

## Compte-rendu réunion ILE du 06/09/2023

### AVENIR CHARGE

Nous avons interpellé la direction suite aux annonces officiels de notre DET ainsi que des annonces plus officieuses, qui laissaient supposer un transfert de charge entre différentes UP. Certains arbitrages ne sont pas encore tranchés. Il promet une réponse d'ici un mois à savoir lors de la prochaine ILE du 3 octobre, mais affirme que **l'adéquation charge ressource actuel de chaque UP ne sera pas remise en cause. En clair le volume de JS de chaque UP sera identique.**

Par contre, l'ET s'est penché sur la pertinence du montage de certaines journées qui ne semble pas être placé au bon endroit et réalise un recadrage pour essayer de limiter au maximum les aberrations. **Cela entraîne, par le transfert de charge, soit le retrait ou le rajout d'une CSSL dans certains roulements ou UP.** Dans le détail :

- **PSE** : Acquière la CSSL MSC Pivos pour 999600 et Ouigo, perte HYE transféré à MSC

- **BN** : ne fera plus d'entrée / sortie Grenay

- **LN** : Acquière la CSSL MSC Pivos pour 999600

- **GE** : Récupère de la charge BSM en quotidien (étapes à confirmer).

- **MPL** : Récupère de la charge PLY-MSC et un W MPL-MSC

- **MSC** : CSSL HYE et récupère un nouveau Ouigo RYT-TLN

**Pour SUD-Rail toutes les UP / sites doivent être traités équitablement.**

### ECOLE TGV

Même si à date, il reste des arbitrages à faire et des informations pas encore finalisées, la direction confirme qu'il y aura plus de formation en 2024 que ce qui a été réalisée en 2023. Pareil nous devrions avoir tous les éléments lors de la prochaine ILE le 3 octobre. En attendant nous croisons de plus en plus de CDD retraités...

### MERCATO

Nous constatons qu'en cette période beaucoup de dirigeants d'UP sont remplacés, d'où la question légitime de savoir si ce sera également le cas de notre « cher et tendre » DET. Réponse de l'intéressé « c'est clair que je suis plus prêt de la fin que du début ». Attention quand même à ne pas déclencher un incendie en utilisant la langue de bois en ces périodes d'extrêmes chaleurs.

### COVID

Suite à la reprise du virus, nous avons interpellé le médecin pour avoir son avis. Pour lui, **pas d'inquiétude** pour l'instant, nous n'avons pas de cas grave, il compare ces contaminations aux autres virus habituels. **Nous avons demandé à l'établissement de remettre à disposition des masques, lingettes, gels, nettoyages cabine**, le médecin confirme qu'il est facile de s'en procurer. L'établissement se renseigne, espérons que la santé sera privilégiée au coût.

**Une campagne de vaccination grippe/covid sera organisée à l'automne.**

E  
T  
T  
G  
V  
S  
E

# BRUIT CABINE

## EXPERIMENTATION BOUCHONS

### APPLICATION SILEMCE

Depuis le 01/08/2023, l'application **Silemce** est accessible à tous les ADC de l'ET TGVSE. Elle permet de signaler directement les sources de bruit jugées excessives aux techniciens du matériel. **L'objectif est de prendre en considération plus efficacement ces signalements et de les traiter plus rapidement.** Normalement début 2024, l'application sera reliée aux systèmes informatiques du Matériel.

