

A la vue de l'ouverture à la concurrence, **les grands patrons du TER NA fuient le navire !**

Un CSE annonçant la couleur dès les premiers instants avec les grandes annonces de notre DRH :

- Mr LEFEVRE, Directeur Régional, se voit rattraper par son passé sulfureux et est remplacé par Mr Bertrand GOSSELIN. Notre nouveau directeur a déjà un CV bien fourni à la SNCF : après de nombreux postes de responsable et de directeur commercial et marketing à Paris, il deviendra directeur de la ligne C pendant 6 ans. Ce parcours le propulse patron de Thalys pendant 3 ans. Par la suite, il est mandaté pour « sauver le soldat SNCF » à coup de campagne de redressement sur Hauts de France. Il coordonne ensuite les équipes SNCF du consortium Cadence Rail et Keolis pour la réponse à l'appel d'offres du gouvernement canadien. Il obtient maintenant le précieux sésame de Directeur Régional SNCF en Nouvelle Aquitaine.
- Mme Piroué, part à la retraite après une longue carrière à la SNCF et sera remplacée par Mme Perret Cheyroux.
- Et pour finir, M Binj, ancien bras droit du parrain BRU, se voit féliciter et deviendra au 1^{er} novembre le nouveau responsable Gare et Co de la région SUD. Celui qui nous assurait, au fil des différentes réunions de préparation à l'ouverture à la concurrence, être dans le même bateau et vouloir le meilleur pour les cheminots du TER NA, ne perd pas de temps pour quitter le navire.... L'avenir au sein du TER NA ne serait-il finalement pas si idyllique ? A ce jour, aucune nomination n'est faite au poste du DRH et Président du CSE.

Agenda Social : prochain grand chapitre : la mutuelle d'entreprise:

La mise en place d'une nouvelle protection sociale supplémentaire (Mutuelle d'entreprise) pour tous les cheminots, qu'ils soient CDI ou sous statut, est prévue pour entrer en vigueur le 1er avril 2025, avec l'attribution du marché courant septembre. Cette mutuelle commune vise à offrir une couverture équitable à l'ensemble des salariés, sans créer de disparités. Cependant, SUD-Rail tient à rappeler que l'introduction de cette nouvelle mutuelle ne doit en aucun cas mettre en péril le système médical existant à la SNCF. Il est essentiel que cette obligation soit complémentaire et non destructrice, garantissant également l'accompagnement de nos retraités, afin de préserver l'intégrité et l'efficacité de la protection sociale au sein de notre entreprise.

Emploi et parcours Pro. la direction interpelle nos fédérations :

Un autre dossier clé de l'agenda social portera sur l'accord prévisionnel de l'emploi, dont une discussion conclusive a récemment eu lieu. La direction s'apprête à transmettre un projet de texte aux fédérations, visant à encadrer les emplois, les modes de recrutement, et à établir des parcours professionnels clairs et cohérents entre les différentes Sociétés Anonymes et filiales du groupe. La direction vise à étendre à tous les cheminots, et pas seulement aux agents roulants, une visibilité sur leur avenir professionnel au sein de l'entreprise. Actuellement, les agents sédentaires bénéficient que rarement de garanties en matière de parcours professionnel. En proposant ce texte, la direction semble vouloir harmoniser ces pratiques, offrant ainsi une base solide pour le développement des carrières de tous les cheminots.

Cependant, SUD-Rail tient à exprimer sa vigilance face à cette initiative. Il est crucial que cet accord ne se limite pas à de simples effets d'annonce ou à des promesses sans suite. Le syndicat sera particulièrement attentif à ce que l'entreprise mette en œuvre de véritables parcours professionnels, permettant à chaque agent de se projeter et d'évoluer au sein de la SNCF. SUD-Rail s'engage à surveiller de près la rédaction et l'application de ce texte, afin de s'assurer que les engagements pris par la direction se traduisent par des actions concrètes et bénéfiques pour l'ensemble des cheminots.

