

**Sud**
Rail
Union syndicale

OUVERTURE À LA CONCURRENCE ET CASSE SOCIALE : LA SNCF FACE À DES CHOIX STRATÉGIQUES DESTRUCTEURS

Nouvelle billettique :

Le projet de modernisation du système de billettique en Nouvelle Aquitaine marque un tournant significatif dans la distribution des titres de transport dans ce contexte d'ouverture à la concurrence.

En matière de distribution, le projet régional s'inscrit dans une volonté de simplifier et de rendre plus efficaces les transactions multimodales tout en développant de nouveaux outils via la NAM (Nouvelle Aquitaine Mobilités). Le bulldozer régional va imposer ses outils et entrainera le remplacement progressif mais brutal des outils SOLAR, Mosaïque et Cosmos.

En remplaçant Cosmos, la région veut mettre en place un terminal portable multifonction, capable d'assurer à la fois le contrôle, le paiement et l'édition de factures.

En remplacement de mosaïque et Solar, la direction va proposer son propre terminal de vente permettant la vente de tous les transports adhérents de la NAM mais également le titre TGV et Intercités. La Direction nous explique également qu'un travail serait lancé entre région pour effectuer de la vente inter-régionale. Pour le syndicat SUD-Rail, il subsiste énormément d'inconnues sur la nature de l'outil, la qualité de l'outil...

Dans sa stratégie de vente et dans sa poursuite du tout numérique, la direction va lancer une application de vente « MODALIS ». Pendant que la direction nous promet cet outil comme « avantageux sur sa capacité à évoluer progressivement et permettant une approche modulaire », le syndicat SUD-Rail voit une continuité du retrait de l'humain pas à pas.

Aujourd'hui, le réseau de vente compte 138 DBR répartis sur 122 gares. Avec ce projet, on passera à 189 DAT dans 173 gares, certains en remplacement des anciens équipements, d'autres étant des créations nouvelles. Cette expansion d'automates met en danger le futur schéma de distribution et la place de l'humain dans les zones diffuses.

Quant à la formation des agents, elle sera assurée par Kuba, mais sous le contrôle et en accompagnement de la SNCF.

La direction cherche à nous rassurer en affirmant que le déploiement se fera de manière progressive et sera réalisé par la SNCF, ce qui lui permettrait de superviser et orienter la région tout au long du projet. Cependant, pour SUD-Rail, cet accompagnement va bien au-delà : la direction soutient activement la région dans l'ouverture à la concurrence, en lui fournissant un modèle social et technique destiné à faciliter la libéralisation du transport ferroviaire régional.

VAE sur Limoges : la direction rappelée à l'ordre par l'inspection du travail :

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 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 à 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 appliquent.

Groupe de travail : politique managériale de l'illusion :

Valorisés par la Direction et dénoncés par les organisations syndicales, les groupes de travail sont les nouveaux piliers forts de la casse sociale. SUD-Rail dénonce fermement la politique insidieuse menée à travers les réorganisations successives, où la direction instrumentalise les agents en les intégrant à des groupes de travail censés les associer aux décisions. Sous prétexte de dialogue, ces dispositifs leur font croire qu'ils ont pris sur leur avenir, alors qu'en réalité, les décisions sont déjà actées en amont.

Les agents sont sollicités pour imaginer, proposer et s'impliquer, mais à chaque fois, le résultat est le même : un véritable coup de massue. Leurs attentes sont systématiquement trahies, et les orientations finales sont à l'opposé de leurs revendications. On leur donne l'illusion du choix, alors que le processus est un simulacre de concertation, servant uniquement à légitimer des décisions déjà prises.

Pire encore, ces groupes de travail permettent de justifier des restructurations, où l'on garde les structures tout en supprimant progressivement les agents. Ce mécanisme bien rodé vise à casser leurs conditions de travail, dégrader leurs acquis et favoriser un démantèlement méthodique de leur métier. SUD-Rail refuse de cautionner cette mascarade et réaffirme son engagement à défendre les droits et l'avenir des cheminots face à ces politiques destructrices.



