



**CSE RÉSEAU
ZP SE**

OCTOBRE 2025

COMPTE-RENDU CSE OCTOBRE 2025



Projet de détournement IDF / DG IR Sud-Est

**Un projet “administratif” qui cache
une réorganisation profonde !**

De quoi s'agit-il ?

Le projet de détournement Île-de-France / DG IR Sud-Est, prévu pour le 1^{er} janvier 2026, vise à “réaligner” les périmètres de SNCF Réseau avec les frontières régionales et les autorités organisatrices (AO).

Derrière cette justification technique, ce projet entraîne :

- Des transferts de lignes, de matériels, de budgets ;
- Le transfert de près de 300 agents ;
- Des changements de périmètres, d'astreintes et de rattachements hiérarchiques.

Ce que dit la direction :

“Le projet est neutre pour les agents. Il s'agit d'un simple ajustement administratif.”

“

“Le projet est présenté comme un simple redécoupage, mais ses effets sur les conditions de travail sont réels et sous-évalués.”

Ce que révèle le rapport d'expertise DEGEST :

L'expertise commandée par le CSE montre une toute autre réalité : le projet impacte directement les conditions de travail, la charge et la santé des cheminots.

Principaux constats :

- **Sous-évaluation majeure des risques professionnels** et organisationnels ;
- **Aucune analyse RPS** (risques psychosociaux) digne de ce nom ;
- **Trajets et astreintes allongés**, fatigue accrue et perte de repères ;
- **Encadrants surchargés**, tensions internes prévisibles ;
- **Perte d'EVS** (éléments variables de solde) pour de nombreux agents (jusqu'à 800 €/an) ;
- **Exclusion injustifiée** de nombreux cheminots du dispositif RH 00910 (mobilité accompagnée).



UNSA-Ferrovie

56, rue du Faubourg Montmartre – 75009 PARIS
federation@unsa-ferroviaire.org





Pour l'UNSA-Ferroviaire, le compte n'y est pas et dénonce :

- **Un dossier de consultation incomplet**, qui ne permet pas une vraie consultation du CSE ;
- **Une absence totale de plan de prévention des risques professionnels** ;
- **Une injustice sociale** entre agents transférés et non transférés ;
- **Un manque de transparence** sur les charges et les effectifs repris.

L'UNSA-Ferroviaire ne s'oppose pas à toute évolution organisationnelle, mais refuse qu'elle se fasse au détriment des conditions de travail et de la santé des agents.

Nos revendications sont claires :

- **Mise à jour du DUERP**, conformément à l'article L.4121-3 du Code du travail.
- **Nouvelle évaluation FOH** (facteurs organisationnels et humains) pour tous, incluant les RPS, les trajets et les astreintes.
- **Équité RH**, élargir le RH 00 910 à tous les agents réellement impactés.
- **Compensation financière**, compenser les pertes d'EVS et les frais supplémentaires de déplacement.
- **Garanties sur les effectifs et la charge de travail**, aucune dégradation des conditions de production ni de sécurité.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce projet n'est pas neutre :

- **Il a des conséquences réelles** sur les femmes et les hommes du terrain.
- **Avant tout transfert, il faut des garanties sociales**, financières et humaines !
- **On ne "détourne" pas les agents** comme on déplace des frontières.
- **La santé, la sécurité et la reconnaissance** doivent rester au cœur des décisions.

Sans cela, le dialogue social perd tout son sens.

Projet HPMV - CCR MÉDITERRANÉE

Moderniser, oui... mais pas à n'importe quel prix !

Le projet en quelques mots :

Le projet haute performance Marseille-Vintimille (HPMV) vise à moderniser la ligne historique entre Marseille et la frontière italienne :

- **Centralisation du commandement/contrôle** dans la CCR Méditerranée à Marseille ;
- **Déploiement du système ERTMS/ETCS niveau 2** ;
- **Fermeture ou transformation de plusieurs postes locaux** (Menton, Nice, Antibes, Cannes, etc.) ;
- **Création du centre de circulation AZUR+**, intégrant régulation et coordination de l'axe.

En clair : une digitalisation majeure... mais aussi une réorganisation profonde du travail pour des dizaines d'agents de circulation et d'encadrement.



UNSA-Ferroviaire

56, rue du Faubourg Montmartre – 75009 PARIS
federation@unsa-ferroviaire.org

■ Ce qui impacte concrètement les agents :

■ Des postes qui ferment :

- Disparition progressive des postes locaux entre Théoule et Vintimille, remplacés par des postes opérateurs centralisés à Marseille ;
- Seuls les postes B de Nice St-Roch et Cannes Marchandises seront maintenus pour les voies de service.

