



Compte rendu du CSE du 21 avril 2026

SUD-Rail quitte le CSE !

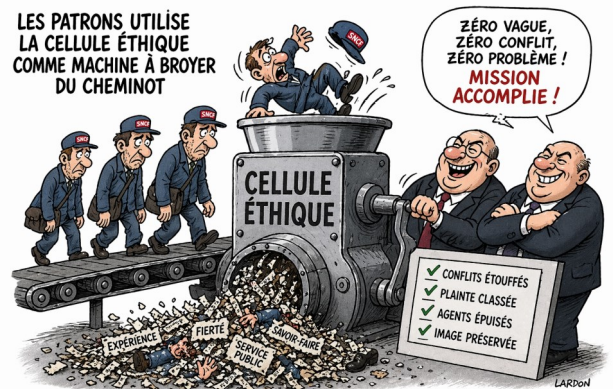
SUD-Rail a quitté le CSE pour exprimer sa désapprobation sur l'enquête éthique menée suite uniquement à un article paru dans Mediapart et concernant un représentant CSE, bien que nous ne nous positionnions pas sur le fond du dossier car nous n'avons pas les éléments.

**Nous dénonçons la cellule de l'éthique :
c'est une machine à broyer des cheminotes et des cheminots.**

Cette machine est entièrement au service de la SNCF afin d'y défendre le point de vue patronal. Nombre d'exemples le prouvent et voici deux exemples :

- A Strasbourg, deux lanceurs d'alerte SUD-Rail ont été placés sur le banc des accusés.
- Au TSEE, l'éthique est intervenue sur une question de harcèlement, et c'est le jeune cheminot qui en a fait les frais en étant licencié.

Mais dénoncer l'éthique ne veut pas dire que l'on cautionne n'importe quel agissement !



SUD-Rail s'oppose à toutes formes de violences, de harcèlements, de discriminations, de comportements sexistes d'où qu'ils viennent. Les médias relatent nombre d'affaires de violences policières, de harcèlements sexuels, d'affaires Epstein, etc.

A chaque fois, nous sommes et serons du côté des victimes, et nous en sommes et serons toujours solidaires. Il n'en saurait être autrement !

ESB

Les accidents du travail sont en augmentation avec +21% en à peine 1 an ! Là où le bon sens appellerait à plus de vigilance et à la mise en place de moyens et mesures afin de les limiter, certains établissements, tel que l'ESB, se sentent pousser des ailes en capitalisant un objectif zéro AT avec un chèque à la clé.



La direction devrait avoir honte qu'une telle proposition ait pu voir le jour ! Il est en effet regrettable qu'une entreprise telle que la nôtre, pour laquelle la sécurité est censée être ancrée dans son ADN, n'ait rien d'autre à proposer pour assurer la sécurité des agent.e.s. Si l'ESB est en roue libre depuis sa création, il est alarmant que l'axe cautionne de telles pratiques.

SUD-Rail rappelle qu'en agissant de la sorte, cela porte non seulement un discrédit sur les valeurs portées par la SNCF en termes de sécurité, mais conduit également à des dérives et culpabilisations.

Les agent.e.s ne décident pas de se retrouver en accident du travail. Ils et elles subissent les désagréments que cela apporte lorsque cela arrive. La direction ne peut pas jouer avec la sécurité des agent.e.s de notre axe.

SUD-Rail demande de retirer ce challenge qui n'a ni queue ni tête!



Nous avons passé le stade de l'inquiétude quant à la volonté de la direction de dévoyer l'essentiel de nos métiers vers des tâches annexes, et ce n'est pas l'accord classifications/rémunérations dont résulte cette pratique qui est bien antérieure et qui dévoyait bien avant l'existence de la branche ferroviaire, nos métiers, dont celui de la traction.

Nous avons des exemples avec des TB qui assuraient des TER devenus des tram-trains avant même que les CRTT ne soient opérationnels, ou après la séparation du Fret des autres activités avec des CRLO qui exécutaient les missions de CRML pour faire des dessertes qui étaient auparavant réalisées par des TB et ainsi de suite... les exemples sont légion. Dictionnaire des filières ou pas, les coups de forces se suivent et se ressemblent.

SUD-Rail met en garde la direction sur les pratiques larvées de la direction de l'Établissement traction TGV SUD EST.

Dévoier les conducteurs de ligne TB pour assurer des missions de CRML ne peut se faire que selon certains critères et pas en fonction des envies de l'ET qui encourage et couvre-les UP à franchir sciemment les limites du règlement au détriment des agents, au mépris de leur consentement, de leur métier et de la reconnaissance qu'ils en tirent.



