



**CSE RÉSEAU  
DGA**

## COMPTE-RENDU CSE Mars 2026



### RPS : des discours...

### mais toujours pas d'actions sur le travail réel

Lors du dernier CSE, la direction de la DGA a présenté une nouvelle politique de prévention des risques psychosociaux (RPS).

Sur le papier, les intentions sont là. Mais dans les faits, le compte n'y est pas. Car cette politique évite les vraies causes !

Former les managers, multiplier les dispositifs d'écoute, créer des indicateurs...

Tout cela peut être utile. Mais cela ne règle pas l'essentiel.

**Les risques psychosociaux ne tombent pas du ciel. Ils sont directement liés à :**

- La charge de travail ;
- Le manque d'effectifs ;
- Les réorganisations permanentes ;
- La perte de sens au travail.

**Or, ces sujets restent largement absents des mesures concrètes proposées.**

**On continue donc de traiter les conséquences... sans s'attaquer aux causes.**

**De plus, des questions concrètes restent sans réponse !**

- Quels moyens pour les managers, déjà en difficulté ?
- Quels effectifs pour les RH et les préventeurs ?
- Quelle prise en compte des remontées du terrain ?

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, la prévention des RPS doit d'abord**

**passer par une action sur la prévention primaire.**

**Nous refusons une approche qui :**

- Fait peser la responsabilité sur les salariés et les managers ;
- Empile des dispositifs sans donner de moyens ;
- Privilégie les tableaux de bord au détriment du terrain.

**La priorité doit être claire : agir sur le travail réel.**

**Or, à ce stade, il y a trop d'annonces... et trop peu de réponses.**

**L'entreprise doit passer aux actes :**

- Des actions immédiates sur la charge et l'organisation du travail et les effectifs ;
- Une réelle prise en compte du vécu des agents ;
- Des moyens concrets pour agir, pas seulement des outils ;

**L'UNSA-Ferroviaire ne se contentera pas d'effets d'annonce.**

**Nous serons vigilants et exigeants pour que la direction passe enfin des discours aux actes, et que la prévention des RPS s'attaque réellement à ce qui fait souffrir les agents : leur travail au quotidien.**

**Lors du dernier CSE, la direction de la DGA a présenté une nouvelle politique de prévention des risques psychosociaux (RPS). Sur le papier, les intentions sont là. Mais dans les faits, le compte n'y est pas. Car cette politique évite les vraies causes ! Former les managers, multiplier les dispositifs d'écoute, créer des indicateurs... Tout cela peut être utile. Mais cela ne règle pas l'essentiel.**

# Accidentologie : des indicateurs en baisse... mais des risques qui persistent !

Lors du dernier CSE, la direction de la DGA a présenté les bilans d'accidentologie 2024 et 2025 avec des indicateurs en amélioration.

## Des chiffres qui masquent la réalité :

Oui, le taux de fréquence et le taux de gravité baissent depuis 3 ans.

## Mais dans le même temps :

- Un petit nombre d'accidents concentre la majorité des arrêts de travail ;
- Les événements graves ont doublé en un an ;
- Les chocs psychologiques explosent (mal-être, tensions, situations traumatisantes) ;
- Les mêmes causes reviennent chaque année : déplacements, manutention, risque routier.

Ces éléments montrent une chose : la situation ne s'améliore pas en profondeur.

## Une prévention qui ne transforme rien : Malgré les plans d'action annoncés :

- Les mêmes accidents se reproduisent ;
- Les mêmes causes persistent ;
- Certaines actions restent sans effets visibles.

Le problème est structurel. Il n'existe toujours pas de véritable pilotage national de la prévention sur l'accidentologie.

## Aujourd'hui :

- Les analyses d'accidents sont faites localement ;
- Les causes racines sont identifiées... mais restent isolées ;
- Les retours d'expérience ne sont pas suffisamment partagés ;
- Les solutions ne sont ni partagées, ni généralisées à la maille nationale.

## Résultat :

Chacun agit dans son périmètre, sans stratégie d'ensemble.

On accumule des constats, mais on ne construit pas de solutions durables.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, le bilan est clair :  
La prévention n'est pas à la hauteur des risques réels.**

## Nous refusons :

- Une approche basée uniquement sur des indicateurs ;
- Une gestion locale sans coordination ;
- Des plans d'action sans efficacité mesurée.

