

## **Pour ce deuxième CSE la direction ne sera pas sur le podium et aura sûrement la médaille d'Or de l'arrogance**

### **HASTUS : Encore et toujours dans le déni :**

La direction revisite l'origine du logiciel Hastus, perçu comme une énorme difficulté, un obstacle insurmontable, une montagne difficile à escalader.

Cependant, elle semble ne pas saisir pleinement le retour régulier des OS sur cette question, en raison de son caractère national.

Le quotidien des agents est marqué par des corrections incessantes et la difficulté à maîtriser le logiciel. À force, la direction commence à prendre conscience des difficultés sur le terrain, bien que son approche reste mesurée.

Selon notre syndicat, la direction ne répond toujours pas aux attentes et ne semble pas reconnaître l'ampleur de la souffrance engendrée par ce logiciel. Cependant, elle affirme avec certitude que des ressources humaines ont été mobilisées et continueront de l'être, car la DDO a décidé de prolonger de deux ans les équipes projet.

### **ASCT : la direction dénonce fortement le rôle de SUD-rail en tant qu'outil et aimerait que l'on soit pilote comme certains essaye de l'être**

Depuis la création du CNA en 2022, le syndicat SUD-Rail assume pleinement le rôle que tout syndicat devrait jouer : écouter, accompagner, et fournir les moyens nécessaires aux agents pour défendre leurs droits. Alors que certains, main dans la main avec la direction, tentent de détourner le mouvement pour le démanteler, les agents continuent leur travail aux côtés de SUD-Rail.

Lors du CSE, le syndicat SUD-Rail a clairement exigé des explications face à l'attitude délirante et totalement incompréhensible du PDG et de ses collaborateurs. Entre mensonges, allégations et calomnies, notre entreprise est délibérément en guerre contre les cheminots.

Pendant que les médias propagent des "fake news", notre direction reste étrangement silencieuse, voire soutient ce déchaînement de violence. Mais qu'en est-il des engagements pris en 2022 ? **Ils sont au point mort !**

En 2022, pour apaiser la situation, la direction s'était engagée sur des axes de travail et des actions concrètes.

En 2024, ces promesses ne sont restées que des paroles et ne se sont jamais traduites en actes. Le CNA, par le biais de SUD-Rail, a décidé d'agir face à l'inaction et au silence de notre direction.

Régionalement, le président du CSE n'a fait que répéter comme un perroquet les absurdités de Farandou et Fanichet :

- Mise en place d'une direction métier : réalisée, mais a permis de favoriser certaines personnes de notre direction avec des qualifications élevées.
- Parcours professionnel : partiellement réalisé sur le territoire, mais encore des lacunes.
- Recrutement : 130 à 140 ASCT, mais la direction se félicite de l'engagement lors de la dernière table ronde de 1000 recrutements, dont 200 ASCT... pour toute la France.
- Fin de carrière : AUCUNE action entreprise.

Rémunération : la direction annonce une augmentation de 500€ mensuels... pour le syndicat SUD-Rail, au-delà des paroles, rien ne se concrétise sur les fiches de paie.

Une fois de plus, le syndicat SUD-Rail condamne le "SNCF Bashing" orchestré par notre direction, et interpelle sur l'urgence de choisir son camp : être du côté des agents ou être complice des faits sûreté, des agressions physiques et verbales dirigées contre les cheminots.

## **JO : Pourvu que ça roule, les autres on s'en fou !**

Pour la direction, le mot d'ordre est clair : "il faut que ça roule" pour les JO ! Dans cette perspective, la direction a l'intention de mettre en place des mesures pour assurer le succès ferroviaire pendant les Jeux Olympiques. Elle a décidé, au niveau national et local, de faire passer des dossiers au CSE afin de déroger aux protocoles habituels sur les congés.

Afin de garantir que les congés ne constituent pas un obstacle, la direction poursuit plusieurs initiatives :

- Élargissement de la période de congés de moindres besoins.
- Amélioration de la rémunération des congés pris pendant cette période.
- Augmentation à 17 jours (au lieu de 10) de la limite de jours pouvant être posés sur le CET, avec un abondement d'un deuxième jour après le 6ème jour posé.
- Majoration du rachat des repos supplémentaires et complémentaires de 25% à 30% pour l'année 2024.

Possibilité de reporter les congés annuels jusqu'à juin 2025.

