

# Commission Roulement TGV Période C 2023

## Pourquoi améliorer des journées quand on peut en pourrir d'autres ...

A voir les projets de roulements, on est en droit de se demander si la direction ne fait pas tout pour que l'on parte au conflit. Non seulement les journées crispantes reviennent, mais de nouvelles arrivent.

Ajoutées à nos belles journées Ouigo, Machine à laver, Tour en fosse, Meryn, le 1/2 tour BAL qui finit à 23h30, RAD à 5h30, une baisse de charge (397 JS dans le premier projet), vous avez tous les ingrédients pour augmenter encore plus le mécontentement ambiant de notre UP. SUD-Rail est donc une nouvelle fois parti au combat en proposant une DCI unitaire.



Paris le 05/05/2023  
Monsieur Patrice JACQUES  
DUO Traction UP TGV-IC PARIS SUD EST

Objet : Demande de concertation immédiate

Monsieur le DUO,

Suite à la réception des roulements TGV de l'UP TGV-IC de PSE au J-37, nous constatons que certaines problématiques perdurent alors que nous avons déjà alerté, bien en amont, sur leur aspect conflictuel.

C'est pourquoi, conformément à l'article 4-2 du titre II du RH0826, modifié par l'avenant du 13 décembre 2007, les organisations syndicales, SUD Rail, CGT et UNSA se trouvent dans l'obligation de déposer une demande de concertation immédiate pour les motifs suivants :

- *Améliorer les journées de service*
- *Problématique charge*
- *Avez-vous une volonté de détériorer le roulement 100 ?*

Pour SUD-Rail  
S. MICHON

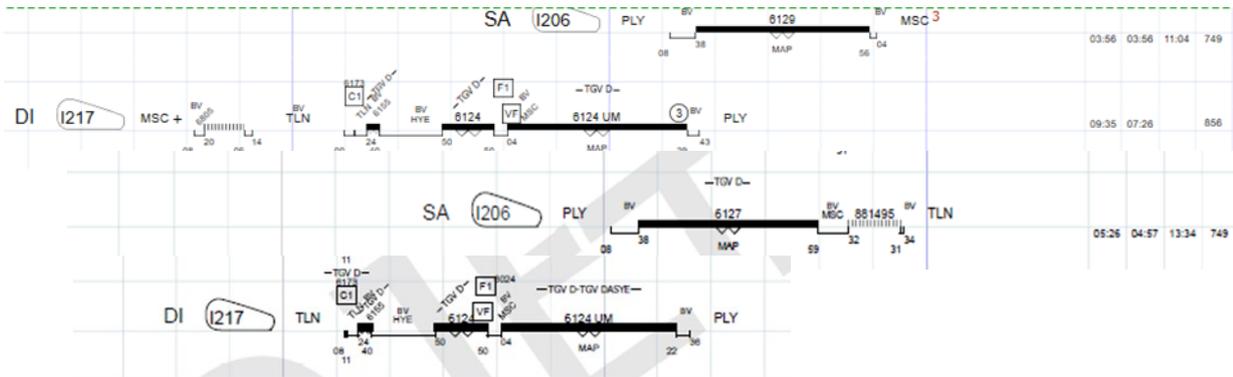
Pour la CGT  
D. SAVOT

Pour l'UNSA  
J.L. PERROCHEAU

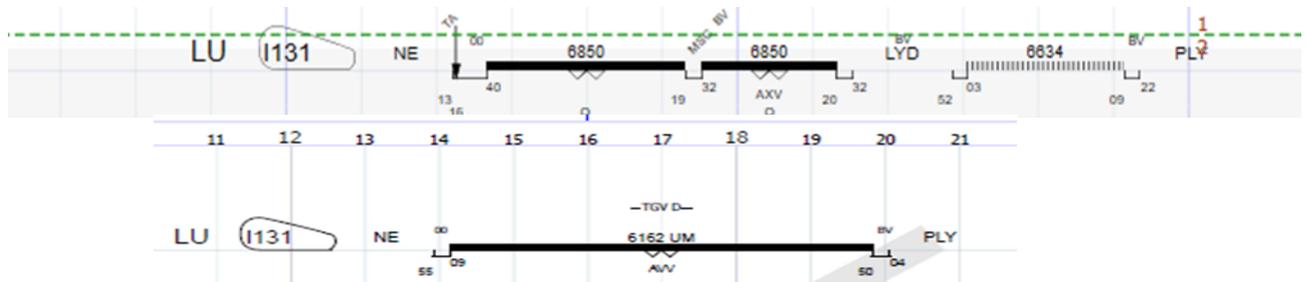
## Quelques améliorations

Quelques journées ont pu être améliorées mais malheureusement pas les plus problématiques :

