

Compte-Rendu réunion RPX du 26 mars 2026

Avancement de la date de fermeture du BCC

Alors que le reclassement des agent.e.s est toujours en cours, la direction a décidé d'anticiper la fermeture du BCC de Lyon de 6 mois, la rendant effective au 1er mai 2026.

Cette décision prise unilatéralement par la direction serait motivée par le décommissionnement de Mosaïque dont la fin de bascule de gestion de caisse serait programmée au 21 avril.

Conséquences : sur les 22 agent.e.s concerné.e.s, il reste encore 8 agent.e.s à reclasser, dont 4 en absence longue durée. Au 1er mai, ces agent.e.s seront rattaché.e.s à l'UO services Lyon, mais dépendront toujours de l'ordonnanceur de l'ex UO Alpes (basculé sur le Pôle Prod Alpes) pour ce qui est de la gestion administrative.

Si la direction s'est engagée à poursuivre le travail dans le cadre du reclassement de l'ensemble des agent.e.s, SUD-Rail a rappelé que cette situation a de forts impacts sur la vie professionnelle et personnelle des agent.e.s concerné.e.s.

SUD-Rail a demandé si les mesures d'accompagnements mises en place étaient maintenues jusqu'au reclassement du dernier agent (GHR910 et VRH201)? La direction a affirmé que oui.



Réflexion sur l'évolution des roulements DSOV Lyon Perrache

Aujourd'hui, la direction considère l'amplitude horaire des DSOV très large et beaucoup plus longue que d'autres gares, avec une fin de service à 1h15 certain soir.

Elle souhaite ouvrir une réflexion afin de voir comment mieux adapter ce roulement avec le plan de transport du premier au dernier train au départ.

Pour cela, des groupes de travail vont être engagés avec les agent.e.s, mais pour le moment il n'y a pas de date définie.

CHEF! CHEF!
TOUS LES VOYANTS
SONT AU ROUGE !!!



FAITES TOUCHES
CTRL SUPPR
DU ECHAP .



nilon

Pour SUD-Rail, la volonté de la direction réside uniquement à faire plus de productivité tout en réduisant au maximum les coûts de production. Après le travail de « réflexion » que la direction aura engagé, il y a fort à parier que les amplitudes de ce roulement seront réduites, le régime de travail sera modifié (passage du régime C à B) et potentiellement que quelques postes seront supprimés au passage... Cela reste une supposition, mais l'avenir nous le dira... A suivre.

Projet de suppression de la tâche OP Sol sur Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache

Sous couvert « d'uniformisation » du process OP Sol dans l'ensemble des gares, la direction présente ce point comme une « pré-info » où tout serait à travailler, mais à y regarder de plus près, elle a déjà bien avancé SEULE sur un projet déjà bien ficelé, et sans les agent.e.s!

A l'entendre, les gares de Lyon seraient les dernières gares à appliquer un process métier sur les opérations de départs (ce qui garantit la sécurité et la régularité), et cela dérange bien évidemment.

Sans trop en dire sur les avancées de sa réflexion, la direction reste floue, esquivé les réponses et se cache derrière le « cela va être travailler avec les équipes et les RPX ». Pourtant une échéance est déjà en cible avec une mise en place des nouvelles procédures au 28 juin 2026.

C'est à se demander comment le travail va être mené en 2 mois car actuellement, la direction est incapable de présenter ni roulement, ni process clair.

Ce qu'il y a de sûr, et tout en prétextant qu'il y a moins de missions liées au produit train aujourd'hui, c'est qu'elle a la volonté de basculer l'équipe Produit Train en Agent de la Relation Client et de réorienter les missions vers les accueils embarquements.

Et que fait-on de la sécurité dans tout ça?

Une gare telle que Lyon Part Dieu, avec ses quais étroits en surface, sa visibilité réduite et ses flux massifs de correspondances tout transporteur confondu, ne peut en aucun cas être comparée à d'autres modèles standardisés.

Appliquer un process calqué sur Paris, c'est ignorer les réalités du terrain..

Pour la direction, l'objectif est clair : ses besoins sont orientés sur les Accueils Embarquements et la « relation client ». Visiblement, la sécurité passe après, ou du moins n'est plus la priorité de Voyages.

