



CSE
DGIR SE

Décembre 2025

COMPTE-RENDU CSE Décembre 2025



Projet CARRÉ : Une réorganisation profonde présentée comme une formalité

Dans son document, la direction insiste sur l'absence d'objectif de productivité et sur la continuité des missions.

Mais sur le terrain, les effets sont évidents :

- Fusion de deux directions ;
- Création d'un siège unique ;
- Mutualisation de postes clés ;
- Redéfinition de périmètres ;
- Pilotage plus centralisé ;
- Modification des rattachements administratifs.

Pour l'UNSA-Ferroviaire,
minimiser les impacts ne les
fait pas disparaître.

Nous avons demandé que les
conséquences réelles soient
reconnues et analysées avec
sérieux.

Des impacts RH majeurs : il faut de la clarté

Pour les personnels des
sièges et fonctions support,
les zones d'ombre sont
nombreuses :

- Missions modifiées ;
- Risques de doublons ;
- Périmètres élargis ;
- Travail multi-sites ;
- Possible augmentation de la
charge de travail.

Pour les unités
opérationnelles, même si
l'activité reste la même, le
changement d'établissement
de rattachement implique :

- Une nouvelle chaîne
hiérarchique ;
- Une perte de proximité
managériale ;
- Des arbitrages à distance.



**L'UNSA-Ferroviaire demande une cartographie
précise des impacts, métier par métier, site par site.**



Les risques psychosociaux : un volet insuffisant

La direction évoque une analyse « FOH », mais sans méthode, sans calendrier, sans indicateurs. Pour un projet de cette ampleur, c'est loin d'être suffisant.

L'UNSA-Ferroviaire demande :

- Un diagnostic RPS préalable sérieux ;
- Un plan d'actions structuré ;

- Un véritable suivi en CSSCT ;
- L'implication des représentants du personnel.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, les risques psychosociaux ne doivent pas être un simple paragraphe dans un dossier. Ils doivent être anticipés, mesurés et pris en charge.



Un calendrier trop serré pour une vraie concertation

La direction prévoit de consulter le CSE dès la fin du deuxième trimestre 2026 pour une mise en œuvre au 1^{er} janvier 2027. C'est extrêmement court au regard de l'ampleur de la réorganisation.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce calendrier ne doit pas être un prétexte pour bâcler la consultation, nous demandons du temps, des données, des réponses et un dialogue réel.



Conclusion : l'UNSA constructive, exigeante et déterminée

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas opposée au changement lorsque celui-ci est justifié, transparent et sécurisé socialement. Mais aujourd'hui, les garanties ne sont pas réunies.

Nous avons demandé :

- Un dossier complet ;
- Une analyse RPS solide ;

- Des impacts détaillés ;
- Des garanties écrites pour les agents ;
- Un calendrier réaliste.

L'UNSA-Ferroviaire restera vigilante, déterminée et présente à chaque étape pour défendre les agents de Saint-Dizier, des Laumes, de Saulon et du Mans, qui portent la richesse industrielle de SNCF Réseau.



BLOC 3



Conditions de travail : l'UNSA-Ferroviaire tire la sonnette d'alarme !

Lors du dernier CSE, l'UNSA-Ferroviaire a réagi au rapport PROGEXA, et les conclusions sont sans appel : dans la zone de production Sud-Est, les conditions de travail se dégradent gravement, au détriment de la santé des agents, de la sécurité et de la qualité de production.

Formations en retard : la sécurité en danger

Dans plusieurs établissements, plus de 30 % des agents déplacés sur de nouveaux secteurs n'ont pas reçu la formation nécessaire. Certains attendent jusqu'à six mois entre la prise de fonction et la formation associée !

L'UNSA-Ferroviaire exige un plan

pluriannuel de formation, des recyclages réguliers et un délai maximum d'un mois entre prise de poste et formation.

Temps de travail : des périmètres ingérables

L'élargissement des périmètres entraîne une explosion des déplacements : +20 à +40 %, jusqu'à 50 km de plus par jour dans certains secteurs.

Les remplacements non anticipés dépassent les 15 % dans plusieurs unités, exposant les agents à des secteurs non maîtrisés.

L'UNSA-Ferroviaire demande la révision immédiate des périmètres, basée sur une étude de charge réelle, et la garantie qu'aucun agent ne couvre une zone sans formation préalable.

Absentéisme record : un système à bout de souffle

En 2024, plus de 157 655 jours d'absence maladie ont été recensés, soit +7 600 jours en un an. Les congés pour soins familiaux explosent (+18,5 %), les accidents du travail augmentent (+6,9 %) et leur gravité aussi.

L'UNSA-Ferroviaire revendique le renforcement systématique des équipes et un accompagnement renforcé des agents fragilisés.

Risques professionnels : sous-déclaration et manque de prévention

Les maladies professionnelles sont clairement sous-déclarées. Les arrêts longs progressent fortement, notamment dans la maîtrise et les cadres (+12 %), traduisant une hausse des RPS, de la fatigue et du surmenage. Dans certains établissements, moins de 10 % des agents ont participé à la mise à jour du DUERP.

L'UNSA-Ferroviaire exige une

participation obligatoire des équipes terrain à la mise à jour du DUERP, ainsi que des diagnostics RPS indépendants pour les équipes en tension.

PAPRIPACT : l'organisation du travail oubliée

Plus de 70 % des actions portent encore sur les locaux et équipements, alors que les problèmes majeurs viennent de l'organisation du travail.

L'UNSA-Ferroviaire demande que 50 % minimum du PAPRIPACT soit consacré à la charge, aux RPS et à l'organisation.

Sous-traitance : des accidents graves trop nombreux

En 2024, 66 accidents ont touché des entreprises extérieures, dont 18,2 % d'accidents graves, un niveau supérieur à celui des agents SNCF.

