



## COMPTE RENDU RPX SEPTEMBRE 2024



### VOIE 8 TSEE

Cette équipe effectuera la maintenance des rames REGIO 2N. Elle sera composée d' 1 DPX, 1 APX et 10 agents. Leurs missions seront la réalisation des opérations de maintenance sur une semaine avec plans de travaux adaptés, la gestion des pièces sur place, la libération de produit ainsi que la maintenance N1 des installations (passerelles mobiles avec chariot tracteur-poussoir, PEMPS, Fenwick).

Le roulement de cette équipe a été présenté en séance. **SUD-Rail est intervenu pour demander que les RU ne soient pas graphiés comme tous les autres roulements de journée du site** (BT 347 ou tous les pôles d'appui). L'argument de la boîte est que les agents ne les posent pas. Ce n'est pas recevable, pour nous. Les agents doivent avoir la possibilité de poser ces RU quand ils veulent car l'avantage d'un RU est qu'il ne coupe pas la GPT.

### SITES EXTERIEURS

#### Perchage assisté COE:

Ces travaux sont en cours et devrait être en service très bientôt. C'est un bon début en attendant la caténaire escamotable qui est pour SUD-Rail un objectif ultime en termes de sécurité et de conditions de travail en toiture. Ce site mérite bien des investissements à la hauteur des enjeux à venir.

#### Site MONTARGIS

Ce site de nettoyage des rames REGIO 2N est équipé de prise 400V fixe pour alimenter les trains en stationnement. La direction veut que les agents nettoyage fassent le branchement de cette prise sur rame en toute autonomie. **Pour SUD-Rail, c'est bien à des cheminots de faire cette alimentation en 400V de la rame, et donc mettre des moyens humains supplémentaires au contrôle nettoyage ou sur site.**

#### BERCY

SUD-Rail est aussi intervenu pour que le nombre de classe 3 et 4 sur ce site augmente. Aujourd'hui, les agents classe 2 font le même travail que les classe 3. pour un classe 4 supplémentaire, nous demandons la mise en place d'un référent métier par vacation pour une montée en compétences des agents du site.

### Retour JO/JOP

SUD-Rail est revenu lors d'une DCI sur ce sujet. En effet, les organisations mises en place par la boîte ont eu un effet sur la régularité de la ligne D. Quand on met du monde en gare, sur les chantiers, dans les trains cela démontre la fiabilité du système ferroviaire. SUD-Rail est intervenu en DCI pour que l'affectation de dépanneurs sur les sites extérieurs devienne une réalité après les JO/JOP. La direction y réfléchit!!!!

Sur la partie rémunération, les mesures incitatives arrachées à la SNCF via un accord JO/JOP ont porté leurs fruits. Les effectifs en juillet/aout et septembre 2024 ont permis de faire face à la charge de travail.

Maintenant que tout le monde est content et que les événements sont passés, **SUD-Rail est une nouvelle fois intervenu pour que la direction locale mette en place la majoration de 20% de la prime de travail sur juillet /Aout et septembre 2024 pour tous les agents du TMV.**

En effet pour SUD-Rail, cette majoration est parfaitement adaptée à ce type d'organisation de travail où tous les agents ont fait des efforts de présence et de charge de travail.

### EMBAUCHES

Le TMV commence à prendre l'habitude d'utiliser l'intérim comme période d'essai. A ce jour, il y a 16 intérimaires sur le site.

**SUD rail a une nouvelle fois exigé que le CDI soit la règle comme le prévoit la législation.** Ne laissons pas la SNCF glisser vers une gestion humaine précaire. Les agents avec ce type de contrat ne bénéficient pas des avantages SNCF (carmillon, CASI et autres) et coûtent à la SNCF des millions d'euros par an pour rémunérer les agences d'intérim.



## COMPTE RENDU RPX SEPTEMBRE 2024

### Travaux sur site et sur les installations

L'ensemble des PEMP du BT 92 vont être démontées dans le cadre d'un rétrofit. A ce jour la première revenue sur site ne pose aucun problème de fonctionnement. **SUD-Rail rappelle que la sous-traitance des installations du TMV via des prestataires externes a montré ses limites dans le temps. Il faut revenir comme pour les PEMP à une maintenance faite par des cheminots du site ayant les compétences requises dans le temps.**

SUD-Rail rappelle aussi que dans la même veine, la direction TRANSILIEEN a décidé de confier la maintenance du site (voie, signalisation, et caténaire) à TSO en lieu et place des cheminots de RESEAU. Cela va encore fragiliser nos installations Réseau et nous questionne sur la vision d'un maintien d'une SNCF intégrée. SUD-Rail voit dans cette sous-traitance, une volonté de casser un outil de production fiable pour en faire une pompe à fric pour les opérateurs privés tels TSO et consorts.

*Cette démarche de sous-traitance à outrance est un danger pour l'ensemble du corps cheminots. Ces entreprises sous-traitantes n'ont qu'un objectif... dégager des bénéfices pour les actionnaires et exploiter les salariés de ces boîtes.*

#### BT 347

SUD-Rail est régulièrement interpellé par les agents travaillant dans ce bâtiment. Cela fait un an qu'ils ont pris possession des lieux et il y a encore des gros problèmes non résolus à ce jour. L'hiver approchant, ce bâtiment est encore chauffé avec des souffleries mobiles fonctionnant au GASOIL alors que ce bâtiment est équipé de radiants fonctionnant au gaz de ville. Si cet hiver la direction locale ne règle pas ce problème, **SUD-Rail utilisera tous les moyens pour que les agents aient des conditions de travail dignes du 21-ème siècle** (ils ont passé l'hiver dernier avec 14° dans le hangar chauffage compris !!!!).

#### BT 98

Du fait de la mise en exploitation en ligne du RER NG, il faut remplacer toutes les estacades de ce bâtiment pour accéder aux rames. Une nouvelle fois, le modèle proposé par un prestataire n'est pas à la hauteur des exigences. Il faut tout recommencer.

SUD-Rail rappelle que les rames vont commencer à transporter des usagers courant décembre et que des opérations de maintenance devront avoir lieu sur ce matériel soit via la garantie (ALSTHOM) ou par des cheminots du site. IL faut que nos agents puissent travailler dans le BT 98 en toute sécurité

#### PASSERELLE VOIE 35 BT 96

Après une inauguration en fanfare, les agents travaillant sur ces passerelles sur les locomotives se sont aperçus que la polyvalence d'utilisation annoncée n'est pas au RDV. En effet sur les travaux de toiture sur locs, les agents ne peuvent mettre en place l'ensemble des installations de sécurité (saute mouton et autres) et la direction semble laisser faire. **Pour SUD-Rail, la sécurité des agents du TMV n'est pas « une option » et n'est pas négociable. Nous avons écrit à la direction, pour demander l'arrêt des travaux sur toiture pour les LOCS sur cette installations. AFFAIRE A SUIVRE.....**

