



**CSE RÉSEAU
DGA**

COMPTE-RENDU CSE Février 2026



Les RPS L'UNSA ALERTE !

CONSTAT

- Instabilité organisationnelle permanente ;
- Augmentation de la charge de travail ;
- Polyvalence accrue ;
- Hausse des arrêts maladie et tensions dans les équipes ;
- Intensification du travail liée au management par indicateurs.

**L'UNSA ALERTE SUR
UNE PROGRESSION
DES RISQUES
PSYCHOSOCIAUX DANS
UN CONTEXTE DE :**

- Réorganisations successives ;
- Sous-effectif structurel ;
- Déploiement de méthodes issues du lean management.



L'UNSA-Ferroviaire rappelle l'obligation légale de l'employeur (article L.4121-1 du Code du travail) de protéger la santé physique et mentale des salariés.

DEMANDES

- Évaluation spécifique des RPS à chaque réorganisation (mise à jour du DUERP) ;
- Consultation pleine du CSE ;
- Présentation d'indicateurs objectifs (absentéisme, turnover, heures supplémentaires) ;
- Mise en place d'un plan d'action structuré avec suivi.

L'UNSA-FERROVIAIRE DÉFEND

- Un ferroviaire au cœur de la transition écologique et de la souveraineté industrielle ;
- Un modèle public intégré stable et financé ;
- Une performance durable reposant sur des salariés protégés, reconnus et en bonne santé.



L'UNSA-Ferroviaire appelle à des engagements fermes, tant financiers qu'organisationnels, et à une véritable politique de prévention des risques psycho-sociaux.

POUR CHANGER CELA, L'UNSA-FERROVIAIRE REVENDIQUE :

- Le comblement immédiat des **vacances de postes**, afin de stopper la dégradation des conditions de travail ;
- Le **reclassement prioritaire** des salariés dont le poste a été supprimé, avec un accompagnement tout au long du processus ;
- L'arrêt des pratiques liées au **Lean Management**, génératrices de souffrance au travail et de risques psychosociaux ;
- La mise en place d'un **management fondé sur l'humain**, tant pour les agents en formation que pour les agents en poste ;
- **STOP à la valse des missions** qui ne permet aucune projection professionnelle fiable, génère de l'instabilité et alimente les RPS ;
- Le **retour de l'humain** au centre des décisions, notamment par la recréation de postes dans les pôles RH dédiés à l'accompagnement des salariés ;
- La réalisation de **véritables évaluations des RPS** pilotées et nourrissant des plans d'action concrets, avec des retours clairs aux salariés ;
- L'organisation, sur site, d'**espaces de libération de la parole**, individuels et/ou collectifs, incluant l'encadrement, après une réorganisation ou un événement traumatisant, en présence de professionnels de santé ;
- La **renégociation de l'accord sur le Forfait jours**, devenu inadapté et épuisant pour des cadres essorés dont la charge de travail n'est plus maîtrisée ;
- La prise en compte des **conditions de travail** et de l'impact humain à chaque étape des projets de transformation : avant, pendant et après ;
- Le respect des **avis de la médecine du travail** et la mise en oeuvre de reclassements conformes au droit ;
- La négociation d'un accord sur le **droit à la déconnexion** ;
- L'**arrêt de la filialisation** et du détricotage des socles de droits des cheminots ;
- La formation massive au **secourisme en santé mentale**.



LA LOI-CADRE DE QUOI S'AGIT-IL ?

L'UNSA-Ferroviaire prend acte du projet de loi-cadre sur le développement des transports, qui prévoit une programmation pluriannuelle et des mesures de simplification pour accélérer

les projets ferroviaires.

Cependant, l'UNSA-Ferroviaire estime que le texte n'est pas à la hauteur des enjeux du rail français.

PRINCIPALES CRITIQUES

■ Absence de garanties financières contraignantes :

- Aucune sanctuarisation budgétaire n'est prévue pour la régénération du réseau.
- Sans engagement financier ferme et reconduit (1,5 milliard déjà engagé en 2026), le sous-investissement pourrait se poursuivre.

■ Risque de fragmentation du modèle public :

La création possible de filiales de modernisation avec des partenaires externes fait craindre :

- une financiarisation des infrastructures,
- une complexification de la gouvernance,
- un affaiblissement du modèle public intégré.



L'UNSA considère que SNCF Réseau doit rester maître d'ouvrage et garant de la coordination du réseau.

■ Fret ferroviaire insuffisamment traité :

Aucun plan massif et contraignant de report modal vers le rail n'est pré-vu, mettant en péril les objectifs climatiques et industriels.

EXIGENCES FORMULÉES :

- | | |
|---|--|
| ■ Pérennisation de SNCF Réseau comme maître d'ouvrage ; | ■ Protection du modèle public intégré ; |
| ■ Sanctuarisation des financements pour la régénération ; | ■ Programme spécifique pour les petites lignes ; |
| ■ Plan national chiffré pour le fret ferroviaire ; | ■ Garanties sociales pour les salariés. |



COMMANDE CENTRALISÉ RÉSEAU BRETAGNE

Retour sur la CSP du schéma directeur de la CCR BPL : les choses avancent doucement ...

Les travaux se poursuivent, avec notamment la présentation du pôle Mise en Exploitation au sein de l'EIC BPL qui a été créé afin d'être le référent de l'exploitant face aux différents projets en lien avec le schéma directeur.

