transport routier de voyageurs (TRV), qui assure aujourd'hui le transport interurbain à l'échelle régionale, l'allotissement est pratiqué depuis plusieurs décennies. Il n'est donc pas rare d'y voir coexister plusieurs opérateurs se livrant une concurrence acharnée sur un même territoire pour obtenir ou préserver son petit bout de marché, cela au détriment du statut social.

En Île-de-France, au-delà du cas du réseau historique de la RATP, le réseau Optile comptait auparavant près de 140 opérateurs différents, avant qu'Île-de-France Mobilités ne décide de ramener ce nombre à une quarantaine d'opérateurs, correspondant à autant de délégations de service public.

La véritable nouveauté réside toutefois dans le fait que, à l'échelle d'un bassin de vie, certaines AOM choisissent désormais d'allotir des

réseaux qui étaient jusqu'alors exploités par un opérateur unique.

C'est notamment le cas du réseau TCL historique de la métropole de Lyon et du réseau de bus historique de la RATP.



Dans ces deux cas, le découpage d'un réseau unifié, jusque-là exploité par un seul opérateur, répond à une même logique : organiser la concurrence entre opérateurs privés au sein même du service public.

DOSSIER

LES ENJEUX

DE GESTION ET DE FINANCEMENT

DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

Présenté comme un outil de modernisation, l'allotissement apparaît en réalité comme l'aboutissement d'une idéologie libérale visant à transformer un service public en marché ouvert aux intérêts privés. Il repose sur le dogme selon lequel le privé serait, par nature, plus efficace que le public. Dans les faits, il associe rarement plusieurs acteurs publics ; il organise surtout la captation de financements publics par des entreprises privées, dont les profits sont ensuite largement réinvestis hors du territoire où ils ont été prélevés.

L'EXEMPLE LYONNAIS : UNE ERREUR POLITIQUE, ÉCONOMIQUE ET SOCIALE !

Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2025, trois opérateurs interviennent sur le réseau historique de la métropole de Lyon (TCL) :

- **Keolis Bus Lyon** : 3 000 salariés, opérateur du réseau bus et trolleybus (exploitation, régulation, maintenance et contrôle) ;
- **RATP Dev Lyon** : 1 800 salariés, opérateur du réseau de métros et de tramways (exploitation, régulation, maintenance et contrôle), de l'entretien des infrastructures et du PC sécurité ;
- **SPL Relation Usagers** : 200 salariés, opérateur des agences commerciales, du service client, du marketing et de l'information voyageurs.

L'objectif affiché par l'AOM était de dynamiser la concurrence afin de mettre prétendument fin à un monopole privé. En réalité, ce choix affaiblit la cohérence du réseau, coûte plus cher à la collectivité et réduit l'efficacité du service public en multipliant les acteurs et en fragmentant les responsabilités.

UNE ERREUR POLITIQUE

Le réseau TCL, exploité par une entreprise unique jusqu'au 31 décembre 2024, a démontré son efficacité et sa capacité à répondre aux attentes des usagers. Les nombreuses récompenses nationales et européennes qui lui ont été décernées témoignent du professionnalisme et du savoir-faire des salariés qui le font vivre au quotidien.

Les exemples d'allotissement dans d'autres métropoles européennes de taille équivalente au réseau lyonnais n'ont pas démontré une amélioration du service rendu aux usagers, bien au contraire.

Ce choix politique procède d'un dogme libéral qui cherche à imposer l'idée selon laquelle le secteur privé serait plus performant que le secteur public et qu'il faudrait rémunérer cette prétendue efficacité par des financements publics issus de l'impôt. Nous sommes à rebours de l'idéal d'un service public de transport organisé au service de l'intérêt général.

Un service public n'a pas vocation à satisfaire des exigences de rentabilité financière : il doit répondre aux besoins de la population et contribuer à la cohésion sociale.



UNE ERREUR ÉCONOMIQUE

Les exemples d'allotissement en Europe ont montré que cela coûtait plus cher aux collectivités :

- La multiplication des opérateurs entraîne celle des fonctions support (paie, DRH, directions, etc.) ;
- La multiplication des acteurs dilue la responsabilité des opérateurs et nuit aux synergies ainsi qu'à l'efficacité du service public ;
- Elle impose à l'autorité organisatrice de renforcer ses effectifs afin de surveiller et de gérer la bonne exécution des multiples contrats.

Par exemple, SYTRAL Mobilités a plus que doublé ses effectifs en quelques années, du fait de sa volonté de mieux contrôler l'exécution des multiples contrats qu'elle met en œuvre sur l'ensemble de son ressort territorial. Au total, le surcoût lié à cette organisation est estimé entre 4 et 5 % pour les collectivités, et donc pour les contribuables.



UNE ERREUR SOCIALE

Au-delà des surcoûts, découper un réseau de transport en plusieurs segments ou par activité fait perdre du sens au travail et affaiblit le collectif. La compréhension du service public, sa mise en œuvre et la satisfaction tirée de son accomplissement s'en trouvent altérées.

Dès lors que l'intérêt collectif se disperse dans des entités distinctes, les salariés ne font plus corps autour d'un même objectif : assurer le service public et répondre à l'intérêt général.

À l'inverse, la logique même de l'allotissement, qui vise à favoriser la concurrence, nuit aux conditions sociales des salariés et, sur un même territoire, met en concurrence les travailleurs dans un secteur où l'attractivité des métiers fait déjà défaut.

De plus, dans les entreprises de transport de voyageurs où la masse salariale représente près de 70 % du chiffre d'affaires, c'est aussi faire vivre la concurrence sur le dos des salariés, au détriment de leurs conditions de travail et de rémunération.

