



Bulletin d'information des Élu(e)s SUD Rail au Comité Social et Économique DÉCEMBRE 2024  
« Nous ne sommes pas des numéros — Nous sommes des Cheminots et Cheminotes libres »

# PRIVATISER POUR DÉVALISER !

La vente à la découpe de la SNCF s'intensifie. Si cela continue, toutes les activités seront tôt ou tard concernées par des filialisations/privatisations avec, à la clé, l'ensemble des droits sociaux attaqués.

En décembre 2024 :

- 5.700 cheminots vont basculer dans 5 filiales de la SNCF !
- 1.200 cheminots de TER dans 3 filiales, à Amiens, Nice et Nantes ;
- 4.500 cheminots de Fret SNCF dans 2 filiales ;

En 2025 encore, 550 cheminots vont basculer pour certains dans une filiale de Kéolis pour le T4, pour les autres dans une boîte privée pour les TER Nice/Marseille

En 2026 toujours, plus de 5.000 cheminots basculeront soit dans une filiale, soit dans une boîte privée.

Alors, va-t-on laisser nos collègues basculer les uns après les autres dans des filiales ou des boîtes privées ?

Pour certain la privatisation ne va rien changer : rien n'est plus faux !

La plupart des collègues vont voir leurs droits sociaux régresser. La direction parle pour les filiales d'un gain de 10 à 15% de productivité dès la première année.

MASTER CLASS «DÉZINGAGE DU SERVICE PUBLIC»



Et alors qu'en Angleterre le gouvernement fait machine arrière et renationalise le chemin de fer compte-tenu des dégâts causés par la libéralisation ferroviaire qu'elle avait entamée dans les années 90 (sécurité et service aux usagers), ici on fait l'inverse. C'est imposé politiquement certes, mais avec la participation active, voire zélée de la direction de l'entreprise : gains de productivité et libéralisation du transport ferroviaire, au détriment des conditions de travail et de sécurité des cheminots et de l'intérêt et de la sécurité des usagers.

Le vrai but de l'ouverture à la concurrence, c'est de revoir les droits sociaux des salariés du transport public. C'est parce que derrière, via les mécanismes de transfert, cela se traduit par des réductions des droits sociaux, syndicaux, ainsi qu'une organisation du travail fondée sur plus de contraintes et de polyvalence des agents.

**Face aux suppressions d'emploi, privatisation de la SNCF et démantèlement du fret. Face aux attaques contre la Fonction publique et les associations soyons dans l'action et dans la grève pour stopper ces projets délétères car nous sommes tous concernés.**

## RESTRUCTURATIONS...TOUJOURS PLUS...

Après la restructuration « Maintenir demain » en Infrapôle mise en place entre 2022 et 2024, au 1er janvier 2025 ce sera :

- ⇒ **La fusion des ASTI en Infrapôle dans un unique établissement (ESTI ZPA) donc suppression des ASTI en Infrapôle.**
- ⇒ **La mise en place du modèle unifié des Etablissements Industriels (EI). Après la suppression des Infralogs en 2021, ce sont aujourd'hui et dans un premier temps une partie des agents en UP Tx Infrapôle qui sont transférés dans leur totalité à l'EI ZPA (CREQ, STI, VAS, VAM, Elise...).**

Au cours CSE ZPA de consultation du 4 décembre 2024, **les élus du personnel ont unanimement voté contre ces projets** qui vont dégrader encore un peu plus nos conditions de vie et de travail.

Encore une fois, SUD-Rail déplore qu'il n'y a pas ou peu eu d'informations concrètes de données aux agents concernés alors que l'échéance de la mise en place de cette restructuration était imminente, plongeant les équipes dans une atmosphère de stress et d'incertitude.

### RÉORGANISATION DES SERVICES



Une des principales inquiétudes des agents transférés a été notamment de savoir qu'elles seraient leurs futures conditions de mobilité (LPA, secteurs d'intervention, conditions de mobilité hors secteurs d'intervention),

puisqu'impactant directement leurs conditions de travail et leur vie privée.