Autre sujet abordé, le nouveau processus Etudes Signalisation. L'objectif de cette nouvelle méthode est de fiabiliser les projets en amont, en stabilisant les programmes techniques plus tôt pour éviter les modifications tardives, coûteuses et risquées. Il s'applique, entre autres, aux projets sous ARGOS.

Le projet LGV+ Atlantique a aussi été présenté. Il va entraîner une

modernisation et une centralisation de la commande.

Le projet consiste à remplacer la signalisation actuelle par la technologie ERTMS niveau 2.

Cette modernisation s'accompagne d'un changement organisationnel majeur : la commande de la ligne, actuellement gérée depuis Paris, sera transférée à la future CCR de Rennes.

Le projet, d'un investissement de plus de 500 millions d'euros, couvre près de 300 km de ligne avec un début des travaux prévu pour 2029. L'objectif étant de traiter l'obsolescence des installations, d'augmenter la capacité et de fluidifier le trafic.



Planning prévisionnel :

- Livraison du bâtiment du Mans : 4^e trimestre 2027.
- Mise en exploitation du PGRA du Mans : 2^e trimestre 2030.
- Livraison du bâtiment de Rennes : 2^e trimestre 2028.
- Mise en exploitation de Rennes poste 2 dans la CCR : 4^e trimestre 2031.
- Mise en exploitation de la LGV+ Atlantique : 4^e trimestre 2032.
- Livraison du bâtiment de Nantes : 1^{er} trimestre 2029.
- Mise en exploitation des postes Loire : 2^e trimestre 2031.
- Mise en exploitation du Nœud Nantes (2TMV) : 4^e trimestre 2032.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, s'il est important de parler des aspects techniques et calendaires, il faut aussi que la CSP aborde les impacts de ce projet sur les agents et l'organisation de travail pour l'ensemble des établissements impactés. Après une année 2025 compliquée pour la mise en place et le fonctionnement de cette instance, 2026 semble partir sur de meilleures bases. Cependant l'UNSA-Ferroviaire continuera d'être vigilante et à accompagner les agents tout au long de ce projet.

RETOUR SUR L'ENQUÊTE « C'EST À VOUS » : du mieux, mais toujours des points de vigilance ...

Comme chaque année, une présentation des résultats du baromètre "C'est à vous" a été faite aux élus du CSE ZPA.

Quelles sont les "bonnes nouvelles" du cru 2025 ?

- Une participation qui augmente et qui atteint les 78% ;
- 54% des répondants estiment que leur travail a du sens car il leur permet de se sentir utile, mais 48% d'entre eux ne s'épanouissent pas professionnellement ...
- 26% des agents qui ont répondu estiment ne pas avoir le droit à la déconnexion, chiffre qui grimpe fortement chez certaines populations managériales (40 % des DPX, 37 % des DUO).
- 53% des agents répondants sont en surcharge de travail.
- 57% des DPX et 55% des DUO ne sont pas

satisfaits des moyens humains dont ils disposent. Mais également, 43% des DPX et 41% des DUO n'estiment pas avoir le temps pour manager leurs équipes.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, la présentation des résultats de l'enquête « C'est à vous » est toujours un moment un peu étrange de communication où l'entreprise a tendance à voir le verre à moitié plein, ce qui l'amène à se satisfaire de peu ... L'impact des réorganisations successives, de l'augmentation de la charge de travail subie par les agents ou encore du lean management ne sont pas assez pris en compte par l'entreprise.

VOS REPRÉSENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

Prénom	Nom	Mail	Tél.	Prénom	Nom	Mail	Tél.
Régine	Dréano	dreano.r@unsa-ferroviaire.org	06 32 13 92 57	Laurent	Marois	marois.l@unsa-ferroviaire.org	06 58 03 85 55
Solange	Garrigues	garrigues.s@unsa-ferroviaire.org	06 30 03 06 58	Mickael	Lecuyer	mickael.lecuyer@reseau.sncf.fr	06 21 67 53 27
Lise	Ginolin	ginolin.l@unsa-ferroviaire.org	06 87 25 18 14	Benoit	Jégo	benoit.jego@reseau.sncf.fr	06 21 14 28 66
Patrick	Labrue	labrue.p@unsa-ferroviaire.org	06 29 88 90 28	Éric	Gerbault	gerbault.e@unsa-ferroviaire.org	07.85.74.58.06
Sophie	Lahore	sophie.lahore@reseau.sncf.fr	06 11 66 13 71	Virginie	Renaudin	virginie.renaudin@reseau.sncf.fr	06 13 04 04 85
Philippe	Guelpa	guelpa.p@unsa-ferroviaire.org	06 03 77 20 94	Jean-Paul	Araujo	araujo.jp@unsa-ferroviaire.org	06 67 77 15 70
Yannick	Cantegrel	cantegrel.y@unsa-ferroviaire.org	06 14 99 37 82	Jean-François	Agullo	jean-francois.agullo@reseau.sncf.fr	06 25 10 09 91
Représentant Syndical de la délégation UNSA-Ferroviaire							
Pierre-Henri	Vallade	vallade.ph@unsa-ferroviaire.org	06 71 21 14 14				

POUR NOUS ADRESSER VOS QUESTIONS :
vallade.ph@unsa-ferroviaire.org

RÉFÉRENT HARCÈLEMENT SEXUEL ET AGISSEMENTS SEXISTES :
sos.harcèlement.zpa@gmail.com



UNSA-Ferroviaire

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



**POUR CONSULTER NOS
INFORMATIONS EN LIGNE :**

<https://www.unsa-ferroviaire.org>