L'appauvrissement budgétaire des donneurs d'ordres résultant d'une certaine vision libérale sans limite aboutie également à la sous-traitance d'une partie des réseaux urbains à des opérateurs interurbains afin de tirer des marges d'économie sur la valeur du contrat de transport urbain.

LE RÉSEAU HISTORIQUE DE LA RATP : UN PROJET LIBÉRAL PORTÉ PAR L'ÉTAT FRANÇAIS ET LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

La RATP est un Épic détenu par l'État, dont la vocation initiale était d'exploiter le réseau parisien et celui de la petite couronne depuis sa création en 1948.

Avec la création d'une filiale dédiée à son développement hors de son périmètre historique et en application des textes européens et nationaux, l'Épic RATP a été conduit, au nom d'un principe de réciprocité, à être mis en concurrence sur ce qui relevait jusque-là de son monopole public.

L'État, unique actionnaire, a validé et accompagné cette décision industrielle et stratégique, qui a permis à l'autorité organisatrice de la mobilité, le STIF devenu Île-de-France Mobilités, d'ouvrir à la concurrence le réseau RATP en commençant par le réseau de bus historique.

Si Île-de-France Mobilités a décidé de regrouper les 140 marchés publics opérant le réseau Optile (c'est-à-dire l'ensemble du réseau urbain hors RATP) en une quarantaine de lots correspondant à des bassins de vie, elle a, de manière totalement dogmatique, décidé de découper le réseau de bus RATP en plusieurs morceaux.

Nous passerons sur le fait que la présidente du STIF puis d'Île-de-France Mobilités n'a jamais évoqué la possibilité de mettre en place une ou plusieurs gestions directes, et que l'ensemble du réseau francilien doit être soumis à la concurrence, avec toutes les conséquences que cela induit pour les agents chargés de la mission de service public.

À terme, le réseau de bus de la RATP sera ainsi exploité par 13 entités distinctes de tailles variables : le plus petit lot correspond à 800 salariés et le plus important à près de 3 000. De l'aveu même d'Île-de-France Mobilités, ce découpage a été conçu pour permettre à des groupes de tailles différentes de candidater.

Il s'agit bien, là encore, de l'aboutissement d'une logique libérale qui organise la mise en marché du service public de transport de voyageurs.

Dans ce contexte, à quand la mise en place de sous-traitance à l'image des réseaux urbains de province ?

Ce n'est que le début de ce démantèlement du monopole public puisque, à terme, ce sera au tour du réseau de surface du tramway (31 décembre 2029), puis du métro et du RER (31 décembre 2039), aujourd'hui exploités par la RATP.

DOSSIER
LES ENJEUX
DE GESTION ET DE
FINANCEMENT
DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

i

**QUELLES
RÉPONSES
SYNDICALES FACE
À CES POLITIQUES
LIBÉRALES ?**

Face à ces logiques libérales, nos bases syndicales doivent pleinement s'approprier les enjeux de gestion et de financement des réseaux de transport.

Cela suppose de renforcer la formation syndicale et d'adopter une démarche non seulement réactive, mais surtout offensive, en amont même des décisions politiques.

Le calendrier de ces réformes est connu et régulier. Nos syndiqués doivent donc se saisir rapidement de ces questions pour aller au débat avec les salariés, les informer, les alerter, discuter des enjeux et préparer la riposte.

Le contenu revendicatif est simple, encore faut-il être en capacité de lui donner du sens et de le relier concrètement au quotidien des agents du service public de transport de voyageurs :

- **Un réseau unique, avec un seul opérateur multimodal et en gestion directe sur le ressort territorial de l'AOM ;**
- **Le maintien des emplois ainsi que de l'ensemble des accords et socles sociaux existants ;**
- **L'arrêt de la mise en concurrence des salariés, par la mise en place d'un statut unique de haut niveau social pour les salariés des transports de voyageurs par route, métro et tramway.**

Parce que le mode de gestion (direct ou indirect) ne garantit pas, à lui seul, le niveau social de l'entreprise, l'appropriation par les syndicats et les syndiqués des cahiers revendicatifs de branche et d'entreprise est nécessaire pour créer le rapport de force permettant de sortir de ces logiques libérales et d'élever le niveau social.

Pour cela, il est plus que nécessaire d'avoir une CGT organisée dans les entreprises, au plus près des salariés. Le syndicalisme de la CGT est exigeant, car nous avons fait le choix d'une organisation de masse et de proximité.

Dans les deux exemples évoqués ici, c'est cette orientation qu'ont retenue la fédération, les syndicats et les syndiqués.

Toutefois, la réalité actuelle de l'organisation des transports par route, métro et tramway ne correspond pas à celle que nous défendons. Dans ce contexte, nous devons coordonner l'activité des syndicats relevant d'un même bassin de vie afin de construire des espaces d'échange, d'élaboration revendicative et d'anticipation.

C'est à cette condition que nous pourrons faire face aux décisions politiques qui transforment l'organisation des transports sur un territoire donné et dégradent les conditions sociales des travailleurs.



TRANSPORTS RÉGIONAUX

LA CGT GRAND EST MOBILISÉE POUR
UN VÉRITABLE SERVICE PUBLIC

Le 26 mai dernier, l'UIT Grand Est réunissait à Lorraine Aéroport représentants syndicaux CGT, délégués des unions départementales et membres du Ceser pour faire le point sur la situation des aéroports régionaux – en particulier Vatry et Metz-Nancy-Lorraine (MNL). Ces échanges ont débouché sur un diagnostic partagé et des revendications communes que la CGT portera avec détermination.

