



**CSE RÉSEAU
ZP SE**

OCTOBRE 2025

COMPTE-RENDU CSE SEPTEMBRE 2025



Déménagement de l'EIC & de l'Infrapôle PACA : ce qui nous attend...

■ Le contexte :

Les locaux hébergeant l'IP sur la Canebière appartiennent à un bailleur privé qui souhaite les récupérer. Le bail prend fin en juin 2026 et ne sera pas renouvelé.

La direction saisit cette opportunité pour regrouper les sièges de la Direction régionale (Réseau), de l'IP et de l'EIC en un même lieu : le bâtiment Le Triangle, situé au 5 rue de Crimée à Marseille.

Officiellement, ce projet vise à moderniser les espaces, favoriser les synergies et améliorer le bien-être au travail. Mais derrière ces intentions, plusieurs points méritent discussion et vigilance.

Ce projet concerne tous les salariés du siège de l'IP, soit 150 personnes. À l'exception du BHR et du BHL, tous les salariés du siège de l'EIC sont concernés.

Restauration :

La présence d'une cantine à proximité du bâtiment, celle de la CPRP, privera tous les agents des Tickets-Restaurant.

Ce sujet, qui impacte le pouvoir d'achat des salariés, sera abordé lors des discussions.

■ Transport et accessibilité :

Le Triangle est situé à moins de 10 min de la gare de Marseille Saint-Charles et de son pôle multimodal.

Pour les agents empruntant les transports en commun, le temps de trajet sera réduit de 5 à 10 minutes.

Pour les agents n'ayant pas la possibilité d'emprunter les transports

en commun, se pose la question du stationnement du véhicule. En raison du coût prohibitif des parkings privés, la direction devra étudier le cas de ces agents afin de ne pas les pénaliser financièrement.

Les agents utilisant un moyen de transport alternatif, tels que les trottinettes, vélos... auront accès à un local sécurisé.



UNSA-Ferroviaire

19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis
federation@unsa-ferroviaire.org

■ Espaces dynamiques : un changement majeur

Dans ce projet, la direction projette la mise en place «d'espaces dynamiques» ou «open space», avec un ratio de 0,7 poste de travail par agent.

En d'autres termes, cette nouvelle organisation verra disparaître les bureaux individuels au profit de bureaux partagés.

Au quotidien, le salarié devra se trouver un bureau parmi ceux proposés et encore disponibles.

Ces évolutions peuvent convenir à certains, mais elles peuvent aussi générer de l'inconfort et une perte de repères pour d'autres.

■ Conditions de travail :

Le travail en «espaces dynamiques» est source de nuisances sonores, génératrices de fatigue nerveuse, de stress, d'irritabilité, de problèmes de concentration. De plus, la confidentialité des échanges est plus difficile à garantir.

Pour nos collègues en situation de handicap, la direction étudiera au cas par cas les besoins en accessibilité et en aménagements spécifiques. Il faudra des engagements concrets !

■ Calendrier :



- **Novembre 2025** : information en CSE ;
- **Début 2026** : consultation en CSE ;
- **Février à mai 2026** : travaux d'aménagement ;
- **Juin 2026** : emménagement.

Un calendrier serré qui laisse peu de temps aux échanges pour de véritables ajustements.

■ L'UNSA Ferroviaire demande :

■ **L'association de tous les agents au projet et leur participation à la réalisation du micro-zoning, l'aménagement détaillé des espaces de travail ;**

■ **Une prise en compte réelle des conditions de travail et des risques psychosociaux ;**

■ **Un engagement clair pour les salariés en situation de handicap sur l'accessibilité et les aménagements spécifiques ;**

■ **Une solution équitable en matière de restauration ;**

■ **Des garanties pour que chacun dispose d'un poste de travail adapté, avec une réflexion particulière pour les agents utilisateurs de postes métiers TSME.**

De plus, l'UNSA-Ferroviaire exige une concertation sincère avec les représentants du personnel pour que ce projet soit réellement construit avec les agents et non imposé.

Ce déménagement va profondément modifier nos habitudes de travail. Pour qu'il soit vécu comme une opportunité et non une contrainte, il est essentiel que la parole des agents soit entendue.