La direction s'est limitée dans un premier temps à assurer de façon informelle les agents impactés par cette restructuration qu'il n'y aurait pas de changement de leurs conditions de travail et de mobilité. Mais sans garanties concrètes.

SUD-Rail, à la demande de certaines équipes, est intervenu pour faire acter (DCI SUD-Rail EI ZPA du 15/11/2024) que les LPA et secteurs d'intervention des agents transférés ne changeraient pas à la mise en place de cette restructuration. Et que s'il doit y avoir mobilité hors secteurs d'intervention au sein du nouvel EI ZPA, ce serait sur le volontariat, c'est-à-dire avec accord impératif de l'agent, et non sur la base du volontariat, où la direction cherche des volontaires mais impose au final la mobilité si elle estime ne pas avoir le nombre d'agents suffisants.

Bien évidemment ce qu'a acté la direction aujourd'hui peut évoluer au fil du temps (changement de direction, contrats avec mobilité imposée, nouvelles restructurations...), **mais la direction doit savoir que le sujet des mobilités imposées peut devenir un sujet éminemment conflictuel au sein des chantiers si elle ne prend pas en compte les desideratas des agents.**

## IMPACT PRÉVU DE LA RESTRUCTURATION EI ZPA SUR LES INFRAPÔLES

L'EI ZPA passera de **513** agents à **1425** agents avec :

- ⇒ **731** transferts ou mutations des agents des Infrapôles vers l'EI ZPA (7 Infrapôles sur ZPA: Bretagne, Pays de Loire, Centre Val de Loire, Limousin, Poitou Charentes, Aquitaine, Midi-Pyrénées ) dont 168 postes qui restent à identifier.
- ⇒ **194** recrutements à effectuer.

Si on prend en compte les 2 restructurations en cours (ASTI + EI ZPA), les effectifs Infrapôles se verraient réduits de 20% entre octobre 2024 et janvier 2025.

Avec tous ces départs, la question va se poser dans un premier temps de savoir si cela ne va pas entraîner une augmentation de la charge de travail pour les agents en Infrapôle, et dans un second temps, de la viabilité future des Infrapôles et si leur amenuisement n'est pas d'ores et déjà la condition de leurs futures fusions.

Le projet « **résonance** », nouveau cheval de bataille de la direction SNCF Réseau, vient d'ailleurs confirmer notre analyse que la direction de l'entreprise, de façon dogmatique, continue à accompagner la réduction continue de notre activité au sein des SNCF, comme on vient de le voir pour le fret. Basé dans un premier temps **sur la destruction programmée des métiers dit « fonctions supports » et administratifs (notamment GU)**, ce projet laisse envisager de nouvelles restructurations synonyme de dégradation de nos conditions de travail et d'accélération de la casse de nos métiers au profit des entreprises privées.



## FUSION DES ASTI...MAIS AVEC QUELS MOYENS ?

La création d'un établissement télécom est un sujet qui dure depuis des années avec différentes versions, mais fin 2023 la DTU à tranché, il fallait créer cet établissement impérativement au 1er janvier 2025 afin de garantir la reprise de la maintenance du GSMR à compter de mars 2025 et en profiter pour uniformiser les fonctionnements très différents de toutes les ASTI. Ces deux grands axes nous avons pu y croire quelques semaines, tout au plus quelques mois car maintenant que nous arrivons à un moment conclusif on se rend compte du résultat : chaque ZP à fait à sa sauce avec des organisations qui peuvent différer de l'une à l'autre et concernant le GSMR on oublie nos grandes ambitions, on sous traitera et la



création des ART se fera au mieux sous un ou deux ans. Les ASTI avaient souvent du mal à se positionner dans les Infrapôles du fait de leur double direction avec la DTU. A cela il fallait ajouter le fait que dans les projets travaux, la partie télécom était souvent peu considérée par rapport aux lots voie, caténaire etc... La création d'un établissement télécom peut donc apparaître

comme porteuse de changements bénéfiques aux yeux des agents de cette filière.