UN TRAVAIL COLLECTIF ANCRÉ DANS LE TERRAIN

La réunion du 26 mai a rassemblé autour de l'animateur de l'UIT Grand Est, des militantes et militants issus des unions départementales (UD) 51, 52, 54 et 57, de l'USAC-CGT, de la Fédération des transports (branche aérienne), ainsi que du représentant de la CGT au Ceser Grand Est. Cette diversité illustre la capacité de notre organisation à construire des analyses et des revendications communes sur des dossiers complexes, à l'intersection du social, de l'industriel et de l'aménagement du territoire.

Les travaux ont permis de confronter les situations vécues par les personnels sur le terrain avec les données économiques et institutionnelles présentées par Jean-Pierre Langlet à partir de son rapport au Ceser.

Il en ressort une réalité que la CGT dénonce depuis des années : la mise en concurrence organisée des territoires, des infrastructures et des salariés conduit à l'affaiblissement du service public, à la casse sociale et à l'inefficacité économique.



DES PLATEFORMES RÉGIONALES EN DANGER

Lorraine Aéroport - Metz-Nancy-Lorraine

La situation est alarmante. Avant la crise sanitaire, la plateforme accueillait entre 250 000 et 350 000 passagers. En 2025, ce chiffre est tombé à 121 000. Les déficits d'exploitation atteignent 2,14 millions d'euros en 2025, avec une prévision de 2,49 millions d'euros pour 2026. Plus grave : l'État n'a pas respecté ses engagements financiers à hauteur de 3,81 millions d'euros, tout en exigeant des restructurations permanentes et des économies sur les effectifs et les moyens de sécurité.

Dans ce contexte, l'annonce d'une nouvelle étude financée à 200 000 euros – partagés entre la région (100 000 €), le département de la Moselle (50 000 €) et

la métropole de Metz (50 000 €) – soulève des interrogations légitimes. Nos représentants ont relevé l'absence notable de la Meurthe-et-Moselle dans ce financement, qui illustre le manque d'investissement politique collectif. Comment continuer à financer des études sans véritable stratégie industrielle et territoriale de long terme ?

VATRY

À Vatry, la décision fiscale portant sur la taxe sur les petits colis a porté un coup direct au fret aérien. Les opérateurs ont délocalisé leurs activités vers l'aéroport de Liège, provoquant un report massif de plus de 4 000 camions supplémentaires sur les routes. Résultat : davantage de pollution, davantage de trafic routier et entre 30 et 40 emplois directement menacés sur la plateforme.

TRANSPORTS RÉGIONAUX

LA CGT GRAND EST MOBILISÉE POUR
UN VÉRITABLE SERVICE PUBLIC

Voilà où mène l'absence de planification publique.

Au-delà de ces cas particuliers, les participants ont identifié des fragilités communes à l'ensemble des plateformes régionales : baisse des aides publiques depuis 2017, concurrence accrue entre aéroports, contraintes réglementaires, fermetures nocturnes, réductions d'effectifs et pratiques de dumping social incluant la polyvalence imposée à l'extrême.

i

NOS REVENDEICATIONS

1. REFUSER LA LOGIQUE DE CONCURRENCE GÉNÉRALISÉE

Opposer les aéroports régionaux entre eux, opposer le rail à l'aérien, le routier au fluvial :

Cette stratégie sert avant tout les intérêts financiers de groupes privés et des opérateurs low cost. Elle organise une mise en concurrence permanente des salariés, des statuts et des territoires. La CGT exige que le transport soit pensé comme un système coordonné et complémentaire :

- Le ferroviaire renforcé pour les mobilités massifiées et du quotidien ;
- Le fluvial replacé au cœur du transport de marchandises ;
- Le routier sécurisé, sorti de la spirale du dumping social européen ;

L'aérien régional dédié à l'aménagement du territoire, à la continuité du service public et au développement économique.

2. CONSTRUIRE LA COMPLÉMENTARITÉ AU SERVICE DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Les plateformes régionales ont un avenir – mais il passe par une reconversion ambitieuse, pas par leur abandon au marché.

Elles peuvent devenir :

- Des pôles logistiques multimodaux ;
- Des espaces de développement industriel décarboné ;
- Des centres de maintenance, de recyclage et de formation professionnelle ;
- Des outils de réindustrialisation des territoires.

Vatry dispose notamment d'atouts déterminants : réserves foncières stratégiques, capacités logistiques importantes, potentiel intermodal encore largement sous-exploité. Ces atouts exigent des investissements publics cohérents et une vision nationale, pas des politiques de court terme guidées uniquement par les logiques comptables.

3. DÉFENDRE LES SALARIÉS ET LEURS STATUTS

Partout, les mêmes méthodes sont imposées aux travailleurs du secteur :

Réduction des effectifs, polyvalence extrême, sous-traitance, précarisation, remise en cause des statuts, pression sur les salaires, externalisations permanentes. Cette casse sociale fragilise directement la

sécurité, les conditions de travail et la continuité du service public.

La CGT refuse que les travailleurs du rail, de la route, du fluvial et de l'aérien soient mis en compétition au nom de la rentabilité. Ils ont des intérêts communs : défendre l'emploi, les qualifications, les formations, les garanties collectives et des services publics de qualité.

4. CONDITIONNER STRICTEMENT LES AIDES PUBLIQUES

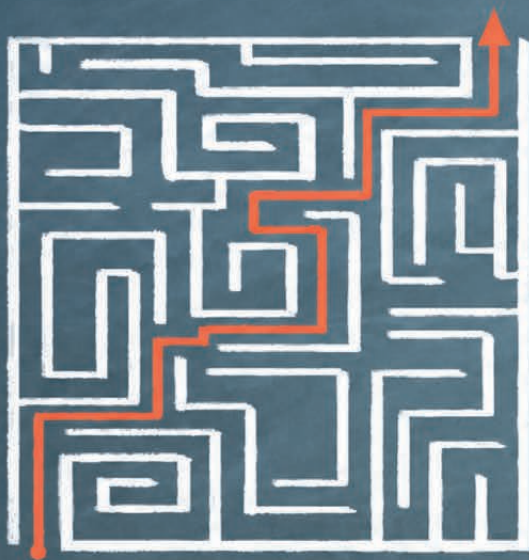
Des millions d'euros d'argent public continuent d'être engagés sans contreparties suffisantes.

