

CSSCT EXTRAORDINAIRE DU 28 OCTOBRE 2026

À la suite des événements survenus lors des mouvements sociaux des 10, 17 et 24 octobre, une Commission Santé, Sécurité et Conditions de Travail (CSSCT) extraordinaire s'est tenue à la demande de l'UNSA-Ferroviaire pour faire le point sur les risques rencontrés par les agents de la Sûreté Ferroviaire, les moyens déployés et les équipements de protection envisagés à l'approche des prochaines mobilisations.

BILAN DES ÉVÉNEMENTS

Le bilan chiffré de la direction :

- **Effectifs engagés** : 188 équipes ont été mobilisées le 17 octobre et 172 équipes le 24 octobre (dont 76 en Île-de-France pour sécuriser les grandes gares parisiennes de l'ouverture à la fermeture). La direction indique une moyenne d'un peu plus de 4 agents par équipe en Île-de-France et d'un peu plus de 3 en province (avec des fusions d'équipes sur certains sites comme Paris Saint-Lazare). Le PC au CCOS a été renforcé, certaines astreintes doublées et le DNSF intégré au PCNS.
- **Fermetures de gares** : Sur les 52 gares où la SUGE était présente, 40 ont fait l'objet d'une fermeture totale ou partielle.
- **Accidents du travail** : Le 17 octobre, 2 AT ont été déclarés à Angers (entraînant 4 jours et 1 jour d'arrêt suite à un coup de pied, un effet capsaïcine et des douleurs au tibia et au genou) et un agent a été touché à la jambe par un projectile à Rouen. Aucun AT en lien avec les événements n'a été recensé le 24 octobre, journée durant laquelle les effectifs de police et de gendarmerie sont passés de 10 000 à 70 000 au niveau national.

federation@unsa-ferroviaire.org



Les décisions et annonces de la direction :

- **Création de Groupes de Travail** : La direction propose d'organiser des GT associant des agents opérationnels et des membres de la CSSCT pour travailler sur les moyens de protection et les modes opératoires. Les propositions seront ensuite étudiées avec la CSSCT et la médecine du travail.
- **Réassort en matériel** : Des commandes supplémentaires de boucliers (délai de réassort d'une semaine) et de grenades dispersantes (délai minimum de 4 mois) ont été lancées pour renforcer les stocks là où des manques ont été constatés.
- **Rappel de la consigne opérationnelle** : La direction réaffirme que la consigne nationale en cas de situation à risque en gare est la fermeture (partielle ou totale) et le repli.

LES POINTS MARQUANTS DE LA DISCUSSION

Les échanges en séance ont mis en lumière d'importants écarts entre les consignes nationales et la réalité vécue sur le terrain, particulièrement en province.

Le rôle de la SUGE et la limite du maintien de l'ordre : Les débats ont longuement porté sur le cadre d'intervention. Les agents de la SUGE sont des agents de l'exploitant ferroviaire chargés de protéger les personnes et les biens : la loi ne leur permet pas de faire du maintien de l'ordre, qui relève exclusivement des forces régaliennes (police, gendarmerie). Comment positionner les agents face à un groupe important de casseurs ou de pilleurs ? Doit-on les placer devant ou derrière les portes des gares ? Pour l'UNSA-Ferroviaire, doter les agents de casques et de boucliers ne doit en aucun cas servir à maintenir artificiellement une gare ouverte ou à pallier l'absence des forces de l'ordre sur le parvis.

LA PROBLÉMATIQUE DES ÉQUIPEMENTS :

- **Des initiatives locales précipitées** : Sans attendre les discussions en CSSCT, certaines Directions de Zone (DZ) ont réuni les représentants locaux et procédé à des achats. Des agents ont ainsi reçu des lunettes de ski (ou de piscine). Or, au-delà de l'aspect inadapté de ce matériel, la question de la protection des voies respiratoires face aux gaz lacrymogènes reste entière.
- **Casques et boucliers** : Actuellement, le casque de maintien de l'ordre (de 1,6 à 1,8 kg, avec protection de la nuque et du visage) est limité par la doctrine au secteur d'Hazebrouck/Calais pour faire face à des jets de ballast en pleine voie, là où le repli est impossible. Quant aux boucliers actuels, s'ils ont permis à l'équipe d'Angers de se protéger le temps de se replier, leur taille et leur résistance interrogent en cas d'exposition prolongée.
- **Grenades dispersantes et port du matériel** : Bien que plus de 2 000 agents soient formés, des manques de dotation collective ont été relevés (notamment dans l'Est à Metz, Nancy ou Strasbourg, ou encore des dispersantes restées dans les casiers d'agents en repos). De plus, le port de la dispersante pose un problème ergonomique : il est interdit de la mettre dans le sac à dos, mais les gilets tactiques (déjà chargés avec la caméra, le téléphone, les carnets de PV...) manquent de place. La question de généraliser des étuis adaptés ou des porte-cuisse s'est posée.



