



CSE RÉSEAU
DGA

COMPTE-RENDU CSE

JUIN 2026



Bilan social 2025 : des recrutements en hausse, mais des déséquilibres persistent

Formation, emploi, égalité professionnelle et sécurité au cœur des échanges.

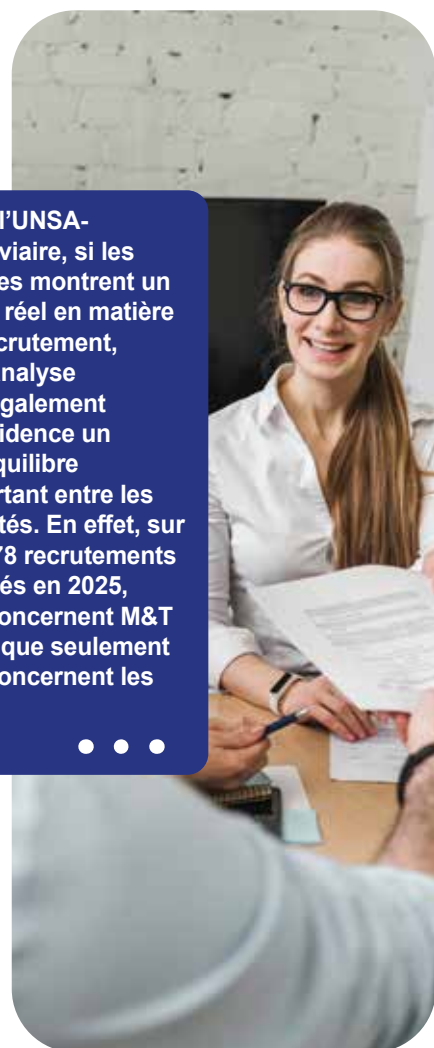
Pour rappel, le bloc 3 correspond aux données concernant la politique sociale de l'entreprise, les conditions de travail et l'emploi.

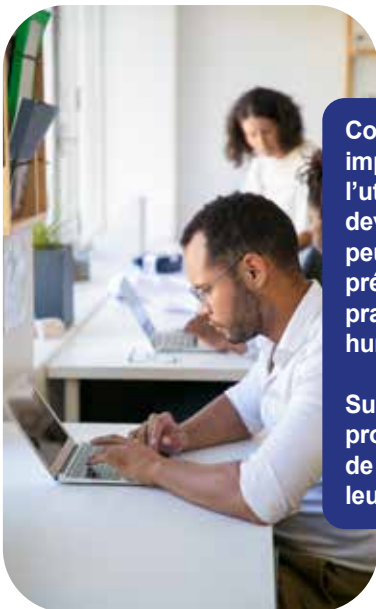
La première partie de la consultation porte sur le bilan de l'année écoulée.

Quelques chiffres :

- Une forte hausse des recrutements avec une augmentation de 230 par rapport à 2024 ;
- 73 démissions et 155 départs à la retraite ;
- Plus de 443 000 heures de formation ont été dispensées en 2025.
- La formation en distanciel continue d'augmenter et représente près de 10 % des heures de formation, tandis que la formation en établissement diminue.
- La féminisation progresse légèrement pour atteindre 11,5 % des effectifs.
- Les femmes représentent près de 40 % des situations de temps partiel.
- 159 accidents du travail avec arrêt (ATAA) et 337 accidents du travail sans arrêt (ATSA).
- 30 % des salariés ont été absents au moins une fois dans l'année.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, si les chiffres montrent un effort réel en matière de recrutement, leur analyse met également en évidence un déséquilibre important entre les activités. En effet, sur les 578 recrutements réalisés en 2025, 435 concernent M&T alors que seulement 106 concernent les EIC.





Concernant la formation, si un effort important est réalisé par l'entreprise, l'utilisation du e-learning devient massive. Or, cet outil ne peut remplacer les formations présentes, les mises en situation pratiques et l'accompagnement humain.

Sur le sujet de l'égalité professionnelle, recruter davantage de femmes est une nécessité. Mais leur donner envie de rester et de

construire leur parcours au sein de l'entreprise est la véritable condition de réussite de cette politique.

Concernant la prévention des risques professionnels, l'objectif ne doit pas être uniquement de constater l'évolution de certains indicateurs. La sécurité et la santé des personnels au travail doivent être la priorité, sans être restreintes par un quelconque budget.

Commande Centralisée Réseau Bretagne Pays de la Loire (CCR BPL)

un projet qui avance, des questions qui demeurent.

Calendrier respecté, mais des enjeux RH et techniques restent à préciser.

**Pour rappel, la CCR
BPL intègre trois centres
Circulation :**

- CC Eure et Sarthe (PGRA du Mans) ;
- CC Loire et Maine (CCR de Nantes) ;
- CC Bretagne (CCR de Rennes).

Pour le moment, les plannings des différents projets sont respectés et aucun retard n'est prévu dans la livraison des bâtiments ni dans les différentes mises en exploitation.