La CGT exige que tout financement public soit conditionné à :

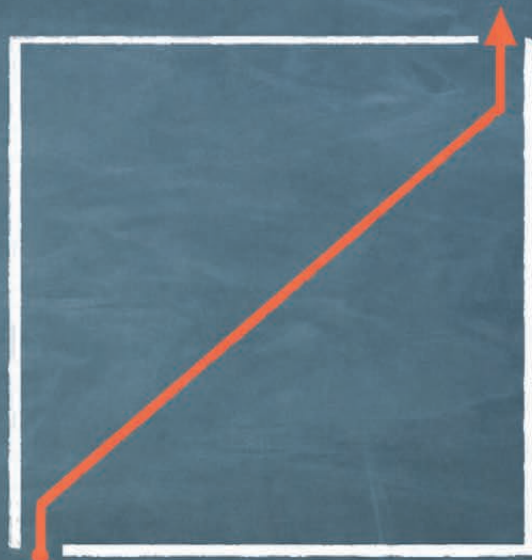
- Le maintien et le développement de l'emploi ;
- Le respect des statuts et des droits sociaux ;
- La réduction des pollutions et une stratégie de développement durable ;
- La cohérence intermodale des transports ;
- Le maintien des missions de service public ;
- L'utilité territoriale et la durabilité environnementale (gestion de l'eau, réduction des nuisances sonores).

L'argent public ne peut plus servir à financer des stratégies low cost, des restructurations ou des logiques de dumping social.

COMPARATIF D'ACCÈS À LA CONCURRENCE



PUBLIC



PRIVÉ

5. CONSTRUIRE UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

Pour la CGT, la question centrale est claire : quel modèle économique, territorial et écologique pour les transports régionaux ? La réponse ne peut se limiter à des logiques comptables.

Nous exigeons :

- La réaffirmation du rôle stratégique des transports publics ;
- L'organisation de la complémentarité entre les modes (aérien, ferroviaire, routier, fluvial) ;
- La garantie de l'égalité territoriale ;
- La préservation des emplois et des compétences ;
- Une loi de financement pluriannuelle garantissant le maintien, l'entretien et le développement de l'ensemble des infrastructures de transport de voyageurs et de marchandises sur le moyen et long terme.

LES SUITES DE NOTRE MOBILISATION

La réunion du 26 mai a permis de dégager une position CGT commune. Nos prochaines actions seront :

- Une intervention politique en Ceser Grand Est pour défendre ces positions ;
- La rédaction et la diffusion d'un communiqué de presse commun ;
- Une demande d'audition dans le cadre de l'étude financée sur Lorraine Aéroport, afin que la voix des salariés soit entendue.

L'UIT CGT Grand Est poursuivra ses interventions auprès des pouvoirs publics, du Ceser et de l'ensemble des décideurs pour défendre une autre vision des transports : un service public fort, coordonné, écologique et socialement juste.

Les plateformes régionales ne doivent pas être abandonnées aux seules lois du marché. Elles sont des outils d'aménagement du territoire, de développement économique et de cohésion sociale.

Stéphane Busolini,
animateur UIT Grand Est.



CONVOIS EXCEPTIONNELS

L'UIT CGT INTERPELLE LE MINISTRE

Sécurité ferroviaire, passages à niveau, ouvrages d'art : des morts, des rapports, et toujours pas de réponses à la hauteur !

Deux accidents graves en moins d'un mois. Un cheminot tué. Une chaîne de sécurité délibérément démantelée depuis vingt ans. L'UIT CGT a adressé le 19 mai dernier un courrier d'interpellation au ministre des Transports Philippe Tabarot, puis a été reçue en audience le 26 mai. Voici ce que nous y avons dit et ce que nous avons entendu.

UNE SUCCESSION D'ACCIDENTS AUX CAUSES DOCUMENTÉES.

Les faits s'accumulent depuis des années, et leurs causes sont connues. Depuis le milieu des années 2000, une succession de textes réglementaires – arrêté de 2006, décret de 2011, loi 3DS – ont progressivement démantelé les dispositifs de contrôle des transports exceptionnels. La fin de l'escorte obligatoire par la gendarmerie ou la police pour les convois de 2^e et 3^e catégories a transféré une mission régalienne de sécurité publique à des prestataires privés sans pouvoir de police, soumis à la pression économique des donneurs d'ordre. Le mécanisme d'avis de sécurité élaboré conjointement par la SNCF et les préfetures, qui permettait de bloquer tout convoi en cas de risque sur les emprises ferroviaires, a été supprimé. Les itinéraires et horaires contraints ont disparu au profit d'une simple déclaration en ligne via le système TEnet.



LA CHRONOLOGIE DES ACCIDENTS PARLE D'ELLE-MÊME

- 16 octobre 2019, Boulzicourt (Ardennes) : heurt entre un TER et un convoi surbaissé au passage à niveau n° 70 ;
- 16 juin 2021, Rumigny (Ardennes) : collision au passage à niveau n° 17 entre un train de fret et un convoi exceptionnel – cinq recommandations émises par le BEA-TT restées lettre morte ;
- 19 juin 2023, Le Clerjus (Vosges) : nouvelle collision, nouvelles défaillances systémiques ;
- 31 mars 2026, Saint-Raphaël (Var) : un TER percute un convoi transportant des mobil-homes, enquête BEA-TT ouverte ;
- 7 avril 2026, Mazingarbe / Bully-les-Mines (Pas-de-Calais) : un TGV Dunkerque - Paris-Nord percute au passage à niveau n° 96 un convoi militaire exceptionnel. Un cheminot y perd la vie. Moins d'un mois sépare ce drame du précédent.

