

L'info des cheminot-es de l'ESV TGV Paris Sud Est

Compte-Rendu réunion RPX du 3 octobre 2023

Point d'info PROGRES

PROGRES est un programme d'optimisation de la gestion des ressources matériels, roulants et sédentaires en production, que la direction souhaite mettre en place. En cours de développement, la direction indique travailler sur l'ensemble des mises à jour parallèlement à SCORE. Actuellement PROGRES serait déployé sur la partie planification des phases de conception des rames ainsi que la gestion de l'ensemble des ressources de planifications des roulants pour la période D2023 (de mi-septembre à mi-décembre) avec une adaptation de SCORE au 9 octobre au travers d'une note rectificative. La 1ère version de la période A 2024 a été distribuée fin août et est passée en commission roulement le 25 septembre 2023 pour Paris et le 29 septembre pour Dijon. La période A 2024 serait donc en cours de finalisation et la période B 2024 en cours de dimensionnement. PACIFIC serait déjà alimenté par les ordonnancements et les demandes de SCORE.

Comment cela se traduit pour les roulants ?

SCORE peut travailler les roulements que si le matériel (rame) est dispo. L'outil se baserait sur une semaine type qui serait dupliquée sur l'ensemble de la période. S'ajouterait ensuite en conception tous les travaux et les notes rectificatives pour adaptation sur l'ensemble des roulements de la période.

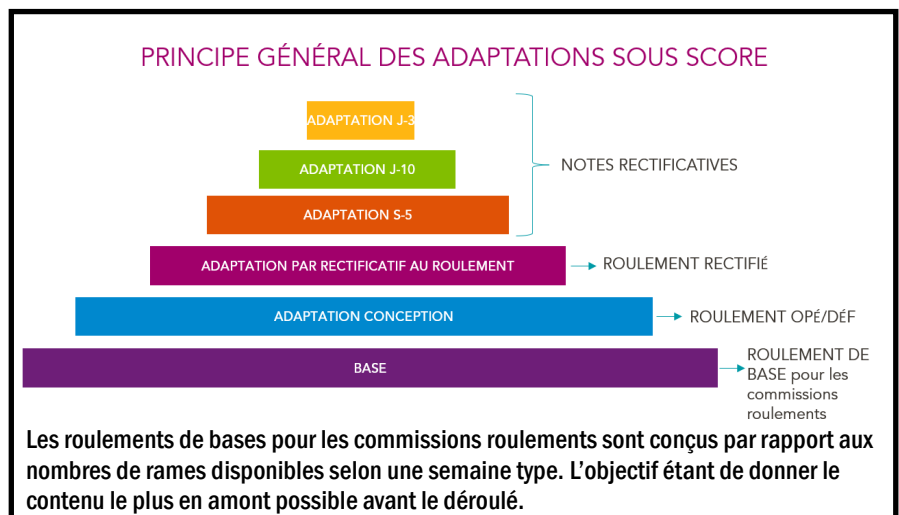
La direction affirme qu'il y aurait peu de conséquences sur la structure des roulements sur la période déroulée ainsi le travail fait en commission roulement ne seraient pas modifiés. Seul le contenu de la journée (horaires de prise et fin de service) pourrait être touchés.

SUD-Rail s'interroge et espère réellement qu'il n'y aura pas de rectific de dernière minute qui impacterait la vie privée des agents. Il est inconcevable que ces modifications soient faites après la validation des roulements en commissions. Quel est l'intérêt des commissions roulements si ce qui est acté doit être modifié jusqu'à la dernière minute ? SUD-Rail rappelle que les agents en roulement organisent leur vie personnelle en rapport des horaires du roulement. De fait, les modifications de prises de services peuvent avoir un impact important sur la suite des journées.

A la question « Est-ce que les agents de la production sont formés SCORE ? »

Non, seul une douzaine de personnes de l'AXE le seraient.

Pour la partie sédentaire, la direction explique que cela est en cours avec le déploiement des ordonnancements sur l'ensemble de l'axe.



