

# L'INGOINGROU

Dialogue social  
apaisé...

BIEN SÛR QU'ON  
PEUT DIALOGUER,  
MAIS APRÈS AVOIR  
SIGNÉ LA  
PROPOSITION DE  
LA DIRECTION.

IL ME  
RAPPELLE  
QUELQU'UN  
MAIS JE NE  
SAIS PLUS  
QUI...



CHEREAU

Octobre 2023

Ce bulletin est édité avec  
les seules cotisations de  
nos adhérents.

NUMERO  
**166**

## Le TSEE en quelques chiffres à septembre 2023 :

### Mutations:

Demandes de mutations : 159

Mutations au TSEE depuis le 1er janvier :

Mutations sortantes (départ du TSEE):17 Mutations entrantes ( arrivée au TSEE) : 11

### Cessations de fonctions :

Motif	Nombre
Démissions	12
Radiations (licenciement)	2
Ruptures période d'essai	10
Réformes	1
Retraites	9
Rupture conventionnelle	0
Décès	1
total	35

### Congés de disponibilité :

Motif	Nombre
Congés de formation	0
dispo pour convenances perso	7
Dispo création entreprise	0
Dispo sabbatique/educ enfant	4
total	11

### Embauches :

Malgré les 49 embauches réalisées à fin septembre le nombre de départs du TSEE est toujours plus important que les arrivées (60 arrivées pour 63 départs).

Dans tous les secteurs de nombreux postes ne sont pas tenus et bien souvent la direction s'appuie sur les astreintes pour finir le boulot.

La direction aurait des difficultés pour recruter mais si elle donnait un salaire permettant de vivre décemment et qu'elle embauchait à hauteur des diplômes et expérience acquis... on en serait pas là!

**Si vous voulez embaucher... Augmentez les salaires !!!**

## Demandes de mutation: le flou total

Lors de la préparation de la réunion ILE, SUD-Rail fait le constat, à la vue des chiffres donnés par la direction, que le nombre de demande de mutations actives est en forte baisse 159 fin septembre 23 contre 195 fin juin 23 soit - 36 demandes de mutations actives.

Interrogée à ce sujet, la direction nous explique que les demandes de mutation n'ont pas toutes été renouvelées par les agents.

Si vous avez une demande de mutations en cours et que vous souhaitez la maintenir, pensez à la renouveler tous les 2 ans, pour rappel la direction ne fait plus de courrier de relance.

Si vous soulevez savoir si votre demande est toujours active n'hésitez pas à vous rapprocher d'un militant SUD Rail !



## Douches: Plus de pression = plus de production ?

### Vestiaire Sud VSG:

Depuis plusieurs mois les agents du vestiaire sud se plaignent du manque de pression dans les douches, SUD-Rail, à plusieurs reprises, a fait constater au près de MD2I ce problème constant et énervant pour les agents car beaucoup d'entre eux ne prennent plus leur douche au sanitaire !

Pour rappel, Les articles R4228-8 à 9 du **Code du travail** rendent obligatoire la mise à disposition des **douches** dans les établissements dans lesquels sont réalisés des travaux dits « insalubres et salissants ».

**Les agents vont-ils devoir mettre la pression en arrêtant la production pour avoir un peu de pression dans les douches ?**

SUD-Rail attend une réponse rapide de la part de la direction !



## A la recherche du vestiaire !

### Vestiaire nord VSG:

Alors que l'arrivée des rames et du personnel AMLD pousse les cheminots hors du vestiaire Nord, SUD-Rail apprend lors d'une présentation improvisée en réunion ile, que cela ne se fera aussi rapidement que le voulait la direction.

Les bungalows de substitution mis en place sur le parking sud ne correspondent pas aux demandes faites par le TSEE, les sanitaires sont trop exigus et mal agencés.

- Une demande qui risque de durer:

A ce jour aucune date de remise en conformité est annoncée par l'entreprise en charge des travaux. Cela posera sûrement problème avec l'hiver qui approche, car rappelons-le, **dans le vestiaire nord il n'y a plus de**

## Droit d'alerte punaises de lit.

Malgré les alertes des agents inquiets et de SUD-Rail le 18/09 auprès de la direction concernant des punaises de lit potentiellement présentes dans la rame 610.

