



CSE
HEXAFRET



Bulletin n° 91

LES INFOS CSE

Avril 2026

SNCF : BÉNÉFICES À L'HEURE, SOCIAL EN RETARD

La SNCF va bien, merci pour elle : les comptes sont dans le vert, les investissements pleuvent. Pour le dialogue social, une vision industrielle et la souveraineté numérique, merci de patienter, un train est peut-être prévu pour 2032.

Le 26 février dernier, le groupe SNCF a publié ses résultats annuels. Avec 43 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 1,8 milliard de résultat net, 11 milliards d'investissements et un cash-flow libre positif pour la quatrième année consécutive, les indicateurs sont au vert. De quoi faire tourner les têtes. La SNCF passe en quelques années d'optimisation forcée, de boulet gênant peu fréquentable, à possible petite amie fréquentable en soirée mondaine.

À Bercy, ces résultats ont de quoi satisfaire. Ils traduisent, à première vue, la solidité du groupe et sa capacité à générer de la valeur dans un environnement pourtant contraint.

Mais derrière ces chiffres se trouve une réalité essentielle qu'il ne faut jamais perdre de vue : ces performances sont le fruit du travail de 284 000 femmes et hommes. Ce sont eux qui font rouler les trains, entretiennent les infrastructures, assurent la sécurité et le service public au quotidien.

Dès lors, une question s'impose : comment cette richesse est-elle partagée ?

NÉGOCIATIONS SOCIALES À L'AVEUGLE

Un élément majeur vient toutefois ternir la lecture de ces résultats : leur calendrier de publication.

En effet, ces données ont été rendues publiques après la clôture des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) 2026. Une situation d'autant plus problématique que, l'année précédente, les organisations syndicales avaient

obtenu du Président Jean-Pierre Farandou un décalage du calendrier afin de disposer d'une vision économique consolidée du groupe avant d'ouvrir les discussions.

Cet engagement n'a pas été respecté.

Les NAO ont été engagées dès le mois de janvier, sans que les représentants des salariés ne disposent des éléments financiers indispensables pour négocier en toute connaissance de cause.

Ce décalage pose une question de fond : peut-on parler de dialogue social sincère lorsque l'information est asymétrique ? En privant les organisations syndicales d'une visibilité réelle sur la situation économique du groupe, c'est la qualité même de la négociation qui est affaiblie.

Voilà donc une belle problématique pour un sujet de bac : une négociation sociale privée d'informations chiffrées sur les résultats est-elle possible ? Vous avez quatre heures.

LOI-CADRE TRANSPORTS : AMBITIONS ET RÉALITÉ DU TERRAIN

Le principe d'une programmation pluriannuelle des investissements ferroviaires constitue une avancée. Il répond à une revendication ancienne visant à donner de la visibilité et de la stabilité au financement du réseau. Mais cette ambition se heurte à une contradiction majeure : l'absence de financements significatifs avant 2032. Cela signifie concrètement six années sans effort structurant supplémentaire, dans un contexte déjà marqué par un vieillissement accéléré des infrastructures et la fermeture progressive de lignes de desserte fine du territoire.

On constate donc une contraction du réseau, qui a perdu près de 4 000 kilomètres en douze ans. Ce décalage entre ambition affichée et moyens réels interroge. Sans financement immédiat, la programmation pluriannuelle risque de rester un cadre théorique, incapable d'enrayer la dégradation du réseau.

PLAN DE VIGILANCE : UN ANGLE MORT STRATÉGIQUE SUR LE NUMÉRIQUE

Le plan de vigilance 2026, censé anticiper les risques en matière de droits humains et d'environnement, révèle également des limites importantes. Parmi elles, un point mérite une attention particulière : la souveraineté numérique. La dépendance du groupe à des solutions telles que Microsoft Office 365 soulève des enjeux juridiques et stratégiques majeurs. En effet, le CLOUD Act américain permet aux autorités fédérales d'accéder à certaines données hébergées par des entreprises de droit américain, y compris lorsque ces données sont stockées en dehors du territoire des États-Unis.

