



COMPTE RENDU RPX du 7 DECEMBRE 2023

Une réunion sans capitaine de bord !

Lors de cette réunion RPX, ni le DET (absent) ni le DETA (pas encore nommé) n'étaient présents ! Seule la RRH et la RS étaient présentes. SUD-Rail trouve cela inadmissible de la part d'une direction qui prétend que le dialogue social est important.

SUD-Rail exige que le DET soit présent lors de chaque réunion RPX pour pouvoir apporter des réponses à nos questions et surtout celles des cheminots du site. Pour mémoire, les réunions RPX sont au nombre de 4/an et il nous semble que notre DET peut consacrer 4 journées à l'instance de proximité du TMV. Si cela devait se reproduire, SUD-Rail prendra la décision de ne pas participer à ce simulacre de dialogue social!!!!

Point RH sur le TMV

Le TMV avait le droit à 37 embauches pour 2023. Il en a recruté seulement 14 + 9 dans les tuyaux de la médecine du travail.

Pour SUD-Rail le constat est alarmant. La direction du site n'est même plus capable de couvrir les nombreux postes vacants par des embauches en CDI. Par contre elle commence à faire tenir de nombreux postes par des intérimaires. Cette technique de confier notre recrutement à des agences d'intérim est pour SUD-Rail une gabegie. Nous payons MANPOWER et consorts pour faire le recrutement du TMV en lieu et place de l'agence SNCF de recrutement. Quand on nous rabâche à longueur de journée qu'il faut maîtriser les coûts, notre direction locale fait exactement l'inverse sur la partie recrutement.

SUD-Rail fait aussi le constat une fois de plus que le TMV n'arrive pas ou peu à recruter. La réalité de l'attractivité de nos métiers de la maintenance est flagrante et la direction nationale ferait bien d'y penser dès à présent. Les chiffres des sessions de recrutement montrent qu'il y a des volontaires pour entrer à la SNCF, mais quand on fait le compte à la fin, il reste peu de candidats rescapés (120 entretiens / 50 retenus pour 14 embauches).

Les raisons sont des conditions de travail obligatoirement en décalé, des salaires d'embauche sans EVS pas à la hauteur de la pénibilité de nos métiers, pas de 13ème mois, des perspectives d'évolutions sans aucune lisibilité sur 5 à 10 ans et un équilibre vie privée /pro difficile à assumer. C'est le cocktail qui rend la SNCF indigeste.

SUD-Rail fait aussi le constat que de nombreux cheminots du site quittent la boîte. En 2023, à date, 21 cheminots ont fait le choix de quitter le TMV. Quand on le compare au nombre d'embauches, même Pythagore « maître des chiffres et des théorèmes » n'y peut rien. L'histoire nous montre que la réforme de 2018 qui a supprimé le statut pour les nouveaux embauchés n'est pas étrangère à ces désertions de vocation à devenir cheminot !!!!!



BAT 347 (ex bâtiment FRET):

Les agents travaillant au bâtiment 347 nous ont remonté plusieurs problèmes (manque de chauffage, pas d'accès au réseau informatique, problème d'éclairage, problème avec le chariot pour déplacer les voitures etc...). SUD-Rail a remonté les sujets auprès de la direction, voici quelques éléments de réponse :

Pour le chauffage, cela est dû à une remise en service du GAZ qui va être faite le 15 décembre 2023.

Pour le problème d'éclairage et du chariot, la direction prend note des remarques remontées en réunion.

La liste des dysfonctionnement est tellement grande que la délégation SUD-Rail a établi un courrier via la CSSCT du CSE pour lister l'ensemble des éléments à revoir. Nous attendons le retour de la direction.

SUD-Rail a de nombreuses fois alerté la direction sur les problèmes remontés par les agents avant le déménagement.

Les agents du NEW VHR sont dépités par le peu de considération que la direction locale a mis en place lors de ce déménagement. Ce ne sont pas du jus d'orange et des croissants servis le jour d' l'inauguration qui vont permettre de travailler en toute sécurité.

Le découpage de la SNCF en 5 SA est loin de rendre la chose facile, mais la direction doit faire le nécessaire pour rendre ce bâtiment conforme à la réglementation. Intercités étant le parent pauvre de la SA voyageurs, les installations mises en place sont LOW COST et souvent pas à la hauteur des enjeux à venir. Messieurs les décideurs pensez que les voitures corail ont encore de belles années à vivre . Si vous voulez que la régularité de la ligne IC PARIS CLERMONT, l'une des plus mauvaises de la SNCF, soit au RDV, il faut se donner les moyens de vos ambitions!!!!

Accès TMV par Créteil Pompadour :

Cet accès est ouvert depuis le 11 décembre 2023 et une visite préalable avec les OS a été organisée avant la mise en route.

Nous avons constaté plusieurs problèmes.

Le tourniquet d'accès carmillonné est très étroit ce qui va engendrer des difficultés pour tous les agents ayant un sac à dos. SUD-Rail a demandé qu'un accès PMR soit mis en place comme pour tous les autres accès sécurisés du site pour permettre l'accès des secours mais aussi de ceux venant en trottinette et consorts. La direction s'y refuse sous couvert que le quai de la gare n'est pas encore à la SNCF (levée fin de travaux). Quand on pense que les tourniquets du site de VP vont être détruits, quel gâchis quand on parle d'économie circulaire et recyclage à la SNCF!!!!

Le chemin qui permet de rejoindre VP depuis le quai est indiqué par un tapis rouge et éclairé par des bandeaux leds. SUD-Rail a demandé à ce que les tapis soient retirés et que EIFFAGE mette en place de la grave tassée claire car lorsqu'il pleut et qu'il gèle les tapis deviennent une vraie patinoire. De plus, les tapis cachent les trous qu'il y a dans le sol, rien de tel pour se faire une cheville ! La direction a noté mais veut faire un essai quand même. Peut être qu'un Accident de trajet fera réfléchir nos dirigeants.....

Roulements :

Plusieurs roulements nous étaient présentés lors de cette réunion RPX (équipe Dépannage TN, équipe Outillage/Informatique, équipe Circuit Court, équipe frein, équipe faisceaux débranchements, équipe GEOPS VP, équipe Manœuvre VP). Comme à l'accoutumée, plusieurs de ces roulements ont des horaires de nuit et de week-end. Notre délégation donne toujours un avis négatif sur les roulements qui développent ce type d'organisation. Pour SUD-Rail, la maintenance doit pouvoir se faire majoritairement de journée , car nos métiers demandent des efforts physiques et mentaux importants.



La direction s'en moque et développe l'organisation de travail autour des flux des rames, trains et locomotives. SUD-Rail constate depuis plusieurs années des roulements qui changent très souvent au gré des réorganisations et déménagements.