Déploiement et accompagnement SOLAR

La direction se dit soucieuse de la prise en main de l'outil SOLAR par les agents. Afin que cela se déroule dans de bonnes conditions, la direction mise sur un dispositif d'accompagnement managérial renforcé et des renforts CDD afin de permettre une réelle formation des agents.

Il devrait y avoir une nouvelle journée « cœur commerciale » en novembre avec une intervenante pour former les ADOS.

L'agent peut demander à son DOSPX un temps de 2h pour être dégagé afin de pratiquer SOLAR.

10 CDD sont prévus en renfort dont 7 CDD recrutés à partir de septembre (LSA/BLS) pour permettre aux agents de pouvoir se former, puis 3 supplémentaires viendront s'ajouter sur la période allant de décembre 2023 à Mars 2024. A date de la réunion RPX, seuls 3 CDD sur les 10 avaient été recrutés... on est bien loin de l'anticipation décrite par la direction pour ce sujet.



Pour l'espace services de Dijon il y aura 1 renfort de septembre 2023 à mars 2024 (qui serait donc déjà présent).

Pour SUD-RAIL, l'organisation telle que la direction nous la présente est tout bonnement impossible. Comment un agent peut-il être formé sereinement quand on sait le besoin accru de vendeurs expérimentés pour des transactions particulières aux guichets ? La direction est complètement déconnectée de la réalité du terrain. Nous connaissons tous l'objectif de la direction SNCF : supprimer au maximum les guichets, quitte à ce que cela crée des conflits... diviser pour mieux régner sous couvert d'une nouvelle « relation client » médiocre.

De plus, les CDD présents pour renfort durant la période d'accompagnement SOLAR seraient positionnés uniquement sur les BLS/LSA. En quoi, cela constituerait un renfort alors que l'on a besoin de monde aux guichets ? De plus, nous sommes toutes et tous d'accord pour dire qu'être positionné sur LSA durant 7h45 a de quoi rendre fou. **Pour SUD-Rail, il serait bon que l'utilisation des CDD à l'espace services soit revue afin qu'ils ne soient pas dégoutés.**

Modification du roulement à l'UO Services

Avec l'arrivée progressive du matériel REGIOLIS les besoins en agent habilité TES J (bulletin de freinage) ne correspondraient plus à la réalité sur le terrain.

Les autorisations de départ sont désormais gérées par le service de gestion de la circulation des trains et la restitution du service train terminé sont également transférées aux agents bord.

Pour remédier à cette situation la direction a dissocié un roulement en 2x8 (5h50-21h30), en 2 roulements régime B en 2x8 7j/7 :

*Un roulement agent d'escale qui reste produit train

*Un roulement ARC

Pour les deux roulements, les horaires restent inchangés. Il n'y aurait aucune perte d'EVS, les agents seront rémunérés avec l'ISV OU l'ISV2 s'ils ont toutes les compétences nécessaires. La mise en place de ces roulements se fera à partir de Novembre 2023.

Même si la direction indique qu'il y a et aura de moins en moins de matériel nécessitant la réalisation d'un bulletin de freinage, SUD-Rail s'inquiète de savoir si un agent sera disponible à chaque fois que nécessaire. La direction reste confiante.

Mise en place d'un calendrier de renforts à l'UO services

Depuis des années des calendriers de pointes auraient été mis en place par la direction de l'axe pour pouvoir anticiper l'organisation et pallier au manque cruel d'effectif. Cependant ce calendrier n'a pas vraiment été utilisé. Aujourd'hui la direction a décidé de ressortir le calendrier poussiéreux de ses tiroirs et de l'utiliser réellement.

3 types de journées sont identifiés :

*les journées noires : journées à forte affluences voyageurs « +++ » et mise en place de trains supplémentaires:

→ les renforts pour ces journées dites « noires », la direction propose 3 renforts de matinées (05h00-12h45) et 1 renfort de journée (10h00-17h45).