Le syndicat SUD-Rail observe que la direction est prête à tout pour atteindre ses objectifs en offrant une prime journalière ciblée pendant les dates des épreuves pour faire accepter la charge de travail supplémentaire.

En Nouvelle-Aquitaine, les épreuves de football à Bordeaux et les épreuves de tir olympique et paralympique à Châteauroux concernent directement notre région. Le syndicat SUD-Rail reste vigilant face à ces changements et veillera à défendre les intérêts des travailleurs ferroviaires.

### **Les agents suivants, effectuant une JS les 6 jours d'épreuves à Bordeaux**

- Agents de la Relation Clients TER (escale / vente) de la gare de Bordeaux
- Agents roulants : ADC et ASCT des différentes résidences des DTL du TER Nouvelle Aquitaine qui effectuent un TER Origine/Terminus/passage de la gare de Bordeaux Saint Jean le jour d'épreuve
- Agents en charge de la supervision opérationnelle (COP Bordeaux et Limoges)
- Agents du métier Matériel (Maintenance et Mouvement) du TC Nouvelle Aquitaine des UOs opérationnelles pour chaque JS travaillée les jours d'épreuve (nuit qui précède jour d'épreuve et journée du jour d'épreuve\*).
- Agents des bureaux de commande des DTL de TER Nouvelle Aquitaine

Les matchs Olympiques se dérouleront les 24,25,27,30,31 juillet et le 2 août.

### **Les agents suivants, effectuant une JS les jours d'épreuves sur le site de Châteauroux**

- Agents roulants : ADC et ASCT des différentes résidences des DTL du TER Nouvelle Aquitaine qui effectuent un TER Origine/Terminus/passage de la gare de Châteauroux un jour d'épreuve.

Les épreuves olympiques sur le site de Châteauroux se dérouleront du 27 juillet au 5 août, et les épreuves paralympiques auront lieu du 30 août au 5 septembre.

Durant toutes ces compétitions, les métiers sélectionnés par la direction, et remplissant les critères requis, bénéficieront d'une prime journalière supplémentaire de 50€.

SUD-Rail a demandé une généralisation de cette prime à l'ensemble des agents pendant cette période, dans le but de fédérer et de contribuer au succès des épreuves olympiques et à la dynamique touristique de notre région. La réponse du président du CSE est catégorique : "Si ça ne tenait qu'à moi, je ne donnerais rien à personne !".

Comme toujours, la direction semble négliger les cheminots, mais il est essentiel de rappeler à la direction que sans les travailleurs, pas de SNCF !

## **Pendant les JO la direction déroge fortement à la réglementation en faveur de PARIS !**

Toutes ces actions mises en place sont loin d'être anodines.

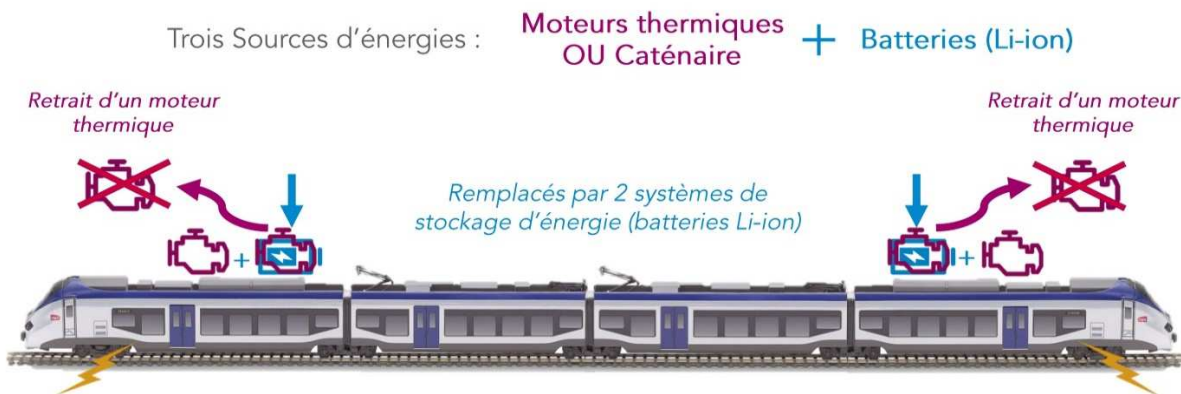
Nos dirigeants ont un très fort intérêt à ce que les cheminots de province prennent le moins de congés possibles, car il leur est nécessaire d'avoir un apport significatif de volontaires ou de détachés pour compenser la différence entre le plan de transport habituel des vacances de juillet-août et celui souhaité pour les JO en région parisienne.

