

CSE
CENTRAL
VOYAGEURS

10 JUIN GRÈVE UNITAIRE

Le 10 juin, l'ensemble des organisations syndicales de la SNCF appellent à la grève. Nous avons trois revendications :

- Face à une inflation qui n'en est qu'à ses débuts, à une NAO 2026 honteuse et à des bénéfices historiques, il est urgent d'ouvrir de nouvelles négociations salariales.
- Face à votre volonté de casser l'organisation du travail dans les filiales, en supprimant cinq RTT, en touchant au 19/6 des roulants, au nombre de repos et en voulant mettre en place des PS délocalisées, nous réclamons l'unicité des droits des cheminots, dans les filiales comme ailleurs.
- Face à la grande souffrance au travail dont sont victimes les cheminots, nous réclamons un moratoire sur les réorganisations, ainsi que la nomination d'un inspecteur du travail afin de suivre les trop nombreux suicides à la SNCF.

LA GRÈVE DU 10 JUIN DOIT ÊTRE UN SUCCÈS. NOUS FERONS TOUT POUR QU'ELLE LE SOIT.

Grève à SVCO (Ligne L) le 12 mai

Le 12 mai, les conducteurs du CSE LAJ étaient en grève sur les futurs roulements de SVCO de décembre 2026. Quelle n'a pas été notre surprise lorsque les grévistes, venus à la rencontre de la direction de SVCO, sont tombés nez à nez avec deux camionnettes de policiers. **C'est du jamais-vu lors d'une grève locale : envoyer la police à la rencontre des grévistes.**

Comme il manque beaucoup de salariés afin d'assurer la production à partir de décembre, deux choix sont sur la table : répartir la charge de travail sur le nombre d'agents restants, et donc dégrader fortement les JS, ou avoir recours à des détachés.

On est loin du discours qui consiste à dire que rien ne changerait dans la filiale. Création d'une nouvelle résidence à Pont-Cardinet, baisse du nombre de RHR, dégradation des JS...

Au lieu d'attirer les agents avec des journées attractives, la direction met en place des journées de banlieue à 7 h 40.

Grève à TRSI (Transdev Rail Sud Intermétropole) une mobilisation qui concerne tous-tes les cheminot-e-s de la branche

Les cheminot-e-s de TRSI étaient en grève du 21 au 23 mai, jour de clôture du Festival de Cannes. Pourquoi cette deuxième mobilisation alors qu'ils sont en pleine négociation sur l'organisation du travail ? Parce que, et le moins que l'on puisse dire, c'est que pour l'instant le modèle se rapproche fortement de la CCN. Une CCN que SUD-Rail n'a pas signée et qu'elle a été la seule à dénoncer en 2016, après un conflit de quinze jours.

En pleine crise sociale à la SNCF, le plan de performance avec l'État augmente le Fonds de concours* :

Objectifs initiaux
2024/2033 :

9.3 milliards d'€uros

Nouveaux objectifs
2024/2033 :

14.8 milliards d'€uros

+
60%

de contribution



*C'est le Fonds qui finance une infrastructure d'État utilisée par 26 opérateurs ferroviaires

Voilà quelques exemples des propositions de la direction Transdev :

- 117 repos au lieu de 126 pour les roulants
- 113 repos au lieu de 122 ou 132 pour les sédentaires
- 9 RF au lieu de 11
- Pas d'accord de subrogation, ce qui fait qu'à chaque fois que ces agents sont malades (Accident du travail ou arrêt maladie), ils doivent attendre que la CPR les rembourse, parfois avec trois mois de délai.

Comme nous le savons, la direction SNCF regarde avec attention le niveau de dumping social à TRSI afin de pouvoir s'aligner, ce combat des cheminots de TRSI nous concerne tous.

Face à la division patronale, nous défendons le « TOUS ENSEMBLE », le nivellement des droits par le haut, la solidarité ouvrière.

Projet de création de la filiale SVTA (TER Poitou-Charentes)

Si l'annonce de l'attribution à SNCF a suscité un immense soulagement, y compris parmi l'encadrement, il ne faut pas se tromper sur son sens : **il ne s'agit pas d'une adhésion au projet**. Il s'agit simplement, pour beaucoup, de la moins mauvaise issue dans un contexte déjà imposé.