*les journées rouges : journées à forte affluences voyageurs « ++ » sans mise en place de train supplémentaire:

→ 2 renforts matinées (06h00-13h45) proposés pour les journées rouges.

*les journées orange : journées à fortes affluences voyageurs « + » sans mise en place de train supplémentaire:

→ Même schéma que les journées rouges, 2 renforts de matinée (06h00-13h45).

A ces journées s'ajoutent :

*les journées groupes : journées de départ en vacances sur lesquels beaucoup de groupes sont attendus → 7 renforts matinées prévus pour les journées groupes (05h00-12h45) ainsi que 3 renforts de journées (10h00-17h45)

*les veilles de fêtes → 2 renforts matinées (06h00-13h45) et 2 renforts journées (10h00-17h45).

SUD-Rail dénonce une répartition des renforts fait à l'aveugle, comment peut-on avec l'expérience des journées de grands départs n'avoir qu'un seul renfort de journée sur une « journée noire » et rien en soirée ??? Comment est-ce possible ?

Bien sûr, la direction se défend et nous dit que le volume de renforts pourrait être augmenté, les renforts étant intégrés dans IDAP dès le début de l'année, la CPS aura une vision plus claire.

Evolution du cadre d'organisation :

La direction explique qu'à date, seule une référence week-end était prévue en organisation nominale. L'augmentation du besoin de renfort identifié, nécessiterait d'ajouter 2 postes qui seront affectés à la réserve. Pour cela, et d'après la direction, un poste « renfort weekend » au régime B serait transformé en poste réserve régime B25 et un poste de réserve serait créé.

Sauf que lorsque l'on regarde de plus près, les références du poste « renfort weekend » (que la direction souhaite transformer en poste de réserve) correspondent à 2 références renforts Inoui/ Ouigo utilisées uniquement les dimanches et ne sont de fait rattachées à aucun roulement weekendist contrairement à ce que la direction a pu dire en séance. Et lorsque SUD-Rail pose la question de ce qu'il en est exactement, bien évidemment la direction ne sait l'expliquer.

De plus, dans les éléments fournis aux RPX, la direction met clairement en avant le fait « d'accorder ou non des demandes d'absences en fonction des dates ». **Pour SUD-Rail, cela implique que les agents de réserves vont une fois de plus pâtir du manque d'effectif lorsqu'ils souhaiteront poser des congés. Il est hors de question que la direction s'amuse à refuser les congés demandés au prétexte que les journées soient identifiées noire, rouge ou orange. 2 postes de réserves pour renforcer la production c'est loin d'être suffisant ! Pour rappel, cela fait des années que SUD-Rail dénonce un mauvais calcul des effectifs de réserve.**



ACCIDENTS DU TRAVAIL !

Santé Sûreté Sécurité au travail

Accidents de travail:

Entre le 1er janvier et le 12 septembre 2023, il y a eu :

- 20 accidents de travail avec arrêt (dont 6 pour le 2ème trimestre)
- 7 accidents de travail sans arrêt (dont 4 pour le 2ème trimestre)
- 6 accidents de trajet avec arrêt (dont 2 pour le 2ème trimestre)
- 1 accident de trajet sans arrêt (dont 0 pour le 2ème trimestre)

2 risques majeurs sont relevés :

- Chutes de plein pied et dénivelé (35%)
- Outrages et atteintes (20%)

Le taux de fréquence (nombre d'AT) est en baisse mais le taux de gravité (nombre de jours d'arrêts) est quant à lui toujours aussi élevé.

