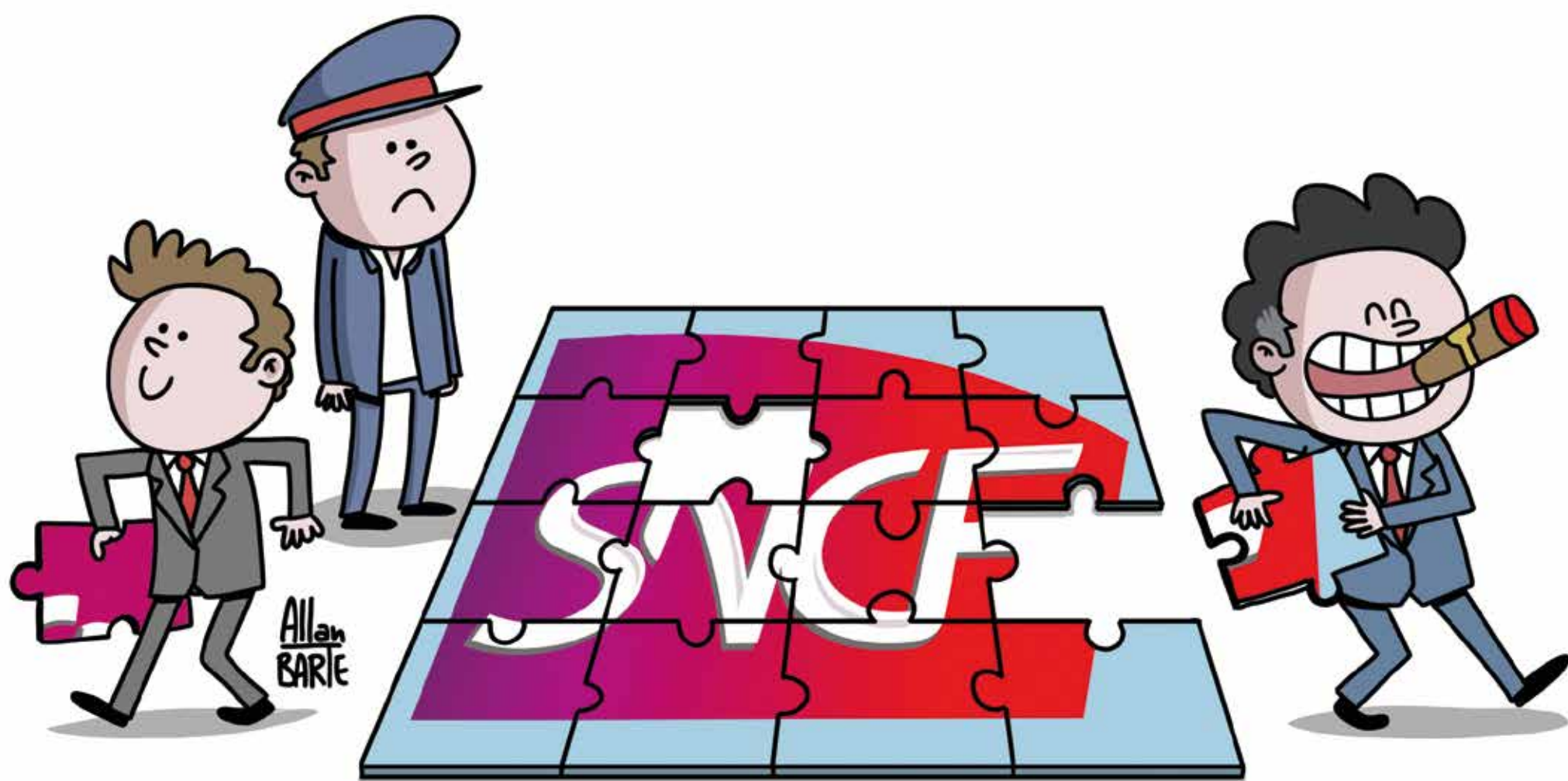


ELECTIONS CSE 2026

Union
syndicale
Solidaires
Sud
Rail

LE SYNDICAT QUI NE LÂCHE NI LE COMBAT
POUR LES DROITS DANS LES FILIALES
NI CELUI CONTRE LA PRIVATISATION

19 – 26 NOVEMBRE 2026



Union
syndicale
Solidaires
Sud
Rail



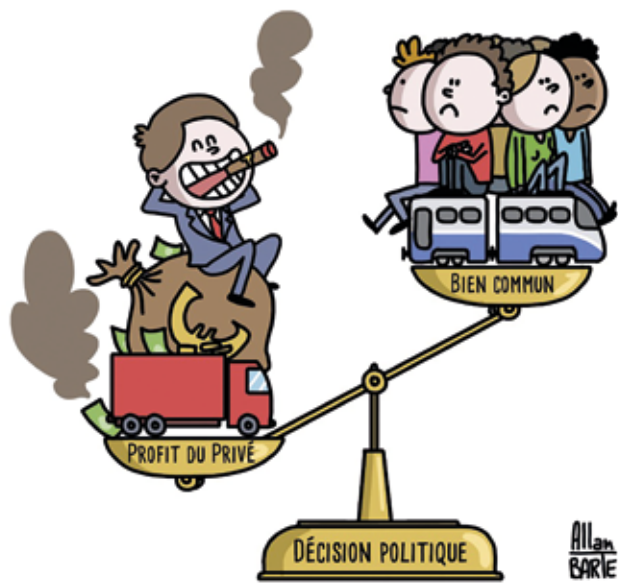


POUR DÉFENDRE VOS DROITS FACE À LA CONCURRENCE, C'EST SUD-RAIL !

Face à l'ouverture à la concurrence, la fédération SUD-Rail a construit une stratégie globale. Une stratégie qui porte déjà ses fruits dans les premières filiales de la SA Voyageurs. Depuis le début, nous menons le combat pour maintenir les droits des cheminot-e-s, que ce soit dans les filiales du groupe SNCF ou dans les entreprises ferroviaires privées. Et, au-delà de cette bataille immédiate, nous poursuivons un objectif clair : empêcher l'éclatement et la privatisation de la SNCF.



LA REMISE EN CAUSE DE NOS DROITS FINANCE LA CONCURRENCE



Pour préserver ses marges dans les appels d'offres TER, Transiliens et Intercités, la SNCF répond via l'intermédiaire de ses propres filiales.

L'objectif est évident : remettre en cause nos droits afin de financer le coût de la concurrence et les politiques d'austérité imposées par les Autorités Organisatrices.

À TGV, l'ouverture à la concurrence sert également de prétexte à une course permanente à la productivité et à la réduction des effectifs. L'Autorité de Régulation des Transports pousse désormais à la filialisation de la maintenance. À SNCF Réseau, avec la privatisation

