

Saint-Denis, le 26 juin 2026

NON ÇA CRAQUE DE PARTOUT ! AU SERVICE MINIMUM DE LA DIRECTION SNCF ET DU GOUVERNEMENT

Il y a 1 an, l'ancien PDG de la SNCF JP Farandou, expliquait que si rien n'était fait, nous allions assister à un « effondrement irréversible de la qualité de service ».

Un an plus tard, face aux températures extrêmes, les choses s'accroissent. Le 24 juin, 1.000 trains sur 15.000 étaient supprimés. Mais combien de trains en retard, combien de caténaires arrachées, de sous-stations en surchauffe, combien de voyageurs dans les voies, de climatiseurs HS. Pire la région Nouvelle Aquitaine a décidé de faire un stop circulation de 10/18H sur plusieurs jours. **Cet état catastrophique**, que les cheminot-es et voyageurs, subissent brutalement, **résulte d'un sous-investissement chronique** dans le ferroviaire depuis 30 ans.

LES CHEMINOT-E-S EN PREMIÈRE LIGNES AFIN DE TENIR À BOUT DE BRAS LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

Au moment où le Ministre du Travail invite les salarié-es à porter « un joli bermuda bien coupé et une chemisette qui a de l'allure », des milliers de cheminot-e-s œuvrent, malgré la canicule, à maintenir à flot un système à bout de souffle.

- Les agent-e-s de l'équipement d'abord, qui font les tournées de surveillance de nos installations et interviennent à chaque incident (arrachements de caténaires, déformations de la voie, surchauffes des postes à relais ...) afin de rétablir les circulations.
- Les aiguilleur-euse-s, dans des postes surchauffés et souvent non climatisés.
- Les agent-e-s commerciaux qui gèrent des voyageurs agglutinés les uns sur les autres dans des gares surchauffées.
- Les contrôleur-euse-s, qui doivent gérer des trains avec des climatiseurs en panne, enfermés avec les voyageurs excédés.
- Les conducteurs qui se demandent à chaque prise de service ce qui va

bien leur arriver.

Les collègues du matériel qui bossent dans des ateliers surchauffés, obligés de réparer des rames en grande souffrance.

- Les collègues de Gares et Connexion ne sont pas épargnés non plus.



Et pourtant malgré la canicule, le corps social cheminot répond présent face à cette situation catastrophique pour l'intérêt de la société, mais le point de rupture est proche !

Les équipes SUD-Rail interviennent à tous les niveaux (DCI/ Droit d'alerte, CSSCT ...) afin que les employeurs prennent leurs responsabilités face à ces conditions de travail extrêmes. Lieux de RHR, aménagements de certains horaires, tenues de service ... les mesures collectives et individuelles commencent à être prises en charge, mais elles doivent se généraliser dans toutes les SA.

La fédération SUD-Rail exige la tenue d'une réunion nationale la semaine prochaine au niveau du Groupe SNCF.

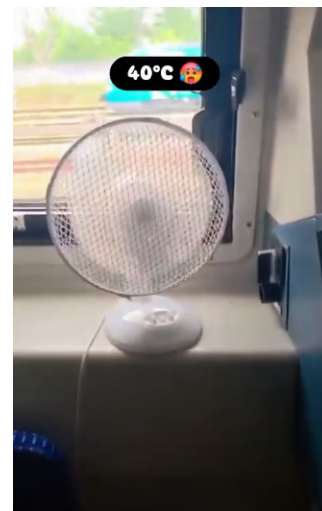
UN RÉSEAU À BOUT DE SOUFFLE

Si les températures extrêmes que nous vivons sont exceptionnelles, le réchauffement climatique que nous connaissons va les rendre de plus en plus fréquentes. Car en dehors de fortes chaleurs, le réchauffement climatique accentue le cycle de l'eau, les inondations, les tempêtes de vents et de grêles. Les feux de talus, les glissements de terrain, les chutes de rochers ... Il faut se préparer à ces catastrophes auxquelles notre réseau ferroviaire va être régulièrement confronté.

Face à cela, la direction accentue les plans de performance à Réseau. 1,7 Milliard de plan de performance en 10 ans. 15% de plus que prévu. Combien d'équipes fusionnées, de collectifs réorganisés, de manques d'effectifs, de formations réduites ou supprimées ?

LE CONTRAT ÉTAT/SNCF RÉSEAU PRÉVOIT 1 MILLIARDS D'ÉCONOMIE SUPPLÉMENTAIRE D'ICI 2033.

Ce ne sont pas de plans de performance dont nous avons besoin, mais de plans d'investissement massifs, stables et planifiés sur le long terme.



Prise de température à plus de 40°C et ventilateur «personnel» en cabine de X73500 (capture d'écran youtube)

Aujourd'hui, le gouvernement se vante d'une augmentation des investissements dans le réseau à partir de 2028, dans 2 ans. En sachant qu'1/3 du financement viendra directement de ...la SNCF, via le Fonds De Concours. **D'ailleurs, ce « hold-up », 1,5 Milliard par an, vient directement de réorganisations, de suppressions de postes, de plans de performances, qui fragilisent aujourd'hui nos organisations et conditions de travail.**

Le manque de financement du matériel est inacceptable, il n'est pas normal qu'aujourd'hui, circule du matériel Corail des années 70 !! Quel manque d'anticipation !

Il faut renouveler ce matériel vieillissant, à commencer par les 73.500 et le matériel tracté.

IL FAUT CHANGER DE CAP



Il est grand temps que la direction tire les leçons de l'échec de la gestion de cette période de canicule, tant dans la gestion des agent-e-s que de leur reconnaissance.

Comme il est temps que la direction alerte l'Etat sur le financement du ferroviaire. Ce n'est pas au ferroviaire de financer... le ferroviaire.

Il manque de l'argent, il manque des financements publics. Il faut un plan d'urgence dans le ferroviaire.

La semaine prochaine, le ministre des Transports doit modifier sa loi-cadre sur le financement des transports.

Il faut arrêter avec une concurrence qui coûte cher à la SNCF. Chaque année la concurrence coûte plusieurs centaines de millions d'euros à la SNCF, alors que les Trenitalia, Renfe et autres n'assurent même pas 0,1% du Trafic voyageurs.

La tension était déjà présente. Elle risque de devenir explosive si nos alertes ne sont pas prises en compte !