NAO : les discussions débutent bientôt et SUD-Rail portera les revendications pour toutes et tous !

Les NAO suivent, depuis trois ans, un cycle structuré, se déroulant en fin d'année pour aboutir à un accord en début d'année, garantissant ainsi une continuité et une anticipation des enjeux sociaux et économiques. La Direction a prévu de convoquer des réunions bilatérales en octobre afin de discuter, avec les fédérations syndicales, des résultats des précédentes négociations et de positionner les nouveaux enjeux. Ces réunions permettront à la fédération de remonter les revendications et s'assurer que les intérêts de tous les cheminots soient bien pris en compte.



Concernant les augmentations salariales, le syndicat SUD-Rail rappelle que la GVT (Glissement Vieillesse Technicité) n'a pas vocation à compenser l'inflation, mais bien à refléter l'évolution naturelle de l'expérience et des compétences des salariés. Pour SUD-Rail, l'ajustement des salaires doit impérativement passer par des augmentations salariales significatives, et non par des mécanismes comme la GVT qui ne répondent pas aux enjeux actuels.

Cependant, pour le syndicat SUD-Rail, il est impératif de rester vigilant sur un point précis : les NAO ne doivent en aucun cas être impactées par les primes liées aux Jeux Olympiques, déjà provisionnées par la SNCF et n'impactant qu'une partie des agents. Cette vigilance découle de la nécessité de ne pas voir les augmentations salariales ordinaires être compromises par des dépenses exceptionnelles, qui, bien que significatives, ne doivent pas affecter les négociations de fond concernant les conditions de travail et de rémunération des cheminots.

De plus, SUD-Rail rappelle son engagement en faveur d'une augmentation salariale substantielle, revendiquant une hausse de haut niveau pour tous les cheminots et cheminotes. Cette demande est motivée par la volonté de permettre à l'ensemble des employés de la SNCF de vivre dignement de leur travail, et non simplement de survivre. Le syndicat insiste sur le fait que le pouvoir d'achat des salariés doit être au cœur des négociations, dans un contexte économique où les coûts de la vie ne cessent de croître. En somme, SUD-Rail défend une approche des NAO qui garantit une véritable justice sociale, en plaçant les besoins des travailleurs au centre des discussions.

Premier semestre positif, mais cela profite à qui ?

Le bilan financier de la SNCF pour le premier semestre est globalement positif, avec des projections de bénéfices se chiffrant à plusieurs millions d'euros. Ce résultat survient dans un contexte économique difficile, marqué par des pressions concurrentielles croissantes et des défis liés à la modernisation du réseau ferroviaire. Cependant, ces bénéfices, qui devraient logiquement être réinvestis pour améliorer les conditions de travail et les salaires des cheminots sont une nouvelle fois détournés de leur objectif premier pour alimenter le "fonds de concours". Ce fond, censé financer la rénovation du réseau ferroviaire, est perçu par beaucoup, y compris par le syndicat SUD-Rail, comme un moyen pour l'État d'absorber de manière déloyale les bénéfices de la SNCF au détriment des salariés ; la SNCF amplifiant une concurrence déloyale avec les autres entreprises ferroviaires. La direction justifie cette pratique en affirmant que dégager des bénéfices est essentiel pour



poursuivre les investissements, notamment sur les marchés non conventionnés et internationaux, où la concurrence est de plus en plus féroce. Cependant, cette stratégie est vivement critiquée par SUD-Rail, qui accuse la direction de trahir les cheminots en favorisant une logique de rentabilité immédiate plutôt que le long terme. Cette critique est particulièrement forte concernant le remplacement progressif des TGV par des OUIGO sur de nombreux axes ferroviaires. Cette substitution est perçue comme une dégradation du service public ferroviaire, où l'accessibilité et la qualité des services sont sacrifiées au profit de l'optimisation financière.

