



COMMUNIQUÉ

Montreuil, le 02 février 2026

POLITIQUE FERROVIAIRE EN EUROPE

LA COOPÉRATION PLUTÔT QUE LA CONCURRENCE !

Les syndicats espagnols seront rassemblés ce 3 février devant le ministère des Transports.

Ils seront également en grève les 9, 10, 11 février prochain pour dénoncer le manque de moyens et exiger un bilan de la libéralisation.

Le 18 janvier dernier, l'Espagne a connu un accident ferroviaire tragique qui a fait 46 morts et plus d'une centaine de blessés près de la ville d'Adamuz dans la région de Cordoue. Le lendemain, un second accident par suite d'un éboulement de talus a causé le décès du conducteur. Deux autres accidents suivront, heureusement sans conséquences graves sur le personnel et les passagers.

Cette situation remet en cause le suivi de la maintenance et le signalement des incidents ; c'est aussi une conséquence de la libéralisation des transports voulue par les dirigeants politiques conservateurs en Europe.

Tous les syndicats européens demandent un retour d'expérience de la libéralisation mais la Commission et le Parlement européen s'y refusent.

L'Administrateur de l'infrastructure ferroviaire (ADIF) en Espagne a été créé en 2005. Cette structure est totalement séparée de la RENFE, opérateur historique.

L'ADIF fait d'ailleurs l'objet d'une enquête pour corruption, impliquant des personnalités politiques et le ministère des Transports.

Le réseau Espagnol de ligne à grande vitesse est le plus grand d'Europe avec 3 240 km contre 2 814 km en France. La ligne entre Madrid et Malaga passant par Cordoue a été inaugurée en 2007 et rénovée entre 2021 et 2023 à hauteur de 700M € avec des financements provenant en partie de fonds européens (FEDER).

Les premiers éléments d'enquêtes identifieraient une fissure de 40 cm entre un rail de 1989 et un rail récent de 2023. De plus, plusieurs conducteurs ont signalé des secousses anormales à l'endroit de l'accident, sans réaction du gestionnaire réseau en amont des accidents.

En 2021, le gouvernement espagnol décidait d'ouvrir à la concurrence les lignes à grande vitesse par une procédure d'appels d'offres. Trois opérateurs remportaient les lots : RENFE AVE, OUIGO, détenue à 100 % par le Groupe SNCF, et IRYO, compagnie détenue par trois acteurs (TRENITALIA, la compagnie aérienne espagnole low-cost AIR NOSTRUM et le fonds espagnol d'investissement en infrastructures GLOBALVIA).



En avril 2024, le gouvernement dénonçait les tarifs pratiqués par les concurrents et notamment OUIGO, avec des prix de ticket 40 % moins cher.

Cette situation crée de fait un déséquilibre avec l'opérateur historique.

Pour rappel, OUIGO Espagne a bénéficié d'un investissement de près d'un milliard d'euros de la part du groupe SNCF au détriment des investissements en France et des conditions de travail des cheminots et cheminotes SNCF. En trois années d'exploitation, la compagnie n'a pas encore rapporté le moindre euro. C'est une situation inquiétante pour les cheminots et cheminotes de OUIGO dont les droits sociaux et les salaires sont inférieurs à l'opérateur historique RENFE.

Comme dans tous les pays européens, la libéralisation est à l'évidence une catastrophe annoncée, à l'instar du transport de marchandises, libéralisé depuis 2006, et qui a conduit à une chute drastique des tonnages et la liquidation de Fret SNCF au 1^{er} janvier 2025.

La réduction des péages aux opérateurs entrants, la fin de la péréquation (financement des lignes non rentables par les lignes rentables), entraînent une désorganisation de la maintenance. C'est par exemple le projet « Résonances » à la SNCF.

La CGT dénonce au plus haut niveau les méfaits de la libéralisation et en premier lieu l'éclatement de l'entreprise intégrée, la dérégulation et l'ouverture du marché ferroviaire tant fret que voyageur.

Le patronat européen du ferroviaire (CER), piloté par la DB et SNCF, mène une campagne de lobbying auprès de la Commission européenne dans le cadre de la révision de la directive 2007/59 concernant la certification des conducteurs de train.

Ils veulent imposer des logiciels de traduction remettant en cause les principes de sécurité. C'est le cas de l'expérimentation du logiciel Athena pour la SNCF. De plus, les compagnies mettent la pression sur l'agence ferroviaire européenne (ERA) pour refuser l'enregistrement du temps de conduite et de travail des conducteurs.

La CGT dénonce depuis de nombreuses années la perversité du système libéral, les conséquences sur la sécurité du personnel et des passagers, l'opacité d'un système qui multiplie les acteurs (sous-traitance accrue, multiplicité des organismes...) et qui dilue les responsabilités.

C'est pourquoi la Fédération CGT des cheminots se tient résolument aux côtés des cheminots espagnols.

Elle souhaite réaffirmer sa solidarité, son soutien ainsi que toute sa disponibilité pour combattre l'éclatement du système ferroviaire européen et gagner un retour aux entreprises historiques dans le cadre de la coopération en lieu et place de la concurrence !