F É D É R A T I O N C G T D E S C H E M I N O T S
C O N V E R G E N C E N A T I O N A L E R A I L

Montreuil, le 12 novembre 2026

Monsieur le coordinateur de la France Insoumise
Emmanuel BOMPARD

Monsieur le premier secrétaire du Parti Socialiste
Olivier FAURE

Madame la secrétaire des Écologistes
Marine TONDELIER

Monsieur le secrétaire national du Parti Communiste Français
Fabien ROUSSEL

Objet : Défense et développement du Service Public Ferroviaire

Mesdames, Messieurs,

Dans le contexte social que nous connaissons, et forts du travail que nous avons su mener ensemble en 2024 lors de la campagne des législatives sur les questions relatives à la défense du fret ferroviaire public, et plus largement au niveau du Service Public Ferroviaire, il nous semble important de donner un nouvel élan à ce travail en commun sur les enjeux de maintien et de développement du ferroviaire pour répondre aux besoins de transport de tous les territoires.

L'austérité qui est imposée au pays n'épargne pas le mode ferroviaire, qui a besoin de financements pérennes sur un temps long pour enrayer la spirale de vieillissement du réseau, sans quoi aucun développement des dessertes Voyageurs et Fret ne pourra être envisagé. D'ailleurs, le PLF 2027 prévoit de larges coupes dans les crédits alloués aux Régions, et singulièrement en ce qui concerne les compensations liées au transfert de gestion de certaines lignes de trains d'équilibre du territoire.

L'état de certaines lignes dites d'aménagement du territoire est pour le moins préoccupant avec la multiplication des ralentissements, voire des fermetures pures et simples qui pourraient s'opérer. Plusieurs Contrats de Plan État-Région ont leur volet ferroviaire gelé faute de crédits suffisants pour faire face aux besoins de régénération.

Cette situation de désengagement de l'État se traduit également par une loi-cadre sur les transports, qui avait au moins la vertu de renvoyer à une loi de programmation pluriannuelle qui devait fixer les montants d'investissements dans les infrastructures de transport, mais qui n'est toujours pas inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, et rien n'indique qu'elle le sera au cours de cette législature.

Parallèlement à la situation que nous décrivons, l'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire se déploie à marche forcée, principalement dans les services conventionnés, mais aussi au niveau des services librement organisés.

Contrairement aux affirmations des libéraux, et ce dans le contexte austéritaire que nous décrivons, des sommes colossales d'argent public sont englouties dans la réponse aux appels d'offres, qui se traduisent par les éléments factuels largement documentés suivants :

- Des millions d'euros versés aux entreprises répondant aux appels d'offres, sans jamais avoir fait rouler un train, sans compter les équipes mobilisées par les entreprises et les Régions pour monter ou répondre aux appels d'offres, réaliser des études, etc.

263, rue de Paris,- 93515 Montreuil - Tél : 01.55.82.84.40 - coord@cheminotcgt.fr – www.cheminotcgt.fr

- Le morcellement des achats de matériel roulant par les Régions génère des surcoûts qui se chiffrent en milliards d'euros. Les Régions créent des sociétés publiques locales qui, elles-mêmes, génèrent une « dette grise » sortie du bilan financier des Régions à coups de milliards d'euros d'emprunt.
- La construction d'une multitude d'ateliers du matériel dédiés pour chaque lot ouvert à la concurrence, aussi coûteux qu'inutiles.
- La multiplication de systèmes d'information coûteux et jamais interconnectés au nom de la liberté tarifaire des Régions.
- Une désoptimisation du système ferroviaire induite par la désimbrication de la production en une multitude de PME du rail, et un risque supplémentaire sur la sécurité au regard de la multiplication des opérateurs.
- Des dessertes TGV menacées par l'arrivée de concurrents de la SNCF qui ne se positionnent que sur des dessertes dites rentables financièrement.
- Une remise en cause du cadre social, y compris par la SNCF, par la mise en œuvre de sa stratégie des filiales dédiées et de transferts de personnels, y compris lorsque la SA SNCF Voyageurs en est l'attributaire.
- Une convention collective de branche au service de la déconstruction des droits actuels.

Concernant le transport ferroviaire de marchandises, il nous semble également important de revenir sur le processus de discontinuité en cours ayant conduit à la liquidation de Fret SNCF, et dont les prochaines étapes prévoient l'ouverture du capital d'Hexafret.

La liste des effets néfastes de la concurrence que nous dressons n'est malheureusement pas exhaustive.

Cette situation nécessite, à notre sens, un engagement des forces de gauche pour engager les travaux nécessaires pour garantir et flécher les financements indispensables au réseau et stopper la fuite en avant de l'ouverture à la concurrence, en revenant notamment sur les réformes gouvernementales de 2014 et 2018 qui ont conduit à la situation dégradée que nous connaissons.

Nous considérons que le train, outil d'aménagement du territoire, très faible émetteur de gaz à effet de serre, donc outil de lutte contre le réchauffement climatique, doit faire l'objet d'investissements massifs pour répondre aux besoins croissants de mobilité.

La Fédération CGT des cheminots, avec ses structures régionales et de proximité, et la Convergence Nationale Rail et ses nombreux collectifs et comités d'usagers du rail en territoires se tiennent évidemment disponibles pour engager ce travail et pour tout contact que vous jugerez utile.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, soyez assuré·e·s de nos cordiales salutations.

Thierry NIER
Secrétaire général
Fédération CGT des cheminots

Didier LE RESTE
Président
Convergence Nationale Rail