L'UNSA-Ferroviaire demande un contrôle strict des plans de prévention et une coordination sécurité unifiée entre SNCF et les prestataires.



Projet de commande centralisée réseau Languedoc-Roussillon : un projet structurant qui doit rester humain

Le 18 décembre 2025, la direction a présenté aux élus du CSE ZPSE la pré-information relative au projet de construction du futur bâtiment de la commande centralisée du réseau (CCR) Languedoc-Roussillon, implanté sur le site SNCF Réseau des Arènes à Montpellier.

Ce bâtiment, dont la mise en exploitation est annoncée pour décembre 2030, a vocation à centraliser la gestion des circulations ferroviaires sur l'ensemble du territoire Languedoc-Roussillon et à accueillir également le futur central sous-station (CSS).

Sur le plan stratégique et technique, ce projet s'inscrit dans le schéma directeur national des CCR. Il vise à moderniser l'exploitation ferroviaire, à optimiser la chaîne de décision et à améliorer la gestion des situations perturbées. La concentration, au sein d'une même salle d'exploitation, des agents circulation de rangs 1, 2 et 3 est

présentée comme un levier majeur de performance, tant en situation nominale qu'en situation de crise. La direction met également en avant une meilleure coordination avec la maintenance, notamment pour les installations électriques et caténaires, ainsi qu'une amélioration de l'information voyageurs.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, ces objectifs ne peuvent être dissociés d'un enjeu fondamental : celui des femmes et des hommes qui feront fonctionner cette CCR au quotidien. Derrière les discours de modernisation, ce projet entraînera des conséquences profondes sur



l'organisation du travail, les métiers de la circulation, les effectifs et les conditions de travail sur plusieurs décennies.

La CCR Languedoc-Roussillon pourrait regrouper à terme une quinzaine de secteurs circulation répartis sur deux centres circulation Nord et Sud. Cette intégration se ferait progressivement sur une trajectoire d'environ vingt ans, en lien avec les grandes opérations de régénération du réseau et le développement des lignes nouvelles. Une telle durée génère inévitablement de l'incertitude pour les agents concernés.

L'UNSA-Ferroviaire demande donc que cette trajectoire soit clairement définie, partagée et sécurisée sur le plan RH, avec une visibilité sur les qualifications, les parcours professionnels et les effectifs nécessaires à chaque étape.

Le bâtiment ne se limitera pas à une salle d'exploitation. Il devra également accueillir les équipes de maintenance des systèmes de signalisation, de télécommunication et d'énergie, ainsi qu'une partie de leur encadrement. Des locaux adaptés pour les mainteneurs SEG et SET, pour leur matériel et pour la formation sont indispensables.

L'UNSA sera particulièrement vigilante sur le dimensionnement réel de ces espaces, condition essentielle à une maintenance efficace et à la sécurité des circulations.

Les conditions de travail des agents postés en 3x8 constituent un autre point central. L'ergonomie de la salle d'exploitation ne peut être considérée comme un simple détail architectural. Elle est directement liée à la sécurité ferroviaire et à la santé des agents.



L'UNSA-Ferroviaire rappelle que la conception devra impérativement respecter les standards SNCF Réseau, notamment la DC00158 relative à l'ergonomie des salles d'exploitation : luminosité adaptée, traitement acoustique, qualité des écrans, absence de poteaux porteurs dans la salle, limitation stricte des accès.

Les espaces de vie associés (tisanerie équipée, espace détente, sanitaires adaptés, terrasse, salle de crise) sont tout aussi essentiels pour des agents soumis à des contraintes horaires et cognitives fortes.

Concernant le calendrier présenté : après cette phase de pré-information, l'information et la consultation du CSE sont annoncées à partir de 2027, pour un début de travaux fin 2028 et une livraison en 2030. La direction s'engage à échanger avec les instances à chaque étape majeure.

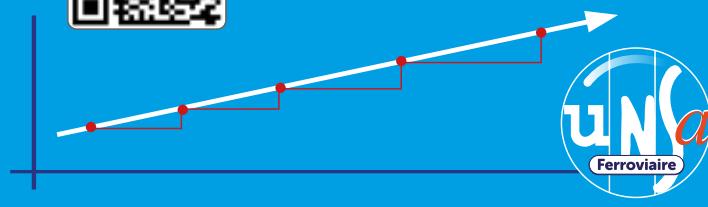
L'UNSA prendra la direction au mot : cette concertation ne devra pas être une formalité, mais un véritable espace de dialogue permettant d'influencer le projet avant que les décisions ne soient figées.

L'UNSA-Ferroviaire ne s'oppose pas au progrès ni à la modernisation du réseau. En revanche, elle restera pleinement mobilisée pour que ce projet structurant ne se traduise ni par une dégradation des conditions de travail, ni par une remise en cause de l'emploi, des qualifications et de l'expertise des cheminotes et cheminots.

Une CCR performante ne peut exister durablement que si elle repose sur des agents reconnus, formés, protégés et respectés.



**LINÉARITÉ DE L'ANCIENNETÉ,
UNE IDÉE UNSA-Ferroviaire !**



JE SIGNE LA PÉTITION UNSA-FERROVIAIRE

Chaque année compte ! Face aux paliers actuels des systèmes d'échelons pour les statutaires et de primes d'ancienneté pour les contractuels, l'UNSA propose d'ores et déjà un premier changement, une première brique d'un projet global de refonte du système salarial : abandonner les paliers d'ancienneté au profit d'une progression continue et linéaire. Ce grand projet de refonte du système salarial de la SNCF pourrait bien redonner du sens à la fidélité et à l'engagement dans tout le groupe public ferroviaire.