En opposition aux souhaits de MACRON et de ses sbires, il est inacceptable pour SUDRAIL de laisser la province contrainte d'être en sous-effectif et démunie de ses ressources locales.

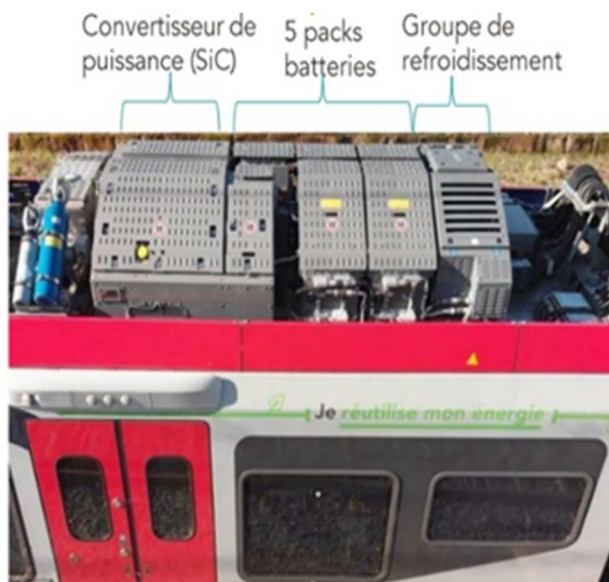
## Régiolis Hybride : Un Test bancal et non concluant

La direction nous présente un premier projet portant sur le "**verdissement**" des engins moteurs.

Ce dernier, initié par la direction de l'ingénierie du matériel et inspiré du système hybride des voitures, vise à intégrer des éléments écologiques dans nos équipements ferroviaires. Pour assurer le succès de cette initiative, des aménagements techniques ont été réalisés :



Pour la réussite de ce projet, deux moteurs thermiques ont été remplacés et se voient accompagnés d'un système hybride dont voici la constitution :



Pour la direction, les études ont évalué un gain écologique d'environ 15%.

Ce nouveau mode de traction repose sur plusieurs principes de fonctionnement :

- Sur lignes électriques 1500V : le fonctionnement classique d'un engin moteur électrique, soutenu et accompagné par le moteur hybride avec sa capacité de recharge.
- Sur lignes thermiques : c'est dans ce mode que le système hybride prend tout son sens. L'engin moteur propose plusieurs options : une traction thermique avec utilisation de la batterie, un mode « zéro émissions » (sur des distances inférieures à 20 km, offrant des gains significatifs en statique), et la recharge de la batterie pendant les phases de marche sur erre et de freinage.

Sur lignes électriques 25000V : le système hybride est inutile et totalement inopérant.

Pour mener à bien cette expérimentation, le logiciel de l'engin moteur a été modifié et n'est pas compatible avec un Régiolis classique.

Un Régiolis du parc devrait subir une mise à jour de son logiciel afin d'être jumelé avec l'engin moteur de l'expérimentation. L'exploitation commerciale de l'expérimentation se déroule sur les lignes Bordeaux – La Rochelle et La Rochelle – Poitiers. Pour le syndicat SUD-Rail, le choix des lignes sélectionnées suscite des interrogations, notamment parce que la portion La Rochelle – Poitiers est en 25000V, rendant le mode hybride inutile.

Il aurait été plus pertinent que cet essai se déroule sur des lignes en 1500V et thermiques pour tester son fonctionnement optimal.

Concernant la formation, la direction explique que cela se déroulera comme sur le site de Toulouse, où un groupe d'agents de conduite de La Rochelle a été sélectionné et sera formé pendant une journée (partie théorique en salle et pratique sur le terrain). Cependant, du côté du TNAQ, peu de personnes seront formées. Elles pourront seulement constater et ne pourront pas intervenir.

En termes de coûts, l'expérimentation sur cet engin entraîne une facture de 17 millions d'euros (partagée entre les quatre régions concernées et Alstom) pour conclure à terme les modifications sur chaque engin moteur, s'élevant aux alentours d'1 million d'euros.