La situation en Nouvelle Aquitaine

Dans la région Nouvelle Aquitaine, la convention actuelle avec le Conseil régional court jusqu'en 2030. Un premier lot, Poitou-Charentes, est déjà en appel d'offres. Trois autres lots sont définis mais n'ont pas encore été attribués :

- Lot B : Limoges - Limousin - Périgord
- Lot C : Bassin bordelais - Nord Aquitaine
- Lot D : Sud-Aquitaine

La région ambitionne d'attribuer au moins deux de ces lots d'ici 2028, ce qui nécessiterait un lancement des API dès 2025. Pour SUD-Rail, il est inadmissible que la direction SNCF ait négocié une convention 2024-2030 à perte, ce qui entraîne déjà restructurations, suppressions de postes et polyvalence accrue pour les agents.

Derrière le discours de modernisation, c'est une véritable casse sociale qui est en marche, avec des conséquences lourdes sur l'emploi et les conditions de travail.

Les technicentres de maintenance sont également en débat. La région conditionne l'attribution des lots à la modernisation de ses ateliers. SUD-Rail dénonce une logique où la transformation des outils de travail sert surtout à préparer le terrain à la concurrence, au détriment de la stabilité des emplois et des compétences.

Filialisation : avenir radieux pour la direction et horizon sombre pour les cheminots :

Pour son deuxième CSE, le président commence à se libérer de son langage de façade, laissant entrevoir son véritable positionnement. Alors que SUD-Rail dénonce fermement l'attitude malhonnête de la direction face à l'ouverture à la concurrence et aux conséquences pour les cheminots intégrés aux filiales, la direction tente de nous présenter cette situation comme une opportunité.

Une inégalité flagrante subsistera entre les travailleurs, car les négociations se feront au niveau local, sans cadre réglementaire national protecteur pour les cheminots. Pour SUD-Rail, cela ne peut conduire qu'à un abaissement des droits dans les négociations, où chaque entité dédiée mènera ses propres discussions, renforçant ainsi les écarts et les disparités entre les salariés. La direction, quant à elle, défend l'idée que chaque entreprise dédiée devra gérer son propre avenir économique, financier et social, sous-entendant une individualisation des accords et une mise en concurrence interne des travailleurs.

Pour SUD-Rail, ces filiales ne seront rien de plus que de petites PME, créées dans l'unique but de sacrifier les cheminots et de financer la mégastructure patronale de la SNCF. Ce morcellement organisé du service public accentuera la précarisation des salariés, en facilitant la mise en place de conditions de travail toujours plus dégradées.

Même lorsqu'elle a évoqué l'avenir des guichets et les conditions de travail lors du CSE, la direction s'est réfugiée derrière l'argument des appels d'offres, laissant entendre que les financements ne laissent pas d'autre choix. Cette posture purement économique masque une volonté assumée de transformer profondément le modèle ferroviaire, en le rendant plus flexible au détriment des cheminots.

Face à cette stratégie destructrice, SUD-Rail réaffirme sa détermination à combattre ces dérives et à défendre les droits des travailleurs, menacés par ces choix politiques et économiques irresponsables.

Pour le Directeur Régional : « au lieu d'étêter l'arbre SNCF, continuons de couper les racines ! »
L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional est en cours et concerne déjà 60 % des trains-kilomètres TER au niveau national. Cette ouverture se décline en plusieurs phases : 12 % des lots ont été attribués, 12 % sont en phase de réponse à appel d'offres, 41 % en phase d'appel à proposition d'intérêt (API) et 29 % en phase d'appel à manifestation d'intérêt. Enfin, 12 % des trains-kilomètres ne sont pas encore concernés.