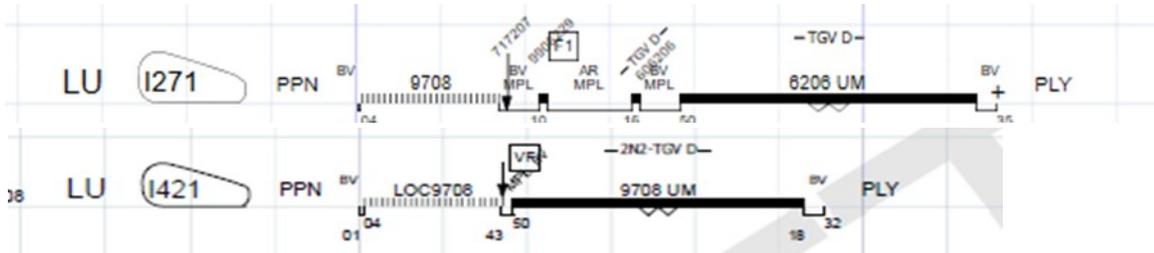
\* I206 : croisement avec UP PCA pour faire un RHR TLN (amélioration de la JS retour)



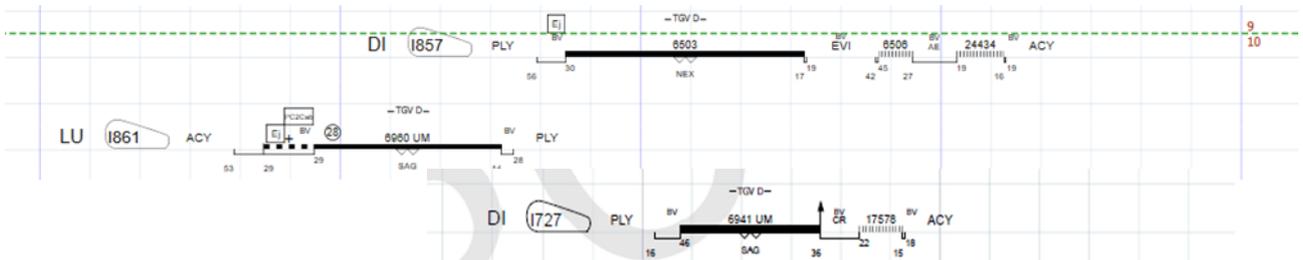
\* I131 : croisement avec UP PCA pour gagner 3 h sur la FS



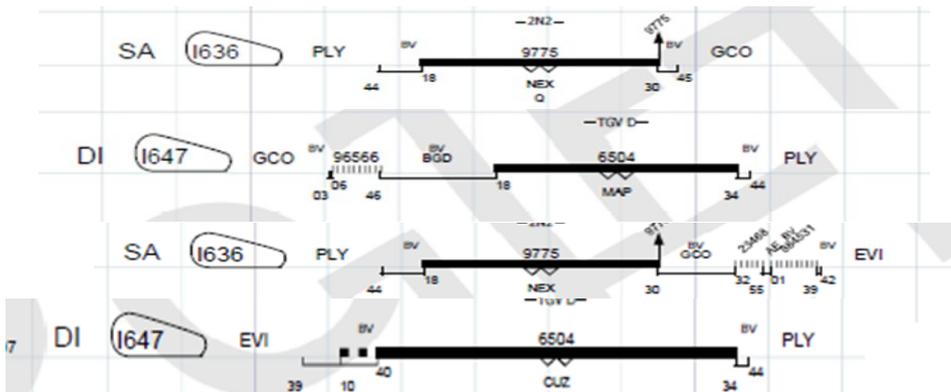
\* I271 : (renommée I421) croisement avec UP MED pour gagner 2h sur FS



\* I857 / 861 : (renommées I727 / 731) croisement avec UP RA pour augmenter de 2h le RHR, évitant ainsi un RHR <9h



\* I636/647 : sur demande des CTR, croisement avec UP RA pour assurer 6504 de bout en bout



\* A307/311 Nous avons un RHR réduit de 8h50 à MPL. Le jour de la commission nous apprenons que finalement il sera de 8h22. Inacceptable !

Devant le tôle en réunion, le CUP demande une interruption de séance pour étudier la possibilité avec l'ET d'une permutation de JS que nous avons proposé. A son retour, rien n'est acté mais la porte n'est pas fermée. Nous aurons finalement une réponse positive le lendemain. Nos arguments ont enfin été pris en compte.

