



Compte-rendu réunion ILE du 03 / 10 / 2023

Punaises de Lit

L'ET Traction aussi inactif que l'axe !

Vous l'avez lu dans notre compte rendu de la dernière CSSCT, la direction de l'axe ne prend pas au sérieux la propagation des punaises de lit. Si quelques mesures ont été prises pour le traitement des rames suite à la médiatisation de ce fléau dans les rames TGV, il en demeure que la direction d'axe prend le sujet très à la légère pour les agents. **Des nouveaux cas apparaissent pourtant toutes les semaines dans les foyers et hôtels où on nous envoie en RHR.**

Nous rappelons que les mesures ne sont pas du tout les mêmes pour le traitement dans un Foyer et un hôtel :

Résidence ORFEA : Traitement par un prestataire de la chambre et des chambres à proximité. Système du CUBE : fermeture et vérification des chambres à coté, au-dessus et au-dessous.

Hôtel : C'est l'hôtelier lui-même qui va constater si la chambre est infectée de punaises. **Nous avons demandé que l'entreprise impose un protocole plus strict aux hôtels.** On peut se poser la question de l'impartialité d'un gérant d'hôtel à reconnaître la contamination de son outil de travail... **Refus de la direction.**



Lors de cette réunion ILE, notre délégation a interpellé le DET pour connaître quelle procédure doit appliquer un ADC victime de piqûres de punaises ou autres insectes. La réponse était des plus surprenantes : « *Les lieux de RHR permettent d'accéder à des trousseaux de secours si nécessaire. Si l'agent a besoin de soins, il doit faire appel aux services de secours. Si l'état de l'agent consécutivement à la piqûre le rend inapte à la réalisation de sa mission de conduite à venir, l'agent prévient le COS.* »

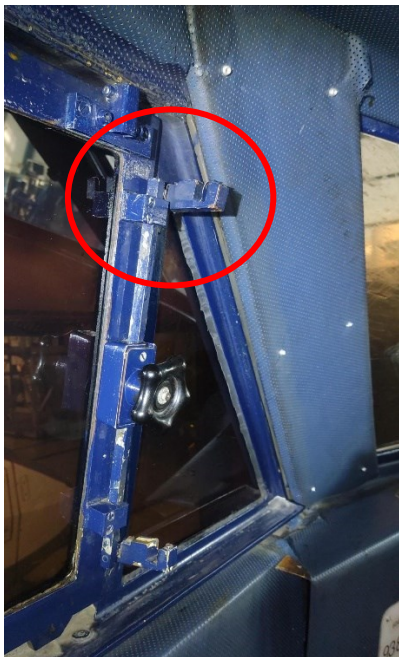
RIEN pour le traitement des vêtements, sacs, et une éventuelle contamination du domicile du collègue. **Le DET s'est engagé à se rapprocher de la direction de la traction pour qu'une procédure nationale soit mise en place et à revenir vers les RPX.**

Avenir Cellules Primes

Entre 2018 et 2021, TGV a intégré progressivement ses conducteurs au sein des Axes. La Gestion de leur rémunération variable est cependant restée confiée aux cellules Primes historiques, rattachées aux entités TER et Transilien du territoire. Parallèlement au projet TER, **TGV Intercités envisage à partir de 2024, de reprendre progressivement la gestion du calcul des primes Traction et autres éléments variables de paie de ses agents de conduite.** Cette gestion est actuellement réalisée par 9 cellules primes TER pour les axes Est, Sud Est et Atlantique. Notre RDET qui souhaitait rester flou sur ce sujet, nous a annoncé que **cette cellule serait basée à Lyon.** Un responsable a été recruté mais aucun de ses collaborateurs à ce jour. Nous suivrons de près ce nouveau dossier qui ne fait que confirmer la volonté de d'autonomie de chaque activité.

Un ADC blessé à cause des « bricolages » pour l'entretien des cabines sur une Rame 600.