La sécurité ne peut pas être une addition d'initiatives isolées.

## Nous demandons :

- Une analyse nationale des causes racines à partir des accidents terrain par grande typologie ;
- La capitalisation des retours d'expérience ;
- Des mesures concrètes, priorisées et généralisées au niveau national, avec un pilotage expert capable d'imposer des actions efficaces, notamment sur : les déplacements, le risque routier, les situations de travail dégradées, le risque électrique.

Un décès en trajet en 2025, des accidents graves, des situations de mal-être...

Derrière chaque chiffre, il y a des agents, des collègues, des vies impactées.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, la sécurité et la santé ne sont pas des indicateurs.  
Ce sont des priorités absolues.**

**Nous serons vigilants à ce que les engagements pris se traduisent concrètement sur le terrain et à ce que les agents soient pleinement associés à la définition et à l'évaluation des actions de prévention.**

## CCR Bordeaux : Mise en place d'une Concertation Spécifique de Projet (CSP)

La mise en place d'une Commande Centralisée du Réseau (CCR) à Bordeaux est prévue à l'horizon 2032. Ce projet sera accompagné de nombreuses autres évolutions.

Afin de pouvoir les aborder avec les organisations syndicales, l'EIC APC et la DGA ont mis en place une CSP.

### Premières informations transmises :

Un chef de projet a été désigné et, afin de mener à bien les différents projets, l'établissement a mis en place différents lots pour aborder les aspects concernés.

- **Accompagnement du changement** : pour traiter les sujets en lien avec les relations sociales, la communication du projet et l'aspect RH ;
- **SEF** : pour la mise à jour de la documentation et le suivi des formations nécessaires ;
- **SST** : pour aborder notamment les sujets sûreté et incendie ;
- **Exploitation** : pour la définition des organisations cibles, les relations entre la gare de Bordeaux et la CCR...
- **Aménagement des locaux** : pour gérer les aspects liés à l'acoustique, la luminosité, le mobilier... Le suivi des travaux et gérer les différents déménagements engendrés ;
- **Gestion de crise** : pour le redécoupage des zones d'astreinte, la réactualisation des scénarios de crise...
- **COGC** : pour réaliser le nouveau découpage des territoires COGC Aquitaine et Midi-Py (déplacement de la frontière sud à Agen), le suivi des documents d'exploitation...



### Une présentation d'un calendrier théorique a aussi présenté aux membres de la CSP :

- **12/26** : Finalisation des travaux du bâtiment à l'étage R+2 ;
- **11/27** : Mise en place de la télécommande d'Arcachon et mise en service du poste d'Hourcade ;
- **12/27** : Livraison salle exploitation CCR ;
- **09/29** : Déménagement du CSA ;
- **10/30** : Déménagement du COGC dans le bâtiment CCR, et télécommande de la gare de Coutras depuis la CCR ;
- **06/31** : Poste d'Hourcade qui déménage à la CCR ;
- **06/32** : LNSO Bordeaux-Toulouse (partie TGV), mise en service d'AFSB + RER métropolitain, déménagement du CSS.



Pour l'UNSA-Ferroviaire, la mise en place de CCR sont des projets importants qui doivent être suivis avec attention. Tous les éléments doivent être évoqués et analysés, que ce soit l'emploi, le bâtiment, la formation ou l'organisation du travail. De même, il est important

d'aborder et de connaître les impacts de ce dossier sur les agents des autres établissements concernés (Infrapôle, ESTI, ...).

Les prochaines réunions devraient permettre de le faire.



# Radon en Limousin : la CSSCT et les représentants du personnel remplissent pleinement leurs rôles !

Lors de la CSSCT Limousin du 19 mars, l'entreprise avait inscrit un point à l'ordre du jour sobrement intitulé « point radon ». Cela faisait suite à une présentation de plusieurs mesures de radon dans des gares de l'EIC Centre Limousin lors de la réunion RPX du 05 mars.

Sur les 10 gares où il y a eu des mesures, six sites présentaient des résultats non conformes. Cinq d'entre elles présentaient un taux supérieur à 300 becquerels par m<sup>3</sup> mais inférieur à 1000 Bq/m<sup>3</sup> (Guéret, Lavaufranche, Busseau-sur-Creuse, Bussière-Galant, Egletons) et 1 gare avait un taux supérieur à 3000 Bq/m<sup>3</sup> : Meymac.