Deux accidents graves en moins d'un mois : ce n'est pas une coïncidence, ce sont les conséquences d'un système défaillant. L'UIT CGT refuse que la mort au travail soit présentée comme une fatalité du métier de conducteur de train. Ces drames étaient évitables.



DES OUVRAGES D'ART DANS UN ÉTAT ALARMANT

Au-delà des passages à niveau, les convois exceptionnels font peser un risque majeur sur les ouvrages d'art qu'ils traversent : ponts routiers, viaducs, ponts ferroviaires, tunnels. Le rapport sénatorial de 2019 évaluait à 25 000 au moins le nombre de ponts en mauvais état structurel. En 2024, après le diagnostic de 45 000 ouvrages, le Cerema constatait que 10 % nécessitent des mesures immédiates, dont 4 % présentent un risque d'effondrement. Les travaux indispensables sont évalués à 2 milliards d'euros ; l'enveloppe disponible est de 55 millions. Le 18 novembre 2019, le pont suspendu de Mirepoix-sur-Tarn s'est effondré sous le passage d'un convoi de 51 tonnes, alors que sa charge admissible n'était que de 19 tonnes. Deux personnes sont mortes. La société de transport a été condamnée à 75 000 euros d'amende cinq ans plus tard. Ce chiffre résume à lui seul la disproportion entre les risques tolérés et les conséquences jugées. À cela s'ajoute un facteur aggravant trop souvent négligé : des applications GPS grand public orientent des convois lourds vers des itinéraires secondaires et des ouvrages non dimensionnés pour ces charges. La suppression des itinéraires imposés a ouvert la porte à ces dérives. L'intégration dans le système TEnet de la vérification effective de la capacité portante des ouvrages sur les itinéraires empruntés n'est par ailleurs pas assurée : c'est un manque inacceptable.



LA TECHNOLOGIE NE REMPLACE PAS LA PRÉSENCE HUMAINE

Face aux accidents, la réponse des pouvoirs publics se résume à des investissements technologiques : vidéosurveillance, intelligence artificielle, dématérialisation. L'UIT CGT ne conteste pas l'utilité de ces outils, mais refuse qu'ils servent d'alibi au désengagement humain. Un système de caméras n'empêche pas une collision : il l'enregistre. Ce n'est pas de la prévention, c'est de l'analyse a posteriori.

Cette logique se retrouve dans la politique ferroviaire plus large : le déploiement de l'équipement agent seul (EAS) prive le conducteur de tout appui humain immédiat en cas d'incident grave. Sans agent à bord, la gestion d'une collision (protection des voies, évacuation, premiers secours) repose entièrement sur une personne qui vient d'être exposée au traumatisme. Le risque d'aggravation de l'accident est réel et sous-évalué.



L'AUDIENCE DU 26 MAI : DU PRAGMATISME LÀ OÙ IL FAUDRAIT DE LA VOLONTÉ

Notre délégation, Laurent Saint-Léger (secrétaire général de l'UIT, Fédération des cheminots), Khalid Ezzarhouni (Fédération des transports) et Isabelle Robert (Fédération de l'équipement-environnement), a été reçue par Monsieur Goucha, conseiller social du ministère, et Madame Berger, du service des infrastructures.

La réponse du conseiller social a été décevante. Sa position : la législation en vigueur ne serait pas en cause, mais son non-respect. Il a plaidé pour

une « approche pragmatique » et la responsabilisation des entreprises de transport. Il ne s'est guère intéressé aux ouvrages d'art, concentrant son propos sur les seuls passages à niveau. Un décret pourrait être envisagé à partir des conclusions de l'enquête sur l'accident mortel de Mazingarbe.

La position de l'UIT a été ferme : responsabiliser des acteurs économiques soumis à la concurrence et à la sous-traitance en cascade ne peut pas se faire sans un dispositif de délivrance des autorisations beaucoup plus rigoureux, contrôlé par des moyens humains.

Le transport en convoi exceptionnel, à la différence du transport classique de marchandises, ne doit pas pouvoir être sous-traité, tant les risques pour les usagers, les riverains, les infrastructures et les travailleurs en coactivité sont importants. La santé et la vie des travailleurs valent mieux que du pragmatisme.

NOS EXIGENCES

L'UIT CGT a formulé les demandes suivantes, dont certaines figuraient déjà dans les recommandations non appliquées du BEA-TT :

- **Rétablir une présence publique sur les itinéraires de 3^e catégorie, avec pouvoir effectif d'arrêt de la circulation aux points de croisement avec le rail ;**
- **Subordonner tout franchissement d'un passage à niveau par un convoi exceptionnel à une autorisation explicite et conjointe de SNCF Réseau et de la préfecture concernée ;**

- **Intégrer dans tout dossier d'autorisation une vérification de la capacité portante réelle - et non théorique - des ouvrages d'art sur l'itinéraire, en particulier les ouvrages anciens ;**
- **Lancer un programme de recensement et de mise à jour systématique de l'état des ouvrages d'art sur les itinéraires de convois exceptionnels, doté de moyens proportionnés aux enjeux ;**
- **Créer une formation nationale qualifiante et obligatoire pour les pilotes et accompagnateurs de convois ;**
- **Garantir la présence d'un second agent à bord des trains circulant sur des sections à risque identifié, notamment celles qui croisent des itinéraires de convois exceptionnels ;**
- **Interdire la sous-traitance dans le transport en convoi exceptionnel ;**
- **Mettre en place une tarification sociale et environnementale obligatoire et une régulation entre les différents modes de transport.**

Des travailleurs et des usagers meurent. Des ponts s'effondrent. Des rapports s'accumulent. Les réponses tardent. L'UIT CGT continuera de porter ce dossier avec toute la détermination qu'il exige, et restera attentive aux suites données par le ministère à cette audience.