Un de nos collègues s'est blessé à la tête le 22/09 en gare de Macon TGV. Ce dernier qui passait la tête par la fenêtre s'est entaillé le crâne avec la gâche haute. Cet accident est navrant car il aurait pu être évité. **En effet après investigation il a été trouvé que suite à réparation c'était une gâche basse (plus longue) qui avait été montée en haut.** Cela prouve le bricolage qui est fait dans ces rames 600 avec des pièces de récupération. **Il est beau le « Ma cabine, mon bureau » avec des garnitures qui tombent, du bruit, des prises d'air, de la rouille, moisissures et du silicone et scotch de partout !**



Le divorce entre TGV et IC

Sur l'ET TGV, il en est bientôt fini du dernier bastion « multi-activités » qu'est l'UP du Charolais. En effet **il est prévu officiellement la création d'établissement de lignes INTERCITE pour 2026**. Nous avons déjà pu constater cette décision dans le dossier de présentation au CSE IC. Ce point s'est d'ailleurs trouvé présenté à l'ODJ de l'ILE du 3 octobre. Bien entendu nos dirigeants sont bien au courant mais comme d'habitude il ne faut surtout pas « shunter » les instances. Après l'éclatement de tous les roulements TER/TGV de notre établissement, voici venu donc l'éclatement du dernier roulement TGV/IC et comme à chaque fois, comme repris dans le document présenté en CSE IC, c'est pour le bien de tous, pour être prêt à temps pour répondre aux appels d'offres dès la fin des conventions. **Mais nous ne sommes pas dupes, nous savons très bien que c'est pour préparer la filialisation totale de cette activité avec tous les détriments que cela engendrera pour les agents**. SUD-Rail est donc intervenu pour exiger que les discussions se fassent dans un réel compromis constructif. Nous avons malheureusement encore en mémoire les GT sur la dernière réorganisation sur cette UP (Arrivée du 120 de PAZ et départ de la charge TN) où la direction a laissé croire que nous aurions notre mot à dire et surtout que nous pourrions apporter certaines modifications, en fait il n'en était rien. Nous espérons que ce ne sera pas la même cette fois-ci et surtout nous ne nous laisserons pas amuser longtemps. **Soyez certains que nous serons très vigilants pour qu'aucun agent ne soit lésé et que les conditions soient bien remplies pour un transfert dans de bonnes conditions**.

La question du « CURSUS PRO » va forcément poser de nombreux problèmes. Comment pourrions-nous continuer de faire passer systématiquement les agents en devenir pour une école TGV par la case 160 comme l'a toujours voulu, démontré et imposé la direction. En effet, nous ne voyons pas comment plusieurs activités séparées pourraient continuer à garantir la même progressivité sachant qu'au départ elles n'auront pas les mêmes besoins en termes d'ACR (Adéquation Charge Ressource). Si TGV a besoin d'ADC, elle informe Transilien, TER ou Fret (accord cursus pro) pour les passer d'abord par IC pour enfin arriver au TGV. Mais que se passe-t-il si IC n'a pas de besoin ? On voit bien que cela pose d'emblée un problème, quid des modifications à venir du coup ? La direction nous renvoie vers les futures discussions que nous aurons sur le sujet. **Nous serons très vigilants et intransigeants sur la totalité des impacts que pourraient créer les futurs choix que la direction pourrait être amenée à prendre ou voire imposer**.



Ecoles 2024

Le DET nous a annoncé les mises en stage pour l'année prochaine. Ce dernier se disait satisfait du volume de mises en stage. **Si les écoles sont plus nombreuses que l'année dernière il n'en demeure pas qu'elles ne combleront pas le sous-effectif ainsi que tous les départs à la retraite annoncés.** Nos dirigeants semblent comptés sur les 10 CDD retraités et 6 ADC en prolongation d'activités.

Ce qui n'est pas tolérable, c'est l'absence de mise en stage pour le roulement de St Etienne alors que 2 départs à la retraite sont actés. SUD-Rail interviendra par tous les moyens pour des mises en stage et le maintien du parcours pro Stéphanois. Il en est de même pour le sous-effectif CRML et si sur certains sites comme PACA la direction veut les remplacer par des remiseurs dégareurs , **SUD-Rail revendique et exige le maintien des CRML .**

Ecoles TGV 2024

Après un plan de formation revu pour 2023 suite aux difficultés de ressources de l'ensemble des activités liées aux reprises de trafic d'après Covid, les budgets de formation à la Grande Vitesse pour l'ET TGV SE sont particulièrement important pour 2024 avec **82 mises en stage.**

UP TGV-IC Paris Sud-Est – 2 écoles de 4 stagiaires issus du parcours professionnel Parisien (1 en mars, la seconde en septembre)

UP TGV Bourgogne Franche-Comté Alsace – 4 écoles

- Mars :
 - 4 stagiaires (Dijon)
 - 2 stagiaires (Besançon), 2 (Mulhouse)
- Septembre :
 - 4 stagiaires (Besançon)
 - 2 stagiaires (Dijon), 2 (Besançon)