Cependant, en dehors de ces résultats, aucune autre information n'a été présentée en amont aux membres de la CSSCT.

De plus, les échanges longs et nourris en séance n'ont pas permis de répondre aux interrogations et inquiétudes des représentants du personnel portant sur les mesures et protocoles mis en place dans les différents sites, sur les informations apportées à l'ensemble des agents ayant accès aux différents locaux concernés, sur la liste des agents ayant travaillé dans ces postes et sur les informations transmises au médical, sur les consignes données par le périmètre zonal et national pour faire face au danger du radon...

Dans ces conditions, les membres de la CSSCT ont quitté la séance et les organisations syndicales représentatives (UNSA-Ferroviaire, CGT, Sud Rail) ont déposé un droit d'alerte sur le sujet.

**Résultat :** les échanges lors de l'enquête ont permis de faire valider les mesures mises en place pour les cinq gares qui ont des taux inférieurs à 1000 Bq/m<sup>3</sup> par le médecin référent national spécialisé en radioprotection. Par contre, devant les concentrations de la gare de Meymac, les mesures de protection devant être plus strictes, les agents ont été retirés de leur poste de travail.

**Rappel :** Le radon est un gaz radioactif naturel inodore, incolore et inerte, présent partout dans les sols mais plus fortement dans les sous-sols granitiques et volcaniques. Ce gaz s'accumule dans les espaces clos, notamment dans les bâtiments.

**Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est inquiétant que l'entreprise n'ait pas pris immédiatement la mesure du danger du radon, qui est la deuxième cause de cancer du poumon. Sans la vigilance des représentants du personnel, et leur insistance à avoir un avis médical sur les différentes actions mises en place par l'établissement, des agents auraient continué à être exposés au danger du radon.**

**Cependant, beaucoup de sites n'ont pas eu de mesures et les agents de l'EIC ne sont pas les seuls exposés... N'hésitez pas à contacter vos représentants UNSA-Ferroviaire si vous avez des questions sur le sujet.**

## VOS REPRÉSENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

Prénom	Nom	Mail	Tél.	Prénom	Nom	Mail	Tél.
Régine	Dréano	dreano.r@unsa-ferroviaire.org	06 32 13 92 57	Laurent	Marois	marois.l@unsa-ferroviaire.org	06 58 03 85 55
Solange	Garrigues	garrigues.s@unsa-ferroviaire.org	06 30 03 06 58	Mickael	Lecuyer	mickael.lecuyer@reseau.sncf.fr	06 21 67 53 27
Lise	Ginolin	ginolin.l@unsa-ferroviaire.org	06 87 25 18 14	Benoit	Jégo	benoit.jego@reseau.sncf.fr	06 21 14 28 66
Patrick	Labrue	labrue.p@unsa-ferroviaire.org	06 29 88 90 28	Éric	Gerbault	gerbault.e@unsa-ferroviaire.org	07.85.74.58.06
Sophie	Lahore	sophie.lahore@reseau.sncf.fr	06 11 66 13 71	Virginie	Renaudin	virginie.renaudin@reseau.sncf.fr	06 13 04 04 85
Philippe	Guelpa	guelpa.p@unsa-ferroviaire.org	06 03 77 20 94	Jean-Paul	Araujo	araujo.jp@unsa-ferroviaire.org	06 67 77 15 70
Yannick	Cantegrel	cantegrel.y@unsa-ferroviaire.org	06 14 99 37 82	Jean-François	Agullo	jean-francois.agullo@reseau.sncf.fr	06 25 10 09 91
Représentant Syndical de la délégation UNSA-Ferroviaire							
Pierre-Henri	Vallade	vallade.ph@unsa-ferroviaire.org	06 71 21 14 14				

**POUR NOUS ADRESSER VOS QUESTIONS :**  
[vallade.ph@unsa-ferroviaire.org](mailto:vallade.ph@unsa-ferroviaire.org)

**RÉFÉRENT HARCÈLEMENT SEXUEL ET AGISSEMENTS SEXISTES :**  
[sos.harcelement.zpa@gmail.com](mailto:sos.harcelement.zpa@gmail.com)



**UNSA-Ferroviaire**

56, rue du Faubourg Montmartre – 75009 PARIS  
[federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)



**POUR CONSULTER NOS  
INFORMATIONS EN LIGNE :**

<https://www.unsa-ferroviaire.org>