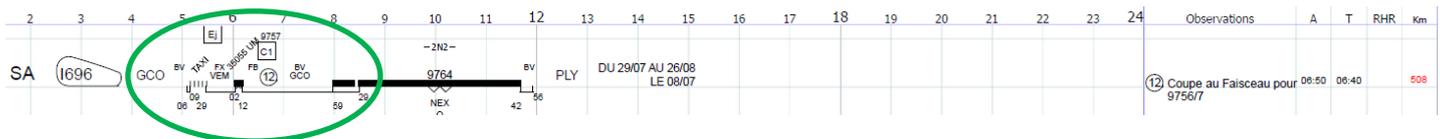
## Les journées non améliorées

### Les journées les plus critiques qui n'ont pas été améliorées :

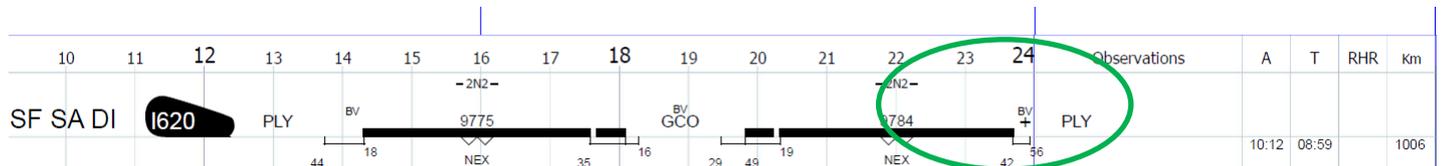
- Une prise de service à ACY pour aller faire 6506 à EVI, tellement logique



- Une prise de service à 5h à GCO pour faire le 9764 à 8h29, car il faut aller à VEM pour dégarer une UM, aller au faisceau B pour couper et re-dégarer pratiquement 2h plus tard.



- Un troisième 1/2 tour GCO (9775/9784) avec une FS à 23h56 à PLY.



Au final, cette JS a pu être montée 3 fois en RHR PAZ, avec un retour sur 2 jours en 1/2 Lyon et sur une journée en 1/2 tour MSC.

## Respect des Temps alloués, mais pas trop !

Depuis B2022, la direction est intransigeante sur le respect des temps prévus dans les TT. Mais surprise, quand on leur demande d'appliquer les temps réglementaires de relève à GCO (12'), on nous répond que l'établissement refuse et en prévoit d'autres (3'). Après une interruption de séance, le CUP revient à la raison (avec l'accord de l'établissement) et met les temps prévus. Mais la direction envisage de modifier les textes. Bref, si ça ne va pas dans son sens, on change ou on ne respecte pas. Et par contre, quand ça ne va pas dans le nôtre, circulez y'a rien à voir...

Sur le même sujet, le CUP invite fortement les agents à ne pas venir en avance sur leur prise de service afin de faire remonter les problèmes de temps trop court. Pour lui, faire partir le train en retard, reste la seule solution pour faire évoluer favorablement les choses. QUID du H00 !!!

## Evolution de la charge

Sur ce service, nous avons 300JS, pendant que certaines UP, surement dans les « petits papiers » de M. PETEAUTON, prennent de la charge. Nous, nous perdons 20 JS en un an. Merci qui ?

Mais, le cœur sur la main, tous nos dirigeants maintiennent que notre DET fait les arbitrages en tenant compte de toutes les situations et jamais dans le sens de favoriser l'un plus que l'autre. Nous ne partageons absolument pas cette analyse et malheureusement les chiffres sont têtus et surtout parlent pour nous. Nous avons pourtant alerté notre direction au niveau « direction de l'AXE » pour les sensibiliser sur cet épineux problème, car nous constatons « un manque d'écoute » de la part de notre direction.

Du coup, on ne peut que se satisfaire de la limite basse que nous avons acté dans le relevé de décision d'intégration à l'AXE en 2019, qui prévoyait un volume de 320JS pour une période de 3 ans. Nous n'osons imaginer où nous en serions si cela n'avait pas été le cas quand on voit l'érosion constante du nombre de nos JS depuis la fin de celui-ci.

Nous constatons également une sorte de « vengeance » envers les UP qui ne se « laissent pas faire », car systématiquement les roulements baissent et se dégradent dès que l'une d'entre elles exprime fortement son mécontentement. Mais cela ne relève que de la pure imagination quand nous évoquons ce point, car notre direction, à tous les niveaux quels qu'ils soient, dément fermement cette hypothèse.



Quoiqu'il en soit, on peut constater que notre direction d'AXE ressert sérieusement la vis, et surtout optimise au maximum les JS et donc, de fait, dégrade considérablement nos conditions de travail. Pourtant, elle martèle sans cesse que l'un de ses principaux soucis serait, à l'entendre, la QVT. Franchement, on peut sérieusement en douter et même se demander si la direction ne confond pas Qualité avec Quantité. Tout cela pour dire, en résumé, que nous allons être inévitablement soumis à une tentative de dégradation continue de nos conditions de travail et qu'il faudra bien évidemment les défendre coûte que coûte.

### Vos contacts SUD-Rail:

**Laurent Dufournaud : 06 23 60 24 87 – Sébastien Michon : 06 98 11 01 19**

**Gérald Philippon : 06 16 89 31 52**