



#### **JO : de nouvelles dispositions découlant des négociations nationales**

Depuis la présentation du dossier CSE sur notre périmètre concernant la mise en place d'une prime journalière lors des épreuves sportives à Bordeaux et Châteauroux, de nouvelles dispositions spécifiques ont été fixées. Un dispositif spécifique pour la garde d'enfants a été instauré pour les agents directement impliqués dans les JOP, avec une aide financière de 40€ par enfant de moins de 12 ans pour couvrir les frais de garde. Les agents ont également la possibilité d'utiliser le numéro vert PRIM ENFANT pour trouver un mode de garde adapté.

Cependant, dans notre région, la Nouvelle-Aquitaine n'a toujours pas pris de décision concernant l'augmentation du plan de transport pendant la période des JO. Cette situation suscite de grandes inquiétudes au sein du syndicat SUD-Rail. Nous sommes particulièrement préoccupés par l'appel de volontaires ou de détachés pour assurer cette augmentation du plan de transport "spécial JO" en Île-de-France. La direction nationale veut à tout prix que la fête soit belle et ne craint pas de sacrifier la province et les congés annuels des agents.

Le président du CSE assure que le nombre de volontaires reste encore à définir et que notre périmètre n'est pas contraint de libérer les agents si cela impacte négativement la production et la gestion des congés supplémentaires. Concernant les détachements, la direction a pour l'instant refusé les demandes des ASCT et ADC pour notre région. Face à une forte sollicitation, seule une à deux personnes pourraient éventuellement être détachées.

Cette situation soulève des questions importantes sur l'équité de traitement entre les différentes régions et la nécessité de garantir les conditions de travail des agents, tout en assurant le bon déroulement des JO. SUD-Rail sera vigilant et a demandé que les intérêts des travailleurs soient pleinement pris en compte.

#### **VéloZen : plus on avance plus c'est « le bordel » !**

À la suite d'une question lors du Comité Social et Économique (CSE), la direction est venue présenter les nouveautés de la prestation VéloZen sur les lignes Libourne - Arcachon, Bordeaux - Hendaye, Bordeaux - La Rochelle et Bordeaux - Le Verdon, sur certains horaires.

Encore une fois, alors que la direction tente de répondre à nos retours de l'année dernière, elle persiste à contraindre le système, mettant ainsi les agents dans une situation encore plus difficile. La direction se félicite de mettre en place une réservation obligatoire (comme l'année dernière), mais cette fois-ci, elle sera payante : 3€ ! Alors que la région et la direction prônent les transports multimodaux dans un contexte d'urgence écologique, la direction décide de faire payer cette prestation. Plusieurs questions se posent concernant les voyageurs étrangers, les réservations spontanées et les cheminots, car seuls les abonnés seront exemptés de cette obligation.

La direction nous explique qu'un outil national pour la réservation des vélos sera créé, distinct de l'achat du titre de transport. Pour les ASCT, cela se traduira par l'installation d'une nouvelle application sur leur téléphone afin de consulter le nombre de places vélo réservé à chaque arrêt. Pour le syndicat SUD-Rail, cela est bien sûr inacceptable. Les missions de l'ASCT lors des arrêts commerciaux deviennent de plus en plus complexes entre la gestion des montées et des descentes, l'utilisation de l'application SOCA, la gestion des prestations si nécessaire, et maintenant une application pour vérifier si le voyageur a bien réservé et payé sa place vélo, tout en contrôlant le nombre de places vélo disponible sur l'ensemble du parcours pour permettre des prestations imprévues et percevoir les réservations vélo.

Le syndicat SUD-Rail constate que les voyageurs seront, une fois encore, confrontés à des situations différentes selon les lignes, ce qui mettra les agents en confrontation permanente avec certains usagers. La direction essaie de nous rassurer en nous indiquant qu'un accompagnement sera effectué avec la mise en place de flashs commerciaux, de communiqués de presse et de conférences pour informer les voyageurs.

L'écologie ne doit pas être qu'un argument commercial, mais un véritable état d'esprit de service public !

## **Le Dorat : Le problème pour la Direction, c'est la réglementation ! « il faut modifier et rajouter de nouvelles missions aux asct » :**

Jeudi 11 avril, une personne déficiente visuelle s'est retrouvée au cœur d'une situation dramatique, mettant en évidence les conséquences de la déshumanisation et des restructurations excessives qui nuisent à la qualité du service. Depuis des mois, la mise en œuvre de la loi européenne concernant les personnes à mobilité réduite dans les trains a été chaotique, voire improvisée. Le syndicat SUD-Rail avait dès le départ soulevé des questions sur le manque de formation, les sous-effectifs et l'absence d'agents dans les gares de la région, ainsi que sur la perte de temps due aux nombreuses procédures lors des montées et descentes des voyageurs.

