



SUD-AX'TION

Le Journal qui fait suer la direction !

CSE axe TGV Sud Est

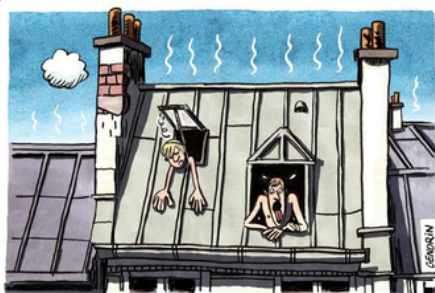
AOÛT 2026

Paris Sud Est, Dijon, Lyon, Chambéry, Marseille, Montpellier

RETOUR SUR UN ÉTÉ CHAUD!!

À la suite de la table ronde consacrée au REX sur les fortes chaleurs du 21 juillet, nous constatons que le REX canicule présenté par la SA voyageur confirme ce que les équipes SUD-Rail et l'ensemble des cheminot·es constatent chaque été sur le terrain : la direction navigue à vue et fait reposer la continuité du service public sur les seules épaules des agents, au détriment de leur santé et de leurs conditions de travail.

Derrière l'autosatisfaction et l'énumération de quelques « bonnes pratiques » d'appoint (distributions de gourdes, d'eau ou de ventilateurs), ce REX avoue à demi-mot les faillites structurelles de l'entreprise :



Bâtiments inadaptés!!

Il est inacceptable qu'en 2026, des bâtiments anciens non adaptés soient encore le quotidien de centaines d'agents de la Vente, de l'Escal, de l'ESB ou de la Traction. Plus grave encore : les résidences Orféa mal rafraîchies ou non climatisées ne permettent pas un repos décent au personnel roulant, mettant directement en cause la sécurité des circulations ! SUD-Rail exige un plan d'investissement immédiat et massif pour adapter l'ensemble des locaux de travail et de repos, et non de simples promesses d'études.

Des retards d'approvisionnement et des EPI inadéquats. Travailler en pleine chaleur sur la voie ou dans les technicentres sans équipements adaptés est un risque mortel ! La santé des cheminot·es ne peut pas attendre des « arbitrages de fournisseurs » ou de la direction des achats. SUD-Rail exige la mise à disposition sans délai de tenues respirantes et adaptées pour tous les métiers exposés.

ET PENDANT CE TEMPS LÀ, A NÎMES....

Et une illustration parfaite de cette déconnexion du terrain : les agents de Nîmes ont reçu lundi une consigne exigeant le port de la tenue complète — gilet fermé et casquette vissée sur la tête — à partir du 01/09, alors même que les prévisions météo annoncent encore 35°C ! Pendant que la direction nationale prétend dans son REX vouloir « assouplir les tenues », le management local préfère étouffer les agents sous une uniformité vestimentaire hors de réalité. Puis rassurez-vous, nous sommes bien à la SNCF, un contre ordre disant qu'avec ces fortes chaleurs la mesure a été repoussée d'1 jour, la décision se prendra en CODIR Imposer le gilet fermé en pleine vague de chaleur annoncé pour septembre dans cette région relève du mépris sanitaire le plus total.

**APRÈS L'INTERVENTION DE SUD-RAIL EN CSE, NOUS AVONS OBTENU
L'ANNULATION IMMÉDIATE DE CETTE DIRECTIVE DOGMATIQUE ET
DANGEREUSE POUR LA SANTÉ DES CHEMINOT·ES.**

**La prévention du risque forte chaleur ne doit pas être
soumise à l'arbitraire managérial local !**

**Nous demandons l'application stricte et homogène du
droit de retrait en cas de danger grave et imminent lié
à la chaleur, ainsi que des règles claires sur
l'aménagement du temps de travail (pauses
systématiques, décalages d'horaires sans perte de
rémunération, arrêt des travaux extérieurs critiques
aux heures les plus chaudes).**

Solidaires
Sud
Rail
Vous informe !



La santé et la sécurité des agent·es doivent passer avant la recherche de rentabilité !