de quinze lignes dans le Grand Est, les agent-e-s concerné-e-s seront mis-e-s à disposition, soit dans une filiale, soit auprès d'un opérateur privé.

Partout, la concurrence devient le prétexte utilisé par le patronat ferroviaire pour généraliser le dumping social.

POURTANT, LES FAITS RACONTENT UNE AUTRE HISTOIRE

Sur les quinze appels d'offres représentant près d'un quart des trains conventionnés (TER,

Transiliens et Intercités), les filiales de la SNCF en ont remporté onze, soit près de 86 % du trafic concerné.

En 2026, cela signifie que 96,8 % du trafic ferroviaire soumis aux appels d'offres restera exploité par une entreprise du groupe SNCF.

Sur le marché TGV, les nouveaux opérateurs représentent à peine 2 % du trafic voyageurs en 2025.

Autrement dit, la concurrence reste marginale, mais elle sert déjà de prétexte pour remettre en cause les droits des cheminot-e-s.

DÉFENDRE NOS DROITS EST UNE NÉCESSITÉ

Nous résistons ! Et nous obtenons déjà des résultats.

En décembre 2024, SUD-Rail a obtenu le maintien des droits pendant trente-six mois chez Fret SNCF (Hexafret et Technis).

Grâce au rapport de force construit, la direction d'Hexafret annonce désormais le maintien de la quasi-totalité de l'organisation du travail.

