



**CSE
DGIR SE**

Mars 2026

COMPTE-RENDU CSE Mars 2026



**LORS DU CSE DU 19 MARS DERNIER,
LA TENSION ÉTAIT PALPABLE ENTRE LA DIRECTION
ET VOS REPRÉSENTANTS.
LA DÉLÉGATION A ALERTÉ SUR PLUSIEURS SUJETS :**

Journal des CSE de SNCF Réseau

Résultats records à la SNCF :

les agents doivent avoir leur part !

Les résultats 2025 du groupe SNCF sont tombés : 43 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 1,8 milliard de bénéfice net, des investissements en hausse et une rentabilité au rendez-vous. **La direction se félicite. L'État encaisse.**

Mais une question demeure, essentielle : qui produit ces richesses ?

La réponse est simple : les 284 000 salarié(e)s.

Et pourtant, une fois encore, ils sont les grands oubliés du partage.

NAO 2026 :

**négocier dans le brouillard,
subir dans la réalité**

Les négociations salariales 2026 se sont tenues en janvier... sans connaissance des résultats réels du Groupe. Un calendrier qui n'a rien d'anodin.

Nous avons obtenu que ces discussions se tiennent plus tard pour s'appuyer sur des données concrètes.

Résultat : retour en arrière.

Une négociation à l'aveugle, suivie un mois plus tard par l'annonce de bénéfices record. Ce décalage n'est pas acceptable.

Quand l'entreprise dégage 1,8 milliard de bénéfice et que les agents doivent se contenter de mesures insuffisantes, **il ne s'agit plus d'un problème technique, mais d'un problème de justice sociale.**

**C'est pourquoi l'activation immédiate
de la clause de revoyure doit être une exigence.**

Réouvrir la clause de revoyure :

L'accord du 13 janvier a été négocié sur la base d'une inflation estimée à 1,3 %.

La crise énergétique au Moyen-Orient a depuis modifié l'environnement économique de l'accord.

L'UNSA a officiellement saisi la direction le 12 mars 2026. L'article V de la NAO 2026 prévoit une clause de revoyure. L'UNSA a demandé son activation immédiate, sans attendre l'observatoire de mai.

L'UNSA exige :

- #1. L'anticipation de la réunion de revoyure maintenant, pas dans deux mois.
- #2. Le versement d'une prime de transport exceptionnelle pour tous les agents contraints d'utiliser leur véhicule personnel.
- #3. L'ouverture d'une table ronde spécifique sur les aides à la mobilité, calibrée sur le coût réel de l'énergie.
- #4. La revalorisation des indemnités kilométriques pour les agents en mission, dont le barème est devenu obsolète.

Loi transports : des promesses... sans moyens

Le gouvernement affiche une ambition pour le ferroviaire. Sur le papier. Dans les faits ? Aucun financement réel avant 2032.

On promet des milliards demain, mais on réduit les budgets aujourd'hui. Ce double discours est dangereux pour l'avenir du service public ferroviaire.

Pendant ce temps :

- le réseau vieillit ;
- des lignes ferment ;
- les conditions de travail se dégradent.

Privatisation rampante : les profits pour certains, les risques pour tous

Derrière des termes techniques, la loi ouvre la porte à l'entrée de capitaux privés dans des filiales de SNCF Réseau.

C'est une ligne rouge. Le ferroviaire n'est pas un produit financier.

Nous connaissons déjà le scénario :

- Les investissements sont sécurisés ;
- Les profits sont privatisés ;
- Les risques restent à la charge du public.





Explosion du cadre social : des agents isolés, des droits fragilisés

La multiplication des filiales dans le cadre de l'ouverture à la concurrence fragilise profondément le collectif de travail.

Pour les agents, cela signifie :

- Des garanties floues lors des transferts ;
- Des droits variables selon les entités ;
- Un éloignement du dialogue social.

Diviser les structures, c'est affaiblir les salariés.

Et derrière cette organisation, il y a un risque réel : celui de casser l'unité sociale du groupe.



Encadrement sous pression : la réalité du terrain ignorée

Les managers et cadres de proximité sont aujourd'hui en première ligne :

- Surcharge de travail ;
- Responsabilités accrues ;
- Disparition de fonctions support ;
- Multiplication des réorganisations.

Depuis plus d'un an, une demande claire

est portée : rouvrir la discussion sur le forfait jours.

Réponse de la direction : refus.

Refuser de traiter la charge de travail, c'est abandonner l'encadrement.

Et proposer des formations « gestion du stress » en guise de réponse est une provocation.



