



**AXE TGV
SUD-EST**

JUILLET / 2026

COMPTE RENDU CSSCT

du mois de juin / juillet 2026

Urgence climatique : adapter le réseau, protéger les agents

La canicule de juin a brutalement rappelé que notre ingénierie ferroviaire et nos bâtiments sont conçus pour le climat d'hier. Rails déformés, gares dignes de « serres tropicales », matériel inadapté : pour l'UNSA, ce n'est pas un aléa, c'est la conséquence de cinquante ans d'arbitrages budgétaires privilégiant l'urgence à l'anticipation.

Face à la dégradation critique des conditions de travail liée aux fortes chaleurs sur l'ensemble du réseau, et particulièrement sur l'Axe TGV Sud-Est, la CSSCT et les représentants du personnel ont déposé un droit d'alerte pour danger grave et imminent (article L. 4132-2 du Code du travail). La multiplication des incidents (cabines et trains sans climatisation, malaises parmi le personnel et les voyageurs, locaux inadaptés) démontre que les mesures actuelles, déclenchées uniquement en alerte « rouge », sont insuffisantes.

L'exposition directe à des températures extrêmes met en péril la santé des agents et la sécurité des circulations.

POUR L'UNSA !

L'UNSA-Ferroviaire a déposé une Demande de Concertation Immédiate auprès de SNCF Voyageurs pour exiger :

- Une cellule de crise « canicule » permanente et automatique.
- La garantie d'un accès à l'eau, des aménagements d'horaires et des temps de repos dignes.
- L'assouplissement des règles de port des tenues : nous revendiquons de laisser le choix des éléments de tenue du vestiaire aux agents en contact avec la clientèle lors des fortes chaleurs. La santé ne doit pas être sacrifiée à l'uniforme.

Nous exigeons de la Direction l'application immédiate, sur l'ensemble du territoire, de mesures correctives concrètes :

- Accès illimité à l'eau fraîche : suppression des plafonds de distribution et ravitaillement systématique en cours de parcours.
- Équipements pour tous : dotation uniforme en gourdes isothermes et en ventilateurs, ainsi qu'un assouplissement immédiat du code vestimentaire.
- La neutralisation des BQP et autres enquêtes sur la qualité produite
- Maintenance prioritaire : réparation urgente des climatisations en cabines de conduite et dans les locaux de vie (en gare dans les sièges d'entités RHR, technicentres).
- Organisation adaptée : interdiction de circulation des matériels défaillants dès les premiers pics de chaleur, création de cellules de crise estivales et recrutement de climaticiens.

**La sécurité ne peut dépendre de la bonne volonté individuelle.
Nous exigeons un calendrier de déploiement de ces procédures.**



Résultats commerciaux de l'Axe TGV Sud-Est

Juin : un mois marqué par des perturbations majeures

Le mois de juin a enregistré un net ralentissement des ventes, principalement dû à la canicule et ses conséquences. Cette baisse de performance est également imputable aux travaux. Il ne faudrait pas parler du manque de matériel, de la réduction de l'offre sur certaines relations et de l'immobilisation de rames en raison de pannes de climatisation notamment ?

Les chiffres reflètent ces difficultés avec un retrait de 5 % par rapport à l'année précédente et un écart de -7 % par rapport à l'objectif fixé. Toutefois, certaines destinations ont résisté : on note un regain d'attrait pour les Alpes et un objectif dépassé de 0,8 % sur le Languedoc, bien que ce dernier axe doive faire face à une saturation des circulations atteignant 93 % de taux d'occupation.

Juillet : un retour à l'équilibre malgré un contexte calendaire défavorable

Les prévisions pour juillet tablent sur l'atteinte des objectifs, malgré un pont du 14 juillet moins favorable que l'année précédente. La croissance est estimée à 4 % sur l'axe, ce qui correspond exactement à l'objectif fixé, signalant une stabilisation après les turbulences de juin.

Août : une tendance globale positive, mais un essoufflement récent

La tendance générale d'août reste bonne. Cependant, un ralentissement des ventes est observé au cours des dernières semaines, conséquence directe des nouvelles vagues de canicule qui impactent à nouveau la fréquentation.

Dialogue social de proximité

Les accords sur le dialogue social de proximité ont été ratifiés par l'UNSA-Ferroviaire. Ces accords fixent la mise en place des CSSCT au périmètre des établissements et la création de CPX (Comités de Proximité) au niveau des UO.

La négociation sur les accords de fonctionnement va débiter.

TGV M et enregistrement de l'interphonie : l'UNSA Sud-Est s'oppose à une dérive sécuritaire

Alors que la Direction engage une consultation sur l'installation d'un système d'enregistrement des communications interphoniques à bord des futurs TGV M, l'UNSA tient à alerter les agents de l'Axe TGV Sud-Est sur les véritables enjeux de ce dossier.

Loin d'une simple mesure technique, il s'agit d'un changement majeur qui dépasse le cadre des recommandations de sécurité et pose la question du contrôle permanent des conducteurs.

Une recommandation détournée de son objectif. Pour justifier ce projet, la Direction s'appuie sur la recommandation N°6 du rapport du BEA-TT (bureau enquête accident transports terrestres) de mars 2017. Cependant, une lecture attentive de ce rapport révèle une réalité que la Direction semble occulter : cette recommandation concerne exclusivement les trains d'essais et l'Agence d'Essai Ferroviaire (Eurailtest). Elle visait à sécuriser des phases spécifiques de tests impliquant du personnel non habituel en cabine. L'appliquer systématiquement aux trains commerciaux du TGV M constitue une extension abusive.