Pour la direction de la SNCF, cette mise en concurrence est une transformation inévitable qui impose une adaptation des modes de fonctionnement. SUD-Rail s'oppose fermement à cette logique, qui ne fait qu'accélérer une mutation brutale du ferroviaire, générant une souffrance extrême sur le terrain. Les cheminots subissent déjà des réorganisations incessantes, et cette ouverture ne fera qu'amplifier la dégradation des conditions de travail et du service public ferroviaire.



Stratégie de la SNCF face à la concurrence

Face à cette ouverture, la SNCF engage une transformation profonde pour s'adapter à la nouvelle réalité du marché. Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF, insiste sur la nécessité de repenser les process et l'organisation interne, affirmant que la réussite passe par l'adaptation rapide aux nouvelles règles du jeu. Pour SUD-Rail, il s'agit surtout d'une course à la rentabilité qui sacrifie les cheminots, sans réelle volonté de défendre un modèle ferroviaire public et social.

Trois axes prioritaires sont définis par la direction :

Délivrer le contrat actuel (2024-2030) en respectant des objectifs ambitieux, malgré une stabilité des ressources et des exigences croissantes de la région en matière de décarbonation et d'optimisation financière. SUD-Rail s'inquiète de voir que ces objectifs sont de plus en plus inatteignables et que la direction s'engage dans une surenchère de promesses intenables qui se traduiront inévitablement par une pression accrue sur les agents.

2. Se rendre incontournable et attractif face aux concurrents, en développant une présence accrue auprès des autorités locales et en mettant en avant le rôle de la SNCF comme acteur clé du territoire. SUD-Rail dénonce cette stratégie de lobbying qui consiste à soigner l'image de l'entreprise plutôt qu'à défendre réellement les conditions de travail et le service public.

3. Se préparer aux appels d'offres en intégrant les critères clés du cahier des charges :

- Performance financière
- Qualité de l'exploitation et de la maintenance
- Amélioration du service aux voyageurs
- Engagement en matière de responsabilité sociale

Derrière ces critères, SUD-Rail voit surtout un processus où la SNCF se met elle-même en concurrence, contribuant à sa propre fragilisation. Au lieu de se battre contre cette logique, la direction cherche à s'y conformer à tout prix, quitte à rogner sur les conditions de travail et le maillage territorial.

Un plan de transformation pour 2030

La SNCF met en place un plan de transformation national "Destination 2030", qui prévoit notamment une séparation entre les activités conventionnées et celles en marché libre (SLO). De plus, le programme "Avenir 2028" vise à réorganiser les services TER avec des évolutions dès 2026.

SUD-Rail s'inquiète du rôle de ces réformes, qui semblent avant tout destinées à préparer un démantèlement progressif des structures actuelles et à accompagner la concurrence plutôt qu'à la combattre. Les cheminots sont une nouvelle fois placés devant le fait accompli, sans réelle consultation ni prise en compte des conséquences humaines et sociales de ces réorganisations.

Enjeux et perspectives

L'ouverture à la concurrence représente un changement profond du modèle historique du transport ferroviaire régional. Pour la direction, cette évolution est inévitable et impose une adaptation rapide. Pour SUD-Rail, cette évolution est un choix politique destructeur, qui ne vise qu'à favoriser des logiques de marché au détriment d'un service public ferroviaire de qualité.

"SUD-Rail en a marre de voir que la SNCF continue de couper les racines au lieu d'étêter l'arbre SNCF." Nous dénonçons cette gestion qui affaiblit chaque jour un peu plus l'entreprise et pousse les cheminots dans une impasse.

Harcèlement et sexisme : Donner des leçons, c'est bien... mais agir, c'est mieux !¹¹

La direction nous avait promis, depuis des mois, un point spécifique sur le harcèlement et les agissements sexistes et sexuels.

Ce sujet, pourtant essentiel, a une nouvelle fois été traité dans la précipitation, sans réelle volonté d'initier un changement profond.

Pour SUD-Rail, ce n'est pas avec ce type d'actions superficielles que nous parviendrons à endiguer ces dérives et à améliorer la protection des cheminotes et cheminots.