Les cas qui permettent d'utiliser un TB à des fonctions de classe inférieure, et hors de l'emploi type, sont clairs. L'accord Classifications/Rémunérations n'est pas un accord vide, il n'est pas non plus l'accord unilatéral en miroir de l'accord de branche que la direction voulait imposer. Il s'agit d'un accord opposable en droit et désormais un point d'achoppement qui ne manquera pas de déclencher une réaction à la hauteur de l'attaque qui est portée sur notre travail déjà suffisamment exigeant. Nous entendons faire respecter cet accord et ses principes.

SUD-Rail demande de faire cesser les coups de force et de pression sur les agents pour leur faire exécuter des journées de TA et des manœuvres qui détériorent leurs journées.

Concernant toujours les TA, suite aux travaux NEXTEO prévus de longue date, la direction de l'ET n'est pas en reste non plus et innove en inventant une nouvelle lecture des textes réglementaires. N'ayant soi-disant rien à leur faire lors de cette coupure, la direction invente les tableaux de roulement... individuels.

Là où justement les textes réglementaires ne laissent planer aucune ambiguïté ni interprétation, à savoir que les tableaux de roulement sont bien collectifs, la direction nous explique sans sourciller qu'en fait ces mêmes textes permettent de créer des roulements individuels, à la carte ou plutôt au bon vouloir de la direction qui du coup ne se gêne pas pour modifier le déroulé des agents de façon individuelle. Pour elle tout est bon dès l'instant où elle respecte le délai de prévenance de 10 jours. Certains dirigeants de cet établissement allant même jusqu'à dire : « on ne va quand même pas les payer à rien foutre ».

SUD-Rail rappelle que l'essence même de ces textes réglementaires concerne bel et bien les modifications de roulement au moment des changements de service, ou alors qui pourrait, bien entendu sur une période de travaux, permettre de modifier un roulement, en respectant un délai de prévenance mais surtout pour un enchaînement de journées de service et repos à un collectif donc à la totalité des agents et non pas à la carte sur les seules exigences de la direction. Dans ce cas, il est bien de rappeler également, que la commission roulement devrait être réunie pour définir conjointement le nouveau roulement, ce que la direction s'est bien gardée de faire en informant uniquement les agents et de manière individuelle. Au final un roulement par agent, et là où certains travaillaient, ils sont en repos, et là où ils étaient en repos, ils travaillent.

PORTONS LA VOIX DU TRAVAIL JUSQU' AUX PATRONS !



La direction, une fois interpellée, précise que ceux qui étaient en repos qui dorénavant travaillent, peuvent s'ils le souhaitent se rapprocher des services de commande pour demander des absences. Ben voyons! Non seulement la direction fait des roulements à la carte sans respecter les textes réglementaires, impose des repos, ou impose des journées de travail et impose finalement à l'agent de poser des absences sur les jours où initialement il était en repos s'il souhaite réellement avoir sa journée à la maison. Le pire c'est que dans tout ça la direction ose nous dire que c'est réglementaire.

Devant l'obstination de la direction, les OS représentatives de l'ET ont décidé de déposer une DCI commune.

Il serait de bon ton que l'axe ramène cette direction à la raison. Les agents ne sont ni responsables ni ne doivent être les boucs émissaires de la fermeture de la gare. Il y avait possibilité de les former sur les différents faisceaux des gares d'emprunt plutôt que de ne former que les TB et de pourrir considérablement leurs journées de service.



TSEE

Le TSEE a répondu à l'attaque contre les conditions de vie et de travail des cheminot.e.s de cet atelier de maintenance !



La direction voulait la mise en place d'un roulement pourri Jour/Nuit/Nuit/Nuit avec des WE travaillés de nuit pour toute la production. A l'origine, ce roulement pourri était concocté pour nos collègues du TGV M.

Le 15 avril, l'envoi par mail, du document a mis le feu aux poudres. Cela a suscité la colère et l'indignation. Dès la nuit du 15 avril, sur le site de Paris Conflans, les vacations de nuit ont débrayé et accepté par conséquent d'être pointées en HA pour signifier leur refus de ce roulement. Le lendemain matin, à l'AG, les vacations de matinée et de journée ont fait le même vote. Sur Villeneuve, les cheminot.e.s ont aussi débrayé ! Au terme de la matinée du 16 avril, après plusieurs contorsions des cadres présents aux différentes AG, la direction revenait sur son projet :

- Les roulements existants actuellement sur Conflans et Villeneuve seront maintenus. Lors de la mise en place des UO, l'affectation se fera en tenant compte autant que possible du souhait des agents
- Le roulement J/N/N/N ne concernera que le TGV M mais il pourra être revu à la marge.
- Un appel aux volontaires se fera pour la maintenance des rames durant la phase des travaux du 8 voies.
- Aucun agent ne sera pointé en HA.

La mobilisation a payé ! Mais nous restons sur nos gardes car d'autres projets peuvent émerger d'ici là.

