



COMPTES SEMESTRIELS 2025

LA CGT NE LÂCHERA RIEN POUR LE TRAIN PUBLIC ET LES CHEMINOTS !

**La direction de
l'entreprise a présenté
jeudi 24 juillet dernier
les comptes
semestriels du groupe.**

**La CGT dénonce la
trajectoire business !**

Dans un contexte marqué par l'austérité budgétaire brandie par le gouvernement dans le cadre des futurs projets de loi de finances et de financement de la Sécurité sociale, nous pourrions nous réjouir des bons résultats financiers de la SNCF, s'ils n'avaient pas d'impacts négatifs sur le quotidien des cheminots et des usagers ! Ce n'est pas le cas...

Le bilan semestriel présenté confirme un regain d'intérêt sensible de la population pour le train. C'est un point positif qui répond aux enjeux environnementaux auxquels nous sommes confrontés.

BUSINESS OU SERVICE PUBLIC ?

D'un point de vue des activités Voyageurs, les chiffres de fréquentation témoignent d'un report modal de la route vers le rail qui chemine petit à petit :

- TGV Inoui/ Ouigo : + 1,7 %
- Intercités : + 3,1 %
- TER : + 3,9 %
- Transilien : + 6,5 %

Différents facteurs peuvent expliquer cette tendance : enjeux environnementaux, incertitude économique des ménages, congestion routière dans les métropoles, efficacité et sécurité du mode ferroviaire.

Cela dit, cette réalité n'est pas perceptible partout, notamment en milieu rural, qui souffre d'un abandon des politiques publiques, traduit par des fermetures de guichets, de gares, de lignes dans de nombreux territoires. En Île-de-France, les conditions de transport sont très dégradées avec des trains bondés, des gares saturées...

C'est pourquoi la Fédération CGT des cheminots mène la bataille pour la modernisation et le développement du service public ferroviaire, souvent dans un cadre pluraliste (unité syndicale, association d'usagers, élus politiques progressistes, ONG...) **pour permettre l'accès au train du plan grand nombre**, qu'ils soient usagers (trains de voyageurs) ou chargeurs (train de marchandises).

Les bons résultats financiers émanent principalement d'une hausse significative du prix des billets pour les usagers, rendant parfois inaccessible ce mode de transport à des millions de personnes !

Ils résultent aussi d'une plus grande utilisation du TGV qui, au demeurant, arrive à saturation en matière de parc matériel. En effet, la livraison reportée des nouvelles rames TGV et les rames confisquées par la direction SNCF, qui exacerbent la concurrence dans la péninsule ibérique au travers de « Ouigo Espagne », ne laissent pas entrevoir de possibilités de fréquentation supplémentaire, de places supplémentaires dans les prochaines années.

Autrement dit, la SNCF usera et abusera de plans d'économies (baisse des effectifs, des moyens pour la production, gel des salaires...) pour atteindre ses objectifs financiers.



LES 950 MILLIONS DE BÉNÉFICE ?

La concurrence qui se met en place - que nous ne cesserons de combattre - est le levier principal des gains obtenus par les économies drastiques de la part de la direction. Les cheminots ont lourdement contribué à ces résultats par un niveau de productivité jamais égalé, une diminution des emplois (- 6 513 en effectif global entre janvier et juin 2025), des salaires insuffisants, des moyens pour produire réduits, une dégradation de leurs conditions de travail au quotidien, une multitude de réorganisations / restructurations ces dernières années. C'est tout cela qui constitue le « plan de performance » qui permet de « maîtriser les coûts », selon la direction. C'est aussi tout cela qui établit une marge bénéficiaire. La direction annonce d'ailleurs vouloir maintenir ce cap au second semestre !

Concernant le transport de marchandises, les chiffres de « Rail Logistic Europe » (RLE), groupe dans lequel sont logés « Hexafret » et « Technis » suite à la liquidation de Fret SNCF, sont plus inquiétants.

Le contexte économique international et national régressif (délocalisations / fermetures d'usines, droits de douanes des États-Unis...) pèse sur les résultats de RLE avec des perspectives négatives pour le second semestre. Suite au plan de discontinuité à Fret, l'incapacité de pouvoir positionner Hexafret sur les appels d'offres empêche cette nouvelle entité de se développer.

Par ailleurs, si la Commission européenne interdisait à la SA SNCF de prendre à sa charge le financement des droits spécifiques des cheminots du Fret nouvellement transférés (T2), cela signifierait qu'Hexafret devrait le financer lui-même, alors que ses comptes sont dans le rouge !

Nous avons récemment interpellé le cabinet du ministre des transports sur ces deux sujets, entre autres.

Pour la Fédération CGT des cheminots, les résultats annoncés reposent aussi sur les produits de cession (immobilier, matériel de production...) en hausse de 58 millions d'€ au 1^e semestre 2025.

Cela pose évidemment la question de la trajectoire financière dans les années à venir qui, si elle devait être maintenue, accentuerait encore la dégradation des conditions sociales, de vie et de travail des cheminots ainsi que les conditions de transport des usagers et des chargeurs.

La Fédération CGT des cheminots demande que cette frénésie libérale s'arrête !

Au moment où l'Angleterre entame un processus de renationalisation de ses chemins de fer, alors que d'autres pays européens se questionnent sur la pertinence de la concurrence, le gouvernement français, dans la droite ligne des précédents, nous engage dans une course à la privatisation de la SNCF !

La Fédération CGT des cheminots exige l'ouverture rapide de négociations pour obtenir des augmentations générales de salaires, une grille unique des salaires, des emplois supplémentaires pour réhumaniser les gares et les trains, les ateliers, les chantiers sur l'infrastructure, une meilleure formation professionnelle pour une réelle reconnaissance des métiers ainsi que des moyens pour bien travailler au quotidien.

**LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS APPELLE
LES CHEMINOTES ET CHEMINOTS, ACTIFS ET RETRAITÉS,
À CRÉER LES CONDITIONS D'UNE MOBILISATION
LA PLUS LARGE POSSIBLE À LA RENTRÉE.**