UNSA-Ferroviaire

19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis
federation@unsa-ferroviaire.org



Financement des infrastructures : tout ça pour ça !

Pour régénérer les infrastructures, le besoin est estimé à 4,5 milliards d'euros annuels à partir de 2028. Aujourd'hui, 3 milliards d'euros y sont consacrés, essentiellement pourvus par les bénéfices de SNCF, qui s'est engagée à verser 500 millions d'euros supplémentaires pour la régénération des voies.

Il manque encore 1,5 milliard.

Pour financer entre autres le réseau ferré, le Premier ministre a réuni durant deux mois, une conférence sur le financement des mobilités afin d'aboutir à des propositions concrètes.

Les conclusions ont été rendues le 10 juillet.

Concernant le ferroviaire, les sources de financement se feraient par trois biais :

- Le fonds de concours ;
- Les certificats d'économie d'énergie (CEE) ;
- Les partenariats publics-privés (PPP).

Ces pistes de réflexion doivent être retranscrites dans une loi-cadre scindée en deux volets :

- **Premier volet**, qui sera présenté avant la fin de l'année pour graver dans le marbre les grands principes.
- **Second volet**, dit « programmatique », prévu pour 2026. Il a pour vocation de faire le tri dans les priorités, sur la base d'une évaluation « des grands projets en fonction de leur opportunité, de leur coût et de leur maturité » commandée au conseil d'orientation des infrastructures.

Si le projet de loi-cadre doit être déposé avant la fin de l'année avec la volonté d'engager 1,5 milliard pour le réseau ferré, AUCUN FLÉCHAGE clair n'est annoncé !!

■ Le fonds de concours, c'est quoi ?

Le fonds de concours est un concept assez particulier qui permet à une société de mettre une

somme d'argent prévue, représentant 60% de ses bénéfices pour financer des dépenses d'intérêt public. Dans le cas précis de la SNCF, celui-ci est directement attribué à la gestion et aux réparations des infrastructures ferroviaires du réseau français.

► **Problème** : la SA SNCF Voyageurs est la seule à approvisionner ce fonds de concours et les nombreux concurrents de la SNCF n'y sont pas obligés !

■ Les certificats d'économies d'énergie, c'est quoi ?

Les fonds du certificat d'économies d'énergie permettent d'aider les professionnels qui envisagent d'effectuer la bascule de la route vers le transport combiné ou le rail.

► **Problème** : ce système est complexe et n'a pas démontré son efficacité !

■ Les partenaires public-privé, c'est quoi ?

Les PPP sont des marchés publics-privés qui lient un organisme public (État, collectivité locale, établissements publics, notamment les hôpitaux) et un ou plusieurs acteurs privés autour d'un projet. Une mission globale est confiée à la partie privée : la construction ou la transformation des ouvrages ou équipements nécessaires au service public ; l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion de ces ouvrages. Ce contrat est conclu pour une durée relativement longue, fréquemment entre 15 et 25 ans.

► **Problème** : c'est une gageure de parier sur l'engouement des investissements privés pour la modernisation du réseau ! D'autant qu'à terme, ces partenariats coûtent plus cher qu'un engagement public !

**malakoff
humanis**

SANTÉ - PRÉVOYANCE - RETRAITE - ÉPARGNE

Mutuelle pour les conjoint(e)s des salarié(e)s contractuels

Une compensation financière de 50 € est versée aux salariés contractuels dont le (la) conjoint (e) est également affilié(e) à la mutuelle MALAKOFF, voici les conditions :

- *Le (la) conjoint(e) du salarié contractuel doit déjà avoir été affilié(e) à la mutuelle MALAKOFF ;*
- *Le (la) conjoint(e) du salarié contractuel ne doit pas être couvert(e) à titre obligatoire par son employeur ou ne travaille pas (une attestation devra être demandée).*

Un courrier confirmant le principe de cette compensation a été envoyé à tous les acteurs RH et aux APF.