**Malheureusement de grandes ambitions pour le futur de la filière télécom informatique nécessiteraient les moyens qui vont avec. Et vu la trajectoire financière de réseau, on va être sur un établissement créé dans un budget contraint pour ne pas dire low cost. Et au final, au-delà de la**

**qualité de la production qui va en pâtir, ce sont bien les agents télécom qui vont en souffrir au quotidien sur leur poste de travail.**

## UTILISATION DES VÉHICULES D'ASTREINTE:

### LA DIRECTION DOIT PRENDRE SES RESPONSABILITÉS !

SUD-Rail est intervenu à plusieurs reprises ces derniers mois concernant l'utilisation des véhicules de service dans le cadre des passations de service d'astreinte. Nous avons demandé à la direction un cadrage national sur ce sujet pour faire en sorte que l'astreinte ne péjore pas la vie privée des agents ou engage leur responsabilité (cas notamment des agents d'astreinte qui ont besoin de leur véhicule personnel à leur domicile et donc ne peuvent pas venir récupérer le véhicule d'astreinte à leur brigade en laissant leur véhicule personnel durant la semaine d'astreinte à cette même brigade).

Mais la direction Réseau botte en touche ("aux établissements de gérer») et les établissements font de même (en clair « démerdez-vous »).

C'est pourquoi SUD-Rail a dit à la direction que si elle ne donne pas aux agents d'astreinte la possibilité, soit d'effectuer les passations d'astreinte sur le temps du service, soit ne remet pas en place un service de taxi, nous informerons en conséquence les agents que la seule solution qui reste dans ce cas-là c'est de laisser le véhicule de service ou d'astreinte à la LPA et de revenir le prendre à la LPA en cas de dérangement.



Cette dernière solution ne nous convient néanmoins pas car les temps d'intervention seraient rallongés et le risque routier augmenté, mais ce sera à la direction d'assumer ses choix et les risques qu'ils engendrent.

**Nous ne voulons plus entendre des chefs d'UTM ou d'établissement dire aux agents que c'est leur problème, qu'ils doivent adapter leur vie privée en conséquence, mais qu'il seront par contre responsables si ils utilisent les véhicules de service à des fins personnelles et qu'il arrive quelque chose...c'est déplorable et irrespectueux envers les agents.**

# SANTÉ AU TRAVAIL: POUR LA DIRECTION, CE N'EST APPAREMMENT PAS UNE PRIORITÉ...

Suite aux alertes que les élus SUD-Rail CSE ZPA ont effectué ces derniers mois concernant des produits contenant des agents chimiques dangereux (Interflon, crèmes de protection solaire, rouge organol...), SUD-Rail a constaté que la gestion du risque chimique à SNCF Réseau présente des failles, notamment dans l'application des règles de prévention, qui mettent la santé des agents en danger. Nos alertes ont mis en évidence la non application par les établissements des principes de prévention des produits chimiques dangereux (mise à jour des DUERP, établissement des notices de poste et information aux agents du risque, existence des inventaires et suivi des produits chimiques dangereux dans les équipes, assurance de la mise à disposition des EPI...)

## BIENTÔT NOËL !

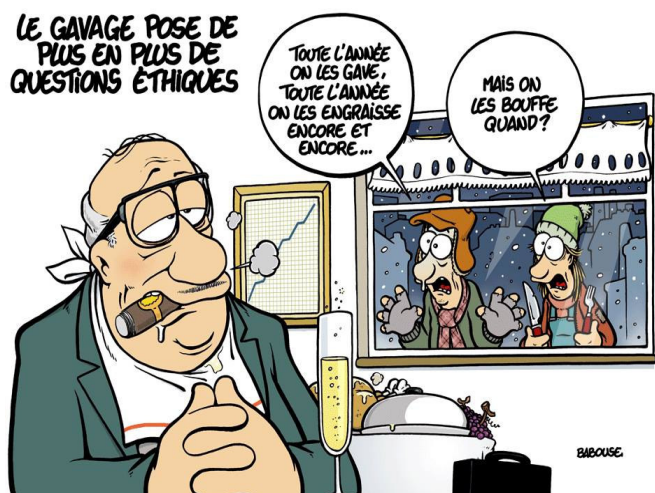
pouvant entraîner l'utilisation de produits chimiques dangereux interdit ou sans les EPI nécessaires.