Malheureusement, la direction a toujours balayé nos préoccupations d'un revers de main ! Face au mur, la faute est systématiquement rejetée sur les agents ayant respecté la réglementation. Pendant ce temps, la direction, sans impliquer les agents, a organisé le vendredi 26 avril un retour d'expérience avec "Gare et Co" et la DSQE. Il est ressorti de cette réunion que le règlement concernant les substitutions routières manque de clarté et nécessite des éclaircissements.

Pour SUD-Rail, la VOO1450 est formelle sur le rôle des ASCT dans les procédures de montée et de descente spontanées des voyageurs : ils doivent aider à monter et à descendre du train sans intervenir sur leurs bagages. Pour appuyer cette position, le syndicat demande aux agents de « prendre de bonnes initiatives » pour toute aide fournie en dehors des procédures prévues, assurant ainsi qu'ils n'encourent pas de responsabilité juridique. La direction a sollicité des clarifications juridiques pour mieux encadrer ces situations.

Une fois de plus, SUD-Rail dénonce une direction qui n'hésite jamais à ajouter des missions aux agents plutôt que de remettre en question ses réorganisations. Pourtant, quelques jours auparavant, un ASCT et une ADC dans une gare de zone diffuse sans personnel ont aidé un fauteuil roulant à descendre et à traverser le passage planchéié... Ironiquement, la direction leur demande des explications car cela ne respecte pas la procédure établie. Cette attitude incohérente de la direction suscite des interrogations.

Dans cette situation, il est essentiel de reconnaître le travail des agents des gares, qui font de leur mieux pour informer et prendre en charge les personnes à mobilité réduite malgré les conditions difficiles. Plus les prises de position de la direction dans les médias sont tendancieuses, plus les agents se retrouvent en difficulté sur les quais face à la victimisation de certains voyageurs qui refusent d'accepter les conditions de prise en charge.

Pour SUD-Rail, la direction doit cesser de démanteler constamment les organisations. La solution réside dans une approche humanisée !



## **La direction et les médias main dans la main pour taper les cheminots !**

Encore une fois, un nouveau fait met les projecteurs sur des cheminots, et une fois de plus, la direction est incapable de défendre et d'accompagner ses salariés face à la vindicte populaire ! Après les ASCT avec leur prétendue "*conditions de privilège*", maintenant ils font face à un comportement avec les personnes à mobilité réduite « *humainement discutable* ». Pour le syndicat SUD-Rail, cette situation ne peut plus durer ! La direction doit prendre ses responsabilités et défendre les agents face à toutes les attaques, et elle n'hésitera pas à prendre les mesures nécessaires pour remettre les pendules à l'heure. Cependant, il est regrettable de constater que cette tendance à blâmer les agents se perpétue, alimentée par une direction qui, encore une fois, préfère pointer du doigt les travailleurs de terrain plutôt que d'assumer ses propres responsabilités. Ces déclarations irresponsables et accusatrices ternissent l'image des travailleurs ferroviaires qui s'engagent quotidiennement pour assurer un service de qualité malgré des conditions souvent difficiles. La direction de la SNCF doit reconnaître les lacunes de sa politique interne au lieu de diaboliser ses employés. SUD-Rail condamne fermement cette stratégie de communication nocive qui nuit à la cohésion et à la reconnaissance du travail indispensable effectué par les agents de la SNCF.

## **TRAIN LEGER INNOVANT : un Train étude sur le bassin Limousin**

Après les AGC à batterie et le Régiolis hybride, voici une nouvelle avancée technologique qui va être lancée sur notre périmètre : le Train Léger Innovant (TELLI). Longtemps désiré et soutenu par notre ancien ministre des Transports, M.Djebbari, la Nouvelle-Aquitaine, accompagnée par le FERROCAMPUS et pilotée par la DTIPG, s'est lancée en décembre 2022 dans ce projet ambitieux.



Le projet TELLI vise à proposer une nouvelle alternative écologique pour dynamiser les zones rurales. Il bénéficie d'un financement partagé : 90 millions d'euros par la Nouvelle-Aquitaine, 36 millions par la DEM, et 28 millions par la SNCF. De grandes entreprises partenaires se sont regroupées derrière la SNCF pour soutenir ce projet, notamment GTS France, Texelis, CAF, Wabtec, Railenium, Alstom, Capgemini, Cerema et Ektacom. Ces entreprises entendent utiliser le X73525 comme un véritable laboratoire grandeur nature pendant son exploitation commerciale.

Après des essais en fonctionnement commercial classique depuis le 22 mars sur une quinzaine de jours, l'engin moteur vient de repasser au technicentre pour l'installation de tous les modules de contrôle nécessaires à l'acquisition et au traitement des données, visant à améliorer les algorithmes de perception et de surveillance de l'environnement du train. La mise en place de lidars et de radars, posés par Thales, suscite de vives interrogations de la part du syndicat SUD-Rail, notamment en raison de leur forte ressemblance avec le train autonome.