Pour un groupe comme la SNCF, opérateur d'infrastructures critiques, cette situation n'est pas anodine. Elle expose potentiellement des données sensibles à des juridictions étrangères et pose la question du contrôle effectif des informations stratégiques.

Il est donc indispensable que le plan de vigilance intègre explicitement ce risque dans sa cartographie et propose une analyse juridique approfondie. Il doit en plus définir une trajectoire vers des solutions numériques souveraines.

UNE FRAGMENTATION CROISSANTE DU DIALOGUE SOCIAL

La transformation du groupe, marquée par la création de filiales, a des conséquences directes sur l'organisation du dialogue social.

Si cette évolution répond à des logiques économiques et réglementaires, elle produit aussi un effet de fragmentation. Les collectifs de travail se morcellent, les cadres sociaux se diversifient et les représentants des salariés se retrouvent confrontés à une multiplication d'interlocuteurs et de périmètres. Les quatre fédérations syndicales évoquent un risque réel d'explosion de l'unité sociale. Ce constat doit être pris au



sérieux. Car au-delà des structures juridiques, c'est la cohérence sociale du groupe qui est en jeu. Sans cadre commun solide, les inégalités de traitement peuvent s'accroître, au détriment des agents.

EX FRET SNCF : LIQUIDATION TOTALE SUR LES LOCOMOTIVES

Dans le cadre du plan de discontinuité imposé par la Commission européenne, l'entreprise a été profondément réorganisée au 1^{er} janvier 2025. L'entité historique est devenue la SNAT (Société Nationale des Actifs de Transition), une structure de défaisance chargée de gérer et de céder les actifs résiduels. Parmi ces actifs figure le parc de locomotives : 91 machines au départ et 51 déjà vendues ou en cours de cession.

Les restantes devraient être progressivement cédées, notamment via des ventes aux enchères. Cette évolution n'est pas neutre. Elle traduit une réduction assumée du périmètre du fret ferroviaire public, accompagnée d'un abandon de certains trafics, d'un transfert vers des opérateurs concurrents et d'une fragmentation accrue du secteur.

À terme, c'est la capacité industrielle du fret ferroviaire public qui s'en trouve affaiblie. Par ailleurs, les recettes issues de ces cessions alimentent les comptes du groupe, notamment via des mécanismes financiers internes tels que le cash pooling. Une logique qui interroge sur l'affectation réelle de ces ressources.

OUVERTURE DU CAPITAL DE RLE : DES INTERROGATIONS LÉGITIMES

Enfin, des informations circulent concernant une possible ouverture du capital de RLE à des acteurs du transport maritime. Selon plusieurs sources, trois entreprises se seraient positionnées et des discussions seraient en cours avec la direction du groupe. Si ces éléments se confirment, ils soulèvent plusieurs questions essentielles :

- Quelle est la stratégie industrielle poursuivie ?
- Quelle articulation entre rail et maritime ?
- Quelles garanties pour l'emploi et les conditions sociales ?

Dans un contexte déjà marqué par la transformation du fret, ces évolutions doivent faire l'objet d'une transparence totale. Pour un partage équitable et une vision d'avenir, face à ces constats, les revendications portées sont claires : un financement immédiat et pérenne des infrastructures ferroviaires, une prise en compte réelle des enjeux de souveraineté numérique et un renforcement du dialogue social à l'échelle du groupe.

Car au-delà des performances financières, c'est bien le modèle social et industriel de la SNCF qui est en jeu. Les résultats positifs ne doivent pas masquer les fragilités structurelles ni servir de justification à des choix qui affaibliraient le service public et les droits des agents. Au contraire, ils doivent être un point d'appui pour construire un avenir plus équilibré, fondé sur : l'investissement, la transparence et la reconnaissance du travail.

La SNCF ne se résume pas à ses résultats. Elle repose avant tout sur celles et ceux qui la font vivre chaque jour. C'est avec eux, et pour eux, que son avenir doit être pensé.