L'un des changements majeurs concerne la maintenance. Aujourd'hui, SNCF réalise l'intégralité des activités de maintenance et maîtrise pleinement son outil industriel. Demain, ce ne sera plus le cas. Avec la création de la SPIIT, structure portée par les Régions Nouvelle-Aquitaine, Occitanie et Pays de la Loire, une partie importante de cette maîtrise sera transférée à une organisation extérieure à la filiale.

La SPIIT prendra en charge l'achat et la réparation d'environ 50 % des pièces lourdes de maintenance, notamment les powerpacks, bogies et composants majeurs du matériel roulant.

Concrètement, demain, SNCF déposera une pièce, celle-ci sera envoyée vers un prestataire piloté par la SPIIT, avant d'être réinstallée par SNCF. Cette organisation à plusieurs niveaux constitue une rupture majeure.

Au-delà de la complexité opérationnelle, elle introduit des risques évidents :

- multiplication des interfaces
- dilution des responsabilités
- perte de maîtrise technique
- dépendance croissante à des acteurs extérieurs
- interrogations importantes sur les questions de sécurité.

Pour SUD-Rail, cette évolution dépasse largement le seul lot Poitou-Charentes.

VOS ÉLU-E-S AU CSE CENTRAL VOYAGE

Fabien Villedieu **RS**
Florian Barrallon **CSE TER AURA**
David Lepennetier **CSE TER PN**
Yannick Janes **CSE TER GE**
Sylvain Bongrand **CSE TER NA**
Hervé Lecoq **CSE TER PDL**
Vanina Urbani **CSE TER OCCI**
Laurent Grangier **CSE TN EPT4**
Yacine Khelladi **CSE TN D/R**
Mickael Ferro **CSE TN LAJ**
Farid Errouihi **CSE TN HBK**
Eric Decamps **CSE INTER**
Tony Dellac **CSE TGV AXE SE**
Gerald Morel **CSE AXE TGV N**
Firas Tayachi **CSE AXE TGV E**

Car derrière cette organisation se dessine une logique plus profonde : construire progressivement des outils régionaux capables d'absorber notre savoir-faire, nos compétences techniques et notre expertise historique.

Aujourd'hui Nouvelle-Aquitaine. Demain Occitanie et Pays de la Loire. Après-demain, d'autres régions.

À terme, ces structures disposeront progressivement des compétences, des outils et des organisations permettant de découper toujours davantage les lots, d'externaliser certains pans d'activité et de réduire progressivement le périmètre SNCF.

C'est précisément le modèle dont rêvent déjà plusieurs Régions : un système où l'opérateur historique n'est plus qu'un prestataire parmi d'autres, progressivement dépossédé de ses compétences.

Le système économique présenté fait apparaître des critères particulièrement révélateurs.

Parmi les principaux indicateurs entrant dans les mécanismes de bonus/malus figurent notamment :

- le taux de contrôle ;
- la satisfaction client ;
- la qualité de relation commerciale.

Ils orientent progressivement les priorités vers une logique de performance commerciale et de rentabilité, avec des conséquences directes sur l'organisation du travail.

À cela s'ajoute un autre sujet particulièrement préoccupant : la politique de distribution.

L'intégralité des recettes de billetterie est reversée à la Région, qui déploie progressivement une politique commune via la NAM et ses propres outils. **Les systèmes de vente, de distribution et de contrôle deviennent progressivement des outils régionaux.**

Cela interroge directement sur la liberté réelle de la politique commerciale, marketing et tarifaire de la future filiale.

Lorsque les outils appartiennent à 100 % à la Région, lorsque les systèmes de vente lui appartiennent, lorsque les outils de contrôle lui appartiennent, qu'est-ce qui l'empêchera demain de découper également ces activités ?

Fédération SUD-Rail
38, rue des Renouillères
92330 Saint-Denis
01 42 43 35 75
federation@sudrail.fr