Pour les trois premières filiales TER (SVSA, SVEA et SVLO), nous avons obtenu le passage de quinze à vingt-quatre mois de maintien de l'ensemble des accords collectifs et des accords RH.

Ce temps gagné sera mis au service d'un seul objectif : défendre et renforcer nos droits. Nous refusons la création de cheminot-e-s « low cost ».

Parallèlement, nous continuons de construire le rapport de force chez Transdev et RATP Dev, où des cheminot-e-s ont également été transférés. Notre objectif est le même : conserver ou obtenir des accords comparables à ceux de la SNCF.

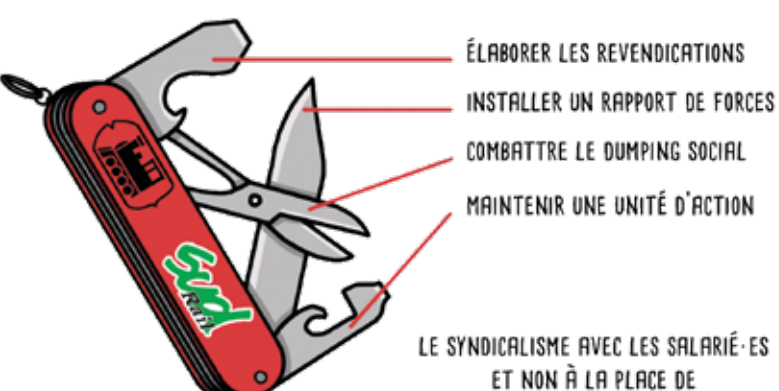
Chez Transdev, nous en sommes déjà au troisième conflit sur l'organisation du travail. Sur l'étoile de Caen, l'unité des salarié-e-s a permis de préserver l'ensemble des droits pendant trente mois.

MAIS LA BATAILLE EST LOIN D'ÊTRE TERMINÉE.

Pour empêcher que le dumping social finance durablement la concurrence, il faudra imposer l'extension des accords SNCF à l'ensemble des filiales et obtenir la réouverture des négociations de branche sur l'accord « Organisation du travail » signé en 2016.

Alors que l'UNSA et la CFDT avaient signé cet accord, SUD-Rail s'y était opposé, ce que la CGT n'avait pas fait.

AUJOURD'HUI, CE TEXTE SERT DE RÉFÉRENCE À TOUS LES EMPLOYEURS DU SECTEUR POUR REMETTRE EN CAUSE LES DROITS DES CHEMINOT-E-S.



DANS LES FILIALES UNE VICTOIRE OBTENUE PAR SUD-Rail

La direction refusait de garantir le maintien intégral de la rémunération en excluant plusieurs éléments (l'Allocation Familiale Supplémentaire, prime de perception, ...).

Grâce à l'action de groupe engagée par SUD-Rail, ces éléments seront finalement intégrés au calcul de la rémunération.

Pour de nombreux agent-e-s, cette victoire représente plusieurs centaines d'euros par an et, pour certain-e-s, plusieurs milliers d'euros.

Une victoire concrète qui démontre qu'un rapport de force construit permet d'obtenir des résultats.

En votant pour SUD-Rail, vous renforcerez l'organisation syndicale qui ne cède ni sur les conditions de travail, ni sur les salaires, ni sur les droits des cheminot-e-s.

L'ÉCLATEMENT ET LA PRIVATISATION DE LA SNCF NE SONT PAS UNE FATALITÉ

SI NOUS NE MENONS PAS CETTE BATAILLE, PERSONNE NE LA MÈNERA À NOTRE PLACE

Alors que les gouvernements successifs poursuivent l'ouverture à la concurrence, SUD-Rail affirme qu'il est possible de revenir sur ces choix politiques.

L'exemple britannique le montre : après des décennies de privatisation, ils reviennent à un système public !

Nous refusons d'attendre trente ans pour réparer les erreurs d'aujourd'hui.