Pourquoi la Direction va-t-elle au-delà des préconisations du BEA-TT ?

La mention explicite du « contrôle de l'activité des salariés » dans le dossier de consultation ne laisse guère de place au doute : l'objectif affiché est bien le 'surveillance accrue des agents à des fins managériales voire disciplinaires, et non l'amélioration de la sécurité voyageurs.

La sécurité d'abord, mais la vraie

Avant de vouloir innover dans la surveillance, la Direction ferait bien d'appliquer les recommandations fondamentales qui restent lettre morte à ce jour.

L'UNSA rappelle les conclusions de l'inspecteur général Christian Malaurie, à la suite du tragique accident de la gare de Lyon (56 morts), qui préconisait notamment :

- **Une quatrième journée de formation continue** dédiée exclusivement au freinage pour chaque agent de conduite. Aujourd'hui, nous n'en sommes qu'à deux journées, dont le contenu reste à éprouver.
- **L'abandon des notes de service qui s'empilent et contredisent souvent le règlement.**

La sécurité ne se résume pas à l'enregistrement des voix ; elle réside d'abord dans la formation, la clarté des consignes et la confiance accordée aux professionnels.

Une instance inadaptée et une demande de report

L'enjeu du TGV M dépasse largement le cadre du CSE de l'Axe TGV Sud-Est. À terme, ce matériel circulera sur l'ensemble du réseau et concernera plusieurs établissements.

C'est pourquoi, lors du CSE du 30 juin, l'ensemble des organisations syndicales, dont l'UNSA, a demandé :

1. Le report immédiat de cette consultation locale.
2. La présentation de ce dossier stratégique devant le CSE Central, seule instance habilitée à traiter des impacts nationaux et structurels d'une telle mesure.

L'UNSA-Ferroviaire appelle les agents à rester mobilisés.

Nous ne laisserons pas passer une mesure qui transformerait la cabine de conduite en un lieu de suspicion permanente, tant que les véritables leviers de sécurité (formation, simplification des règles) ne seront pas pleinement activés.

La sécurité des voyageurs passe par des conducteurs formés et respectés, pas par des conducteurs surveillés .

TGV M et interphonie : non au « fliquage » !

L'UNSA s'oppose fermement à l'enregistrement systématique des communications interphoniques dans les futurs TGV M.

La Direction détourne une recommandation de sécurité (valable uniquement pour les trains d'essais) pour instaurer un contrôle permanent des conducteurs.

La position de l'UNSA : la vraie sécurité passe par la formation (davantage de journées sur le freinage) et la clarté des consignes, pas par la surveillance audio.

Nous avons exigé le report de cette consultation locale. Ce dossier stratégique, qui concerne tout le réseau, doit être traité devant le CSE Central.





JE SOUHAITE ADHÉRER EN LIGNE

Pas besoin de remplir le bulletin papier dans ce cas..

 Je scanne le QR Code ou je clique sur la flèche

VOS COORDONNÉES PERSONNELLES

NOM
PRÉNOM
DATE DE NAISSANCE
ADRESSE
CODE POSTAL
VILLE
EMAIL
TÉLÉPHONE

VOS COORDONNÉES PROFESSIONNELLES

N° DE CP*		
CLASSE		
CP*	CDI	CDD
ALTERNANT		
ENTREPRISE PRIVÉE		
EMPLOI TYPE		
LA SA / L'ENTREPRISE PRIVÉE		
ÉTABLISSEMENT		
TÉLÉPHONE		

J'ADHÈRE À L'UNSA-FERROVIAIRE

Je donne mon consentement pour que les informations me concernant collectées à l'aide de ce formulaire fassent l'objet d'un traitement informatisé réalisé par l'UNSA-Ferroviale, pour les finalités de gestion des adhérents, me faire bénéficier de ses offres de ses partenaires et me proposer de m'aider lors de problèmes avec mes employeurs. Je suis informé que mes données seront conservées dans la limite des prescriptions légales et que je peux retirer mon consentement à tout moment en cliquant sur l'onglet « suppression compte ».

Conformément à la loi informatique 1978 modifiée ainsi que du règlement européen, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant ainsi que de limitation et d'effacement en vous adressant à :

dpo@unsa-ferroviaire.org

LIEU, DATE & SIGNATURE

VILLE
DATE
SIGNATURE
PARRAINÉ PAR (FACULTATIF)

MONTANT DES COTISATIONS

AGENTS	CLASSE	COTISATION ANNUELLE BRUTE**	COTISATION MENSUELLE NETTE	COTISATION ANNUELLE NETTE
ALTERNANTS & CDD		12 €	0,34 €	4,08 €
AGENTS SNCF ET SALARIÉS DES ENTREPRISES FERROVIAIRES PRIVÉES	CLASSE 1	92 €	2,61 €	31,28 €
	CLASSE 2	98 €	2,78 €	33,32 €
	CLASSE 3	110 €	3,12 €	37,40 €
	CLASSE 4	130 €	3,69 €	44,20 €
	CLASSE 5	150 €	4,25 €	51,00 €
	CLASSE 6	180 €	5,10 €	61,20 €
	CLASSE 7	200 €	5,67 €	68,00 €
	CLASSE 8	255 €	7,22 €	86,70 €
	CLASSE 9	290 €	8,22 €	98,60 €
RETRAITÉS	RETRAITÉS	48 €	1,36 €	16,32 €
	RÉVERSION	24 €	0,68 €	8,16 €

**Article 199 quater C du Code des impôts : le crédit d'impôt est de 66 % du montant de la cotisation. Si vous ne payez pas d'impôt sur le revenu, les services fiscaux vous remboursent le crédit d'impôt par chèque.