



CHANGEMENT DE CAPITAINE MAIS MÊME CAP !

Drames humains : stop au mépris, la direction doit agir !

Le nouveau président du CSE a ouvert l'instance par une minute de silence, marquant les nombreux moments tragiques qui ont endeuillé notre période hivernale. Mais cette reconnaissance symbolique ne suffit pas à masquer les responsabilités de la direction. Le syndicat SUD-Rail dénonce une nouvelle fois la gestion catastrophique de l'entreprise face à la souffrance et aux drames humains. Deux décès en ce début d'année, et un suicide, et toujours la même réponse : une communication froide et désincarnée, sans remise en question des pratiques. Pour nous, il n'y a pas de fatalité : ce sont la gestion déconnectée et les choix d'une entreprise hors sol, accompagnés d'un mépris flagrant pour le quotidien des agents, qui sont en cause. Sous-traitance à outrance, H00, formation au rabais, pression constante sur la productivité. .. la Direction a érigé le stress et l'épuisement en méthode de management. La santé et la sécurité au travail ? Des sujets tabous dans cette entreprise, où tout débat est étouffé. Pendant que la Direction parle d'euros, SUD-Rail continuera de parler d'Humain ! Les rares modifications du Document Unique présentées en fin d'année ne permettent aucune avancée concrète pour protéger nos collègues. Quelles sont les réponses "préventives" imposées par la direction sécurité NA ? Les VCS, des gadgets loin des besoins réels des agents. Même les

challenges lancés par la direction ne sont que des leurres : des pizzas ou des primes, conditionnées à une pression supplémentaire, qui poussent les agents à dissimuler les accidents de travail, empêchant ainsi tout véritable travail d'enquête pour améliorer la sécurité et protéger les salariés. Pour le syndicat SUD-Rail, ce mépris doit cesser et de véritables actions réelles et immédiates doivent être lancées pour préserver la santé et la dignité des salariés !



Ouverture à la concurrence : nouveau capitaine, même cap destructeur !

L'ouverture à la concurrence inquiète, et la filialisation que la SNCF propose n'apporte aucune solution rassurante. Bien au contraire, pour SUD-Rail, l'accord filiale est un accord au rabais, voire un outil pervers dans la casse organisée des conditions de travail. Pour la direction, les PME ou « sociétés dédiées » low-cost semblent être la solution, au mépris total des agents et de leur avenir. La réalité est claire : l'entreprise ne cesse d'agiter des orientations européennes et de décisions politiques pour justifier ses choix, mais c'est bien l'entreprise qui appuie cette stratégie, en s'alignant sur des volontés régionales. Pendant ce temps, les agents subissent les effets directs de ce calendrier d'ouverture à la concurrence, qui varie d'une région à l'autre, sans transparence ni préparation adéquate. À SUD-Rail, nous dénonçons la transformation brutale et destructrice. Il est impératif de protéger les salariés, leurs conditions de travail, et de mettre un terme à cette logique de casse systématique. La santé et la dignité des agents doivent rester au cœur des priorités, pas les intérêts financiers ou les pressions politiques !

Cheminots méprisés, métiers sacrifiés : la vérité sur la "polyvalence"

La direction vante les prétendus bienfaits de la polyvalence tout en imposant un gel salarial. Elle tente de faire croire qu'il s'agit d'une simple volonté des agents cherchant à évoluer ou à changer de métier, alors qu'en réalité, nous assistons à une dérégulation organisée des compétences. Sous couvert de la fin du dictionnaire des filières, la direction persiste dans son mépris des cheminots en bafouant les emplois-types et la classification des rémunérations.

Pour SUD-Rail, si certains agents expriment le souhait d'élargir leurs compétences, c'est avant tout parce qu'ils subissent une transformation à marche forcée, un isolement grandissant et une segmentation accrue des métiers, conséquence directe de l'éclatement de l'entreprise. La casse des différentes missions et l'appauvrissement

des contenus de postes les poussent à chercher des alternatives pour préserver leur avenir professionnel.

Il est impératif que la direction cesse ces pratiques et respecte enfin les emplois-types. Elle doit arrêter d'imposer la polyvalence comme une solution bricolée au détriment des agents, à l'image des pleins de gasoil sur SUD-Aquitaine ou des missions d'aide aux conducteurs pour les TB3, le tout orchestré avec la complaisance de l'organisation syndicale majoritaire, bien avant la mise en place de l'accord classification-rémunération, mais toujours prompte à le décrier : « Faites ce que je dis, pas ce que je fais ! » Cette hypocrisie doit cesser : la polyvalence ne peut être une variable d'ajustement servant à masquer les suppressions de postes et la dégradation des conditions de travail.

TNAQ : Moins d'effectifs, plus de charge... Stop au mépris !

Nouvelle réorganisation, nouvelle fusion et encore des suppressions pour le TNAQ. Alors que la direction présente la fusion comme une évolution cohérente et logique, certains ajustements suscitent des interrogations parmi les agents. Sur Limoges et Saintes cette harmonisation managériale a déjà été effectuée et induit des modifications dans les dynamiques de travail et implique une adaptation des équipes.

La réduction des effectifs soulève des préoccupations quant à l'organisation du travail et la continuité du service. La détente de la maintenance des archets, passant de 20 à 56 jours, représente une évolution nécessitant un accompagnement afin d'assurer le maintien « des standards de qualité ». IC prend en charge cette charge avec ses propres agents, ce qui,



TNAO : Moins d'effectifs, plus de charge... Stop au mépris ! suite...

pour la Direction, déséquilibre l'équation « charge / ressources ».