Lors des échanges, il a été indiqué que la conception des bâtiments intègre les normes thermiques les plus récentes (RT 2020) et se projette sur les scénarios climatiques du GIEC pour 2050 afin de garantir une température intérieure conforme aux normes, même dans trente ans. Le sujet de la végétalisation des sites a également été abordé.

Une présentation du planning général de la mise en exploitation (MEX) a également été faite.

Le PGRA du Mans est le seul site actuellement en phase « projet ». L'inventaire des textes de sécurité qui seront impactés a commencé. Les travaux sur les cadres d'organisation et le pesage des postes débiteront en 2028.

Pour les autres projets, ils sont en phase « avant-projet », ce qui entraînera un début de réflexion sur les impacts et les conséquences RH en 2029, voire en 2030. L'établissement ne peut donc pas encore communiquer d'informations fiables et précises sur ce sujet.

Enfin, un point a été fait sur les études de charge concernant les premiers rangs de la CC Loire et Maine.





Cette étude vise à prendre en compte l'offre commerciale de 2050, le rattachement de La Possonnière ainsi que la branche La Possonnière–Cholet.

Cette analyse prend en compte :

- L'exposition aux incidents ;
- La fréquence des dérangements ; les données de l'infrastructure (présence de PN, VP, DBC, filets) ;
- Le type de trafic (passages, origines/terminus, mouvements techniques) ;
- Le plan de voies des secteurs concernés.

Pour le moment, l'établissement analyse les données et n'a pas encore décidé s'il y aura des impacts sur la consistance des secteurs circulation (SC).

À noter : l'étude de charge pour la CC Eure et Sarthe est en cours et se poursuivra en 2027. Celle concernant la CCR Rennes et la LGV est prévue en 2027.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette CSP permet d'avoir des échanges constructifs et les améliorations du dialogue social sur ce sujet sont visibles.

De nombreux sujets restent encore à aborder, mais la présentation d'un planning clair permet de se projeter et de planifier les futurs travaux.

Des interrogations demeurent sur l'intégration des autres établissements impactés par ce projet à cette CSP, ainsi que sur les conséquences du déploiement de l'ERTMS, notamment sur la compatibilité avec les engins de travaux. À la suite de l'intervention de l'UNSA-Ferroviaire, il a été convenu que ce sujet technique et stratégique mériterait une séance dédiée avec des experts.

Commande Centralisée Réseau (CCR)

de Bordeaux :

le chantier s'accélère jusqu'à 2032

Travaux, nouvelles organisations et conditions de travail : les défis de la future CCR.

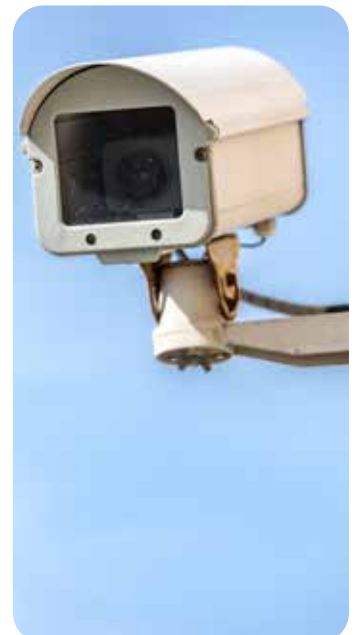
Rappel de quelques grandes échéances :

- **Décembre 2027** : livraison technique de la salle d'exploitation CCR.
- **Janvier 2029** : bascule du PCD de Bordeaux en technologie Mistral à périmètre égal. Suppression des missions de l'agent E (transféré au CSS).
- **Fin 2030** : télécommande de Coutras, déménagement du COGC et des services afférents.
- **2032** : mise en service du tronçon de la LGV Bordeaux-Toulouse, déménagement du CSS et mise en service d'AFSB.

Lors des échanges, les participants ont assisté à une présentation des différentes étapes des travaux concernant le bâtiment CCR.

La première phase, qui débutera prochainement, concernera l'aménagement des accès au bâtiment Mistral afin d'en renforcer la sûreté, avec notamment la mise en place de sas et le renforcement de la vidéosurveillance.

Les travaux du deuxième étage débiteront ensuite en 2026 avec une première phase de curage (déclouonnement et repérage), puis, fin 2026, la création des nouveaux aménagements, notamment une cuisine et une salle de repos.



Viendra ensuite la phase d'aménagement du premier étage en 2027, avec les travaux de la salle d'exploitation. L'objectif est de basculer les installations actuelles sur les nouveaux postes opérateurs (PO) d'ici fin 2027.

Cependant, la salle cible (26 postes CCR + 2 SEA + 2 GPSO) ainsi que l'installation de la centrale sous-station ne sont pas prévues avant 2030.

Ce projet entraînera également une évolution de la Gestion Opérationnelle de la Circulation (GOC) vers la NGOC.

