



DÉCLARATION CSE DG SNCF RÉSEAU IDF

A Saint Denis, le 19 février 2026

EXTRAIT DE DÉCLARATION LIMINAIRE

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

(...)

En France, la répression syndicale atteint un niveau inédit. La mise en examen, en décembre dernier, de la Secrétaire générale de la CGT marque un seuil d'une gravité sans précédent. Au-delà de la personne, c'est l'ensemble des libertés syndicales — piliers de la démocratie et de l'État de droit — qui sont visées. Cette stratégie d'intimidation cherche à faire taire celles et ceux qui défendent les droits des travailleurs. Elle s'inscrit dans une dynamique inquiétante : en deux ans, cinq procédures ont ciblé des membres du bureau confédéral, tandis que sur le terrain, des centaines de militants font face à une répression croissante, y compris dans le champ du GPU SNCF.

Dans ce contexte, la CGT a lancé une campagne nationale de défense des libertés syndicales, symbolisée par un meeting à la Bourse nationale du travail. La situation actuelle résulte de près d'une décennie de restrictions : affaiblissement des représentants du personnel, attaques contre le droit du travail et tournant majeur avec les ordonnances Macron de 2017. Fusion des instances, primauté des accords d'entreprise, suppression d'instances de prévention, plafonnement prud'homal : ces mesures ont fragilisé la démocratie sociale, accru les risques professionnels et facilité les licenciements, tout en réduisant les moyens et la légitimité des représentants syndicaux.

Ce mouvement s'est poursuivi par des tentatives de restriction du droit de grève, des réquisitions, des sanctions contre les grévistes et une répression accrue des mobilisations. Le recours aux procédures judiciaires est devenu un outil central d'intimidation : plaintes, convocations, sanctions disciplinaires et licenciements visant des militants se multiplient. Cette pression vise à dissuader l'engagement syndical, épuiser les équipes et transformer le conflit social en trouble à l'ordre public. Parallèlement, interventions policières, retenues sur salaire et violences se banalisent, tandis que l'usage de la force s'impose comme mode de gestion des mobilisations.

Si la répression syndicale n'est pas nouvelle, son intensité actuelle est inédite : elle combine réformes législatives, restrictions dans les entreprises, judiciarisation et usage de la force, dans un cadre désormais toléré par l'État. En France comme ailleurs, la montée de l'extrême droite s'accompagne d'une remise en cause progressive des libertés fondamentales, renforcée par la concentration des médias et la banalisation de discours réactionnaires. Partout, syndicats, juges, médias indépendants et société civile sont visés.

Face à cette dérive, la CGT se mobilise pour défendre les libertés syndicales et démocratiques.

La mise en examen de sa Secrétaire générale constitue une alerte : l'intimidation vise l'ensemble du monde du travail. Pour la première fois, la CGT rend publique une liste de 1000 syndicalistes inquiétés pour leur engagement, révélant une criminalisation massive et systémique de l'action syndicale. Derrière ces chiffres, des militants convoqués, poursuivis, sanctionnés ou licenciés pour avoir exercé leurs droits.

Parallèlement, les attaques contre les Bourses du travail se multiplient, menaçant des lieux essentiels d'organisation, de solidarité et d'accès aux droits. Ces offensives traduisent une volonté politique d'affaiblir durablement le syndicalisme et de désarmer le monde du travail, dans les entreprises comme dans ses espaces collectifs de résistance.

Dans les différentes entreprises du GPU SNCF, et tout particulièrement à Réseau, la situation sanitaire et les tragédies que nous vivons jour après jour sont intolérables ! Alors que le Président Chabanel fait le tour des « popotes » pour vendre son projet Résonances et expliquer la politique de démantèlement de l'entreprise et du COMEX, les salariés trinquent !

Pourtant, même dans les sphères feutrées de la hiérarchie, ce discours ne prend pas. Les témoignages anonymes de cadres supérieurs s'étant confiés à nos militants CGT sont sans appel : « L'humain à la SNCF, on n'en a jamais autant parlé et on n'en a jamais aussi peu fait », « Sur Résonances, on a tout fait à l'envers » Des témoignages désapprobateurs, de défiance vis-à-vis de vos politiques, nous en avons compilé des centaines.

Nous connaissons parfaitement le cynisme qui s'exprime dans une empathie de façade, où les discours compatissants masquent mal la froideur implacable d'un objectif économique et d'une trajectoire financière. Derrière les mots et les gestes, ou les silences de circonstance se dissimule la logique financière reléguant les souffrances individuelles et collectives au second plan.

Dans la SNCF d'aujourd'hui, le travail ne se contente plus d'user : il tue. La mort n'est pas un accident du hasard, mais l'ultime effet des politiques implacables qui s'abattent sur nos voies, nos postes, nos ateliers, nos gares, nos bureaux, nos trains.