Résultats SST et accidentologie sur le périmètre DG SE et la DSSO

Les constats au 31 juillet 2025

■ Des chiffres qui alarment :

- **171 accidents déclarés depuis janvier 2025**, dont 147 retenus comme accident du travail avec arrêt (ATAA) ;
- **Plus de 8 900 jours d'arrêt de travail cumulés.**

■ FOCUS Direction générale Sud-Est

- **132 accidents du travail déclarés**, dont 115 retenus ATAA ;
- **Plus de 7 800 jours d'arrêt enregistrés ;**
- **Les causes principales :** chutes de plain-pied, agressions, manutentions, piqûres d'insectes, malaises.

■ FOCUS Direction Supply Chain

- **39 accidents déclarés**, dont 32 retenus ATAA ;
- **1 099 jours d'arrêt ;**
- **Un taux de fréquence (TF) de 21,74 (objectif 11,5) et un taux de gravité de 0,75 ;**
- **Les sites les plus touchés :** Moulin Neuf et Bourgogne, avec des arrêts longs (parfois > 100 jours).



■ Les accidents concernent toutes les EIV :

- **Moulin Neuf (MN)** : 13 ATAA, TF 37,84, plus de 640 jours d'arrêt ;
- **Bourgogne (BG)** : 10 ATAA, TF 29,04 ;
- **Saint-Dizier (SD)** : 4 ATAA, TF 18,74 ;
- **Quercy-Corrèze (QC)** : 4 ATAA, TF 12,84.

■ Typologies récurrentes des accidents de travail :

- **Les accidents de plain-pied restent la première cause d'accident du travail**, avec une hausse par rapport à 2023 et 2024 ;
- **Les atteintes et outrages aux agents augmentent** : déjà 6 cas recensés depuis janvier, concentrés sur deux établissements ;
- **Les piqûres d'insectes et malaises représentent près de 65 % des accidents classés "divers"** ;
- **Les manutentions manuelles restent une source importante d'accidents**, même si une légère amélioration est constatée.



Position UNSA

Pour l'UNSA Ferroviaire, l'entreprise doit mettre tout en œuvre pour prévenir les chutes et glissades par des aménagements et un entretien renforcé des locaux et emprises (végétation). Elle doit aussi mieux accompagner les agents exposés aux agressions par une présence de soutien, la mise en place spécifique de formations, ainsi que des dispositifs de protection.

Concernant la réduction des risques liés aux manutentions, l'entreprise doit investir sans compter dans le développement d'équipements adaptés. L'entreprise doit surtout affecter des effectifs suffisants et mettre en place une organisation adaptée pour limiter la surcharge et les risques.

■ Ensemble pour plus de prévention !

- Ces chiffres rappellent que la santé et la sécurité doivent rester une priorité collective.
- Les représentants du personnel continueront de porter vos remontées et de demander des mesures concrètes pour améliorer la prévention et protéger chaque agent.

■ Signalez toute situation dangereuse :

- Continuons à construire, ensemble, un environnement de travail plus sûr ;
- Continuez à déclarer chaque accident ou quasi-accident.

■ La sécurité, c'est l'affaire de toutes et tous !

Ce que montre ces chiffres :

- Plusieurs établissements affichent des taux de fréquence et de gravité supérieurs aux objectifs fixés (ex. INFRAPÔLE AN ou INFRAPÔLE ALPES) ;
- Certains sites cumulent plusieurs centaines de jours d'arrêt sur les sept premiers mois de l'année ;
- La dynamique de remontée des situations à risques (QAT) est positive, mais ne suffit pas à réduire le nombre d'accidents.



VOS REPRÉSENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

REPRÉSENTANT SYNDICAL



COLLÈGE EXÉCUTION TITULAIRE



COLLÈGE EXÉCUTION SUPPLÉANTE



COLLÈGE MAÎTRISE TITULAIRES



COLLÈGE MAÎTRISE SUPPLÉANTS



COLLÈGE CADRE TITULAIRES



COLLÈGE CADRE SUPPLÉANTS



POUR NOUS ADRESSER VOS QUESTIONS :

cse.zpse@unsa-ferroviaire.org

POUR CONSULTER LES PV DES RÉUNIONS CSE :

<https://snrf.sharepoint.com/sites/SNCF-Reseau-ZPSud-Est-Communication/SitePages/PV-CSE.aspx>

**Prochain
CSE :
15 octobre
2025**



UNSA-Ferroviaire

19, rue des Bretons - 93210 La Plaine St-Denis
federation@unsa-ferroviaire.org