UP TGV Rhône-Alpes – 6 écoles

- Mars :
 - 4 stagiaires (Lyon)
 - 4 stagiaires (Chambéry)
 - 4 stagiaires (Grenoble)
- Septembre :
 - 4 stagiaires (Lyon)
 - 8 stagiaires (Chambéry)

UP TGV Provence Côte-d'Azur – 5 écoles

- Mars :
 - 4 stagiaires (Marseille)
 - 3 stagiaires (Marseille), 1 (Avignon)
 - 4 stagiaires (Nice)
- Septembre :
 - 4 stagiaires (Nice)
 - 3 stagiaires (Marseille), 1 (Avignon)

+ 1 Ecole encore incomplète – mars
(2 Nice) dont les modalités de mise en œuvre nécessite un temps de préparation

UP TGV Méditerranée – 2 écoles

- Mars :
 - 4 stagiaires (Montpellier)
 - 4 stagiaires (Perpignan)

+ Septembre 2024 – 1 Ecole mixte (1 Dijon, 1 Lyon, 1 Avignon, 1 Montpellier)

Ligne de MODANE fermée

Suite à l'annonce faite par la préfecture de Savoie avec une **reprise du trafic ferroviaire au plus tôt courant été 2024**, la délégation SUD-Rail a interpellé l'entreprise pour connaître ses prévisions d'organisation.

A ce jour des aménagements sont faits avec des Paris/Milan transformés en Paris/Chambéry mais qu'en sera-t-il pour les périodes de fort trafic ?

L'entreprise nous informe que des réflexions sont à l'étude et le sujet est vaste :

- ⇒ Terminus à Saint Jean de Maurienne ou St Michel Valloire avec poursuite du trajet en bus
- ⇒ Garage et stationnement des rames
- ⇒ Couchage des agents (St Michel, St Jean de Maurienne, Modane)
- ⇒ Local de coupure ...

Le travail commence pour le changement de service A. Nous aimerions que le travail des différentes commissions soit respecté, et que la baisse de charge soit répartie sur l'ensemble des UP.

La vie de famille des conducteurs assurant les trains supplémentaires est fortement impactée durant cette période. Pour SUD-Rail, il est plus que légitime de demander que tout soit fait pour qu'il n'y ait pas une pluie de « modifications réglementaires ».

Bilan AT

La direction se gargarise d'avoir moins d'accidents de travail (59 vs 64) qu'en 2019 (année de référence avant Covid), mais quand on regarde d'un peu plus près, **on se rend compte que cette baisse est liée à la baisse d'effectif** puisque à effectif constant on serait plus haut 6,3 AT/100 agents vs 5,5/100. **Seul point positif, la baisse des accidents de déplacement.**

TA/RD NE & MSC

La direction a justifié le choix de modifier des métiers TA en RD à MSC et des RD en TA à NE (complexité du site plus importante à NE d'après la direction) afin de renforcer les effectifs sur notre ET sur la région PACA (pour l'instant certains d'entre eux appartiennent à TER PACA). Lors de la Commission Spécifique de Projet en Septembre, aucune réponse n'a été apportée aux représentants du personnel, rien sur les problèmes de commande, de fonctionnement, de cursus pro, seul le sujet rémunération semble intéresser la direction et on a l'impression que **ce projet semble beaucoup plus basé sur un fondement économique que sur des choix de fonctionnement.**

Grippe & Covid

Les vaccins contre la grippe sont disponibles dans les cabinets médicaux. Pour le Covid, il faut être éligible (personnes fragiles) et venir avec le vaccin récupéré en pharmacie.



Retour sur les questions des OS

Gestion d'un malaise voyageur à bord d'un train : la direction admet que la situation actuelle où l'ACT demande à l'ADC de prévenir les secours et de gérer la situation avec le régulateur entraîne des situations ubuesques. **Des demandes ont été faites pour modifier la réglementation**, mais cela va prendre du temps. **En attendant à nous de prioriser les actions ...**

RHR / Coupure : **L'établissement va reprendre en main tous les problèmes de couchage pour l'Axe**. Un référent va être nommé pour faire le lien avec la direction de la traction d'ici le 15 octobre. La direction espère pouvoir être plus réactive avec ce fonctionnement. Les problèmes de Nevers (changement d'hôtel demandé), Limoges (ne pas être délogé du Kyriad), et Marseille (ne pas être délogé au Terminus) ont été abordés, ils sont tous en court de traitement. Les locaux de coupure de MHV et BAL ont également fait débats et **la direction va étudier comment gérer l'accès pour éviter que d'autres services occupent et perturbent les lieux de coupures.**

Roulements : Depuis la mise en place de Score nous nous battons pour résoudre les incohérences de ce logiciel.