Nos observations :

Un accident du travail s'étant produit à Dijon nous interpelle. En effet, suite à une agression subite lors d'une prise en charge, la direction s'empresse de proposer la formation caméra piéton comme « LA » solution pour palier à ce type de risque. Encore une fois, la direction se voile volontairement la face et refuse de voir la réalité. **Pour SUD-Rail, il est anormal que les agents se retrouvent seuls pour effectuer des prises en charge, mais qu'en plus ils ne soient pas assistés ni d'agents de sécurité (le minimum) et encore moins d'agents de la SUGE.**



Concernant un accident de travail s'étant déroulé à bord d'un train, **SUD-Rail rappelle que malgré les sensibilisations faites aux agents sur le risque choc lors du mouvement des trains, les vibrations ont un impact important sur l'équilibre et le corps et peuvent se produire à tout moment.** La direction n'aura jamais de solution pour contrer cela. En revanche, SUD-Rail a demandé une attention particulière sur les lieux potentiellement à risques à bord et non connu. Pour exemple, les voitures R1 basse du matériel Euroduplex ont un espace plus large afin de pouvoir installer des PSH en fauteuil roulant avec un pupitre entre chaque espace. Lors d'une vibration, le chef de bord peut à tout moment perdre l'équilibre et n'ayant aucune prise pour se rattraper, peut basculer par-dessus le pupitre. La direction a pris note.

Nous sommes revenus sur la communication faite par la direction au lendemain du dramatique accident s'étant déroulé entre les gares de St Raphael et Cannes. En effet, dans son « FLASH SPECIAL » interne après enquête, la direction indique « ...les enquêteurs de la direction Audits de Sécurité ne mettent en évidence aucun élément qui pourrait être de nature à avoir favorisé ou provoqué l'accident. ». **Pour SUD-Rail, si les agents d'escalade (chefs de services) n'avaient pas été supprimés des quais ce drame aurait pu être évité.**



SUD-Rail a rappelé que lors de la prise en charge d'un agent victime d'une agression, même si ce dernier indique ne pas vouloir voir un médecin dans l'immédiat, il est impératif qu'une copie de l'accident du travail ainsi que les documents nécessaires lui soit remis au cas où il ressentirait le besoin de consulter ultérieurement.

SUD-Rail a constaté que beaucoup d'agents particulièrement au sol sont incités à reprendre le travail quelques minutes après un incident (agression verbale, voir physique). **Nous demandons à la direction de faire preuve de bons sens en accompagnant les agents victimes de la façon la plus bienveillante possible pour eux et non pas pour l'entreprise.**

SUD-Rail a remonté une mauvaise prise en charge pour un agent du bord victime d'agression suite à une incompréhension entre lui et le cadre d'astreinte. Résultat, personne ne l'a réceptionné à son retour sur Paris pour le prendre en charge. Par la suite, l'agent n'a pas obtenu les bons papiers pour son AT. En effet, il s'est vu remettre le formulaire de prise en charge du cadre permanent alors qu'il est contractuel. De plus, n'ayant pas eu le papier à temps pour la prise en charge médicale il a dû payer la consultation. Là encore nous demandons à ce que les prises en charge soient faites le plus sérieusement possible pour éviter de nouveaux se genre de situation.

Au vu des nombreux cas d'incivilités répertoriés sur les Paris/Saint-Etienne, SUD-Rail demande à la direction d'avoir un regard particulier sur cette ligne. Particulièrement sur les derniers trains du soir où les embarquements sont souvent levés. La présence de la SUGE serait appréciée.



EVOLUTION DE CLASSE DE DEUX POSTES AU SIEGE DE L'ESV

La direction annonce le passage du poste d'Adjoint Production de la classe 6 à 7 et le passage du poste de Responsable Ressources Humaines de l'ESV PSE & BFC de la classe 7 à 8 au 01/10/2023. La direction justifie ce choix par l'évolution du périmètre et des missions supplémentaires de pilotages du comité de site unique.

Pour SUD-Rail, l'évolution du périmètre n'est pas une nouveauté car si on parle du périmètre actuel, ce dernier a augmenté en octobre 2019 avec le rattachement des gares BFC, pour à nouveau se rétrécir en avril et mai 2023 au travers du détournement par Gare et Connexion de 4 des 5 gares de BFC.

SUD-Rail constate que la direction prépare l'arrivée des établissements uniques SOL et BORD en favorisant encore une fois le personnel haut placé du siège de l'ESV.