Pour SUD-Rail, ce « projet » est une aberration en lui-même! Actuellement, les Equipiers TGV sont non seulement les yeux de la gare mais aussi une boucle de rattrapage liée à la sécurité des voyageurs et des circulations. Les supprimer ou les détourner de leur mission, c'est affaiblir directement la sécurité ferroviaire, ce qui serait une grave erreur.

Il est affligeant de constater que la direction n'a que faire du mal être grandissant des agent.e.s concerné.e.s par cette évolution. Sa seule solution sera de mettre en place des groupes de travail et une Evaluation des Risques Psychosociaux dans le cadre de ce projet. Comme si cela suffisait à compenser la dégradation des conditions de travail!

Le mal-être des agent.e.s est réel, mais il est ignoré!

En attendant, sans process clair, ni visibilité sur les roulements, la direction a déjà estimé l'impact adéquation charge ressource de ce projet, qui verra cette équipe amputée de 3 postes en roulement et 1 poste réserve, soit une suppression de 4 postes au total sur Lyon Part-Dieu. Pour ce qui est de Lyon Perrache, ce projet se télescope avec la réflexion en cours sur les missions et roulements des DSOV.

Si le GRH 910 sera appliqué pour les agent.e.s concerné.e.s, elle n'envisage pas pour le moment ouvrir la possibilité de départs volontaires.

La prochaine réunion RPX devrait avoir lieu le 12 mai, SUD-Rail exige de la transparence, de véritables échanges et le maintien des emplois et des missions de sécurité.



REX OP Sol Paris - la direction pérennise et supprime 2 postes !



Depuis le 18 novembre 2025, et jusqu'au 31 mars 2026, la direction a lancé une « expérimentation » visant à supprimer « l'aide au sol », intégrer l'agent en charge de l'OP Sol dans le dispositif d'embarquement et le détacher du dispositif H-8 avant le départ afin qu'il aille réaliser cette tâche.

Depuis, 33 fiches de suivi auraient été faites, soit 1 train par jour et par mois. D'après la direction, plus de 3000 UM auraient circulées sans aucun retard suite à la mise en place de ce process.

Un groupe de travail aurait été organisé avec SEULEMENT 4 agent.e.s dont 0 RE. Ce groupe de travail aurait été mené en tenant compte des retours de mail faits par l'ensemble des agents durant cette « expérimentation », et dont le nombre serait d'une quinzaine jusqu'au 21 décembre, puis plus rien.

Toujours d'après la direction, le groupe de travail aurait permis de :

- Limiter l'enchaînement des tâches en demandant en pré-op d'éviter (dans la mesure du possible) d'attribuer l'agencement à l'OP Sol,
- Laisser le même OP Sol sur des trains qui sont moins de 10 minutes en quai à quai ,
- Ne plus positionner l'OP Sol dans le hall 3,
- Les sollicitations lors de la remontée du quai par l'OP Sol n'auraient rien à voir avec ce process,
- L'inquiétude liée aux vérifications de sécurité n'aurait pas lieu d'être car ces vérifications ne font plus partie de ce qui est demandé aux agent.e.s.

Conclusion : le process est pérennisé au 1er avril, mais pas sans conséquence puisque cette « optimisation opérationnelle » implique la suppression de 2 postes!

SUD-Rail l'avait dit : cette « expérimentation » n'était rien d'autre qu'une mascarade grotesque visant à augmenter la productivité des agent.e.s tout en réduisant les coûts au travers de la suppression des 2 postes!

Premièrement, il est complètement absurde qu'un seul groupe de travail ait été organisé avec seulement 4 agent.e.s et aucun RE . De même, aucun des 4 agent.e.s présent.e.s n'a fait de remontées durant « l'expérimentation ». **De quoi sérieusement douter de la sincérité, voire de l'existence réelle, de ce groupe de travail.**

Deuxièmement, SUD-Rail assure qu'il n'y a pas eu QUE 15 remontées de faites et que, bien au contraire, les remontées n'ont jamais cessées d'affluer jusqu'à maintenant. Comme à leur habitude, les agent.e.s ont joué le jeu contrairement à la direction, et n'ont eu de cesse d'envoyer des mails, ou des rapports pour les RE, afin de mettre en avant les problématiques rencontrées lors de cette « expérimentation ».