Des « manquements à la prévention » concernant les personnels prestataires:

SUD-Rail rappelle que la vie d'un travailleur sous-traitant a la même valeur que celle d'un cheminot ! Nous exigeons que la direction impose les mêmes standards de protection (accès aux locaux climatisés, eau, pauses) à toutes les entreprises intervenant pour le compte de la SNCF.

En cas d'avaries climatiques, de dysfonctionnements de climatisation sur le matériel roulant ou de suppressions de trains, les agents d'escale, les ASCT et les conducteurs se retrouvent en première ligne face à l'insatisfaction légitime des voyageurs. Plutôt que de rejeter la faute sur les incivilités ou de sur-solliciter la sûreté, la direction doit anticiper le matériel roulant en état de fonctionner, pré-conditionner les cabines et rames, et garantir des stocks d'eau de secours sur l'ensemble du réseau.

La présidente du CSE, après nous avoir annoncé que l'été fut difficile avec des "mégas crises" dues aux "mégas feux" nous dit que nous sommes moins "bons" qu'en 2024! Mais pourquoi? Effet JO répons-elle!

On est d'accord! Le fait que plus d'agents étaient sur le terrain, de part la volonté de la boîte de maintenir (voire augmenter) les effectifs est une des meilleures solutions. Sans oublier les primes spéciales JO qui ont fait une réelle augmentation des salaires et un bien fou aux cheminot·es!

Maintenant qu'ils sont touchés du doigt la solution, augmentation des salaires et effectif adapté, peut être qu'ils trouveront la même comment faire mieux l'année prochaine?? Ou pas... Mais on les guidera!



Prime de performance 2026

Elle sera de 190€ et payée en septembre

Afin de comprendre ce que cela représente réellement, voici comment elle est fixée:

- Indicateur de régularité : 40€ (on est à l'objectif mais pas plus)
- Taux de réponse enquête PULSE : 75€ (on est mieux que l'objectif)
- Satisfaction client : 0€ (on n'est pas du tout à l'objectif)
- Accident de Travail sans arrêt : 75€ !! Et oui nous faisons mieux que l'objectif! Enfin nous... Si on décortique un peu ce que cela représente, c'est que des cheminot·es ne se mettent pas en arrêt après un AT soit par peur des représailles, de perdre leur habilitation sécurité ou autre, de se voir repasser une visite d'aptitude sécurité.... Et bien sûr sans compter tous les AT non reconnus soit par la direction soit par la CPRPF! Cet indicateur primable est une abjecte manoeuvre de la direction pour soit disant combattre l'absentéisme sans se soucier de la santé réelle des cheminot·es!

Alors peut-on réellement se réjouir de cette prime?



**Mais par contre à notre demande
d'augmentation de la prime de
travail pour TOUS les cheminot·es
de l'axe suite aux conditions
exceptionnelles de cet été,
la réponse est : NON!!**



SUD-AX'TION

LE JOURNAL QUI FAIT SUER LA DIRECTION

AOUT 2026

CSE axe TGV Sud Est

TSEE

Toujours sur le thème de l'été, les périodes estivales ont été à plusieurs reprises l'occasion pour les représentants du personnel de découvrir que la direction, qui éructe régulièrement son amour pour la prévention et le dialogue social de qualité, avait "oublié" de dialoguer justement.

Après la chaine corrosion, la chaine cinq étoiles, les suppressions des jockeys à Nice/Marseille, cette année au TSEE, nous découvrons la chaine moquette qui commence le jour même de ce CSE, soit le 1 septembre, à la station de Montpellier, sans qu'aucune information ne soit partagée avec les représentants du personnel.

Une nouvelle charge de travail reconnue comme des plus pénible, considérée comme un surcroît d'activité et confiée à des intérimaires, de nuit, avec des nouvelles conditions de travail, de nouveaux outillages, de nouveaux risques professionnels. A l'évidence, la direction c'est une nouvelle fois dit que ça ne regardait ni le CSE, ni la CSSCT ni les RPX !

Pourtant cela relève bien des missions de préventeurs, aussi bien celles des représentants du personnel que de celle de la direction.