SUD-Rail a rappelé à la direction que l'utilisation de produits contenant des agents chimiques dangereux doit faire l'objet :

- ⇒ d'une mise à jour du DUERP (Document Unique d'Evaluation des Risques Professionnel).
- ⇒ D'une information aux salariés concernés.
- ⇒ D'une analyse des risques au poste de travail retranscrite dans une notice de poste (document qui indique les risques et les mesures de protection à prendre- dont EPI- pour un travail

précis pour chaque produit chimique dangereux). En effet, contrairement à ce qu'avance parfois la direction, ce qui est indiqué sur la FDS (Fiche de Donnée Sécurité fournie par le fabricant) n'est pas suffisant pour analyser le risque et mettre en place les moyens de prévention/protection nécessaires.

**Utiliser des produits chimiques dangereux dans la vie courante et sous la responsabilité individuelle de chacun est une chose, mais utiliser des produits chimiques dangereux dans le cadre professionnel en est une autre, et ça, la direction semble l'avoir oublié.**



### VOS REPRÉSENTANTS

#### SUD-Rail au CSE:

Marc BOUE

EIC Pays de Loire

07 89 98 87 45

boue1976@gmail.com

Indiana AFER BELLINI

EIC Aquitaine

06 20 08 03 90

indianasud@gmail.com

Olivier LUCBERT

EIC Midi-Pyrénées

06 07 01 09 19

olivier.sudrail@gmail.com

Erwan BLEUNVEN

EIC Bretagne

07 69 93 47 17

erwan.bleunven@gmail.com

Jocelyn VAILLANT

Infrapôle Pays de Loire

06.48.09.87.14

jos.vaillant66@gmail.com

Dominique NIVESSE

EI ZPA (C2MI Le Mans)

06 65 33 52 87

neogeopulstar@hotmail.fr

Renaud SOULET

EIC Midi-Pyrénées

06 49 15 84 28

renaudsoulet@yahoo.fr

Marc GRONON

EIC Bretagne Pays de Loire

06 79 69 75 18

bombimarc@hotmail.fr

Christophe BECK

EIC Bretagne Pays de Loire

06 72 90 97 86

tophebeck@yahoo.fr

Clément BARTEAU

Infrapôle Pays de Loire

06 31 74 07 89

clementbarteau@orange.fr

David LEBON

Infrapôle Indre Limousin

06 72 12 98 43

lebon.david@sfr.fr

Pour avoir un maximum d'infos en temps réel:

L'APPLI SUD-Rail



[www.sudrail.fr](http://www.sudrail.fr)

PRÉAVIS SUD-Rail

UNI-ES ON EST PLUS FORT-ES SYNDIQUE-TOI !



#### Préavis SUD-Rail Réseau en cours:

Du Mardi 10 décembre 2024 à 8h00

jusqu'au lundi 10 février 2025 à 23h59

Dans le cadre de ces préavis, chaque agent peut faire :

- 59mn de grève **en début de service**
- ou une demi DJS de grève (de 3h52 pour le régime B 122 repos ou 3h59 pour le régime C 132 repos ) **en début de service**
- ou la Durée Journalière de Service complète

Contactez vos délégués SUD-Rail pour plus d'informations



Solidaires  
**Sud**  
Rail

FEDERATION SUD RAIL - 17, boulevard de la libération - 93200 SAINT DENIS

Tel: 01 42 43 35 75

Fax: 01 42 43 36 67

Union  
syndicale  
**Solidaires**