■ Des mobilités forcées :

- De nombreux agents devront quitter leur bassin de vie pour rejoindre Marseille ;
- Aucun engagement clair aujourd'hui sur des aides au logement, aux transports ou des compensations financières.

■ Des conditions de travail bouleversées :

- Passage au travail en salle CCR : environnement clos, forte concentration, travail en 3x8 ;
- Risques de fatigue, d'isolement et charge cognitive élevée ;
- Les études ergonomiques et les mesures RPS restent floues.

■ Des incertitudes sociales :

- Les roulements, primes et sujétions ne sont pas encore garantis à l'identique ;
- Les impacts sur les astreintes, les équipes de proximité et les missions d'agent E doivent être clarifiés.



L'UNSA-Ferroviaire, face à ce projet impactant, exige :

■ Une vraie formation avant toute bascule :

- Formation complète sur MISTRALNG, ARGOS et ETCS pour tous les agents concernés ;
- Période de double commande (poste local + CCR) pour sécuriser la transition.

■ Zéro mobilité subie :

- Aucune mutation géographique sans accord de l'agent et compensation réelle ;
- Prise en charge du logement, du transport et du temps de trajet pour ceux contraints de rejoindre Marseille.

■ Maintien intégral des acquis :

- Conservation des primes et régimes horaires actuels ;
- Garantie d'un niveau de rémunération équivalent ou supérieur après transfert.

■ Prévention santé et RPS :

- Réalisation d'une étude ergonomique complète sur les nouveaux postes CCR ;
- Suivi psychologique et médical renforcé pour les équipes transférées.

L'UNSA-Ferroviaire demande :

- **La transparence totale** sur les effectifs concernés et les reclassements envisagés ;
- **La création d'un comité de suivi social** trimestriel HPMV, associant les organisations syndicales ;
- **Une information régulière** aux agents sur l'avancement du projet et les impacts réels ;
- **Des engagements écrits de la direction** sur la mobilité, la rémunération et la formation.
- **Pour l'UNSA-Ferroviaire, le progrès technique ne doit pas se faire au détriment des cheminots.**
Nous voulons un projet sécurisé, humain et équitable pour toutes et tous.
- **L'UNSA-Ferroviaire continuera de porter la voix des agents** circulation, DPX et personnels d'appui tout au long du projet HPMV.
- **Nous exigeons des garanties sociales solides avant toute mise en service.**
- **Nous appelons à la concertation, pas à la précipitation.**



Nouveau GRH 00910

L'UNSA vous dit tout

Une nouvelle version du GRH 00910 a été publiée le 1^{er} juillet. Ce document concerne la mobilité contrainte, là où l'accord PEDPP (pilotage de l'emploi et le développement des parcours professionnels) concerne la mobilité choisie.

La suppression de poste reste le principal déclencheur de mobilité contrainte.

Les principes d'activation du GRH 00910 (dont le bénéfice par décalage) restent inchangés :

- Les entretiens exploratoires ;
- Les entretiens d'orientation ;
- Le calcul de l'indemnité temporaire de transition ;
- Le calcul de l'indemnité compensatoire pour réorganisation d'astreinte ;
- Les garanties notations individuelles ;
- L'indemnité mensuelle d'éloignement (ISME).

PARUTION DU NOUVEAU GRH 00910

L'UNSA VOUS DIT TOUT

Dans le cadre des négociations de l'accord sur le pilotage de l'emploi et le développement des parcours professionnels (PEDPP), l'UNSA a sollicité l'extension du périmètre de négociation à la mobilité contrainte. Bien que la direction ait refusé d'accéder à notre demande de négociation, nous avons néanmoins obtenu une concertation concernant le GRH 00910. Explications.

NOTRE CONSTAT
Les mobilités subies sont au cœur de la vie des cheminots. Les suppressions de poste restent les principaux événements déclencheurs de mobilité – bien avant la mobilité choisie – et ce sont ces mobilités-ci qui doivent être le plus accompagnées. Le GRH 00910 n'est pas un texte qui respecte dans ses fondements mêmes. Les indemnités spécifiques GRH 00910 n'ont pas été révisées pour certaines depuis 15 ans.

CE QUE L'UNSA A OBTENU
Les salariés des filiales vont pouvoir bénéficier des dispositions de ce texte, qui s'entend donc :
• aux filiales SNCF et au GIE (SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF GIC et SNCF Objets Connexes) ;
• aux filiales Voyageurs, Hébergement et Technis (sauf pour l'application de l'annexe 1 sur la garantie notations) ;

NOS OBJECTIFS
1. Faire prendre en compte la réalité du terrain en insistant sur les difficultés d'application du texte.
2. Obtenir des aides financières à la mobilité, au moins aussi importantes que pour la mobilité choisie.