En parallèle, **le travail de test des bouchons de protection auditive a commencé.** Les 16 testeurs désignés ont été dotés dans l'été et peuvent dorénavant porter les bouchons en situation. La période d'été et de congés n'a pas encore permis d'obtenir des retours massifs, mais déjà 16 circulations avec bouchons ont été réalisées. Elles ont couvert les parcours de Lille à Paris, Lyon, Montpellier, Marseille et Hyères, avec également du Strasbourg. Les retours sont pour le moment unanimes sur la plus-value en termes de fatigue à l'issue de la mission. **Un effort doit être fait pour que les prochains tests soient réalisés avec des rames signalées bruyantes.**



En négatif, sont remontés :

- Une gêne possible de port, nécessitant un temps d'adaptation.
- Un oubli possible en descendant car les bouchons sur mesure se font oublier.
- Une perception de la VA qui peut sur certaines séries être délicate. D'autres sons parfois moins bien perçus (passages sur des appareils de voie, dépression CG, les bips interphonie, le fonctionnement de la clim) et qui peuvent être perturbants au début (absence d'indices).
- Un effet collatéral pour l'accompagnateur : l'agent doté des bouchons parle moins fort.

Cette démarche n'obtient pour le moment pas l'assentiment de la Direction de la Traction.

Enfin, **deux campagnes de mesures de bruit sont à venir en collaboration avec l'AEF :**

- Une première organisée par la DSV qui vise à mettre à jour les mesures qui datent de 2021. Elles devraient avoir lieu théoriquement en semaine 48 et 49 et **mesureront le bruit moyenné sur les JS complètes en suivant deux GPT.**
- Une seconde diligentée par l'ET TGVSE qui devrait avoir lieu normalement en semaine 40. **Ces mesures sont ciblées uniquement sur du temps de conduite** et se dérouleront (sauf aléas) sur des parcours de Paris à Lille, Lille à Montpellier et Paris à Nice, avec de la Réseau et de la Duplex.

## PROJET RD / TA sur MSC et NE

L'établissement part sur 2 modèles différents :

- **NE** : l'utilisation des TA sera retenue car le site est plus complexe. Les RD seront formés TA ou devront choisir un autre poste. (mise en place en avril 2024)
- **MSC** : la direction veut former les RD pour aller sur RFN, et utiliser les TA en parallèle jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de TA (formation TA/TB, départ, mutation...). A terme elle ne veut que des RD à MSC. **Mais comme les RD ne peuvent avoir toutes les compétences des TA, on va subir des transferts de charges sur les TB !**

**SUD-Rail est totalement opposé au transfert de charge CRML vers Remiseur dégreur. La direction doit laisser la possibilité aux RD de devenir TA dans le cadre d'un parcours professionnel. La vision de la direction est purement économique !**

## LIGNE DE MODANE FERMEE

Nous sommes intervenus pour demander à l'établissement **une compensation pour les agents qui se retrouvent INUT suite à la fermeture de la ligne**. En effet les UP de CR (30/7e) et PLY (8/7e) sont directement impactée par cette fermeture de ligne. L'ouverture n'est pour l'instant pas prévue avant décembre d'après Réseau.

## ALLEGRO – FORMATION DES ADC SVI

Dans le cadre du Projet France-Italie, **les formations des ADC SVI entre Modane et Chambéry** devaient commencer dès septembre 2023, mais avec la fermeture de la ligne ce sera décalé... Ces formations devraient s'étaler jusqu'au printemps 2024 et seront réalisées sous contrat UNFT.

**Ce qui est aberrant c'est que les stages pratiques seront réalisés sur des TGV commerciaux SVI assurés par les ADC SNCF de l'ET TGV SE**. Cela nécessitera des stages en cabine toutes les 2 semaines.

Voici les modalités d'exécution du stage entre Modane et Chambéry définies par l'ET :

### Pour le personnel SVI

Principe : Le conduite du TGV est sous la responsabilité du formateur.

- En cabine de conduite : 1 formateur habilité conduite réseau SFN + 2 agents de conduite SVI,
- Le formateur est titulaire d'une carte TT4 et certifié à la conduite.
- Les ADC disposent d'une carte TT6,
- Le formateur renseigne ATESS avec son CP.

### Pour le personnel SNCF

Principe : L'ADC SNCF n'est pas en cabine entre Chambéry et Modane.

- Les journées de services sont modifiées en fonction des besoins de stage.
- Les parcours « En Voiture » devront être scrupuleusement suivis par l'ADC SNCF.
- Chaque ADC SNCF titulaire aura l'information de la présence du formateur SVI et des stagiaires en amont de sa commande

**Donc on va perdre des kms avant de perdre les JS, mais on reste EV sur le train pour palier aux absences.**

**Il faut leurs apporter un café ???**



## PSYCHOTROPES

L'ET TGVSE va organiser sur chaque Unité de Production des forums d'information sur les risques liés à l'usage de ces produits psychotropes. Ces forums auront lieu au second semestre 2023 sur les dates prévisionnelles suivantes :

PCS : 23/11  
DN : 9/11  
LYS : 16/11  
MPL : 21/09  
MSC : 07/12

Lors de ces forums, les agents pourront réaliser des autotests anonymes.

**Dans la continuité, l'ET prévoit d'organiser des campagnes de tests collectifs en 2024.**

## **RHR & Local de Coupure**

**TLN** : Nous avons renouvelé notre demande de changement d'hôtel. **L'établissement, suite aux retours BS, a bien pris en compte la demande d'aller à l'Ibis**, mais n'a pas totalement la main. N'hésitez pas à annoter vos BS.

**PPN** : Nous avons alerté la direction sur le refus, depuis quelque temps, des agents de gare d'ouvrir la porte pour aller à l'hôtel sur le dernier train. **Cela oblige de passer par la rue avec des risques d'agressions**. Le sujet est pris en compte. Un retour nous sera fait.

**BAL** : Pour l'ET, le local de coupure est propre et calme ! Nous avons de nouveau expliqué la configuration du lieu et l'impossibilité de se reposer quand d'autres personnes sont présentes. Le sujet est pris en compte...

**LYD** : Le changement de local de coupure est prévu pour février 2024.

**LPR, PCS, SE** : Plusieurs cas de punaises de lit. **La direction continue de prendre la propagation des punaises à la légère et se dédouane sur ORFEA ou les hôtels**.

## **Café & Eau**

**L'établissement a décidé d'harmoniser... les avantages « café »**. Pour certaines UP c'est un mieux, pour d'autres un moins. Sans aucun avis, **le crédit de nos cartes est passé à 15€**, avec l'impossibilité de prendre de l'eau. **Nous sommes intervenus en séance pour demander au moins 20€ par mois et la possibilité de prendre de l'eau**. Nous avons fait remarquer que dans la belle tour où nous étions reçus, l'eau et le café étaient **TOTALEMENT gratuits**, même pas besoin de carte, et pourtant le personnel ne travaille pas en décalé... Réponse prochainement après l'étude du coup.

## **CIRCULATION IC SUR SEA**

Suite à d'importants et nombreux travaux sur les territoires traversés par les trains IC assurés par l'UP TGV-IC PSE, IC envisage de faire passer ses trains à certaines dates par d'autres itinéraires.

Certains seront détournés par Lyon et Marseille via la ligne classique, d'autres seront détournés par la côte Atlantique via la LGV Sud-Europe-Atlantique. Ce dernier point fait l'objet d'une étude approfondie des équipes d'IC mais l'UP TGV-IC PSE a anticipé le besoin à 4 ADC du roulement 160.

La charge ne sera pas régulière car elle est dépendante des travaux dont le planning est encore incertain.

Les circulations s'effectueront en BB22200 TVM et nécessitent la formation adéquate des ADC sélectionnés très prochainement.

### **Vos Représentants SUD-Rail sur l'ET TGV SE :**

Sébastien Michon : 06 98 11 01 19

Frederik Mallet : 06 11 15 34 63

Laurent Dufournaud : 06 23 60 24 87

Remi Castanet : 06 95 35 61 22

Gautier Peyre : 06 23 19 80 90

Pour vos questions à nous faire remonter :

Email: [sud.tgv.axe.se@gmail.com](mailto:sud.tgv.axe.se@gmail.com)

Retrouvez nous sur :



SUD ET TGV SE