En parallèle, la situation en Espagne, où du matériel est envoyé, pour développer l'offre ferroviaire, soulève des questions. Bien que ce matériel ne soit pas exclusivement destiné à ce pays, la stratégie d'expansion internationale de la SNCF semble entrer en contradiction avec les besoins urgents en France. De plus, le business plan de la SNCF, qui inclut des ventes à perte pour OUIGO en Espagne, soulève de sérieux doutes sur la viabilité à long terme de cette stratégie. Ces pertes, bien qu'anticipées, prennent plus de temps que prévu à s'équilibrer, ce qui affaiblit encore davantage la capacité de l'entreprise à investir dans son cœur de métier. Pour SUD-Rail, ces décisions reflètent une gestion incohérente et dangereuse, où les priorités de l'État et de la direction de la SNCF semblent s'éloigner des intérêts des cheminots et des usagers du service public.

Nomination d'un nouveau médecin du travail pour les agents de Saintes et Poitiers.

Lors de ce CSE, Madame Lissac, médecin coordonnateur du travail, est venue nous présenter la candidature du Dr Causse. Jugée très prometteuse, elle a récemment manifesté un fort intérêt pour un recrutement sur le site de Bordeaux. La direction médicale propose un recrutement pour un contrat CDD de 18 mois en remplacement du Dr Cuzin, actuellement indisponible. Ce remplacement est crucial, car son absence affecte directement les effectifs du périmètre du Poitou-Charentes, particulièrement en ces temps très anxiogènes de la mise en concurrence de la DTL PC.

Malgré ce recrutement, les contraintes d'accès à la médecine du travail persisteront pour les agents de Poitou-Charentes, ce médecin restant basé à Bordeaux. Pour le syndicat SUD-Rail, cette solution palliative n'apporte en aucun cas une plus-value durable pour les agents qui continueront à faire face à des difficultés liées à la mobilité et à la disponibilité rapide des soins. Cette situation met en évidence l'importance cruciale d'une médecine du travail de proximité, capable de répondre efficacement et rapidement aux besoins des agents, sans les contraindre à de longs déplacements. Elle augmente encore un peu plus la précarité médicale à laquelle doivent faire face de plus en plus de cheminots.

Le CSE a validé le recrutement du Dr Causse, mais le syndicat SUD-Rail a exprimé de fortes réserves concernant son rôle. SUD-Rail a insisté sur l'importance d'une présence régulière du médecin sur site, afin de garantir un véritable accompagnement de proximité, conforme aux attentes liées à ses responsabilités.

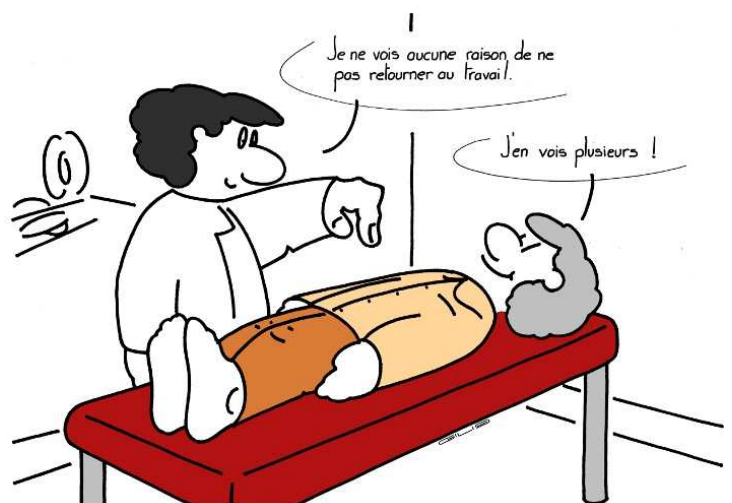


Un rapport médical annuel creux, témoignant de l'état désastreux du système médical professionnel à la SNCF

Lors du CSE, le Dr Willo nous a présenté le rapport annuel de la santé du CSE TER Nouvelle-Aquitaine 2023. Ce document, qui devrait être un outil essentiel pour évaluer la situation sanitaire des cheminots, de plus en plus simplifié, s'avère une fois encore creux et vide. À part quelques explications législatives et des chiffres bruts, ce rapport manque cruellement de contenu pertinent. Rien sur l'état de santé réel des agents ni sur leur état d'esprit. Aucune donnée concrète pour évaluer le ressenti des cheminots sur le terrain ! Impossible de dresser un bilan précis de l'état des lieux en matière de santé au travail.