- **PC/RS** : **il a fallu que SUD-Rail intervienne pour qu'une info sécu soit éditée** (trois semaines après le changement de service) et lève les doutes sur l'opération à effectuer si la fiche « état des opérations » n'est pas remplie et que le roulement prévoit une RS. Il est apparemment plus facile d'envoyer 5 mails par jour pour un sondage que d'envoyer une info sécu... **En laissant les RS, l'entreprise fait le choix de pénaliser la régularité puisque le temps alloué ne permet pas de faire une PC et de partir à l'heure.** Le retrait de cette fiche est en étude au niveau national. En attendant, prenez le temps de faire la PC complète si la fiche n'a pas été renseignée et annotez votre BS pour justifier du retard au départ avec copie CSSCT.

- **Temps d'EVO à PPN, LY...** : La direction convient que les temps ne sont pas adaptés mais Réseau estime qu'ils sont bons. Forcément pour Réseau les temps sont calculés de poste à poste donc si le poste est à l'entrée du faisceau, pour eux c'est la fin du parcours. **Avec des relevés ATESS à l'appui, l'établissement espère que Réseau acceptera de modifier les temps.**

- **Temps forfaitaires** : l'établissement fait des mesures de temps sur différents sites pour modifier les textes réglementaires et se rapprocher de la réalité. Par contre elle ne prévoit pas d'ajouter du temps pour les aléas. **Une minute, c'est une minute, tant pis pour le H00...**
A BON ENTENDEUR.



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

Retrouvez nous sur:  SUD ET TGV SE

13 OCTOBRE 2023

MOBILISATION INTERSYNDICALE

RDV DANS
toutes les villes
de France

13/10/2023

POUR

1. augmenter les salaires et le point d'indice
2. revaloriser les retraites, les minimas sociaux et les bourses d'études
3. l'égalité entre les femmes et les hommes
4. un meilleur partage des richesses
5. conditionner les aides publiques données aux entreprises
6. réinvestir dans les services publics dans tous les territoires
7. une assurance chômage plus protectrice
8. une transition écologique socialement juste

CONTRE

9. la réforme des retraites 2023
10. l'austérité en France comme en Europe

BULLETIN D'ADHÉSION

Madame

Monsieur

Non binaire

NOM:

PRÉNOM:

SECTION SYNDICALE:

CLASSE :

EMPLOI TYPE:

MÉTIER :

ÉTABLISSEMENT / ENTREPRISE:

LIEU D'AFFECTATION:

DEPARTEMENT D'EMPLOI:

TAUX TEMPS PARTIEL:

ADRESSE PERSONNELLE:

CODE POSTAL:

VILLE:

TELEPHONE:

EMAIL:

2 méthodes sont à votre disposition pour le paiement régulier de vos cotisations syndicales:

PAR PRÉLÈVEMENT (renseigner votre IBAN et BIC ci-dessous):

Les prélèvements sont effectués tous les deux mois entre le cinquième et quinzième jour du mois (janvier, Mars, Mai, Juillet, Septembre et Novembre) pour l'équivalence de 2 mois de cotisations par échéance. C'est la méthode la plus simple et efficace pour notre gestion administrative. Votre signature en bas de page autorise le mandat de prélèvement.

PAR CHÈQUE BANCAIRE (à l'ordre de SUD-Rail PSE):

Les versements sont à effectuer régulièrement.

Attention, si vous déduisez vos cotisations syndicales de votre impôt sur le revenu, nous ne pouvons vous délivrer une attestation fiscale que sur la base des montants réellement encaissés avant le 31 décembre de l'année en cours. Pensez à vous y prendre suffisamment tôt !

En cas de difficultés financières, n'hésitez pas à contacter votre section syndicale, un-e délégué-e ou le trésorier.

Le tableau des cotisations syndicales se trouve au dos de ce bulletin. Celui-ci peut évoluer après décision du conseil syndical.

IBAN

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

BIC

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

DATE et SIGNATURE DE L'ADHÉRENT-E: