

Septembre 2021

Compte rendu réunion RPX du 16 septembre.

Après un été compliqué pour tous, nous nous attendions pas à des remerciements de notre direction d'établissement car tout le monde a bien compris que cela ne fait pas partie de leurs préoccupations. Il faut dire que la seule transpiration qu'ils ont eu mis à part les DPX Lignes qui ont largement contribué à assurer des trains, c'est celle à la plage ou au cours de leur activité sportive.

Au lieu de remerciements nous avons eu le droit à des dirigeants qui n'ont qu'un seul but, augmenter la productivité, réduire les effectifs et dégrader nos conditions de travail. Vous en trouverez quelques exemples dans ce compte rendu. La prise en compte du bien être au travail de cheminots qui ont tous en moyenne plus de 20 ans de service à la SNCF, ils s'en foutent! Pour preuve leur volonté de diminuer les RP le weekend au strict minimum de la réglementation !



On peut lire dans le dernier temps réel n°71 que JP Farandou a réuni ses DET et annoncé que l'Humain était la clé de voûte de la stratégie « Tous SNCF », qu'il préconise une attention accrue portée aux salariés, à leur progression professionnelle, à leurs attentes, au traitement des irritants et souhaite créer les conditions d'un dialogue social de solutions. On espère que notre DET a bien entendu toutes les annonces de son PDG car sur notre ET on est plutôt sur dégradation des conditions de travail, sanctions, infantilisation des cheminots, perte de rémunération, pas d'actions concrètes pour résoudre des irritants qui perdurent: bruit, nettoyage, pare brise. Concernant le dialogue avec les OS notre direction accorde 3h (et pas plus) pour répondre aux questions posées par les RPX en choisissant de répondre uniquement aux questions qui les intéressent.

Sans changement de politique et avec une nouvelle attaque sur le nombre de weekend en repos, la situation pourrait vite devenir conflictuelle.

Attaque du nombre de RP weekend !

Après avoir appliqué leur politique de séparation par activité des roulements, de perte de charge TER, TN, des RAD Infra, de diminution des déplacements de la clientèle pro dans une première phase, elle a diminué les effectifs mais ce n'est pas encore assez pour elle. Elle fait le constat qu'elle a trop d'effectif en semaine et pas assez en weekend. Du coup la direction d'établissement a donné ordre aux CUP de retravailler les grilles pour qu'elles donnent le minimum réglementaire : 12 weekends SA/DI. La direction de mauvaise fois refuse de dire qu'elle a trop fait de détachements ou qu'elle s'est trompée sur l'adéquation charge/ressources.

Pour SUD-Rail c'est une nouvelle dégradation des conditions de travail et nous nous y opposerons avec les moyens dont nous disposons.

E
T
T
G
V
S
E

Création d'un pool fac TGV

La rumeur circulait sur radio ballast, c'est officiel! **Voyages crée son pool fac de Tégévistes** qu'elle va appeler « Entité d'Appui Traction Voyageurs (EAT-V) ». Ce pool fac serait rattaché à Paris Est et composé de 15 ADC , 1 CUP,1 GM et 1 DPX (5 ADC pour notre ET). **Ce pool est soit disant crée pour contribuer aux pics de charge de tous les axes** (pointes neiges, pics d'été Méditerranée, Océan, braderie de Lille, marché de Noel..) mais soyons lucides la direction **souhaite aussi des ADC mobilisables pendant les conflits**. De l'aveu même de la Direction de Voyages la part des JS supprimées pour Journées Non Couvertes ADC **est nulle ou quasi nulle**, ce qui démontre que le sous-effectif n'est pas la cause de la création de cette entité.

Le pilotage de l'affectation des agents serait effectué en pré opérationnel par la DOI (Direction des Opérations industrielles) Voyages.

Forcément notre OS est opposée à la création de ce type de pool fac que l'on connaît bien comme par exemple à Transilien.



Nous sommes assez dubitatifs sur le volume de compétences envisagées :

Engins Moteurs: Tous types de TGV en service à l'exception des TGV Thalys, Eurostar et BR 407.

Systèmes d'exploitation: BAL, BAPR ,TVM, ETCS N2

Compétences lignes:

Axe Atlantique: Paris -Nantes / Brest / Quimper ; Paris – Bordeaux via St pierre, Poitiers et Angoulême

Axe Sud-Est : Paris Lyon; Paris Marseille; Paris Sète et Montpellier via CNM et LC

Axe Nord : Paris Valenciennes; Paris Dunkerque / Calais; Paris Lille via Arras

Axe Est : Paris - Strasbourg - Colmar ; Paris Metz, Nancy et Reims; Metz – Strasbourg via Réding

Barreau IDF et l'ensemble des Technicentre Parisiens.

Les ADC du Pool Fac prendront leur service sur toutes les UP Parisiennes mais pourrons aussi être affectés temporairement sur une UP de province.

Sur notre ET il devrait y avoir 5 ADC mis à disposition. Nous avons demandé à ce que ces agents soient remplacés dans leurs UP **mais la direction refuse pour l'instant.**

La mise en œuvre du projet est envisagée pour la fin de l'année 2021.

La création et la mutualisation des effectifs pourraient avoir des conséquences négatives pour les parcours professionnels des ADC et pour les passerelles entre les différentes activités.

SUD-Rail redoute que « les JS les moins contraignantes » ou les plus rémunératrices soient attribuées aux ADC de l'EAT-V au détriment des autres agents comme c'est le cas pour les DPX qui assurent des JS.

Alors que dans de nombreux roulements TGV les primes de traction s'effondrent, il serait vraiment

mal venu que les agents de cette entité génèrent des primes beaucoup plus importantes. Nous demandons un suivi et une totale transparence de ces éléments.

Conducteur Moniteur : Picsou nouveau DRH de l'ET TGV SE

De nombreux conducteurs qui participent activement à la formation des futurs Tégévistes nous ont fait remonter que les primes de conducteur moniteur ne leur sont pas payées. Nous avons interpellé le DRH de l'ET qui nous a confirmé qu'il ne prévoit le paiement de cette indemnité que pour les écoles TA ou TB. On croit rêver ! Ce dernier nous a répondu que les conducteurs moniteurs peuvent demander à leur DPX une gratification exceptionnelle, car pour lui cette prime ne peut pas se limiter à seulement cocher une case. Il est demandé aux DPX d'évaluer le niveau de « performance » du conducteur moniteur qui en fait la demande. Pour SUD-Rail tous les conducteurs moniteurs doivent bénéficier d'une prime juste et systématique . Cela montre une nouvelle fois que le mépris de notre direction est à tous les niveaux...



Ecoles TGV 2022

Rhône-Alpes

- ♦ 1 école de 4 agents en mars sur LN
- ♦ 1 école de 2 agents en mars sur GE (école réalisée sur la résidence de Nice)

Provence Côte d'Azur

- ♦ 1 école de 4 agents en mars sur MSC / AV
- ♦ 1 école de 2 agents en mars sur NE (avec 2 agents de GE)
- ♦ 1 école de 2 agents septembre sur MSC (avec 2 agents de BFCA)

Bourgogne Franche-Comté Alsace

- ♦ 1 école de 4 agents en mars sur DN
- ♦ 1 école de 2 agents en septembre sur l'UP BFCA (RT à préciser) (école réalisée sur la résidence de Marseille)

Paris Charolais

- ♦ 1 école de 4 agents en mars
- ♦ 1 école de 4 agents en septembre

Méditerranée

- ♦ 1 école de 4 agents en mars sur MPL

Encore en cours d'instruction avec la DG TER : 1 école de 4 agents en septembre (origine des 4 stagiaires à préciser)

Déclaration SUD-Rail RPX du 16 septembre 2021

Monsieur le directeur,

Alors que certains, dont vous ferez sûrement partie, vont fêter pompeusement les 40 ans du TGV en présence de Macron et du 1^{ER} ministre, **d'autres continuent de subir des conditions de travail déplorables et pourront eux malheureusement, fêter les 25 ans de bruits en cabine.** L'analyse des BS faite par SUD-Rail pour les mois de juin, juillet et août laisse apparaître que ce sujet est toujours d'actualité.

Au contraire on peut se rendre compte que cela ne s'arrange pas, mais surtout n'est pas prêt de s'arranger. Mais pour vous ce sujet est dorénavant glissé sous le tapis, vous avez transféré le sujet au groupe 320SE ce qui vous permet **de vous dédouaner et de ne surtout rien faire.**

Même si nous reconnaissons **l'intérêt du travail de ce groupe et avons été et serons encore très contents d'échanger avec eux,** nous avons conjointement admis lors de notre dernière rencontre que certains sujets récurrents ne pourront évoluer dans le bon sens qu'à condition que ceux-ci soient pris également **à bras le corps par les dirigeants des entités concernées.**

En effet, au lieu de tenter de vous dédouaner, non seulement grâce à cette initiative mais également en expliquant que les différents items importants doivent se régler entre les agents et « leurs managers », vous devriez comme nous, **vous saisir de toute l'analyse des retours BS pour montrer le volume conséquent de retour négatif sur ce sujet.** Vous êtes la plus haute autorité de notre établissement et c'est bien vous qui devez faire remonter et alerter les hauts dirigeants de l'entreprise, **seuls capables d'ordonner la mise en place de mesures correctives** qui, on le sait tous, représentent un coût considérable. **C'est de votre responsabilité, vous vous devez de garantir de bonnes conditions de travail à vos agents, alors, que faites vous réellement ?**

Non, vous, votre crédo c'est soit vous acharner sur vos agents **en leur infligeant des sanctions comme un MAP 3 pour non port de l'EPI sur 200m dans un faisceau, une seule fois en 25 ans de carrière, soit vous acharner sur des futilités comme l'annonce du conducteur** lors de la conduite de son TGV. Nous vous demandons d'ailleurs encore une fois où est-il repris réglementairement que le conducteur de TGV doit faire une annonce dans son train, hors situation anormale ou perturbée. **Sur cet aspect, nous n'avons aucun doute sur votre capacité à trouver un texte que vous sortirez largement de son contexte pour vous justifier.**

Sachez que bon nombre d'agents « s'en foutent » des annonces et préféreraient largement **avoir une cabine sans bruits et propre pour pouvoir conduire dans de bonnes conditions.** Pourtant le problème est largement connu et encore une fois, nombres de BS laissent transpirer une ambiance infernale, insupportable, insoutenable **entraînant même l'impossibilité d'entendre quoi que ce soit à la radio quand ce n'est pas une prise en charge pour non perception de la VA.** Vous pouvez imaginer que dans ces conditions, votre « annonce », que vous appelez de vos vœux, devient le cadet des soucis de l'agent qui doit lui pourtant **assurer son service dans des conditions d'un autre âge.**

Pour être exhaustif sur ce sujet, nous vous alertons sur des dérives constatées de certains de vos DPX, qui relayent avec zèle, l'annonce du conducteur. En effet certains **se permettent d'aller menacer des agents de leur équipe** d'une baisse importante de « la Prime », s'ils ne font pas les annonces quand d'autres envoient même un mail à tous les membres de leur équipe sur le même sujet en arguant que dorénavant nous pouvons voir les rames du concurrent italien stationner en gare de Lyon. **Leur argumentaire porte sur le fait que l'annonce devient un petit plus qui, petit plus par petit plus, permettra de nous démarquer de nos concurrents.**

Franchement de qui se moque t-on ? C'est certains que lors du choix, les voyageurs préféreront, les rames vieillotées de SVI, dont certaines vibrent de partout quand ce n'est pas plusieurs panneaux intérieurs des voitures qui tombent en morceaux, plutôt que la toute neuve, très bien agencée, avec des écrans tactiles partout **juste parce que l'ADC, chez nous fera une annonce.** Il faut que certains arrêtent de prendre les agents pour des imbéciles, et encore imbéciles pour rester poli...

Mais comme nous l'avons déjà dit les choses ne s'améliorent pas, bien au contraire, l'analyse des BS permet d'ailleurs de confirmer cet état de fait. Les vitres sales, ou les problème de lave vitre sont légions sans compter que tout le monde se renvoie la balle quand on demande un KIT de nettoyage, les cabines sont de plus en plus sales, poubelles non vidées, pas nettoyées alors que c'est prévu même lors des crochets courts, **certaines n'ont pas vu un aspirateur depuis plusieurs années.**

On a même dépassé le pompon au mois de juin avec la rame 616, cabine 28631 avec le dossier du siège trop incliné en arrière avec réglage impossible, **signalé lors de la conduite de plusieurs trains les 11/12 et 13 juin, avec plusieurs rentrées dans les ateliers.** Comment le problème a été réglé, réutilisation de la rame le 13 en ne mettant pas un siège conforme, mais en mettant un CB tout neuf. Pas de bol l'ADC confronté à cette rame était le même que celui de la veille, donc bien entendu, **rame refusée par celui-ci et on le comprend.** Le problème de dossier est aussi récurrent car on dénombre pas mal de retours BS voir d'AT pour mal de dos.

Donc voilà comment nos remontées, nos conditions de travail déplorables sont réglées, **en mettant des CB neufs quand les annotations, dans le précédent, s'accroissent,** sans compter que lorsque nous avons un souci en ligne, on nous répond, tu verras à la gare suivante. Vous comprendrez donc aisément pourquoi tant d'agents ne se sentent absolument pas investis dans vos annonces. Nous nous permettrons juste de reprendre le mail d'un de vos DPX mais à la sauce du réel : **un gros plus + un gros plus + un gros plus ne donnent pas envie de faire des efforts...**

Nous nous interrogeons également sur le traitement des RAQA et entre autre l'accident de personne de Mr xxxxx pour lequel nous restons sans réponse sur les dernières interrogations que nous avons émises suite aux réponses que vous avez apportées sur certains points précis. **Forcément il n'y a plus de signaux de votre part** dès l'instant où on vous demande qui a formulé ces réponses quand dans un même temps, après entretien avec l'agent, **celui-ci nous indique complètement l'inverse des explications que vous avancez.** Nous souhaitons donc que ces éclaircissements soient apportés ce jour où nous nous verrons obligés d'en avertir l'inspection du travail. Sachez également que si nous ne trouvons pas d'issue favorable à nos demandes nous nous verrons obligés d'arrêter de traiter les RAQA **car il est hors de question que nous validions des faux en écriture.**

Vous faites porter par vos CUP et avez mis à l'ordre du jour votre volonté de diminuer le nombre de weekends des ADC au minimum de la réglementation. **La charge de semaine a baissé oui, mais à qui la faute ?** C'est bien à cause de votre politique de séparation des activités. SUD-Rail est fortement opposé à cette nouvelle attaque des conditions de travail des ADC **et fera tout ce qui est en son pouvoir pour combattre cette nouvelle dégradation.**

Vous feriez beaucoup mieux de vous occuper de la rémunération des ADC de votre ET qui est dans de nombreux endroits en chute libre à tel point que des ADC de TER, FRET ou autres ont des primes de traction plus élevées.

Enfin, et ne le prenez pas pour une menace mais bien une réalité, nous ne cautionnons absolument pas votre façon de faire sur le contenu conséquent de l'ODJ que vous indiquez régler également comme tous les autres en 3H00. Pourtant nous nous sommes déjà retrouvés à largement déborder sur les horaires pour des ODJ bien moins importants. **Pour nous, il n'y a pas de petits, de moyens ou de gros sujets, tous les items méritent d'être traités et débattus** si le besoin s'en fait sentir, en clair, nous n'avons pas à choisir ce qui nous semble le plus important à traiter en séance. Vous pouvez nous écrire pour nous justifier que vous êtes seul juge de la durée, nous vous confirmons que **nous sommes seuls juges de ce que souhaitons voir traiter.**

Les questions posées sont légitimes et depuis les CSE il n'y a plus de questions « Hors compétences » mais nous comprenons aisément que **cela vous arrange bien de ne pas répondre à certaines questions qui peuvent être embarrassantes.**

Dans le cas où nous jugerions que le traitement d'un sujet ne nous convient pas ou n'est pas suffisant, nous saurons vous interpeller sur ce même sujet d'une façon différente. Si c'est comme cela que vous définissez le dialogue social, **nous saurons nous adapter. A bon entendeur...**

Nouveau Modèle Managériale (NMM)

Les choses commencent à se préciser, **et deviennent donc équivalentes pour tous les axes**. Comme nous le savions déjà, l'expérimentation menée sur deux UP de notre périmètre, qui laissait apparaître une organisation très différente de celles mises en place, comme par exemple sur Transilien. En effet cette expérimentation s'appuyait seulement sur une séparation des tâches sur la base unique de DPX, **au lieu de DPX et Conducteur comme on pouvait le constater ailleurs**. Le choix avait été fait d'arrêter l'expérimentation et de revenir sur une base commune à ce qui était déjà fait et surtout commune pour tous les axes. **Seule différence, les ADC choisis ne seront pas repris sous la dénomination d'ARC mais de RMT** (Référént Métier Traction). Les candidatures sont déjà connues pour les deux UP tests mais vont être lancées pour toutes les autres UP. La direction nous indique qu'une communication sera faite en ce sens pour tous les agents et que les dossiers de candidature seront menés conjointement avec le DPX des agents intéressés. Nous avons seulement fait confirmer que non seulement **ces agents de seront pas amenés à réaliser des taches de validation des compétences ni de certification** mais également que ces postes pourront être proposés aux agents en fin de carrière souhaitant se retirer progressivement de la conduite. La nouvelle organisation pour l'agent sera de 2/3 assistant DPX et 1/3 conduite. Pour compenser en totalité (dixit la direction) la perte de rémunération engendrée par les missions dites « sédentaires », la PMJR sera revalorisée de 10% et la prime de roulement de l'agent sera également revalorisée du même pourcentage.

Missions du RMT:

- Renforcement du lien et de la proximité avec les conducteurs, en garantissant une maîtrise de la sécurité, participe à l'animation métier et contribue à la performance du collectif.
- Formation et développement des compétences professionnelles des conducteurs sur la base du Modèle de Compétences Traction.

Compétences requises:

Savoir-faire / savoir être:

- * Agent autorisé à la conduite des TGV
- * Formateur d'entreprise
- * Profil expérimenté, exemplarité sur toutes les composantes du métier de conducteur
- * Rigoureux et autonome
- * Savoir-faire sur la formation, pédagogie
- * Sens du contact, capacité d'animation
- * Confidentialité
- * Porte la tenue (pour les axes concernés)
- * Prend la parole dans ses missions de conducteur

Formations prévues:

- * Formateur d'entreprise, RMT, mécanisme de l'erreur, instructeur, ...



SUD-AX'TION

Axe TGV Sud Est

C.S.S.C.T. DU 9 SEPTEMBRE

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



Christophe HUGUET



Stéphane BOULADE



Anasse BOUALLALI

Point sanitaire

17 agents de l'axe sont actuellement positifs covid. (304 depuis début janvier).

6 agents de axe sont actuellement en isolement car cas contact à risque avéré.

Agents considérés comme personnes fragiles : Ils sont au nombre de 70 toujours en isolement suite au décret sur les personnes vulnérables. La fin de l'isolement systématique pour ces personnes là prend fin au 27 septembre.

A partir du 27 septembre, seuls les agents fragiles disposant d'un nouvel avis médical demandant le maintien à domicile resteront en isolement. Les autres agents vont se voir proposer une visite avec le médecin du travail qui se prononcera ainsi sur chaque cas pour fixer les conditions dans lesquelles le retour au travail se réalisera.

Pass sanitaire des usagers : La direction affirme avoir contrôlé 800 trains sur l'axe lors d'opérations spécifiques à l'embarquement et que 1 à 2 % des voyageurs n'étaient pas en possession du Pass (les usagers concernés se sont vus refuser l'accès et proposé un test dans les points test en gare ou en pharmacies proches).

Pass sanitaire des agents à qui la Loi l'impose pour exercer leur métier : Pour les agents qui font le choix de ne pas se faire vacciner, nous avons réclamé une nouvelle fois à ce que la direction s'engage à prendre en charge les frais des Tests lorsque ceux-ci deviendront payants. *La direction continue de refuser et martèle qu'on ne s'oriente pas là-dessus.*

Télétravail, et maintenant ?

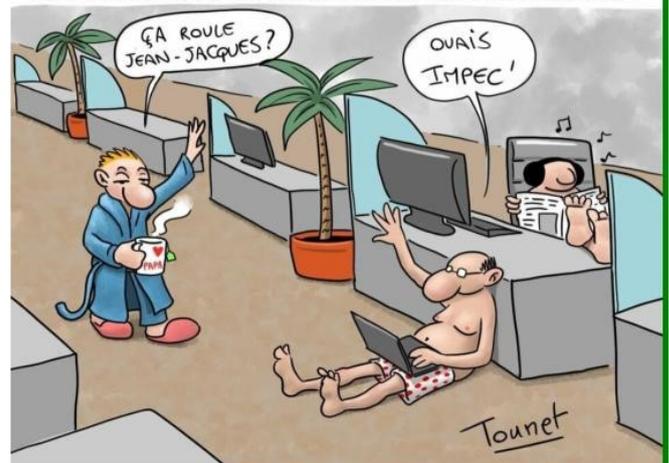
Le retour en présentiel a largement été organisé durant l'été par les établissements.

A partir de début octobre, le Télétravail version « pandémie » prendra fin.

Pour autant, la direction ne souhaite pas revenir à la situation d'avant le déclenchement de la crise sanitaire et précise que le Télétravail sera plus important qu'avant cette crise.

Elle annonce qu'elle est en train de lister les postes éligibles au Télétravail et les agents occupant ces postes pourront opter pour le Télétravail s'ils le désirent.

FIN DU TÉLÉTRAVAIL : LE DIFFICILE RETOUR AU BUREAU



Accidents du Travail

1528 Accidents du Travail sur l'Axe sur les 8 premiers mois de l'année (dont 123 avec Arrêt soit + 24 % par rapport à la même période sur 2020).

Les accidents de plein pied et les agressions sont les principales causes de ces AT.

Faites des déclas d'AT

De trop nombreuses agressions ou outrages ne font pas l'objet de déclarations d'Accidents du Travail. Cela tronque les chiffres en matière de sureté et d'AT et cela arrange bien la direction. Pour vous (*en cas de symptômes qui se déclencheraient plus tard*) comme pour le collectif, il est important de faire systématiquement une déclaration d'AT.



Risque Terroriste !

Par rapport au Procès en cours lié aux Attentats de novembre 2015 et par rapport à la situation géopolitique actuelle, de nouvelles mesures ont été décidées concernant les trains. La SUGE va procéder à des fouilles régulières des voyageurs avant l'accès aux Trains.

A noter que suite aux interventions des militants SUD-Rail, une première consigne attentat vient d'être rédigée sur Paris Gare de Lyon alors que la direction. SUD-Rail réclame une consigne attentat pour chaque gare.

TGV classés sensibles sur l'axe

TGV 6924	TGV 6177	TGV 6124
TGV 6922	TGV 6117	TGV 6821
TGV 6176	TGV 6825	

Des chiffres inquiétants sur l'Axe

Chiffres sur les 7 premiers mois de l'année 2021 par rapport aux 7 premiers mois de 2020

- ◆ 1600 atteintes à l'environnement de Travail en 2021 contre 904 en 2020.
- ◆ 545 procédures d'objets abandonnés en 2021 contre 233 en 2020.
- ◆ 5 menaces d'attentat en 2021 contre 2 en 2020.
- ◆ 308 atteintes aux personnes en 2021 contre 247 en 2020.

Même si l'année 2020 était particulière et qu'il est donc difficile de comparer, ces chiffres sont préoccupants.

Il est impératif que la direction SNCF prenne la mesure de la situation et protège ses salariés co

Il serait temps que la sureté soit enfin prise au sérieux !

Suite à l'interpellation de SUD-Rail sur la non application, par la direction, de ses propres règlements en matière de Sureté, chaque Etablissement de l'axe est venu présenter lors de cette CSSCT ce qui était mis en œuvre localement sur la question de la sureté. Nous avons pu constater une grande disparité entre les établissements : certains établissements se contentant malheureusement du minimum alors que la sureté des personnels devrait être la priorité de tout dirigeant !

Les militants SUD-Rail ont toujours été à l'offensive sur ce sujet et au vu de la situation très dégradée ces derniers mois sur l'axe, nous avons multiplié les initiatives (Droits d'alerte, DCI, Préavis de grève, interpellations des directions locales, de la direction d'Axe, et de la direction nationale...).

Nous voulons des actes ! En termes d'effectifs, en termes de tenue des pote et d'équipement des trains, en termes de management, en termes de formations, en termes de règles de régularisations, il y a beaucoup à faire pour améliorer la sureté !

SUD-Rail ne baissera pas la garde sur ce sujet !

informer Comprendre revendiquer  gagner ensemble



FAITES REMONTER VOS QUESTIONS
SANTÉ - SÉCURITÉ -
CONDITIONS DE TRAVAIL
AUX MEMBRES CSSCT SUD-RAIL !