



AUX CHEMINOTS CONTRACTUELS & STATUTAIRES

Montreuil, le 22 octobre 2026

TABLE RONDE SÉCURITÉ FERROVIAIRE

DES ANNONCES AU RABAIS, LOIN DES RÉALITÉS DU TERRAIN !

**Le 21 octobre,
une table ronde
consacrée
à la sécurité ferroviaire
s'est tenue
sous le pilotage
de la direction
de SNCF Réseau.**

**Au-delà des communications
qui ne manqueront pas
de saturer les messageries
et les médias,
la faiblesse
des moyens annoncés
montre que la direction
ne prend pas réellement
la mesure de la gravité
de la situation.**

**La CGT exige des moyens
humains, matériels
et financiers
au plus près des cheminots,
des métiers
et du travail réel.**

Si les accidents ferroviaires sont souvent multifactoriels, l'accident de Cléon – et tous les autres – ne peut être dissocié de la situation organisationnelle, sanitaire et sociale à la SNCF.

Leur accumulation révèle que le mal qui ronge l'entreprise est profond et qu'il trouve ses racines dans des choix structurels auxquels la direction refuse encore de s'attaquer.

Le morcellement de l'entreprise, l'externalisation, la polyvalence, la dégradation des conditions de travail et le sous-investissement dans le réseau fragilisent profondément la sécurité ferroviaire.

Cette table ronde s'inscrivait dans le prolongement de la réunion du 24 septembre, convoquée en urgence au niveau du Groupe SNCF sous la pression de la CGT.

Dans ce contexte, la direction de SNCF Réseau était appelée à présenter les mesures engagées et les moyens mobilisés pour répondre à la situation.

Concernant les coupons de rail entreposés aux abords des voies, directement mis en cause dans l'accident de Cléon, la direction affirme que plus de 50 % des coupons identifiés ont été retirés et annonce achever leur enlèvement dans un délai de six mois.

Mais comment prétend-elle inscrire ce ramassage dans la durée et assurer sa continuité alors que, sur certains territoires, jusqu'à 90 % des draines peuvent être indisponibles faute d'entretien et que les effectifs de conducteurs de l'Équipement ne cessent de fondre ?

Sans matériels disponibles ni effectifs suffisants, c'est une promesse sans lendemain.

La direction ose se gargariser d'un budget en augmentation de 460 recrutements.

Un chiffre pourtant dérisoire au regard des besoins et des suppressions de brigades sur tout le territoire. Plus de 9 000 cheminots supplémentaires à Réseau sont indispensables pour répondre aux exigences de sécurité et assurer correctement les missions.

La direction annonce également une hausse de 15 % des investissements consacrés aux engins et aux matériels. **Là encore très loin du compte quand les brigades sur le terrain manquent de tout.**

Elle invoque les difficultés à obtenir du gouvernement les financements nécessaires pour l'infrastructure et sa maintenance.



Mais cette réalité ne saurait l'exonérer de ses propres responsabilités : l'organisation du travail, l'élargissement des périmètres d'astreinte, les sous-effectifs et la polyvalence imposée aux métiers relèvent directement de ses choix, dont elle doit pleinement assumer les conséquences.

D'ailleurs, la direction refuse toujours de reconnaître la nocivité de « Maintenir demain » et d'en tirer la seule conclusion qui s'impose : un moratoire immédiat.

Les seuls correctifs qu'elle envisage sont sur les parcours d'astreinte, les missions et formation des ordonnanceurs, les moyens et l'accompagnement des REC.

UNE SEULE CHAÎNE, TOUTE LA SNCF

La sécurité engage tous les métiers et toutes les activités. À mesure que l'entreprise se fragmente par la filialisation, l'externalisation et la sous-traitance, les responsabilités se diluent, les interfaces se multiplient et les savoirs se dispersent : le risque, lui, s'installe.

En confiant le pilotage de cette réunion à SNCF Réseau, la direction du GPU SNCF tente à la fois d'échapper à ses propres responsabilités et de cantonner les réponses à des mesures directement liées aux accidents.

Or, la crise est bien plus profonde : elle est structurelle et résulte des choix d'organisation, de fragmentation et de gestion imposés à l'ensemble de la SNCF.

Y répondre exige des moyens humains, matériels et financiers importants dans toutes les sociétés du Groupe et un retour à une entreprise intégrée. C'est donc toute la politique de l'entreprise qui doit être revue.

CESSER DE RESTRUCTURER, SÉCURISER MIEUX

Réorganisations incessantes, dégradation des conditions de travail, souffrance des cheminots : lorsque les cheminots sont fragilisés, c'est toute la chaîne de sécurité qui l'est.

Nous exigeons un moratoire immédiat sur toutes les réorganisations, locales comme nationales, ainsi que l'arrêt des politiques de filialisation et d'externalisation, qui aggravent les risques ferroviaires et la souffrance au travail.

Nous revendiquons la fin de la polyvalence imposée et des emplois à géométrie variable, ainsi que de véritables formations aux métiers tout au long de la carrière.

Nous exigeons des effectifs suffisants, des moyens matériels à la hauteur et la suppression des frontières entre les sociétés et les activités, afin de rétablir une organisation cohérente et intégrée au service de la sécurité ferroviaire.

Il faut repartir du travail réel : les cheminots connaissent les risques, les besoins et les solutions.

Les accidents ne sont que la partie visible des dysfonctionnements auxquels sont exposés les cheminots comme les usagers.

Répondre à l'urgence est indispensable, mais ne suffit pas. Réparer après l'accident, c'est trop tard ; sécuriser, c'est agir à la racine.

DANS LES TERRITOIRES, IMPOSONS NOS CHOIX !

Le 21 octobre, les syndicats CGT de site ont multiplié, partout en France, les initiatives et les interpellations pour placer les directions locales devant leurs responsabilités et obtenir les moyens nécessaires.

Cette mobilisation les a contraintes à dépasser les annonces et à s'engager dans un travail de proximité pour mesurer les besoins réels et y répondre concrètement.

Des réunions inter-SA sont et seront organisées dans chaque région. Les directions locales devront répondre aux revendications portées.

Le 25 novembre, une nouvelle réunion nationale, pilotée par la direction du GPU SNCF, devra dresser le bilan.

POUR PESER D'AVANTAGE, IMPOSER D'AUTRES CHOIX ET GAGNER SUR NOS REVENDICATIONS, INFORMONS-NOUS AUPRÈS DES SYNDICATS CGT DE SITE ET REJOIGNONS LA CGT !

**GAGNONS DES MOYENS, REFUSONS L'AUSTÉRITÉ
MOBILISONS-NOUS LE 3 ET LE 5 NOVEMBRE 2026 !**