Information sur les mesures de prévention liées au risque Plomb à PGL

La direction de Gares & Connexions est venue présenter les résultats des prélèvements effectués sur la gare de Lyon lié au risque Plomb.

Après nous avoir expliqué qu'une Task Force a été créée au niveau national en décembre 2022 afin d'évaluer et d'évaluer le risque Plomb, Gares et Connexions a fait appel à un cabinet indépendant (C4C) afin de définir une stratégie de mesures sur les gares parisiennes.

Une première mesure surfacique (lingette passée au sol) a été réalisée courant été 2023 sur 73 points répartis dans les espaces de la gare pouvant être accessibles par le public et les travailleurs.

Viendra par la suite des mesures de bâti dont les prélèvements se feront au niveau des revêtements (pas de date pour le moment).

Sur les 73 mesures effectuées, 1 mesure située sur le quai de service des voies C/D a été classée en niveau rouge avec un taux dépassant les 1000 µg/m² (soit 1289,8 µg/m²).

Après avoir fait réaliser un nettoyage spécifique sur cette surface, de nouvelles mesures ont été faites. Pour autant le taux est toujours extrêmement élevé et augmente même à différents endroits.

Gares et Connexions a demandé au cabinet C4C de faire appel à une entreprise spécialisée dans le nettoyage au plomb (pas de date connue pour le moment).

Une nouvelle campagne de dépistage surfacique devrait avoir lieu début 2024.

SUD-Rail a rappelé qu'une des mesures effectuée (quai de service E/G) est à la limite de passer en niveau orange et qu'il serait bien que cette dernière soit traitée avant que cela n'empire. De plus, suite aux fuites qui ont eu lieu dans l'espace services pour laquelle un droit d'alerte avait été fait, SUD-Rail a demandé en quelle matière était le toit situé au-dessus. En effet, ne sachant pas d'où provient l'eau lorsque les plafonds cèdent, il serait dommageable que cette eau ait été en contact avec du plomb. Gares et Connexions n'a pas su répondre et doit se renseigner. Quoiqu'il en soit, SUD-Rail restera vigilant sur ce sujet.

Quant à la question consistant à savoir si des mesures ont été réalisées sur la gare de Dijon, la direction de Gares et Connexions n'a pas su répondre car elle s'occupe uniquement des gares parisiennes mais devrait se renseigner auprès de son homologue.



Pour info : il y a 3 niveaux de mesures :

- Vert : si le taux est inférieur à 500 µg/m²
- Orange : si le taux est compris entre 500 et 1000 µg/m²
- Rouge : si le taux dépasse 1000 µg/m²

DIVERS

SUD-Rail demande une campagne d'affichage contre les incivilités et agressions. En effet il y a très longtemps que plus rien ne se fait à ce sujet, alors qu'en même temps les agressions et incivilités ont augmenté significativement. La direction nous dit qu'elle va se pencher sur le sujet.

SUD-Rail a demandé à la direction qu'un endroit à l'abri des regards des voyageurs soit installé afin que chaque agent de la gare puisse prendre l'air, fumer une cigarette sans pour autant être sollicité systématiquement par des voyageurs et pour que chacun puisse profiter d'une VRAIE PAUSE. Gares et Connexions ayant indiqué que les préfabriqués situés à l'extérieur de la galerie des Fresques resteraient présents pour divers événements durant les JO. **SUD-Rail a sauté sur l'occasion pour demander à ce qu'un aménagement soit fait en rez-de-chaussée avec des palissades.** La direction de l'ESV TGV PSE n'est pas contre mais doit voir cela avec la direction de Gares et Connexions... à suivre.

PAPRIPACT 2024 (Programme Annuel de Prévention des Risques Professionnels et d'Amélioration des Conditions de Travail)

Dans un premier temps, la direction est fière d'annoncer que le nombre d'heure prévue pour PAPRIPACT 2024 se voit augmenter par rapport à au PAPRIPACT 2023 (12313h vs 11804) pour moins de stagiaires (1631 vs 1980).