SUD-Rail apprend le lendemain qu'un agent travaillant sur cette rame a découvert un insecte pouvant ressembler à une punaise. Un droit d'alerte SUD-Rail a donc été posé.

### SUD-Rail oblige la direction à rendre des comptes:

Lors de l'enquête conjointe ayant eu lieu le même jour la direction, nous explique que le doute est levé quand à la présence de punaises suite au passage d'une entreprise agréée par l'état (chiens renifleurs).

SUD Rail apprend aussi qu'un protocole stricte (curatif) est mis en place sur les 5 rames du TSEE potentiellement infestées, 3 désinfections doivent avoir lieu sur 1 mois. La rame 610 en GVG, devait donc subir sa troisième désinfection.

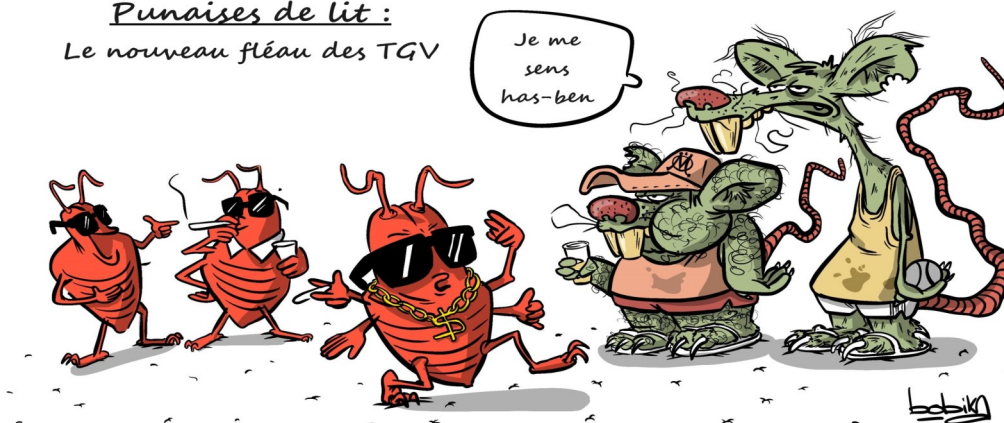
La direction explique aussi qu'un acte de maintenance préventif a lieu habituellement tous les 60 jours au CN à PC par les salariés de ONET, afin d'éradiquer tous nuisibles susceptibles d'être présents dans la rame (opération 3D comme indiqué dans la TCO514).

Au vu de la non présence des punaises, des mesures prises et des informations données par la direction, SUD-Rail a décidé de lever le droit d'alerte vers 19h30 le 19/09/23.

### Une communication désastreuse:

Pour SUD Rail c'est quand même catastrophique de devoir passer par un droit d'alerte afin d'avoir des informations que la direction ne devrait pas cacher. Avec une telle communication, encore une fois la direction du TSEE ne donne aucun gage de confiance aux agents.

Punaises de lit :  
Le nouveau fléau des TGV





## Un oubli de plus pour la direction

C'est sans grande surprise que la délégation SUD-Rail apprend début septembre un changement de roulement d'astreinte chez les ROP VSG ( ex RCT).

Une fois de plus, la direction du TSEE a **oublié** de présenter aux OS le changement de roulement, ils passeront de 3 jours d'astreinte ( week-end) à 7 jours soit la semaine complète.

Incompréhensible quand on sait que quelques jours auparavant, **le DET nous informait vouloir diminuer les astreinte au TSEE car trop d'heures d'astreinte seraient faites chaque semaine selon lui !**

La délégation SUD-Rail tient quand même à rappeler que l'astreinte se fait sur la base du volontariat et que l'augmentation de l'amplitude d'astreinte et souvent dû a un manque d'agents dans les effectifs

## RRH: Les paroles s'envolent

Alors qu'un vrai tournant concernant l'astreinte au TSEE est en train d'être pris, la direction décide une fois de plus de ne pas en avertir les OS.

Suite à des bruits de couloir SUD-Rail dépose une dci mi septembre où nous apprenons que les modalités d'utilisation du personnel appliqués jusque là seront modifiées !

Le DET l'exige, nous devons changer les règles !