Des dossiers laissés sans réponse

De nombreux sujets restent en suspens :

- Garanties pour les agents transférés ;
- Protection sociale des contractuels ;
- Droits syndicaux en filiales.

À chaque fois, ce sont des situations concrètes, des vies professionnelles impactées.

Et à chaque fois, le silence ou l'attente.



Ce que l'Unsa Ferroviaire porte : respect, reconnaissance, justice

Nous ne sommes pas dans la posture.
Nous sommes dans l'exigence.

L'UNSA-Ferroviaire exige :

- Un partage réel des richesses ;
- Des négociations loyales et

transparentes ;

- Des conditions de travail dignes ;
- Le maintien d'un cadre social unifié ;
- Une vision industrielle et sociale claire pour le Groupe.



Donner une voix aux agents

Cette parole n'est pas théorique.

Elle est celle :

- De l'agent qui alerte et qu'on n'écoute pas ;
- Du cadre qui s'épuise en silence ;
- Du cheminot transféré qui doute de son avenir.

Dans un contexte où s'exprimer devient difficile, il est de notre responsabilité de porter cette voix.

Dire la vérité n'est pas un excès. C'est une nécessité.

Et nous continuerons à la porter, au nom de toutes celles et ceux qui font vivre le service public ferroviaire au quotidien.



Vote d'une délibération commune

Après diverses alertes à tout niveau sur les RPS grandissants au sein de l'entreprise, et sans réaction de l'entreprise, les OS représentatives ont fait voter une délibération en CSE pour enclencher une expertise sur les RPS. La voici :

Depuis déjà plusieurs années ou décennies, la SNCF est en perpétuelle transformation. Les élus du personnel alertent les directions depuis maintenant deux mandats CSE, et déjà avant, quand la proximité existait encore dans les DP ou CHSCT, des effets néfastes des différentes organisations mises en place. Restructuration de la SNCF qui s'est vue implosée en multiples SA, morcelée en différents établissements, avec toujours plus d'externalisation de la production ou encore maintenant filialisée pour répondre à une logique capitaliste.

Cette politique de productivisme imposée est réellement néfaste et nous, élus, syndicalistes et militants de toutes organisations syndicales, en mesurons l'impact sur les cheminots. Des rapports préventifs, des DCI, des alertes vous parviennent, vous pouvez aussi mesurer le mal-être au travail des cheminots, vos salariés à qui vous êtes obligés, devant la loi, de préserver leur intégrité physique et mentale.

Comme nous vous le disons, il y a un véritable mal-être au travail, une perte de sens pour beaucoup de cheminots et même l'encadrement ne se retrouve plus dans les multiples évolutions et réorganisations. Pour de nombreuses réorganisations soumises au processus d'information/consultation dans les CSE, qu'ils soient d'établissement ou central, les élus ont demandé assistance auprès de cabinets d'expertise pour les éclairer et leur permettre d'avoir un avis éclairé sur tous ces dossiers. Pourtant, et malgré les premiers avis et discussions en information, nous constatons que les lignes ne bougent guère et nous constatons

en consultation que très peu d'éléments sont pris en compte. Les rendus d'expertise font également le constat de réorganisations et évolutions qui ne répondent pas ou peu aux besoins de service public et forcément, en conséquence, avec l'appui du travail des cabinets mandatés, nous, élus, ne pouvons nous prononcer favorablement au vote de ces évolutions. Et même dans cette instance qu'est le CSE, le mal-être et la perte de sens sont présents. La « commedia dell'arte » ou chambre d'enregistrement, voilà comment est désignée péjorativement cette instance. Puisque rien ou très peu de nos arguments, toutes OS confondues, ne sont pris en compte, nous sommes maintenant dans la huitième année de fonctionnement et nous mesurons toutes les difficultés liées à ces instances qui ne sont en fait qu'un moyen de communication descendant et laissant très peu de place à la construction d'un environnement propice à la mission de service public de qualité.

La famille cheminote est en souffrance ! Elle souffre de par les multiples réorganisations qui ont jalonné ces deux derniers mandats. Elle souffre d'un management agressif, désorganisateur. Elle souffre d'un manque de moyens, d'une désorganisation de la production.

C'est pourquoi nous demandons que, conformément à l'article L2315-81 du Code du travail, soit mise au vote la tenue d'une expertise permettant d'éclairer le CSE et la direction sur les différentes causes amenant à l'augmentation significative des risques psychosociaux au sein de l'ensemble des établissements qui composent la Direction Générale Sud-Est.

Prochain
CSE :
16 avril
2026