Pour le syndicat SUD-Rail, l'idée d'évolution des Régiolis pour gagner en écologie peut être une bonne idée, mais des réserves importantes sont émises sur les conclusions de l'expérimentation qui ne semblent pas optimales.

## **SNCF Mixité : encore des paroles mais toujours très peu d'actes**

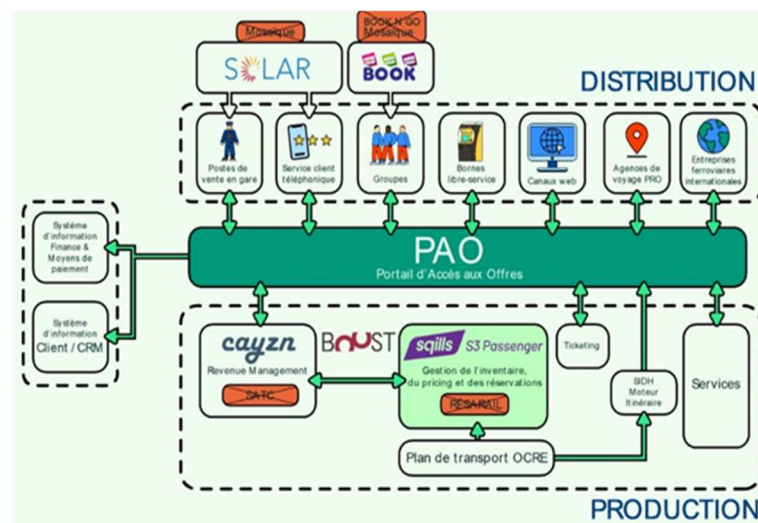
En réponse à notre interpellation, la direction s'est félicitée du lancement du programme SNCF Mixité sur le thème "Bouger avec la mixité", avec une exposition prévue à proximité de la gare de Bordeaux.

Cependant, pour le syndicat SUD-Rail, il est une fois de plus évident que la direction est déconnectée de la réalité et semble croire qu'une simple exposition suffira à apaiser les revendications de notre syndicat. Il est impératif que la direction prenne conscience de la nécessité d'entreprendre des actions concrètes pour faciliter, accompagner et protéger les femmes travaillant à la SNCF.

L'entreprise n'est pas encore à la hauteur des attentes, mais il n'est pas trop tard pour écouter et travailler avec le seul syndicat proposant des initiatives concrètes émanant des agents. La direction doit se réveiller et s'engager véritablement dans un travail en profondeur pour améliorer la situation des femmes au sein de la SNCF.

## **Solar : L'entreprise poursuit le déploiement, mais n'y met toujours pas les moyens**

La direction est venue nous faire, un énième point sur la mise en place du logiciel SOLAR, qui tarde à être pleinement opérationnel. Avec une touche d'humour, la direction explique que la mise en place totale est sur le point de se concrétiser, et nous en sommes déjà à la version 60 du logiciel. Malgré les difficultés rencontrées, 90% des ventes sont désormais possibles grâce à SOLAR. La direction précise que le logiciel permet déjà de prendre en compte quasiment toutes les cartes de réductions, à l'exception de la carte avantage.



La visite de la direction visait principalement à présenter la continuité de l'évolution de la vente avec le projet "le cœur commercial". Ce projet, en complément de SOLAR, remplace "Réसारail" et vient compléter l'inventaire commercial existant, se concentrant uniquement sur les ventes des billets IC et TGV en modernisant leur système de vente.

La direction indique que toutes les aides déployées, que ce soit dans les gares ou dans les RCAD, seront maintenues. De plus, les renforts humains recrutés dans certaines régions seront également conservés et prolongés. La direction assure également que des supports pédagogiques ont été mis en place pour suppléer les agents en poste.

Pour celle-ci SOLAR représente un véritable enjeu de société, guidé par la digitalisation et l'intelligence artificielle, tout en affirmant ne pas vouloir manquer le virage technologique.

SUD-Rail estime surtout que la direction déroge à son rôle d'accompagnateur dans le quotidien des agents et ne peut se satisfaire de la situation actuelle.

**28 mars au 4 avril 2024**  
**Dans nos Conseils**  
**d'Administration**

**ON VOTE**

**Solidaires**  
**SUD**  
**Rail**

