



SEPTEMBRE 2026



RÉUNION SÉCURITÉ GROUPE DU 24 SEPTEMBRE 2026

FACE À L'URGENCE, COMMENT GARANTIR LA SÉCURITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL ?

**À la suite du déraillement
de Cléon et d'autres
événements récents
mettant à mal la sécurité,
une réunion de sécurité
au niveau du Groupe
Public Unifié (GPU)
s'est tenue le 24
septembre 2026.**

Après douze jours de silence de la direction, jugé incompréhensible par l'UNSA-Ferroviaire comme par l'ensemble des organisations syndicales, et face à une communication locale particulièrement préoccupante, tendant à minimiser l'événement ou à faire porter la responsabilité sur les agents, cette réunion devait enfin permettre d'apporter des réponses claires et concrètes.



L'UNSA-Ferroviaire a porté la voix de la raison et de l'exigence : la sécurité repose sur la confiance, la transparence et des moyens humains et matériels à la hauteur des enjeux.

Elle ne peut se construire dans la division entre les différentes SA du Groupe.

LES ANNONCES ET ENGAGEMENTS DE LA DIRECTION

Après une matinée de débats tendus, où la direction s'est initialement focalisée sur le seul ramassage des coupons de rail, une suspension de séance a permis d'élargir les engagements à cinq thématiques majeures, sous le pilotage du Groupe :

TRAITEMENT DES COUPONS DE RAIL ET MATÉRIELS DE CHANTIER

- **Recensement** : sous 8 semaines, un recensement exhaustif des coupons à ramasser sera effectué, avec présentation d'un bilan le 25 novembre.
- **Ramassage** : la direction s'engage à évacuer ces objets sous 6 mois, à compter du 24 septembre.
- **Prévention** : une procédure de « sévénisation » des chantiers (incluant les sous-traitants) sera rédigée d'ici fin 2026 pour encadrer strictement la dépose et l'évacuation des matériels, afin que la situation ne se reproduise plus.

L'UNSA-Ferroviaire se félicite de ces engagements, mais alerte sur notre capacité à évacuer les coupons de rail, sur l'impact que cela peut avoir sur la production programmée et nécessaire, ainsi que sur les pôles transverses. Les coupons de rail ne sont pas les seuls matériaux qu'il faut évacuer (traverses, ...).

EMPLOIS ET EFFECTIFS

La direction a garanti que les recrutements annoncés au 1er semestre 2026 (dont 300 emplois supplémentaires liés au plan d'action sécurité) s'ajouteront bien à la trajectoire d'emploi initiale, sans « recyclage » de postes ni gel des recrutements.

L'UNSA-Ferroviaire sera vigilante quant au fléchage de ces emplois et à la qualité de la formation donnée.

COORDINATION INTER-SA AU NIVEAU TERRITORIAL

D'ici le 25 novembre : des rencontres réunissant les différentes SA (Réseau, Voyageurs, Hexafret, etc.) et les représentants du personnel se tiendront dans chaque région administrative pour traiter les problèmes d'interface de sécurité, sous l'égide du Groupe.

L'UNSA-Ferroviaire est favorable à une communication renforcée, dès lors qu'elle permet de gagner en efficacité. Il faudra toutefois garantir que ces réunions ne restent pas de simples espaces d'échange, mais disposent des moyens nécessaires pour mettre concrètement en œuvre les décisions qui y seront prises.

AUDITS DE L'ÉTAT DU RESEAU

- Les conclusions du récent audit « Putallaz » sur l'état du Réseau seront présentées au niveau du Groupe le 14 octobre.
- Les expertises libres réalisées au sein de chacun des CSE de Réseau pourront alimenter le constat.
- Une table ronde spécifique à SNCF Réseau se tiendra le 21 octobre pour discuter de la mise en œuvre du plan d'action et des moyens associés.

L'UNSA-Ferroviaire sera attentive aux constats dressés et réitérera ses préconisations.

ADAPTATIONS NÉCESSAIRES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Une étude et un audit comparatif (benchmark) avec des pays confrontés à des climats extrêmes (fortes chaleurs, moussons) seront lancés d'ici la fin de l'année pour adapter notre infrastructure et nos règles de travail, qui doivent très vite s'adapter à ces nouvelles contraintes.