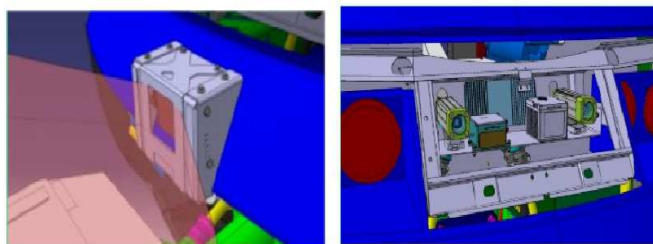


Le syndicat exprime également son inquiétude quant aux missions des agents de maintenance concernant ce "train usine" et toutes les entreprises impliquées dans les tests multiples, qui pourraient représenter un danger pour la sécurité. La direction s'engage à clarifier rapidement les missions de maintenance et assure que les tests ne compromettent pas la sécurité.

L'entreprise explique également que toutes les entreprises impliquées pourront mener leurs propres expérimentations. L'expérimentation est censée se terminer en décembre 2026 et vise à définir la prochaine génération de trains légers pour revitaliser les petites lignes régionales en offrant plus de services à des coûts maîtrisés.

Pour le syndicat SUD-Rail, le contexte des circulations allégées interroge sur son fondement écologique, avec sa structure à faible poids par essieux, et remet en question la dynamique du fret ferroviaire sur notre territoire.

Le syndicat souligne également que la structure allégée du train léger rappelle les inquiétudes déjà exprimées par le passé concernant les X73500, notamment les problèmes de sécurité liés au shuntage, à l'enrayage et au patinage. Il est impératif que toutes ces préoccupations soient prises en compte dans le développement et l'exploitation du TELLI pour garantir la sécurité des agents et des usagers du réseau ferroviaire.





## **Ychoux : quand La Poste et la SNCF sont main dans la main dans la casse du service public :**

Depuis quelques mois, une expérimentation à la gare d'Ychoux est en cours. Dans une démarche économique, La Poste a décidé de quitter la commune, et dans une vision purement financière et pour « justifier la présence de la SNCF », notre direction s'est emparée de cette opportunité pour étendre ses missions.



Pour le syndicat SUD-Rail, il est inadmissible que la SNCF accompagne le départ d'un service public aussi important que La Poste. En effet, la gare d'Ychoux assure les diverses missions pour La Poste, telles que l'affranchissement de lettres et colis, la vente de timbres, enveloppes et emballages.

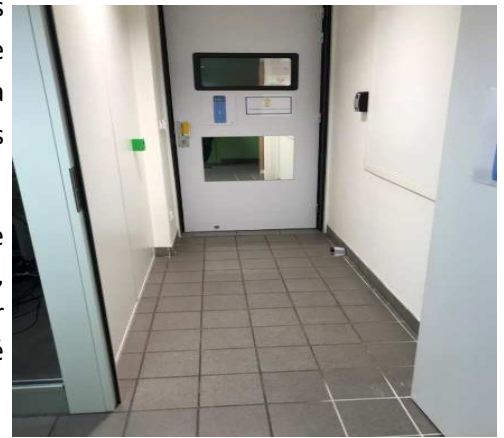
Lors du CSE, la direction a mentionné que 82% des opérations effectuées pour La Poste concernaient le dépôt et la récupération de colis, ainsi que l'affranchissement de lettres.

Cependant, ce qui nous interpelle particulièrement le syndicat SUD-Rail, ce sont les missions concernant les services pour La Banque Postale. Ce choix entraîne une transformation significative des postes de travail, avec l'installation de deux caisses, deux coffres-forts, et l'ajout d'outils pour la pesée et l'affranchissement des lettres et colis. Pour le syndicat SUD-Rail, la question de la sûreté reste au cœur de nos préoccupations, et

souligne le manque d'actions de sécurisation dans la gare. Contrairement à une banque où l'accès est strictement contrôlé, la SNCF semble permettre un accès plus libre, ce qui pose des questions sur la sécurité des lieux.

En ce qui concerne l'évolution du projet, actuellement, cinq agents réservistes, un titulaire et l'Assistant DPX peuvent tenir le poste. De nombreuses formations ont été dispensées par des formateurs de La Poste, de l'ADPX ou en double, et un SAS a été mis en place pour les échanges de colis.

Accompagné et félicité par certaines organisations syndicales, le syndicat SUD-Rail dénonce fermement l'attitude de notre direction qui, obnubilée par la productivité et la rentabilité, est prête à tout pour amplifier les missions des agents, sans pour autant garantir leur sécurité ni leur bien-être au travail.



**SUD-Rail BORDEAUX** Tel : 05 47 47 09 80 @: [sud.rail.bordeaux@gmail.com](mailto:sud.rail.bordeaux@gmail.com)  
**SUD-Rail LIMOGES** FB: SUD RAIL LIMOGES @: [limoges.sud.rail@gmail.com](mailto:limoges.sud.rail@gmail.com)

**Sud  
Rail**