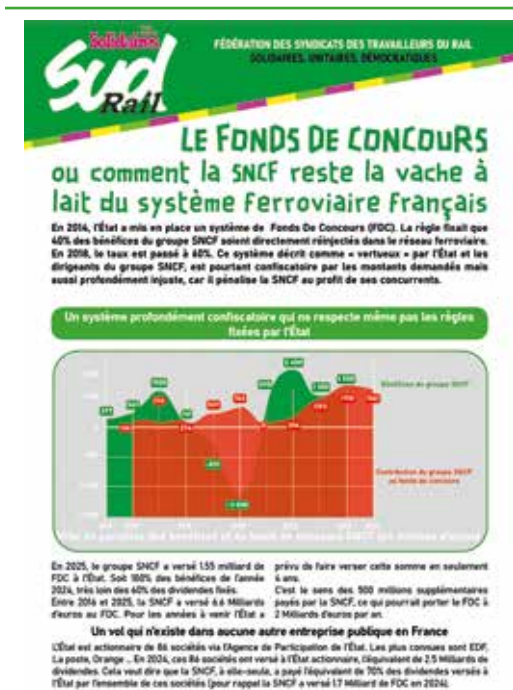
Depuis des années, SUD-Rail construit un rapport de force avec des associations d'usager·e·s, des



organisations environnementales et d'autres syndicats afin de défendre un véritable service public ferroviaire.

Nous sommes aussi l'organisation syndicale qui porte dans le débat public des sujets que beaucoup préféreraient taire.

Dans les médias comme auprès des responsables politiques, nous dénonçons les mécanismes qui organisent une concurrence faussée, toujours au détriment des cheminot·e·s, de l'entreprise publique et des usager·e·s.



LE FONDS DE CONCOURS LES CHEMINOT·E·S FINANCENT LEURS CONCURRENTS

SUD-Rail a également mis en lumière le scandale du Fonds de concours (FDC). Pourquoi le groupe SNCF devrait-il financer une infrastructure appartenant à l'État alors que cette même infrastructure est utilisée par ses concurrents ?

Dans la plupart des pays européens, ce sont les États qui financent directement leur réseau ferroviaire. À l'inverse, en France, le Fonds de concours constitue une ponction massive sur les ressources de la SNCF. Cet argent, financé à près de 98 % par le groupe public ferroviaire, pourrait être investi dans l'emploi, les salaires ou le matériel.

UNE CONCURRENCE LARGEMENT SUBVENTIONNÉE

Contrairement au discours officiel, la concurrence ne repose pas sur des règles équitables.

Ainsi, les nouveaux opérateurs bénéficient de remises importantes sur les péages TGV. Depuis 2021, Trenitalia a bénéficié d'environ 100 millions d'euros d'allègements.

C'est également SUD-Rail qui a révélé les pertes cumulées de Trenitalia en France — près de 172 millions d'euros en quatre ans.

Des chiffres qui relativisent fortement le prétendu « modèle économique » de la concurrence et interrogent sa viabilité à long terme.

LES TGV D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les opérateurs privés choisissent les lignes les plus rentables. En revanche, ils n'assurent pas les dessertes d'aménagement du territoire qui permettent pourtant à des milliers de voyageurs de continuer à bénéficier d'un service ferroviaire de qualité.

DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES, SUD-Rail ALERTE SUR CETTE SITUATION !

Nous avons interpellé et rencontré élus et maires des territoires concernés afin que cette question soit enfin prise en compte. Le problème est identifié. Il reste à obtenir des décisions politiques.



DÉFENDRE LES INTÉRÊTS DE TOUS LES TRAVAILLEUR·EUSE·S DU RAIL

SUD-Rail a également dénoncé le projet consistant à permettre à SNCF Connect de commercialiser les billets des entreprises concurrentes, une décision qui pourrait coûter plus de 320 millions d'euros à la SNCF en seulement deux ans. C'est aussi SUD-Rail qui a révélé le scandale du prêt de matériel roulant à des entreprises concurrentes, avec l'accord de la direction de la SA Voyageurs.

Nous avons aussi dénoncé la privatisation de Rail Logistics Europe (Hexafret et Technis),

ainsi que celle de quinze lignes du réseau dans le Grand Est.

À SNCF Réseau, nous avons rendu publics les objectifs du plan de performance imposés aux agents, supérieurs de 15 % à ceux prévus dans l'accord État/SNCF Réseau.