Ces choix stratégiques, déguisés en modernité, broient les corps et les esprits sous le poids de la rentabilité et de l'indifférence. Les causes du mal sont connues, criées, documentées : pression dévorante, restructurations à la chaîne, déshumanisation du quotidien. Quant aux responsabilités, elles se dressent, nues et indéniables. Nul ne peut détourner le regard : celles et ceux qui décident portent le fardeau de ces vies brisées.

Face à la gravité des conséquences, ils ne peuvent prétendre à l'ignorance ni se défaire sur des circonstances extérieures. Les choix stratégiques, les orientations et les priorités fixées au sommet, comme en territoire, ou dans les établissements, ont un impact direct et palpable sur le vécu des cheminots, parfois jusqu'au drame ultime. Ce fardeau est lourd, et il impose une exigence morale : regarder la réalité en face, assumer les conséquences et agir concrètement.

La CGT a pourtant alerté à de nombreuses reprises sur les risques psychosociaux liés à ces changements brutaux, en particulier sur les conséquences du Projet Résonances pour les équipes de Direction, des établissements et au plus près de la production. Des rapports préventifs RPS complets et documentés sur certains périmètres ont été adressés à la direction ainsi qu'à la médecine du travail et l'inspection du travail.

Il supposait des mesures d'urgence, mais rien n'a été fait. Pire, la Direction attend toujours d'être au pied du mur, pour daigner répondre. Et souvent la réponse, c'est : « Circulez, il n'y a rien à voir, tout est sous contrôle ». Mais la réalité vous la connaissez, absolument rien n'est sous contrôle.

Un exemple parmi tant d'autres pour illustrer les dysfonctionnements : La supply Chain dont l'organisation va à l'encontre du maintien de l'exploitation ferroviaire. Limite des stocks à quelques unités, absence d'analyse sur le nombre d'installations en service et les incidents idoines... Les

modes de calculs amènent aujourd'hui à des pénuries, c'est le cas sur du matériel de compteur d'essieux, mais également sur les détecteurs électromécaniques forfex. Les promesses de délai maximum d'approvisionnement de 72 heures annoncées lors de la mise en place de la supply Chain ne sont pas tenues. Il n'est pas rare d'avoir des attentes de plusieurs semaines, voire davantage ! Dans ces conditions, il est impossible de maintenir le réseau de manière efficace.

Ces carences, concomitantes à une pression latente qui s'exerce sur les équipes, à des injonctions souvent contradictoires, conduisent inéluctablement à une perte de sens au travail, donc à une dégradation des conditions de travail et en corollaire, à des drames humains dans certains cas ! Bien sûr, le parallèle avec les drames vécus par les salariés de France Telecom au tournant des années 2010 est évident et dans les têtes des cheminots.

La brutalité des politiques d'entreprises, les restructurations, l'effacement des repères collectifs et l'indifférence systémique avaient conduit à une série de suicides. Là aussi, les dirigeants ont été reconnus responsables, leur gestion ayant créé un climat délétère et insoutenable pour les salariés. La justice a fini par les condamner pour harcèlement moral institutionnel.

Mais à la SNCF, le rythme des drames est plus soutenu encore : neuf cheminots se sont donné la mort en quelques semaines, certains ont témoigné par écrit de leur souffrance au travail, illustrant la violence inouïe des politiques imposées. Les témoignages recueillis mettent en avant une pression quotidienne insoutenable et un manque de reconnaissance. Face à ces drames, certaines directions s'enfoncent toujours plus profondément dans un mépris glacial et brutal. Une honte absolue, une insulte intolérable lorsqu'elles renvoient par exemple la déclaration d'accident de travail aux familles des victimes à l'instar de Bruno conducteur de TGV.

À ce titre, la CGT exige un engagement ferme de la direction de la SNCF afin que les accidents de travail soient instruits par l'entreprise et que les enquêtes soient menées par les représentants du personnel sans entrave des directions et en toute transparence.

Si les suicides représentent la manifestation la plus tragique et irréversible de la souffrance au travail, il existe de nombreux autres symptômes révélateurs du malaise profond qui touche l'ensemble des cheminots. Stress chronique, anxiété, épuisement professionnel, arrêts maladie à répétition ou encore démissions précoces sont autant de signaux alarmants qui témoignent d'une souffrance diffuse et généralisée. Partout dans les établissements, sur les chantiers et dans les équipes, les cheminots font face à des difficultés psychologiques et physiques qui s'inscrivent dans leur quotidien, bien au-delà des cas les plus dramatiques.