Il serait grand temps que ce mépris pour les élu·es et cette indifférence pour le sort des agents qui produisent pourtant leur salaire ne soient plus le curseur de leur "amour" pour le dialogue social et la prévention

ESO PLA

A l'ESO PLA, tout au long de l'été, SUD-Rail n'a eu de cesse d'intervenir auprès de la direction quant à l'organisation du travail inadaptée et déplorable durant les périodes de fortes chaleurs.

Comme décrit précédemment, cet été aura été rythmé entre situations extrêmement dégradées et fortes chaleurs. Malgré la bienveillance à laquelle on aurait pu s'attendre pour être en accord avec le décret de juin 2025 et la QVTC tant mise en avant par la direction, les agent·es ont dû faire face à une productivité accrue, enchainant les tâches pendant des heures sans jamais pouvoir ni se poser pour se rafraichir, ni boire de l'eau pour s'hydrater. Si cela été rectifier après chacune des interventions de SUD-Rail, il est inacceptable que la direction n'ait pas eu le bon sens et le discernement nécessaire pour mettre en place des mesures corrective par elle-même.

Les problèmes liés au manque d'effectif ne changent pas, et particulièrement sur l'uo services Paris.



il est grand temps que la direction se préoccupe des conditions réelles de travail des agent·es et ce qu'ils et elles subissent sur le terrain, plutôt que de contempler des diagrammes et des camemberts.

Les agents continuent de courir d'une tâche à l'autre faute de temps.

Pourtant l'axe s'est engagé à intégrer les temps d'acheminement dans l'outil « gestion à la tâche » de Selfservices, laissant aux établissement le choix de matérialiser cette fonctionnalité soit par une ligne supplémentaire, soit par du temps rajouté en début de tâche. Or A ce jour, rien n'a changé.

Qu'attend la direction pour le mettre en place ?

Craint elle que le manque d'effectif soit encore plus voyant en intégrant le temps d'acheminement?

Des tâches se retrouveraient-elles non couvertes ?



SUD-AX'TION

LE JOURNAL QUI FAIT SUEUR LA DIRECTION

AOUT 2026

CSE axe TGV Sud Est

NICE

Pannes de climatisation, feux aux abords des voies, pannes de motrices, trains immobilisés, situations perturbées à répétition, affluence massive, voyageurs mécontents, sous-effectifs et charge de travail considérable : les agents ont dû faire face, jour après jour, à des conditions de travail extrêmement dégradées.

Mais derrière les incidents techniques et les événements extérieurs, il existe également une réalité que l'entreprise ne peut pas qualifier d'imprévisible : celle de ses propres choix d'organisation, de moyens, d'effectifs et de recours à la sous-traitance.

À Nice notamment, le choix de l'entreprise CHALLANCIN pose de nombreuses questions.

Lorsqu'un salarié SNCF absent, dont les missions comprennent notamment la vente et la relation commerciale, est remplacé dans l'organisation par un agent prestataire qui ne dispose pas des mêmes missions ni des mêmes prérogatives, peut-on réellement parler de remplacement ?

Pour SUD-Rail, la réponse est non.

Un agent qui ne peut pas assurer l'ensemble des missions d'un salarié absent ne compense pas réellement son absence.

La conséquence est simple : le travail restant retombe sur les autres agents.



Et cet été, cette charge supplémentaire s'est ajoutée à une situation déjà extrêmement tendue.

Des agents contraints de compenser les dysfonctionnements de toute la chaîne de prise en charge.

Nous nous interrogeons également fortement sur la délégation à CHALLANCIN de missions d'accueil, ainsi que sur la formation des personnels CDD et des « gilets rouges ».

Pendant des années, l'entreprise a imposé aux cheminotes et cheminots des exigences particulièrement élevées en matière d'accueil, d'embarquement, de posture professionnelle, d'information voyageurs et de qualité de service, aussi bien sur les accueils et embarquements TGV INOUI que dans les boutiques TGV INOUI.

Ces exigences supposent des compétences, de l'expérience, une formation solide et une parfaite connaissance des procédures.

Nous refusons donc que, dans le même temps, l'entreprise considère que certaines de ces missions puissent être transférées ou déléguées sans garantir le même niveau de formation, les mêmes qualifications et les mêmes standards de qualité.



Solidaires
Sud
Rail
Vous informe !