Représentation des formations :

- 42% pour les formations sureté,
- 42% pour les formations sécurité ferroviaire,
- 15,5% pour les formations SST,
- 0,5% pour les formations en réalité virtuelle,

Pour SUD-Rail, plutôt que de se gargariser devant des chiffres qui, comme les années précédentes, ne seront certainement pas tenus, la direction ferait bien mieux de faire un état des lieux des bilans de réalisation des PAPRIPACT précédents car malheureusement, bons nombres de formations n'avaient pas ou très peu été tenues.



Dans un deuxième temps, pour les actions concernant la sécurité au travail, la direction prévoit un budget pharamineux de 493 700€. Néanmoins, nous apprenons que 87% de ce budget sera destiné à l'achat de 400 caméras piétonnes (dotation 1 caméra par agent pour 250 000€) et au changement de tous les canifs (180 000€ par an pendant 3 ans).

Pour SUD-Rail, cette nouvelle lubie est impensable. Nous rappelons que les caméras piétonnes sont toujours sous la coupe d'une expérimentation sur la base du volontariat jusqu'en 2025. Investir autant d'argent dans les caméras piétons est un non-sens. Par cet agissement, la direction marque sa volonté de pérenniser et d'imposer le port des caméras piétonnes au travers d'une dotation individuelle. En parallèle, il est également anormal que l'ESV ait à sa charge le changement de la totalité du système canif. SUD-Rail a rappelé que l'établissement n'est que locataire, le bailleur est Gares et Connexions, et qu'à ce titre, le changement du système canif doit être à sa charge... ce n'est pas à l'ESV de payer pour l'ensemble des établissements sur Paris gare de Lyon.

Pour SUD-Rail, la direction ferait bien mieux de consacrer ce budget dans le cadre d'une dotation individuelle de radios, outil bien plus utile, mais se faisant rare, dans la fonction des agents d'escale. C'est d'ailleurs la demande portée par SUD-Rail.

Mise en place d'un frigo connecté au niveau de la tisanerie PGL (entresol) :

Lors d'une tournée sur le site du Technicentre de Lyon en décembre 2022, la délégation SUD-Rail avait constaté un frigo connecté dans le réfectoire. A notre retour, **SUD-Rail avait demandé à la direction de l'ESV TGV PSE la mise en place d'un frigo connecté** équivalent. Cela a mis du temps, mais la direction vient d'en installer un au niveau de la tisanerie. Reste à voir maintenant si l'approvisionnement suivra comme il se doit. La direction est en train de voir la possibilité d'en installer un à Dijon avec picard ou un autre prestataire.

SUD-Rail a encore tapé du poing sur la table concernant les pauses graphiées en tout début de prise de service ou en fin de service pour les agents d'escale. La direction nous dit qu'elle prend note une fois de plus. Nous attendons des actions concrètes plutôt que des notes. N'hésitez pas à nous solliciter si de telles programmations continuent d'exister, cela rajoutera des preuves que la direction ne pourra nier.



Alain GILABERT

Représentant
de Proximité
(Train)

Marie FONTAINE

Représentante
de Proximité
(Train)



Hayat CHERGUI

Représentante
de Proximité
(Vente)

Laëtitia BOUCHET

Représentante
de Proximité
Titulaire CSE
(Mixité)



SUD RAIL



Patrick KARNEEFF

Suppléant CSSCT et
Suppléant RPX
(Mixité)



Rénauld SZPITALNIK

Titulaire CSE
(Train)



Flavien MOURLAM

Suppléant CSE et Référént harcèlement
et sexisme au travail
(Mixité)



Mélanie LEVEZIT

Titulaire CSE et CSSCT
(Vente)



eev.sudrail@gmail.com



SUD-Rail: Les infos de l'ESV TGV PSE & BFC



SUD-Rail PSE 40 allée de Bercy 75012 Paris



09 50 25 20 69

**PARIS
Sud
Rail
EST**