URGENCE HUMANITAIRE ET ENVIRONNEMENTALE



La guerre déclenchée sans mandat de l'ONU par les administrations états-unienne et israéliennes contre l'Iran a pris au piège plus de 2 000 navires et 20 000 marins depuis le 28 février. Cela fait donc 3 mois que des navires pourrissent avec leurs équipages dans le Golfe Persique. Dès la première semaine de feux intenses faisant 11 victimes marins civils, la FOMM CGT s'est assurée que les salariés sous pavillon français, quelle que soit leur nationalité, puissent être rapatriés à leur demande.

En général, la FOMM CGT a provoqué des réunions d'urgence en tripartite et à la branche pour que les termes des accords internationaux de l'ITF et l'IMEC à l'IBF soient respectés :

- **Rapatriement à la demande du marin**
- **Doublement des salaires**
- **Doublement de la couverture assurantielle.**

La FOMM CGT a également déposé un droit d'alerte national à la branche Armateur de France en rappelant aux compagnies leurs obligations en matière d'évaluation des risques, de moyen et en résultat en matière de prévention. Sur les navires français, 100 % des marins ont été relevés, tous les marins souhaitant quitter la zone ont pu le faire. Sur les navires de libre immatriculation détenus par des traders internationaux, la situation est bien plus compliquée, dramatique et inacceptable.

C'est pourquoi la FOMM CGT a proposé aux affiliés français et anglais de l'ITF de déposer en commun une motion d'urgence à la réunion de Rotterdam le 14 mai dernier. La motion d'urgence a été adoptée à l'unanimité.

MOTION D'URGENCE DÉTROIT D'ORMUZ

- Rappelant que l'IBF a classé le golfe Persique et le détroit d'Ormuz en zone de guerre permettant le rapatriement de marins ;
- Rappelant que l'OMI a appelé les États à cesser le feu sur les navires et marins civils, à porter assistance aux marins et permettre leur évacuation ;
- Rappelant que l'OIT a appelé les États à protéger les marins ;
- Rappelant que 20 000 marins sont bloqués dans le détroit depuis le 28 février, que l'ITF a reçu plus de 1 800 demandes d'assistance, dont 50 % pour absence de contrat et de paiement des salaires, 20 % pour rapatriement et 10 % pour manque de vivres d'eau et de carburant ;
- Rappelant que le blocage du détroit provoque une crise économique et sociale majeure qui impacte les travailleurs et leurs emplois ;
- Appelle l'ONU, ses États membres et le Conseil de sécurité de l'ONU à présenter en urgence une résolution organisant un corridor humanitaire maritime de 30 jours pour permettre aux navires civils d'évacuer la zone.

Le droit à la paix et à la sécurité de tout être humain et des populations doit constituer une obligation fondamentale des États et des institutions internationales.



POINTS D'ANCRAGE DE
L'ACTIVITÉ REVENDICATIVE

« S'IL Y A BIEN UN OUTIL DANS LEQUEL LA STRUCTURATION SYNDICALE AU PLUS PRÈS DES ENJEUX ET DES BESOINS NE PROVOQUE AUCUN DÉBAT, C'EST CELUI DE L'UIT. »

MEMBRES ÉLUS

Secrétaire général :
Laurent Saint-Léger



Fédération nationale des travailleurs, cadres et techniciens des chemins de fer français (Fédération CGT des cheminots)

- Thierry Nier (membre de droit)
Secrétaire général
- Laurent Saint-Léger
- Cyril Capdevielle
- David Donnez
- Christine Méquignon
- Xavier Portal
- Olivier Maigret



Fédération nationale des syndicats des transports (FNST-CGT)

- Jacky Albrand (membre de droit)
Secrétaire général
- Patrick Rispal
- Romain Brulat
- Olivier Jacob
- Pierre Scholl
- Nuno Martins



Fédération nationale de l'équipement et de l'environnement CGT

- Ivan Candé (membre de droit)
Secrétaire général
- Isabelle Robert
- Frédéric Goudemare
- Emmanuel Jungmann
- Nicolas Mayer
- Gauthier Sturtzer



Fédération des officiers de marine marchande CGT

- Emmanuel Chalard (membre de droit)
Secrétaire général
- Simon-Clovis Hyvernât



Fédération nationale des syndicats maritimes (FNSM-CGT)

- Pierrick Samson (membre de droit)
Secrétaire général
- Fabien Delacroix

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes

Les camarades indiqués en rouge composent le Secrétariat de l'UIT.

STAGE UIT

Du 7 au 11 décembre 2026

La politique des transports est au cœur du concept du développement durable. Les besoins de déplacements des populations et les activités économiques, qui génèrent une croissance du trafic, doivent être gérés en lien avec les questions sociales, industrielles et institutionnelles. La mise à disposition d'infrastructures et l'organisation doivent viser une réponse aux besoins, et non un marché du transport. De nouvelles exigences de l'opinion publique s'expriment depuis plusieurs années à l'égard des questions d'environnement, d'aménagement, de développement durable et des enjeux énergétiques liés à la préservation des ressources fossiles et la réduction des gaz à effet de serre.

Le Grenelle de l'environnement avait préconisé des dispositions de réorientations substantielles qui étaient un début de réponses aux problématiques évoquées. Les décisions prises depuis sont très en-deçà des préconisations et demeurent très éloignées des préoccupations des populations et des salariés du transport. La question de l'intervention syndicale et de son contenu est donc posée pour réorienter les politiques mises en œuvre, dont celles des transports.