Plutôt que d'engager un travail de fond sur la prévention, la direction se cantonne à des discours juridiques et scolaires, déconnectés de la réalité du terrain.

Une prévention inefficace et culpabilisante

Plutôt que de mettre en place de véritables mesures de protection, la direction mise avant tout sur les managers et la charte ÉTIC, en insistant sur la notion de "protection du capital humain".

Derrière ces belles paroles, la réalité est tout autre : les agents sont culpabilisés alors que l'entreprise est incapable d'assurer leur santé physique et psychologique, en particulier pour les femmes, de l'embauche jusqu'au départ à la retraite.

Malgré des obligations légales précises, les conditions de travail restent inadaptées, renforçant les inégalités sociales et de genre : Vestiaires et toilettes non séparés, particulièrement dans certains métiers techniques, aucune remise en question des pratiques managériales qui perpétuent un climat sexiste et délétère.

ÉTIC : un programme plus soucieux de l'image de l'entreprise que de la protection des agents

Pour SUD-Rail, le programme ÉTIC n'a jamais été une véritable réponse au problème du harcèlement et du sexisme dans l'entreprise.

Il s'agit avant tout d'un outil de communication destiné à préserver l'image de la SNCF, au détriment des victimes. Plutôt que d'agir efficacement, la direction se concentre sur des campagnes de sensibilisation ponctuelles et mal adaptées comme certaines campagnes de sensibilisation principalement organisées à Bordeaux, excluant les trois quarts des agents de la région ou des actions sont brouillonnes, mal coordonnées et lancées dans l'urgence, sans réelle stratégie de suivi et d'évaluation.



VERT DE RAGE !

Une direction en retard et dans le déni

Ce point a une nouvelle fois mis en évidence le retard flagrant de la direction sur ces questions et son manque d'anticipation.

De plus, le code du travail et des jurisprudences impose à l'employeur une obligation de résultat en matière de prévention du harcèlement.

Cela signifie que la simple mise en place d'une charte ou d'actions de sensibilisation ne suffit pas : l'entreprise doit garantir des mesures concrètes et efficaces pour prévenir, détecter et sanctionner les comportements inacceptables.

Pour SUD-Rail, la direction continue de taper à côté, en privilégiant des actions de façade plutôt qu'un véritable plan de lutte contre le harcèlement et le sexisme. Lutter contre le harcèlement et le sexisme ne doit pas être un exercice de communication, mais un engagement ferme et permanent.



Destination 2030 NOUS N'AVONS PAS LA MÊME ! "En 2030, la SNCF ressemblera plus à Keolis qu'à l'entreprise publique"...



TGV - INTERCITÉS

1



"DESTINATION
2030"



FILIALES PAR AXE TGV
au minimum 4

FILIALES PAR AXE IC
au minimum 5

FILIALES RCAD
SNCF CONNECT



DIRECTION INDUSTRIELLE

2



... voilà l'objectif de Christophe Fanichet exprimé devant la presse il y a quelques jours.

Face à notre organisation syndicale, le PDG de la SNCF Voyageurs a voulu tempérer un peu ses propos sur la forme, mais le fond reste le même.

Pour accompagner l'ouverture à la concurrence, les dirigeant-e-s de la SA Voyageurs sont en ordre de marche pour faire **exploser cette entreprise publique ferroviaire** en plusieurs **filiales de droit privé**.



EXPLOSION DE CETTE
DIRECTION PAR MARCHÉS
Disparition des directions
centrales/régionales au profit de
filiales par fonction ou par business
pour s'adapter à l'ouverture à la
concurrence

TER-TRANSILIEN

3



PM€ DU RAIL
à minima
50 FILIALES ET
ENTREPRISES PRIVÉES
dont



Nous allons devoir enrayer cette machine infernale à chaque fois que nous le pourrons (réorganisations, appels d'offres, conflits locaux ...).

FÉDÉRATION SUD-Rail 38 RUE DES RENOULLERES 93200 SAINT-DENIS
01 42 43 35 75 / federation@sudrail.fr