Malgré les assurances données, la réorganisation implique des modifications : 159 emplois aujourd'hui, 157 demain. Deux postes sont supprimés sur les archets, et des changements dans la structure des effectifs sont envisagés. Le recours à l'intérim est en augmentation, soulevant des questions sur l'intégration et l'accompagnement des nouveaux agents.

SUD-Rail dénonce la suppression de deux postes d'exécution, conséquence directe de cette restructuration. Cette décision soulève de nombreuses interrogations, notamment au



regard du nombre croissant d'intérimaires sur le site. Pourquoi choisir de réduire les effectifs en CDI alors que l'entreprise recourt massivement à des travailleurs précaires ? La réponse est habituelle : les besoins en intérimaire sont temporaires ! » Au vu de ce qui nous a été présenté, le syndicat SUD-Rail ne peut qu'être contre : Augmentation de la charge avec l'arrivée de nouveaux engins moteur, augmentation de la charge sur tous les sites via allotissement sur 2026 et encore plus sur 2027 inquiétant fortement l'entreprise qui a commandé une nouvelle étude pour pouvoir essayer de se projeter sur une organisation et répartition de la charge sur tous les technicentre Nouvelle-

Aquitaine.

Au regard du dossier CSE, notre délégation a rappelé tous les engagements que la direction avait concédés aux délégués du personnel. Suite à notre interpellation, la direction affirme que le travail sur le roulement ROP ainsi que sur le poste réserve sera bien pris en compte.

" Pour rester dans le cinéma, le directeur se plaît à comparer sa future structuration à Dr House et aux Experts Manhattan. Mais chez SUD-Rail, on a plutôt l'impression d'assister à une rediffusion de La Zizanie : une usine sous-dimensionnée, un effectif au rabais et une organisation qui frôle la comédie... sauf que cette fois, ce sont les agents qui en paient le prix."

Le syndicat SUD-Rail, aux côtés de la CGT, s'est fermement opposé à cette réorganisation. Pendant que l'UNSA, fidèle à sa neutralité légendaire, choisit de « jouer la Suisse » en s'abstenant, la CFDT, toujours aussi dévouée à la Direction, valide sans sourciller la réorganisation et accompagne la suppression de postes.

Le CAA : sans SUD-Rail, rien n'aurait été possible !"

Depuis des années, SUD-Rail met son outil syndical au service des salariés, permettant ainsi de nombreuses avancées concrètes. Alors que certaines organisations syndicales ont préféré critiquer l'auto-organisation des agents, comme le CNA, SUD-Rail leur a donné les moyens de s'exprimer et de lutter. Résultat ? Une victoire collective avec la création du CAA !

Grande revendication des ASCT, l'amélioration des conditions de fin de carrière des agents sédentaires et roulants a enfin été prise en compte. Sous la pression constante de SUD-Rail, la direction a dû ouvrir un véritable chantier sur cette question essentielle. Une preuve supplémentaire qu'en se mobilisant et se battant, on obtient des avancées !



SUD-Rail dénonce la dérive de la direction sur le projet MAPPY !

La direction persiste dans sa logique de transformation sans considération pour les agents qui assurent au quotidien le bon fonctionnement du service ferroviaire. Avec le projet MAPPY, elle tente d'imposer une nouvelle approche qui remet en question les pratiques établies, sans concertation préalable et sans

1 GPS Moov Spirit acheté, 1 arbre planté.
L'avis d'un utilisateur de ce GPS



prendre en compte les impacts concrets sur les conditions de travail

La direction justifie ces évolutions en invoquant les évolutions du système routier et la coexistence de deux systèmes de décompte du temps de trajet sur le périmètre TER.

Par ailleurs, il n'est pas entendable que la direction cherche à imposer ces changements en ignorant les règles fondamentales qui régissent notre profession. Le GRH00131 est clair et ne peut être une nouvelle fois balayé d'un revers de main sans même proposer d'ouvertures sur des compensations adéquates, tel que des temps supplémentaires alloués ou des engagements financiers permettant de pallier cette évolution. Une telle tentative de passage en force illustre une fois de plus le mépris affiché par la direction envers les règles internes et les agents qui les applique

Nouvelle billetterie régionale : la région avance, la SNCF se tait, l'emploi en danger !

Depuis plusieurs mois, la région Nouvelle-Aquitaine a lancé un vaste chantier autour de sa nouvelle billetterie via le syndicat mixte. L'objectif affiché : unifier la distribution des titres de transport et proposer un billet unique pour tous les modes de mobilité régionaux. Une initiative séduisante sur le papier, mais qui cache une réalité bien plus inquiétante : la destruction d'emplois !

Alors que la région avance et communique ouvertement sur son projet, la SNCF, elle, reste silencieuse dans les instances officielles. Pourtant, en coulisse, les informations circulent en OFF auprès des agents, tandis que le pôle marketing s'active, alimentant une inquiétude grandissante sur le terrain. Quel avenir pour la vente dans nos gares en Nouvelle-Aquitaine ?

La région mise clairement sur la dématérialisation et ne cache pas son intention de réduire la vente physique, notamment dans les gares situées en zone de faible affluence. Plutôt que d'apporter des réponses claires et de défendre ses agents, la direction préfère esquiver le débat et repousser toute discussion à un futur CSE.