CONDUITE À TENIR, COORDINATION ET PRÉPARATION

Alors que les six grandes gares parisiennes disposent de protocoles rodés depuis le mouvement des « Gilets jaunes » (exercices avec la police, positionnement précis derrière les portes), la province a souffert d'un manque d'anticipation le 17 octobre :

- **Le cadrage** : Les agents ont manqué de briefings, de débriefings et de « points 5 », se retrouvant seuls pour décider de la conduite à tenir.
- **Conflits autour de la fermeture des gares** : Si Gares & Connexions est le maître d'œuvre de la fermeture des gares (notamment pour des raisons de gestion des flux des circulations via le COGC et de sécurité incendie), ses responsables doivent écouter l'expertise sûreté de la SUGE. Or, le 17 octobre, quatre points d'achoppement ont eu lieu où des responsables de Gares & Connexions ont refusé de fermer malgré les demandes de la police et de la SUGE. Par ailleurs, la question de l'évacuation des voyageurs lorsque les trains continuent d'arriver dans une gare fermée reste complexe.
- **Conditions de repli et contrôles d'accès** : À Angers, face à un groupe de 500 à 600 personnes (dont des ultras ayant quitté le cortège) et en l'absence de police devant la gare, les agents ont été attaqués avant même la fermeture complète des accès. Leur repli n'a été possible que grâce à l'aide des collègues de la gare qui leur ont ouvert les portes. En effet, avec la création des différentes SA et l'ouverture à la concurrence, les pass Carmillon ne permettent plus d'accéder partout à tous les locaux si les accréditations n'ont pas été générées 24 heures à l'avance.
- **L'adaptation des feuilles de mission** : Quelles missions faut-il maintenir ou arrêter lorsque la tension monte ? Le 17 octobre, des équipes se sont retrouvées absentes du terrain car mobilisées pendant trois heures pour des interpellations suite à des inspections visuelles des bagages (IVB), la police étant dépassée. À Bordeaux, une équipe venue présenter deux premiers interpellés sur sept au commissariat à la demande de l'OPJ s'est retrouvée au milieu des violences en centre-ville et a eu son véhicule caillassé (les cinq autres interpellés ont finalement été relâchés sur ordre du PC). La direction reconnaît la nécessité d'un « phasage » : assurer les missions préventives (IVB, palpations) au calme le matin, mais basculer exclusivement sur la gestion des accès et la protection du site dès que les tensions débutent, en stoppant les conduites au commissariat.





POUR L'UNSA

Face à ces constats et aux échéances à venir, l'UNSA-Ferroviaire porte une position claire et pragmatique pour garantir la sécurité des agents :

1. **Construire avec sérieux les évolutions nécessaires :** Avant de distribuer des équipements dans la précipitation (comme les lunettes de ski), il est impératif de respecter un ordre logique : clarifier la doctrine d'emploi, assurer la formation des agents (notamment aux situations de repli sous stress), et ensuite déterminer les équipements de protection adaptés.
2. **Refuser toute dérive vers le maintien de l'ordre :** Les agents de la SUGE ne sont pas des forces régaliennes. L'UNSA-Ferroviaire s'oppose à ce que la dotation de casques et de boucliers serve de prétexte pour exposer les équipes devant les gares ou à pallier à un sous-effectif des forces de l'ordre. Tourner à deux agents en province ou même à quatre par équipe face à plusieurs dizaines d'émeutiers et de pilleurs est largement sous-dimensionné.
3. **Clarifier les feuilles de mission et le rôle des PC :** Il faut tirer les enseignements des événements passés pour protéger les agents. Les PC doivent donner des instructions fermes pour interrompre les missions d'interpellation ou de conduite au commissariat dès lors que la voie publique devient dangereuse, afin de concentrer les effectifs sur la sécurité en gare.
4. **Garantir les moyens de repli et la présence de l'encadrement :** L'UNSA-Ferroviaire demande que la SUGE retrouve des locaux d'appui dans les gares et que la problématique des pass Carmillon soit réglée pour sécuriser les replis. Enfin, la présence effective de l'encadrement sur le terrain lors des situations de crise est indispensable pour réaliser les « points 5 », briefer les équipes et coordonner les décisions de fermeture avec Gares & Connexions.

L'UNSA-Ferroviaire prendra toute sa place dans les futurs Groupes de Travail et au sein de la CSSCT pour veiller à ce que la protection des agents repose sur une réflexion, un travail sérieux et des moyens réellement adaptés à leurs missions.