Toujours au TSEE, SUD-Rail a constaté que les embauches effectuées en 2020, 2021 et 2022 (voire 2023) l'avaient été avec des rémunérations relativement faibles par rapport aux dernières embauches. Pour exemple 1 agent ayant pris la classe 3 embauché depuis 3 ans, et ayant eu ses AI début de parcours, se voit moins bien rémunéré qu'un cheminot nouvellement embauché à la classe 2 et sans aucune expérience professionnelle. Les exemples sont malheureusement nombreux.

Une DCI a été déposée par SUD-Rail et nous ferons le nécessaire pour que ces injustices flagrantes pour la centaine de cheminots embauchés entre 2020 et 2023 soient réparées.





ESO PLA

Après avoir laissé un siège vide durant 4 mois, l'établissement a accueilli son nouveau DET. Au vu de son passif à Gare de Lyon, nous aurions pu penser que ce dirigeant, qui se dit avoir la connaissance du terrain, se soucierait un peu plus de la dégradation des conditions de vie et de travail des agent.e.s de son périmètre. Il faut croire qu'il n'en sera rien et que seule la bureaucratie sera à l'ordre du jour, avec très certainement des réorganisations à mener telles qu'il a su en faire tout au long de sa carrière.

En attendant, tout juste arrivé, ce DET a siégé aux commissions de notations en tant que notateur. Son attitude, tout comme celle de son staff présent, a été des plus méprisantes. En plus de trouver des prétextes non fondés, et surtout ne rentrant pas dans le cadre d'évaluations professionnelles, pour justifier des avis défavorables aux réclamations apportées par les délégué.e.s de commission, la nouveauté résida dans le fait d'assumer de laisser des postes vacants, tant à la maîtrise qu'à l'exécution. **DU JAMAIS VU !** Résultat : 1 poste classe 4 et 1 poste classe 3, pourtant identifiés lors de la remise des notes, resteront vacants. Ce qui est inacceptable sachant que l'Adéquation Charge Ressource de l'UO Paris est estimé à -11 d'après la direction. **Pour SUD-Rail si la direction révèle une ACR à -11, c'est qu'en réalité nous en sommes à beaucoup moins.**



Autre sujet, et pas des moindres, les travaux Nextéo sont prévus depuis longue date sur le premier weekend de mai. Or, toujours aussi réactif, cet établissement ne savait toujours pas quel.le.s agent.e.s allaient être envoyé.e.s sur les gares de report. Pire encore, toutes les questions posées par les RPX ont eu comme seule réponse « on verra au cas par cas ». A 2 semaines de ce fameux weekend, les infos tombent enfin, mais au cas par cas. En effet, les agent.e.s commencent à être informé.e.s, mais restent avec très peu d'informations. **Pour SUD-Rail il est complètement absurde que des décisions aient été prises sans que cela soit travaillé avec les agents et les représentant.e.s du personnel.** La façon dont les choses ont été menées donne une impression d'amateurisme criant, qui pourrait mettre les agent.e.s en difficulté. Pour exemple, les agent.e.s envoyé.e.s sur les gares de report n'auront pas été envoyés en amont pour faire une découverte terrain afin de se familiariser avec leur nouvel environnement. Le jour J, ils devront directement se mettre en place pour assurer les embarquements. Ces pratiques sont loin d'être sérieuses ! De plus, les horaires de l'ensemble des agent.e.s en roulement seront modifiés, leur faisant perdre les heures de nuit.



SUD-Rail demande que les EVS soient maintenus malgré la modification des heures de services et que les heures de nuit soient payées !

Dernier point concernant cet établissement, cela fait 1 semaine que score est déployé en opérationnel et que les agents galèrent comme jamais. Entre informations manquantes ou contradictoires sur les tâches, des tâches qui se chevauchent, des temps d'acheminement non respectés, des pauses tronquées voire inexistantes, des restrictions d'agent.e.s non respectées, ... les agents.e.s sont à bout. Non seulement ils courent partout mais en plus ils doivent rendre des comptes à des encadrants perchés derrière un écran. Comme évoqué plus haut, la situation sur Paris Gare de Lyon est déjà suffisamment compliquée du fait du manque d'effectifs que la direction ne peut plus cacher. Nous avons rappelé à la direction qu'elle était garante de la santé physique et morale des agent.e.s de cet axe.



La situation doit rapidement s'améliorer avant que des incidents ne se produisent.



Chaîne Whatsapp
de la Fédération **SUD**
Rail

Informations, Tracts, mobilisations

Pour ne rien rater, rejoignez-nous!

Application
IOS / ANDROID
de la Fédération **SUD**
Rail



Informations, Tracts, Mobilisations,
Brochures, Contacts

Tout SUD-Rail dans une appli !
rejoignez-nous !