Derrière ces chiffres se cachent toujours les mêmes conséquences : suppressions de postes, réorganisations, intensification du travail et dégradation des conditions de travail.

Enfin, SUD-Rail est l'organisation qui combat sans relâche les discours caricaturaux alimentant le « cheminot bashing ».

Nous défendons la SNCF, non par patriotisme d'entreprise, mais parce que l'histoire montre qu'avant de privatiser un service public, il faut d'abord convaincre l'opinion qu'il ne fonctionne plus.

C'est précisément cette stratégie que nous refusons.



LA CONCURRENCE EST UN CHOIX POLITIQUE

LA CONCURRENCE NE S'IMPOSE PAS NATURELLEMENT

Elle repose sur des décisions politiques qui créent des règles défavorables à l'entreprise publique. Si ces règles étaient supprimées, les défenseurs de la concurrence auraient beaucoup plus de difficultés à justifier leur modèle.

METTRE FIN AUX PRIVILÈGES ACCORDÉS AUX OPÉRATEURS PRIVÉS, C'EST AUSSI DÉMONTRER QUE LA PRIVATISATION COÛTE PLUS CHER AUX VOYAGEUR-EUSE-S COMME AUX CONTRIBUABLES.

C'est également permettre à la SNCF de réinvestir

MASTER CLASS «DÉZINGAGE DU SERVICE PUBLIC»



dans l'emploi, dans ses métiers et le service rendu aux usager-e-s, plutôt que de financer une concurrence organisée contre elle.

LES PLANS DE PERFORMANCE, LES RÉORGANISATIONS PERMANENTES, LES SUPPRESSIONS D'EMPLOIS, LES RESTRICTIONS SALARIALES ET LA DÉGRADATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL SONT DIRECTEMENT LIÉS À CETTE LOGIQUE.

Aujourd'hui, nombre d'autorités organisatrices, d'élu-e-s, d'expert-e-s et d'usager-e-s s'interrogent sur les réels bénéfices de la concurrence. Le retour à un grand service public ferroviaire n'est plus une idée marginale.

CAHIER REVENDICATIF SUD-Rail



- **Maintien des droits** dans les filiales et entreprises privées.
- **Réouverture de négociations** de la **Convention Collective Nationale** sur le volet organisation du travail, véritable cheval de Troie du dumping social.
- Mise en place des **Facilités de Circulations Universelles**.
- **Un accord d'intéressement Groupe**, afin que chacun-e-s gagne la même somme.
- Gagner contre une concurrence déloyale nous permettra de gagner contre l'éclatement/privatisation de la SNCF. Cela entraîne
 - 1 la fin des ristournes sur les péages, la fin du FDC, le financement par l'Etat des TGV d'aménagement du territoire, le refus que Connect vende les places de ses concurrents, le refus d'assurer les ruptures de correspondances des trains du privé.
 - 2 l'utilisation des mêmes règles, afin de calculer l'irrégularité des trains. L'objectif étant de ne pas gonfler artificiellement la qualité de service des entreprises privées
 - 3 le refus de la privatisation de Rail Logistique Europe (Hexafret / Technis)
- Le **refus de la privatisation** du réseau.
- La **baisse des péages TGV**, afin de baisser la pression sur les prix des billets, mais également sur les cheminot-e-s.
- Une réglementation et une **convention collective** qui **empêchent** les patrons de faire jouer la **concurrence entre les salarié-e-s**.
- Un projet de progrès Social et le refus de négocier les régressions sociales.
- **L'extension des accords** SNCF dans toutes les **filiales** Voyageurs SNCF.
- **Un système ferroviaire unifié** dans une grande entreprise publique.
- Un **plan** national ambitieux de **sauvegarde** et de **développement** du **réseau ferroviaire** de proximité.
- Un **plan massif d'embauches** à la SNCF

Voter SUD-Rail, c'est renforcer le seul syndicat qui porte clairement l'objectif de mettre fin à l'éclatement de la SNCF, de revenir à une entreprise publique unifiée et de reconstruire un véritable monopole public au service de l'intérêt général.