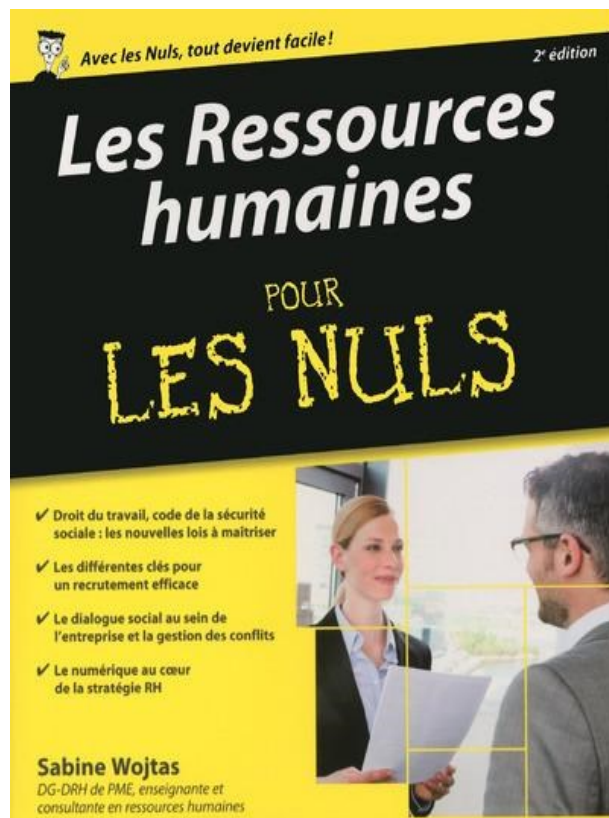
Mais quelles modifications ?

- Respect de 7 jours travaillés maximum.
- Respect des 14h d'amplitude.
- Respect des 10h de repos entre deux prises de service.
- Reprise du repos d'astreinte dès le lundi et plus dans la GPT qui suit l'astreinte.

Le drh s'était engagé en DCI à nous présenter la nouvelle note d'utilisation d'astreinte le plus rapidement possible !

C'était sans compter sur la rapidité du drh et sur ces qualités d'homme de parole, en effet quinze jours plus tard toujours rien ne nous a été présenté.

SUD-Rail continuera de faire appliquer le seul et unique document qui existe pour le moment.



## TRENITALIA/ZEFIRO

L'éboulement de la vallée de la Maurienne entraîne des conséquences pour la circulation ferroviaire. La voie de chemin de fer n'étant plus praticable, non seulement les TGV SVI (service voyage Italie, rames 4500) s'arrêtent avant, mais les trains de la concurrence Trenitalia ne peuvent plus retourner facilement à Milan pour leur maintenance.

Après avoir annoncé l'arrêt de ces trains, Trenitalia semble avoir trouvé une solution pour en faire rouler malgré tout ... **en effectuant un peu de maintenance dans les ateliers SNCF et notamment à PC.**

Cette information sur laquelle la direction a choisi de ne pas communiquer auprès de vos élus a entraîné de nombreuses questions :

- quelles voies vont être occupées (garage, maintenance, fosses, installations stratégiques), quelles conséquences pour la maintenance des TGV, quels agents SNCF seront sollicités pour travailler pour la concurrence ?

Interpellée sur le sujet, la direction d'axe promet de répondre rapidement, .. Et puis plus rien. C'est donc au travers d'une DCI posée sur le TSEE que SUD Rail obtiendra quelques réponses.

### Les ZEFIROS à PC.

Les rames trenitalia stationnent déjà sur le site de PC. Au vu des événements, ils ont demandé à utiliser les installations sur fosses. Plusieurs demandes peuvent ainsi être formulées par les EF extérieures :



- 6 mois à l'avance : l'opérateur historique doit répondre à cette demande. En cas de litige, c'est l'autorité organisatrice qui tranche sur qui doit utiliser les ateliers.

- 2 jours à l'avance (c'est le cas actuellement), l'opérateur historique doit mettre à disposition ses installations sur ces capacités résiduelles : c'est-à-dire qu'il laisse utiliser ses installations sur les moments où il ne s'en sert pas.

Toutes ces prestations sont facturables, ce qui était déjà le cas pour le stationnement puisque nos jockeys et répartiteurs sont déjà sollicités pour les manœuvres sur site.

Aujourd'hui Trenitalia a déjà demandé 3x5 heures sur fosses et 2x5 heures sur fosses. L'opérateur privé semble avoir trouvé une solution de rapatriement de ses rames vers l'Italie.