CEA FERROVIAIRE

**Concernant les évolutions :**

- La refonte des dispositifs d'accompagnement financier ;
- L'évolution de la garantie collective de notation.

L'accompagnement de la mobilité géographique est d'une durée de 4 ans pour toute mobilité vers l'Île-de-France et 2 ans vers la province.



L'UNSA-Ferroviaire a été reçue en février et en mai et un courrier a été envoyé au DRH

début juin pour faire intégrer certaines de nos demandes :

- faire prendre en compte la réalité du terrain ;
- obtenir des aides financières à la mobilité.

L'UNSA-Ferroviaire a obtenu que les salariés des filiales puissent bénéficier des dispositions de ce texte.

Accident Mortel de Toulon

Injonction CARSAT

Suite au dramatique accident mortel survenu sur le chantier de Toulon dans la nuit du 21 au 22 janvier 2025 (victime salariée TSO), la CARSAT a émis une injonction pour la mise en place de mesures complémentaires de prévention.

La position de l'UNSA-Ferroviaire reste la même : STOP aux risques, OUI aux garanties !

■ SÉCURITÉ : La priorité absolue !

Au cours de ce CSE, les élus ont été consultés sur les modalités d'exécution de ces mesures.

L'UNSA-Ferroviaire, syndicat

responsable et engagé, salue la prise en compte de ces exigences par la direction, mais restera extrêmement vigilante sur leur application effective sur le terrain.

■ Les mesures de prévention mises en œuvre :

La réponse de SNCF Réseau à la CARSAT présente trois axes de mesures, notamment en collaboration avec le groupement COLAS/TSO :

#1. Processus d'intervention sur lignes caténaires : sécurité renforcée

■ **Mesure conservatoire immédiate :**

Interdiction stricte de mettre en place des éléments du train en travail, simultanément sous deux éléments de caténaire contigus longitudinalement sous statut sous tension/ hors tension.

Cette mesure vise à garantir que l'intégralité des engins et des personnes travaille exclusivement sur un tronçon hors tension.

■ **Maintien :**

Cette mesure conservatoire reste applicable pour les chantiers en cours et à

venir.

■ **Travail de fond :**

Un groupe de travail COLAS/TSO et SNCF Réseau est en cours pour établir des mesures de prévention complémentaires (processus, compétences, facteurs humains, barrières physiques) qui pourraient mener à des modifications d'engins.

La levée de la mesure conservatoire sera conditionnée à une analyse de risques actualisée et à une révision des procédures.

#2. Débriefing formalisé et co-signé : la fin de l'improvisation

■ **Nouveau briefing sécurité :**

Le support de briefing sécurité au pied de l'opération a été modifié pour être plus précis, co-signé et annexé d'un bordereau de signature des personnels.

Il inclut des points de vigilance particuliers. Il prévoit l'activation du « Stop & Go » en cas d'aléas ou de modifications d'organisation, imposant un nouveau briefing et la mobilisation de l'encadrement opérationnel.

Il exige l'identification tracée des personnes

formées SST (sauveteur secouriste du travail) présentes.

Il impose un bouclage sur la réalisation de la check-list de vérification des engins.

■ **Gestion des dérives :**

En cas de dérive sur le minuté prévisionnel, la mobilisation de l'encadrement opérationnel est imposée pour décider des dispositions à adopter (abandon de production ou maintien de la mise hors tension).

#3. Vérification du fonctionnement des engins : le contrôle quotidien

■ **Check-list journalière :**

Une check-list de vérification du bon fonctionnement des engins a été établie par COLAS/TSO, complétée quotidiennement par l'équipe maintenance et vérifiée lors du briefing au pied de

l'opération.

■ **Audits :**

Le groupement fait procéder à des audits de conformité et d'utilisation du train par le constructeur entre chaque campagne.

L'UNSA-Ferroviaire prend acte de ces mesures, mais n'oublie pas le contexte : un accident mortel sur un chantier où SNCF Réseau était maître d'ouvrage et maître d'œuvre.

L'UNSA-Ferroviaire reste ferme : la sécurité n'est pas un coût, c'est un investissement !



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 CONSULTER LES PV DES RÉUNIONS CSE :

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

**Prochain
CSE :
27 novembre
2025**



UNSA-Ferroviaire

56, rue du Faubourg Montmartre – 75009 PARIS
federation@unsa-ferroviaire.org