Comme quoi la direction est réellement prête à raconter n'importe quoi pour faire croire que cette « expérimentation », qui n'en a jamais été une car tout était décidé d'avance, a été travaillée en prenant en compte les retours et propositions des agent.e.s. Cela n'a jamais été le cas et ce process était déjà pérennisé dès le 18 novembre dernier. Dans tous les cas, à en écouter la direction, les agent.e.s sont satisfait.e.s. **Heureusement que la mauvaise foi ne tue pas, mais elle décrédibilise totalement ce discours.**

La suppression des 2 postes ne concernera pas d'agent en particulier car notre UO compte déjà 11 postes vacants.

SUD-Rail dit NON à la suppression de postes ! NON à la dégradation des conditions de travail ! NON au pseudo-expérimentations biaisées !

On dit souvent qu'il faut prendre des gants avec les gens, mais quelquefois, j'avoue, on a plutôt envie de prendre une pelle...



Evolution du roulement DOV de Paris

Trop dans l'appui opérationnel à son goût, la direction a souhaité revoir l'amplitude horaire des DOV.

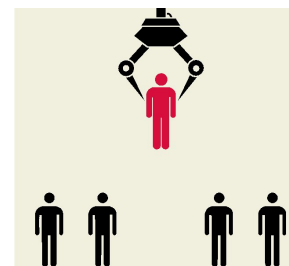
L'objectif serait de laisser les SOV, dont les horaires ont déjà été élargis en 2025, gérer les situations en opérationnel et recentrer les DOV sur des missions plus fonctionnelles de 12h à 15h30 (prise de contact avec les partenaires et mission spécifique à définir), sauf en cas de crise où il resterait en appui.

A partir du 1er avril, la référence DOVMat passera en 6h45/15h30 et la référence DOVSoir passera en 12h/21h. Le roulement reste inchangé.

Suppression du poste d'adjoint GPE

Ce poste basé à Lyon, serait vacant depuis plus d'1 an. Compte tenu des différentes suppressions de postes opérées sur les UOs Alpes et Lyon (transfert des agent.e.s de la OUIACADEMIE, de la DREA, des RCAD et fermeture du BCC), la direction estime qu'il y a moins d'agent.e.s en gestion et prend la décision de le supprimer au 1er avril.

D'après la direction, « les besoins résiduels en matière de gestion prévisionnelle et pilotage de l'emploi » liés à ce poste, seront absorbés par l'adjointe RHH et pilotage emploi actuelle.



Pour SUD-Rail, la direction minimise la charge de travail que cela peut représenter pour une seule personne. A croire qu'il existe des surhumain.e.s dans notre établissement.

Adéquation charges/ressources 2026

Depuis l'an dernier, l'entreprise a balayé d'un revers de main les cadres d'organisations existants au bénéfice d'une logique purement comptable : l'adéquation charges/ressources (ACR).

Résultat : elle définit le nombre de besoin (embauches) en rapport d'une évaluation faite entre le nombre d'agents nécessaire et la charge de travail. Le ratio avec le nombre d'agents disponibles indique s'il y a trop ou pas assez d'agents.

D'après ses calculs savants, il y aurait :

- - 11,19 agent.e.s sur l'UO service Paris
- + 2,97 agent.e.s sur l'UO comm Alpes
- + 2,49 agent.e.s sur l'UO service Lyon
- + 4,5 agent.e.s au Pole Prod.

Pour SUD-Rail, les chiffres de la direction sont une fois de plus biaisés et ne reflètent en rien la réalité du terrain! Comment expliquer que les UOs Alpes et Lyon apparaissent en sureffectif alors même que des transferts et des suppressions de postes ont été opérés durant 2025? D'autant plus que nous n'avons pas les détails par chantier. Sur Paris, avec tous les départs qu'il y a eu, il manque bien plus que 11 agents, et ce depuis des mois. Pour le Pole Prod en sureffectif? Mystère!

SUD-Rail a demandé le détail par chantier et par collègue, mais bien évidemment la direction refuse de transmettre ces informations.

Vos représentant.e.s:

Pour toute question: eev.sudrail@gmail.com

Rapprochez-vous de vos syndicats régionaux:

Paris : sudrailpse@gmail.com

Dijon: syndicat.sudrildijon@gmail.com

Lyon: sudraillyon@gmail.com

Laëtitia Bouchet (RPX et CSE): 06.19.98.38.16

Hayat Chergui (RPX): 07.68.03.49.72

Mélanie Le Veuzit (CSE et CSSCT): 06.14.23.66.20

Patrick Karneeff (CSSCT): 06.13.22.35.58

**Flavien Mourlam (CSE et réf. harcèlement) :
06.28.62.31.36**