Pour ce qui est des 4500, la SNCF va en profiter pour intensifier la maintenance sur TEE, Le Landy et TSEE qui lui gèrera plus les OA et i.tact.

Pour le DET, il n'y a rien de choquant à accueillir du matériel d'entreprises ferroviaires extérieures puisque c'est la loi de 2018, et surtout, il ne s'interdit pas de commercialiser notre savoir faire ferroviaire au cas où n'importe quel opérateur en ferait la demande.

Nous avons rappelé, qu'à la première occasion, lors d'un dépannage sur Zefiro, certains cadres s'étaient révélés de zélés serviteurs de l'entreprise extérieure, mettant à disposition logistique, transport de pièce et outillages au-delà de ce que prévoit la loi et ce sans facturation, aucune.

Ce sont ensuite ces mêmes cadres qui demandent aux agents une forme de fidélité et de loyauté envers la SNCF. On a parfois l'impression de jouer dans une équipe où le capitaine cherche à marquer contre son camp.



Les cheminots ne sont pas responsables des décisions de libéraliser le ferroviaire, il est hors de question qu'ils aient à s'adapter aux matériels et en fonction des lubies des différentes directions du ferroviaire. Il est hors de question de se retrouver dans des situations schizophréniques à savoir, réparer des trains d'une concurrence au nom de laquelle tant d'emplois ont été supprimés.

Une chose est sûre, l'ensemble des cheminots (SNCF, Trenitalia et autres) aurait tout intérêt à tous travailler dans de bonnes conditions, sous un même statut de haut niveau, pour un service au public de transport de qualité, écologique, correspondant aux intérêts de la population. Ce n'est pas ce que nous préparent les patrons du secteur ferroviaire.

A nous de les y obliger !



## BM PC: jauges absentes

Suite à la découverte de plusieurs jauges absentes sur les ponts moteurs et réducteurs des rames TGV, une partie de la direction a demandé, en plus de la traçabilité, de photographier la présence de ces jauges en sortie de visite.

Ce qui interroge sur la confiance à accorder à la traçabilité mais aussi et surtout sur la confiance accordée aux agents de terrain.

Pour SUD Rail pourquoi encore devoir justifier de la présence des jauges si la traçabilité le prouve déjà ?

Suite à une nouvelle découverte de jauges manquantes, et malgré la fameuse photo en plus de la traçabilité, la direction sort un nouveau REX ... qui pointe une nouvelle fois du doigt un possible oubli des agents.

Plutôt que dépenser son énergie à trouver la paille dans l'œil des agents, certains dirigeants devraient s'attaquer à leur poutre: améliorer les conditions de travail tendues dues aux roulements et surtout dues au manque d'effectif et de formations, et trouver une vraie solution au problème de jauges !



## Patrouille de chefaillons à PC

Nouvelle façon de manager à PC : Le flicage !

Des cadres et cadres supérieurs de l'établissement sûrement en manque d'autorité n'ont pas trouver d'autres moyens pour s'affirmer que de se balader à 6 ou 7 sur les rames dans le 8voies afin de cliquer les agents qui éventuellement n'auraient pas mis de casquettes, ou oublier de mettre leur cadenas. SUD Rail vomit vraiment ce genre de méthodes d'un autre temps qui n'apporte aucune plus valeur et qui crée encore plus de défiance envers cette direction déjà totalement aux abois.

Ces cadres et cadres supérieurs zélés n'ont-ils pas mieux à faire de leur temps ? L'amélioration des conditions de travail ne semble pas être leur préoccupation principale, la manque d'effectif non plus visiblement.

Quand on voit l'état de l'organisation de la production sur PC, pour SUD Rail il est plutôt important de travailler là-dessus. Auront ils autant d'entrain pour cela ? SUD Rail en doute vraiment.

## TSEE: sans pilote ?

Depuis des mois, on se demande qui gère le bateau TSEE?

En effet, alors qu'on nous annonçait que les remiseurs dégareurs, répartiteurs et RCO de VSG devaient être dans une entité à part pour déplacer en toute impartialité les rames AMLD. On apprend que finalement ça ne sera pas les jockeys du TSEE qui le feront, concernant l'agent E pour oxygène on ne sait pas non plus si ça sera le répart.

Sur ce dossier, la Direction marche à vue... attention au mur !