► À QUI S'ADRESSE CE STAGE ?

Ce stage s'adresse à des dirigeant·es :

- En charge de l'activité transport dans une organisation territoriale (union départementale ou comité régional, CESER) ;
- Membres des directions fédérales constitutives de l'Union interfédérale des transports ;
- Dirigeant·es confédéraux travaillant sur ces questions.

► CONTENU DU STAGE

- Objectifs et enjeux du transport de marchandises, de voyageurs et de la logistique ;
- État des lieux dans le secteur du transport (salariat) et celui du rapport des forces (représentativité, influence de la CGT) ;
- Politiques publiques de transports et leurs financements ;
- Les lieux des décisions des orientations en matière de transport et d'interventions ;
- Externalisation des enjeux à la population ;
- Concepts revendicatifs transport de la CGT et leurs appropriations.

► OBJECTIFS DU STAGE

Développer les connaissances relatives au milieu du transport, les évolutions auxquelles celui-ci est confronté. À partir de notre démarche syndicale basée sur l'évolution du rapport de force, être en capacité de peser efficacement sur celui-ci. Les stagiaires seront en capacité d'expliquer et de mettre en œuvre la démarche de la CGT en faveur d'un système de transport conforme à nos orientations et nos revendications CGT, notamment :

- De décrire le secteur et les enjeux du transport ;
- De repérer les lieux d'intervention et de négociation ;
- D'identifier les prérogatives de l'UIT et de développer cet outil CGT ;
- D'expliquer les politiques de transport mises en œuvre et de rechercher les évolutions auxquelles elles vont être confrontées dans un proche avenir ;
- De développer et d'argumenter les propositions de la CGT pour un transport conforme aux obligations de développement humain durable et de multimodalité.

► POURQUOI FAIRE CE STAGE ?

Acquérir les connaissances nécessaires à la conduite de mon mandat en associant les transports à la construction de la démarche revendicative CGT.

COMMENT LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS A CONSTRUIT LA PREMIÈRE GRÈVE MAJORITAIRE DANS LA BRANCHE FERROVIAIRE

Pendant de longs mois, l'idée même d'une grève dans le ferroviaire paraissait hors de portée. Le découragement s'était installé parmi les agents, pendant que la direction SNCF multipliait les coups : dégradation des conditions de travail, pression sur les salaires, sous-traitance généralisée, réformes imposées par le haut. Face à ce mur, la Fédération CGT des cheminots a choisi de construire plutôt que de subir. Les faits lui donnent raison.

UN PROJET REVENDICATIF À DEUX NIVEAUX, INDISSOCIABLES

Le choix stratégique de la Fédération a reposé sur deux axes complémentaires, menés de front. Le premier : les conditions de travail concrètes, spécifiques à chaque entreprise et à chaque métier, là où les salariés se reconnaissent et où la parole syndicale porte. Le second : un projet de transformation du secteur tout entier, incarné par le Nouveau statut du travail cheminot (NSTC), instrument d'unification des jeunes et des anciens, du public et du privé, de tous les métiers de la branche.

Transversalement, la dénonciation de la logique concurrentielle à l'œuvre dans le ferroviaire, la mise en garde sur l'état dégradé du service public et des infrastructures sont venues donner de l'épaisseur au discours. Un cadre d'analyse en prise directe avec ce que les cheminots traversent chaque jour.

DU TERRAIN, PAS DES TRIBUNES

La Fédération ne s'est pas limitée à élaborer des positions : elle a mis en mouvement. Une vaste consultation sur les priorités revendicatives

des cheminots a été menée, ne recueillant pas moins de 18 000 questionnaires remplis, preuve d'un besoin d'expression que les autres canaux n'avaient pas su capter. Des tournées dans les établissements, des distributions massives de tracts, des assemblées de salariés : la CGT est allée chercher les cheminots là où ils travaillent.

Ce travail de proximité, d'écoute, d'information, de présence, est ce qui distingue une organisation syndicale vivante d'une structure qui réagit aux événements.

Le rapport de force ne se décrète pas : il se construit, dans la durée, par la formation et la coordination.

QUAND L'UNITÉ DEVIENT UNE FORCE

La CGT des cheminots n'a pas conduit ce combat en solitaire.

Les trois autres fédérations syndicales représentatives de la branche ont rejoint la démarche, permettant de déposer un préavis unitaire et de présenter un front commun face à la direction. Sur le plan institutionnel, plusieurs parlementaires se sont également saisis du dossier du service public ferroviaire, voyageurs et marchandises, renforçant la pression politique.

Cette jonction, syndicale d'un côté, parlementaire de l'autre, n'est pas

tombée du ciel. Elle est le produit d'un patient travail de conviction, d'une argumentation partagée, et de la volonté de placer les intérêts des travailleurs au-dessus des divisions d'organisation.

10 JUIN 2026 : UNE PREMIÈRE DANS L'HISTOIRE DE LA BRANCHE

Ce sont désormais un cheminot sur deux qui ont débrayé, filiales et entreprises privées de la branche incluses. À l'initiative des syndicats CGT locaux, des piquets de grève et des assemblées générales se sont établis sur l'ensemble du territoire. Jamais, dans l'histoire de la branche ferroviaire, une grève n'avait atteint ce niveau de participation.

La direction SNCF et le gouvernement se retrouvent face à un rapport de force qu'ils ne peuvent ignorer.

TRANSFORMER L'ÉLAN EN VICTOIRES CONCRÈTES

Le rapport de force existe. L'enjeu est maintenant de ne pas le laisser se dissoudre : il faut l'utiliser pour imposer des réponses claires sur les salaires, les conditions de travail et l'unicité sociale dans la branche.