Dans les CCR, les agents travaillent sur 3 rangs :

- Rang 1 : Agent circulation (AC) ;
- Rang 2 : Chef du Centre de Coordination (CCC) et son éventuel adjoint ;
- Rang 3 : Chef du Territoire de Coordination (CTC).

Il faut donc repenser les interactions entre ces différents acteurs, chaque rang ayant ses propres missions et son propre périmètre d'action.

Lors de cette réunion, seule une présentation généraliste du sujet a été réalisée.

Il reste un important travail à mener pour définir et clarifier les relations entre les différents rangs. Il faudra également rapprocher les équipes COGC et Circulation afin de définir la meilleure organisation possible.



Pour l'UNSA-Ferroviaire, même si cette CSP en est à ses débuts, les choses s'accélèrent alors que de nombreux points restent encore à traiter.

Les conditions de travail des agents de la salle d'exploitation nous interrogent : pendant les travaux, pendant la période de mise en service de la nouvelle

salle d'exploitation et jusqu'à l'atteinte de son organisation cible.

Il reste également les sujets des périmètres confiés aux PO, du pesage des postes, des roulements, de la formation, de l'appropriation des nouveaux outils ainsi que celui du logement des agents amenés à rejoindre Bordeaux.



Résonances : le Pôle Projets Occitanie revoit son organisation.

Une réorganisation attendue pour corriger les difficultés rencontrées.

Rappel :

La DR Occitanie a la particularité d'être rattachée à la DG Atlantique, alors que les établissements de production de Languedoc-Roussillon et les établissements zonaux (EI SE & ESTI SE) restent intégrés à la DG Sud-Est.

L'organisation initiale mise en place pour le Pôle Projets de la DR Occitanie s'inscrivait dans la continuité de l'organisation préexistante de la Direction territoriale occitanie.

Mais la mise en œuvre de Résonances a constitué une

rupture dans les organisations, alors que la production de projets continuait à un rythme soutenu.

L'encadrement du pôle et les équipes ont constaté de nombreux dysfonctionnements : délégation de MOA (maîtrise d'ouvrage) juridiquement impossible à mettre en place, rigidités organisationnelles créées par la structure hiérarchique et la bilocalisation du pôle, problématiques de répartition de la charge et des responsabilités, réactivité institutionnelle en baisse par rapport à la période précédant Résonances...

Cette situation a donc entraîné une nécessaire adaptation de l'organisation avec les actions suivantes :

- Intégrer au CODIR une MOA opérationnelle ;
- Rapprocher les managers des équipes ;
- Équilibrer la charge entre les entités du pôle ;
- Simplifier l'organisation en cohérence avec la Direction des Actifs et des Opérations Atlantique et Sud-Est ;
- Répondre aux exigences des acteurs territoriaux, notamment sur les SERM.

Ces évolutions devraient permettre de simplifier le fonctionnement du pôle.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette évolution est cohérente et correspond aux attentes des agents. Cependant, il est regrettable que les alertes de notre organisation syndicale n'aient pas été prises en compte lors des différents échanges sur le sujet Résonances...

bout de la démarche, car si elle revoit sa copie sur l'organisation de ce pôle, elle maintient tout de même sa trajectoire de productivité sur les effectifs.

Nous suivrons avec attention la situation de ce pôle afin de nous assurer que cette réorganisation porte ses fruits.

De plus, il est incompréhensible que l'entreprise n'aille pas au



VOS REPRÉSENTANTS UNSA-FERROVIAIRE

Prénom	Nom	Mail	Tél.	Prénom	Nom	Mail	Tél.
Solange	Garrigues	garrigues.s@unsa-ferroviaire.org	06 30 03 06 58	Laurent	Marois	marois.l@unsa-ferroviaire.org	06 58 03 85 55
Lise	Ginolin	ginolin.l@unsa-ferroviaire.org	06 87 25 18 14	Mickael	Lecuyer	mickael.lecuyer@reseau.sncf.fr	06 21 67 53 27
Patrick	Labrue	labrue.p@unsa-ferroviaire.org	06 29 88 90 28	Benoit	Jégo	benoit.jego@reseau.sncf.fr	06 21 14 28 66
Sophie	Lahore	sophie.lahore@reseau.sncf.fr	06 11 66 13 71	Bruno	Chaptal	chaptal.b@unsa-ferroviaire.org	06.24.30.17.98
Éric	Gerbault	gerbault.e@unsa-ferroviaire.org	07.85.74.58.06	Virginie	Renaudin	renaudin.v@unsa-ferroviaire.org	06 13 04 04 85
Yannick	Cantegrel	cantegrel.y@unsa-ferroviaire.org	06 14 99 37 82	Jean-Paul	Araujo	araujo.jp@unsa-ferroviaire.org	06 67 77 15 70
				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



POUR CONSULTER NOS INFORMATIONS EN LIGNE :
<https://www.unsa-ferroviaire.org>



UNSA-Ferroviaire

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



ENSEMBLE **AU QUOTIDIEN**

Fédération UNSA-Ferroviaire