## Fusion au rabais

Les propos du DET lors du débrayage en juin ont vraiment été pris au sérieux par les DUO du circuit long et circuit court. En effet ils ont enfin compris que la fusion entre JNN et le 3 x 8 avec un effectif constant, allait dégrader nos conditions de travail, comme le disait depuis le DEBUT les agents et SUD-Rail.

Ayant la volonté de réorganiser quoi qu'il en coûte, la direction annonce à SUD-Rail ( **seule OS présente à cette réunion ILE**) qu'à partir du mois d'octobre , seule une fusion de la direction de cette UO aura lieu.

Si les deux UO ne feront qu'une côté assistants de prod, une dédicace par métier (électricité, mécanique, confort) sera de mise. Si pour SUD-Rail la dédicace par métier est une bonne chose l'un des postes sera encore à combler ... c'est ballot !

Présenté par la direction à Sud Rail en réunion ILE mi-septembre, ce rapprochement d'UO permettra de fluidifier le passage d'information. Comment en ayant 11 dpx à gérer le DUO arrivera t-il à fluidifier le passage des informations ?

Pour SUD Rail cette fusion d'UO n'a qu'un but : **développer davantage la polyvalence sans pour autant améliorer les conditions de travail.** Dans sa grande honnêteté, à la toute fin de cette présentation suite à nos questions insistantes, nous apprenons le passage à la classe 8 du DUO ( de là à penser que c est la seule motivation de cette fusion...).

**Pendant que l'on remercie les sachants de mettre en place des réorganisations quasi inutiles, les gueux de leur côté eux continuent à mordre la poussière (d'amiante ?).**

**Il est temps de recevoir notre part du gâteau !**

Alors que la direction SNCF n'est pas en mesure de nous augmenter au niveau de l'inflation, la direction de l'axe TGV SE décide d'accorder une prime de 300 euros à l'ensemble des cheminots de l'axe pour les bons résultats obtenus pendant la période estivale. Dans le même temps, on apprend qu'en réalité tout le monde ne sera pas logé à la même enseigne les conducteurs auront eux une prime de 400 euros... Voilà où mène la course à la prime, c'est les plus combattifs qui gagnent le plus.

Les challenges IMPEC chez les commerciaux leur permettent d'obtenir jusqu'à 900 euros par an quant pour les agents du Matériel c'est 600 maxi. C'est noté ! Nous savons ce qu'il nous reste à faire si on veut plus !

**A SUD-Rail, on prend les primes même si elles n'ont vocation qu'à nous diviser mais seules les augmentations salariales uniformes d'au moins 300 euros par mois permettront un rattrapage juste de notre perte de pouvoir d'achat.**

## Des primes déprimantes !



## SET

Interrogée par SUD-Rail lors de la réunion RPX sur la mise en place de la SET, sans qu'aucune autre instance ne soit au courant (CSE), la direction du TSEE continue à ne pas répondre à nos questions. Alors que vos délégués questionnent la direction sur cette mise en place, le DRH égale à lui-même, nous explique dans un premier temps que ce n'est pas à l'ordre du jour et qu'il ne souhaite pas répondre. Avec de l'insistance SUD-Rail obtient une petite réponse « C'était une mise en place progressive. Maintenant cette équipe est en place », SUD-Rail laisse les agents du TSEE libre de juger de la qualité du dialogue social lors des réunions.

Pourtant beaucoup de questions demeurent encore sans réponse. Quels roulements sont mis en place ? Qui est le dirigeant de cette équipe ? Combien sont-ils ? Comment ont été rémunérés les agents sortant de leur roulement pendant la « période d'essai » ?

Comment sera comblé le manque d'effectif dans les équipes d'origine des agents ? ...

**A l'inverse de la direction, SUD Rail ne laissera pas les agents dans la difficulté, si ces informations importantes ne sont pas connues rapidement, nous les demanderons d'une autre manière !**

Pour les embauches, dans la série : "faites nous confiance, ça va bien se passer !", après la PFA intégrée clairement inventée, la direction a le plaisir de vous présenter "le sacrifice du diplômé".

En effet, si le niveau de compétence BTS intéresse la direction, elle oublie de préciser qu'elle ne souhaite pas rémunérer cette compétence.

Plusieurs de nos collègues ont ainsi vu leur embauche conditionnée au fait de signer une non reconnaissance de leur diplôme. Accompagné d'un discours rassurant sur le super déroulement de carrière possible.