Les chiffres sont têtus et malheureusement sans appel, et traduisent l'urgence absolue d'une réaction du COMEX ! L'accidentologie des cheminots s'aggrave : +30 % d'accidents de travail au premier semestre 2025 comparé au premier semestre 2024 ; +13,8 % de cheminots reconnus en maladie professionnelle en 2025, 13 décès en 2025 sont directement liés à l'exposition à l'amiante et quotidiennement des cheminots continuent de s'empoisonner, car les directions refusent de mettre un plan d'éradication. Enfin, une aggravation significative du nombre de Burn Out. Derrière ces statistiques, ce sont des vies brisées, des familles endeuillées, des équipes meurtries.

L'ouverture tous azimuts à la concurrence, les stratégies de filialisation, la liquidation de Fret SNCF ainsi que les réorganisations telles que Destination 2030, Maintenir Demain et Résonances, sans oublier celles plus locales comme les déménagements, les détourages, les regroupements, dans chaque chantier, chaque organisation du travail, ont des répercussions lourdes sur les conditions de vie et de travail des cheminots qu'ils soient à l'exécution, à la maîtrise ou cadre !

Ici même, dans ce bâtiment comme dans tous les bâtiments des campus de Saint-Denis, dans les directions centrales, mais aussi les directions d'établissements, les encadrants et plus

largement les cheminots subissent cette maltraitance.

Déménagement, modification des roulements, mise en place du flex office, sous-effectif chronique et manque de formation : ces désorganisations du travail ont des impacts particulièrement graves sur la santé physique et mentale des cheminots.

La direction de la SNCF et les directions des SA disposent pourtant de tous les leviers nécessaires pour améliorer concrètement les conditions de travail des cheminots, à commencer par l'attribution de moyens supplémentaires en effectifs et la mise en œuvre d'une politique ambitieuse de formation professionnelle.

Or, il apparaît clairement dans les politiques menées qu'elles ne souhaitent pas s'engager dans cette direction. La dégradation des conditions de travail et l'absence d'une réelle reconnaissance par la rémunération à l'instar des dernières NAO, constituent un facteur déterminant dans l'aggravation de la situation. Les stratégies de pourrissement utilisées, notamment par la direction nationale de SNCF Réseau dans la gestion des conflits sociaux, illustrent parfaitement la situation.

Le dialogue avec les cheminotes et les cheminots au travers de leurs représentants des organisations syndicales est aujourd'hui bien mis à mal. Ce sont les responsables de ces politiques d'entreprise qui orchestrent méthodiquement cette dégradation et ce n'est plus seulement de la négligence : c'est une stratégie froide, calculée, déployée à chaque niveau hiérarchique. Chaque nouvelle réforme, chaque plan soi-disant salvateur, n'est qu'un clou de plus dans le cercueil d'une communauté broyée. Il ne s'agit pas de simple gestion d'entreprise, mais d'une logique mortifère qui transforme les gares, les ateliers, les dépôts, les postes en champs de ruine psychologique.

Qu'on ne s'y trompe pas : les responsables connaissent la souffrance qu'ils imposent. Ils voient les visages épuisés, les mains qui tremblent, entendent les cris étouffés et les silences lourds de celles et ceux qui n'en peuvent plus. Mais ils préfèrent détourner les yeux, s'abriter derrière des procédures, des statistiques, des audits aseptisés ou encore utiliser des cabinets aux méthodes peu reluisantes.

Qu'ils osent enfin affronter le regard des familles endeuillées et des collègues brisés, qu'ils viennent sur les quais, dans les voies, dans les trains, dans les ateliers toucher du doigt la réalité qu'ils ont façonnée. Ils devront tôt ou tard rendre des comptes à tous celles et ceux qui ont payé de leur santé, de leur équilibre, parfois même de leur vie, le prix de cette gestion inhumaine.

Madame La Présidente, la CGT exige des mesures fortes et immédiates pour garantir la santé et la sécurité des cheminots. Il s'agit donc de traiter le mal à sa source, car nous connaissons parfaitement les causes et les responsables de cette souffrance au travail.

La CGT exige donc :

- Que la Direction de la SNCF mette tout en œuvre pour accompagner les familles et les collègues des cheminots ayant perdu la vie ;
- L'arrêt immédiat des réorganisations locales et nationales ainsi qu'un moratoire sur le processus de privatisation et l'ouverture à la concurrence dans l'ensemble des SA du groupe public unifié SNCF ainsi que dans l'ensemble des filiales fret et voyageurs ;
- L'ouverture de négociations immédiates sur le niveau des embauches, sur la formation professionnelle initiale et continue, les conditions de travail et les conditions sanitaires des cheminots ainsi que sur la sécurité ferroviaire, ceci afin de prendre des mesures d'urgence et stopper les drames.

Merci de votre attention.