La CGT l'affirme sans détour : il n'y aura pas de retour à la normale sans engagements sérieux de la direction.



Quatre axes structurent les exigences de la CGT dans cette mobilisation :

- Une revalorisation salariale immédiate, substantielle et applicable à l'ensemble des cheminots ;
- Une amélioration réelle des conditions de travail dans toutes les sociétés de la branche ;
- L'instauration du Nouveau statut du travail cheminot, garantissant une unicité sociale entre secteur public et privé ;
- La fin des restructurations qui dégradent la qualité du service et fragilisent les emplois.

C'est ce message que la CGT a porté à la direction SNCF et au gouvernement.

Le 23 juin 2026, sous la pression de la grève, ils ont commencé à répondre.



23 JUIN 2026 : LA GRÈVE OBLIGE LA DIRECTION

Convoquée par Jean Castex le 23 juin, la table ronde nationale ne s'est pas tenue dans le calme des négociations ordinaires : elle s'est tenue sous le poids de la grève du 10 juin. Ce contexte a changé la nature de la rencontre. La direction n'y a pas présenté des pistes de réflexion : elle a été contrainte de faire des annonces sur les points du préavis unitaire. Ce sont des acquis, pas des promesses.

CE QUE LA GRÈVE A OBTENU

Maintien des droits et garanties pour toutes les cheminotes et tous les cheminots

- Pour les 3 filiales déjà créées (SVEA, SVSA, SVLO) : prolongation à fin 2028 des accords, y compris l'accord sur le temps de travail.
- Pour les filiales à venir (Bourgogne Ouest Nivernais, 2^e phase SVLO, ligne L, mise en exploitation le 13 décembre 2026) : maintien des accords porté à 24 mois.
- Maintien de la dotation Activités sociales et culturelles pour le GPU SNCF et les filiales jusqu'en 2027.
- Décloisonnement et garantie des passerelles professionnelles entre les sociétés, par avenant à l'accord PEDPP (Pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels).

Frein aux restructurations et 450 emplois supplémentaires

- Aucune restructuration d'ampleur ne sera lancée au second semestre 2026.
- Détente du calendrier de mise en œuvre des restructurations locales.
- 450 emplois supplémentaires annoncés : 70 à la traction, 80 relation client et production, 100 maintenance ingénierie et travaux, 40 à la Suge, 10 informatique et digital, 100 filière RH, 50 fléchés prioritairement sur Réseau.

Ouverture immédiate de négociations salariales

- Augmentation de 100 € en juillet de la gratification vacances.
- Revalorisation de 2,41 % du SMIC sur les bas salaires qui sera décliné dans l'engagement groupe de ne pas avoir de rémunération inférieure au SMIC + 10 %.
- Si l'inflation dépasse 2,5 % en septembre, des négociations salariales s'ouvriront.

Ces avancées sont réelles.

Elles ne constituent pas pour autant un aboutissement.

La CGT a d'emblée posé la question d'Hexafret et Technis : ces deux entités doivent bénéficier des mêmes durées de maintien des droits que les filiales voyageurs, et l'intégralité des mesures annoncées doit leur être applicable.

En marge de la table ronde, une interfédérale a rassemblé les organisations représentatives.

La Fédération CGT des cheminots y a plaidé pour poursuivre la démarche unitaire, en particulier sur les salaires. Cette proposition n'a pas encore recueilli l'adhésion de l'ensemble des fédérations. La CGT prendra l'initiative d'une nouvelle rencontre au moment qu'elle jugera le plus utile.

CE QUE LES CHEMINOTS ONT DÉMONTRÉ, C'EST QU'UNE ORGANISATION QUI TRAVAILLE, ÇA CHANGE LES CHOSSES.

Ces premiers acquis ont été imposés par la mobilisation collective. Pour les consolider et aller plus loin, y compris sur le terrain local, en veillant à l'application effective des annonces, la CGT avec les cheminotes et les cheminots s'attachera à tenir et amplifier la pression.

URGENCE



scannez-moi

DONNEZ D'LA VOIE !

Agence de presse et communication globale CORTOWN™

MOBILISATION pour un vrai service public au service de toutes et tous, partout en France.

Le service public ferroviaire est notre bien commun. C'est un outil indispensable pour répondre aux besoins de transports des voyageurs et des marchandises, à l'aménagement et l'attractivité des territoires, contre la congestion routière et pour lutter efficacement contre le réchauffement climatique dont chaque saison amène son lot d'événements. Après des années de sous-investissement dans le réseau ferré national, les causes se font sentir au quotidien par les usagers : ralentissements, pannes... Sans changement de trajectoires, ce sont 10 000 km qui sont menacés à l'horizon 2030.

Si les besoins de financement sont largement partagés aujourd'hui, ils sont sous-estimés et ne garantissent pas l'intégrité du réseau ferré national. Avec le fonds de concours, ce sont les cheminots qui sont durement mis à contribution. Pourtant les moyens existent. L'État stratège doit prendre toute sa place. Les rapports et conférences doivent laisser la place à une loi de programmation pluriannuelle de financement des infrastructures de transport avec un fléchage vers le ferroviaire.

Nous avons des propositions. Dans le même temps, la concurrence dans les services voyageurs entraîne des surcoûts et du gaspillage d'argent public payés par les citoyen·nes, usager·ères, cheminot·es. Il n'est pas trop tard pour la stopper. Exigeons un moratoire sur la concurrence dans le ferroviaire.

**POUR LE SERVICE PUBLIC
FERROVIAIRE, L'ÉTAT DOIT
ASSUMER SES RESPONSABILITÉS.
DONNEZ D'LA VOIE !**