Et là, c'est le drame, ou plutôt la douche froide : aucune bienveillance ou complaisance pour les diplômés. On a trop besoin d'agents d'exécution, aucun intérêt de reconnaître des déroulements de carrière plus rapide que d'autres.

Pour SUD-Rail, cette démarche est malhonnête et ne permet pas réellement de couvrir les postes de façon pérenne. **Confrontée à un taux de démission jamais connu, la direction joue encore la carte du déni en expliquant qu'aucun départ n'est dû au diplôme non reconnu, seulement au niveau de rémunération.**

**Ce serait pas un peu le même sujet ? Le TSEE représente 16% de l'effectif de l'axe mais 32% du total des démissions. Il serait temps de se poser les bonnes questions.**

**Embauché avec ou sans BTS : c'est pareil !**

APRÈS LE BRAS, LE DOIGT À L'HONNEUR



## Le tout petit prince du TSEE

On ne peut pas dire que, depuis son arrivée en début d'année, le nouveau directeur ait révolutionné le dialogue social sur le TSEE. Si l'épisode du débrayage de Conflans aura fait honneur à sa réputation de pyromane du Matériel, il aura surtout brillé par son absence sur le terrain et auprès des agents du TSEE.

Sa présence ne se traduit en effet que par des directives, parfois arbitraires, ne correspondant souvent pas aux réalités de terrain.

Au travers de ses décisions ou pistes de travail sur l'astreinte (voir page 5), le déplacement des essais d'entrée vers PC ou même l'arrivée de l'AMLD, c'est soit le flou le plus total, soit des consignes tombent sans aucun fondement ou réflexion sur la faisabilité. Le pire, il annonce même que les engagements de ses prédécesseurs, pris devant tous les cheminots, ne l'engagent pas lui.



Normalement, l'ILE (Instance Locale d'Etablissement) est le lieu où vos élus mettent sur la table les interrogations sur les petites problématiques comme sur les projets d'établissement. Encore une fois, le DET brille par son absence et laisse le soin de balader les élus à son RRH (qui n'est pas au courant, qui ne sait pas, qui va se renseigner, qui ne se rappelle plus, ...)

Et puis, miracle, Monsieur se décide un jour à inviter quelques représentants du personnel, mais pas tous ! Mais pas trop nombreux ! Et surtout pas à une date normalement prévue pour les 6 réunions annuellement prévues.

Pour SUD Rail, un employeur ne peut pas tenir, d'un côté un discours sur le nécessaire respect de règles, des process, et dans le même temps s'affranchir du respect de la démocratie sociale et des instances de représentation.

Les cheminots du TSEE ont voté pour qu'il y ait 7 représentants SUD-Rail sur l'établissement et le DET déciderait de discuter avec seulement 3 ? moins de la moitié ?

Il est hors de question pour SUD Rail de cautionner cette manière vaniteuse de soi-même considérer sa propre parole comme précieuse, il est hors de question de s'inféoder à un monarque de zone industrielle qui méprise ainsi la démocratie et les agents.

Les cheminots du TSEE ont besoin et doivent connaître les choix de la direction, il se doit, dans un établissement comme le nôtre, d'y avoir une communication claire et franche. Ça constitue une partie du rôle théorique d'un directeur.

**S'il choisit de ne pas jouer ce rôle et de ne pas accepter de recevoir TOUS les représentants légitimes, qu'à cela ne tienne, SUD Rail saura comment demander des comptes avec l'ensemble des agents du TSEE.**





**HUGUËT Christophe**  
Niv3/CF VSG  
élu CSE



**MENTION Clément**  
Niv3/BM VSG  
RPX



**NORIS Sébastien**  
Niv3/BM VSG  
RPX / CSE



**NOAÏLE Lucien**  
Niv3/PE Frein  
VSG  
CSE

## RPX, Militant, CSE du TSEE



**DELLAC Tony**  
LOG MVT PC  
CSE / RPX



**BELAÏB Lahcene**  
LOG MVT PC  
RPX



**MOURLIN Mickaël**  
Niv3/PE VSG  
RPX



**DEBROCK Arnaud**  
Circuit Long PC  
RPX / CSE



**BOISSY David**  
Niv3/BM VSG  
CSE / RPX



09 50 25 20 69



sudrailpse@gmail.com



sudrailpse



sudrailpse.org