Particulièrement préoccupant, aucune information n'apparaît sur les retards accumulés dans les visites médicales ! Un enjeu pourtant central dans un contexte sanitaire et social où la médecine du travail doit jouer un rôle crucial ! L'année 2023 est encore marquée par un sous-effectif alarmant des professionnels de santé. Un absentéisme élevé et de nombreux départs ont encore fragilisé la situation. À cela s'ajoute la fermeture des cabinets médicaux d'Angoulême, Hourcade et Pau, une décision désastreuse qui réduit encore l'accès des agents à des services de santé de proximité.

Ce manque de ressources affecte également le travail de prévention, limitant la capacité des médecins à accompagner les élus dans les différentes commissions du CSE. L'expertise de ces professionnels est nécessaire pour évaluer les réorganisations et les orientations régionales. La présence des médecins dans les instances de santé au travail est également une source de préoccupation majeure. Bien que la direction affirme ne pas exercer de liens de subordination sur les médecins du travail, la réalité est marquée par un sous-effectif chronique qui empêche ces professionnels de s'investir pleinement dans les instances de santé au travail. Cette situation fragilise non seulement la qualité des soins prodigués aux agents, mais aussi la capacité des médecins à jouer leur rôle de conseillers en matière de prévention et de sécurité au sein de l'entreprise.



Ouverture à la concurrence, et Maintenant ?

Le 31 juillet, un avis de concession a été publié, marquant un tournant important pour les agents travaillant sous la même autorité organisatrice. Ce texte, bien que passé tardivement, a déclenché l'envoi d'un courrier aux agents concernés, provoquant de vives réactions. Parmi les éléments notables, on observe que la durée de la concession a été fixée à 10 ans, soit plus longue que prévu, avec une échéance en décembre 2027 (SA 28). Cette prolongation représente un changement significatif par rapport aux attentes initiales.

Une augmentation substantielle du volume de trafic est également prévue, avec une cible de 7,5 millions de trains-kilomètres, en hausse par rapport aux 4,7 millions actuels. Une communication officielle concernant le cahier des charges est attendue pour novembre 2024, ce qui laisse entrevoir une première phase de mise en œuvre allant de juin 2026 à décembre 2027. Durant cette période, le gagnant de la concession sera informé, et la phase de mobilisation pour le recrutement du personnel commencera.

La direction a rappelé les différents calculs effectués pour évaluer les besoins en personnel, mais des incompréhensions subsistent, notamment concernant les effectifs des agents sédentaires sur Poitou-Charentes, qui semblent sous-évalués. Selon la direction, 2 753 courriers ont été envoyés. Le syndicat SUD-Rail a souligné que la réception de cette lettre a été un choc pour les agents, rappelant



que les entreprises privées ne sont pas là pour faire de la philanthropie, mais pour maximiser leurs profits.

La direction tente de rassurer en affirmant que l'objectif est de permettre à SNCF Voyageurs de remporter la concession pour offrir les meilleures conditions de travail possibles. Pour autant les agents restent sceptiques, surtout à la lumière des négociations récentes sur SNCF Sud Azur, où la direction n'a pas eu de scrupules à revenir sur des accords considérés comme « historiques ».

La direction a également signalé qu'un autre API pourrait être publié avant même que le gagnant de la concession ne soit officiellement notifié, créant ainsi un climat d'incertitude.

Concernant l'ouverture à la concurrence la direction nous indique que l'attribution du lot BONALY (Bordeaux - Nantes - Lyon) devrait intervenir en décembre 2024.



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

**Sud
Rail**