L'UNSA-Ferroviaire alerte depuis de nombreux mois sur les conséquences climatiques sur la résilience de l'infrastructure et du matériel. Les travaux doivent désormais être réalisés rapidement.

REMONTÉES D'INFORMATIONS PAR LES CONDUCTEURS

- **Immédiatement** : mise en place d'une procédure stricte pour que tous les signalements (via les Bulletins de Service – BS) soient pris en compte.
- **À terme (début 2027)** : un nouveau processus sera mis en place pour garantir que chaque agent signalant un danger reçoive systématiquement un retour sur l'action menée. La direction s'est engagée, auprès de l'UNSA, à ne pas créer « d'application gadget », mais à s'appuyer sur les processus métiers existants.

L'UNSA-Ferroviaire ne demande pas de SI supplémentaire, mais que chaque signalement soit suivi d'une action.



L'ANALYSE DE L'UNSA-FERROVIAIRE : DES INTERROGATIONS LÉGITIMES

Si l'UNSA-Ferroviaire acte ces annonces comme un premier pas nécessaire, nous serons vigilants et critiques sur la mise en œuvre réelle de ces mesures :

L'équation impossible des moyens : comment la direction compte-t-elle réaliser un ramassage exhaustif du réseau en 6 mois alors que les effectifs des brigades Voie ont été drastiquement réduits (conséquences de Maintenir Demain/Résonances) et que les draïnes manquent ? Allons-nous vers un recours accru aux heures supplémentaires, au travail le week-end ou à une sous-traitance mal maîtrisée ?

Le dogme des SA face à la sécurité : cet accident met en lumière les failles de la désintégration de notre entreprise. Le système ferroviaire est unique. Pouvons-nous durablement assurer la sécurité des circulations quand Voyageurs et Réseau peinent à se coordonner localement et que l'on interdit parfois des enquêtes communes ?

Les risques des audits externes : l'audit sur l'état du réseau (Putallaz) sera-t-il utilisé pour investir massivement dans notre outil de travail ou servira-t-il, une fois de plus, de prétexte pour justifier la fermeture de certaines lignes jugées « trop chères à entretenir » ?

LA POSITION DE L'UNSA-FERROVIAIRE : RECONSTRUIRE LA CONFIANCE

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la sécurité ne se gère pas avec des tableurs Excel ou par de simples reportings imposés par des logiques de rentabilité. L'humain doit revenir au centre du système.

Lors de cette réunion, notre délégation a demandé :

1. Une sécurité totalement intégrée :

l'évacuation des matériels doit faire partie intégrante du processus de restitution des chantiers. L'acheminement, le stockage et l'évacuation des matériels doivent être intégrés aux contrats passés.

Nous avons par ailleurs demandé que les matériels stockés soient repérés et surveillés, si besoin avec l'appui de la SUGE (avec les budgets correspondants).

2. Une communication responsable :

nous avons mis en garde la direction sur la communication externe (médias) liée à cet événement. Elle est nécessaire, mais elle ne doit pas servir de « mode d'emploi » pour réaliser un déraillement à des individus malveillants. La sûreté est indissociable de la sécurité.

3. Tous acteurs de la sécurité :

le rapport de confiance doit être rétabli. Quand un conducteur ou un agent fait un signalement, le silence de l'institution en retour est un aveu de faiblesse. Le signalement doit aboutir à une action visible et/ou à un retour d'information systématique vers l'agent.

4. Des méthodes de travail adaptées au climat :

le benchmark sur le changement climatique ne doit pas seulement concerner les voies, les rails et les ouvrages d'art, mais aussi les roulements, les rythmes et les conditions de travail.

L'UNSA-Ferroviaire sera extrêmement vigilante lors des prochains rendez-vous (14, 21 octobre et 25 novembre). Les promesses d'aujourd'hui doivent devenir le point de départ d'une dynamique positive sur les effectifs et les mesures de demain. La sécurité ne peut pas être une variable d'ajustement, c'est le socle de notre métier.