

L'INGOINGROU

Octobre 2024



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

NUMERO **171**

Le TSEE en quelques chiffres à fin septembre 2024 :

Mutations:

Demandes de mutations : 164

Nombre d'agents mutés depuis le 1er janvier 2024 : 11

Mutations entrantes : 6

Cessations de fonctions :

Motif	Nombre
Démissions	13
Décès	1
Radiations (licenciement)	0
Ruptures période d'essai	5
Réformes	0
Retraites	7
Ruptures conventionnelles	2
Total	28

Congés de disponibilité :

Motif	Nombre
Congés de formation	0
dispo pour convenances perso	5
Dispo création entreprise	0
Dispo sabbatique/educ enfant	7
Total	12

Embauches :

Depuis le début de l'année, la direction du TSEE a recruté 46 cheminots soit un total de 52 nouveaux arrivants (46+ 6 mutés entrants) pour 51 départs (11 mutations + 28 cessations de fonctions + 12 congés dispo).

Avec cette quasi stabilité des effectifs, selon les chiffres de la direction, chacun constate au quotidien le manque de cheminots pour faire le boulot et la remise des documents concernant les notations complémentaires le confirme: il manque du monde pour respecter le cadre d'organisation (au moins 13 postes non tenus rien qu'en classe 3 et 4) !

UO LA FLUX PC

Travailler tard, un équilibre rare

Afin de s'adapter aux horaires des transporteurs de pièces (arrivée du camion sur PC à 4H) pendant la période des JO et JOP, les agents de l'UO LA PC ont accepté de faire des nuits.

La direction, constatant que ces horaires permettaient plus de productivité, essaie donc d'imposer une modification de roulement dans cette équipe en doublant le nombre d'agents de nuit (passant de 2 à 4) pour la fin de l'année 2024. Sans même attendre de savoir si les transporteurs seront OK pour continuer sur ce type de roulement provisoire, si ça n'était pas le cas, l'intérêt pour plus de roulement de nuit n'aurait que peu de sens.

Lors de la réunion ILE, la direction déroulait sa présentation de modification de roulement sans prendre en considération les conditions de travail des agents se réfugiant derrière le seul le fait qu'en 2024... 22 nuits n'ont pas été couvertes soit environ 10%.

Pour SUD-Rail, le flux a toujours un secteur d'accueil pour les jeunes et qui permettait de reclasser des cheminots cassés par des années de décalé. Alors qu'actuellement la direction ne cesse de faire de la com sur les moyens de baisser de pénibilité pour les cheminots en fin de carrière, elle supprime les rares postes de journée. Cherchez l'erreur !

Suite à notre intervention en séance, la direction confirme que s'il n'y a pas de volontaires dans le secteur, elle n'imposera pas cette modification de roulement.

TRANSFERT VSG A PC

Lors des débrayages en 2018/2019, pour éteindre le feu et s'en sortir face à de nombreux cheminots très énervés, le DET de l'époque avait confirmé que, lors du transfert de VSG vers PC, les roulements resteraient similaires à ceux en vigueur au moment du transfert (pas de week-end travaillé, maintien de l'astreinte...).

Lors de la réunion ILE, SUD-Rail a interpellé la direction sur les rumeurs qu'elle distille insidieusement auprès des cheminots de VSG: toutes les équipes ne retrouveraient pas forcément leur roulement lors du déménagement sur PC.

En réponse, la direction nous explique qu'elle ne sait pas si elle pourra ou non respecter la parole donnée, mais pour le moment ils n'ont toujours pas de vision sur les prochains roulements des rames donc pas possible de faire de projections ...

Pour SUD-Rail, au-delà du fait que la direction puisse ne pas tenir sa parole (qui leur fait encore confiance depuis ces dernières années?), si elle pense pouvoir s'attaquer aux roulements les moins pénibles physiquement sans que SUD-Rail et les cheminots du TSEE réagissent (car ce sont bien tous les agents de PC et VSG qui n'auraient plus accès à ces roulements plus adaptés), ils se trompent !

SUD-Rail surveille de très près, ce dossier et n'hésitera pas à faire intervenir les cheminots du TSEE pour que la direction retrouve la raison !

Intérimaires=emplois précaires !

Depuis la mise en place de la chaîne 5 étoiles (faite par un prestataire) à Montpellier, la direction a embauché 2 intérimaires supplémentaires afin de faire la gestion et la mise en place des pièces.

Ces 2 agents, déjà très occupés, se voient maintenant rajouter la mission de faire les ITACTS. La direction de son côté ne voit pas l'inconvénient de donner une tâche de travail supplémentaire à ces agents car ces itacts se font sur la rame en opération 5 étoiles.

Pour SUD-Rail, l'apport de charge supplémentaire dans les stations en Province est une bonne chose... si ce sont des cheminots qui font le boulot, pas en précarisant notre taf ! SUD-Rail demande l'embauche rapide des intérimaires qui le souhaitent pour faire cesser ce dumping social !

VERS PLUS DE VIDÉOSURVEILLANCE



Voie de levage

La voie 13 n'est pas encore ouverte officiellement que les soucis de paye sont déjà présents, la quasi totalité des agents n'a pas reçu toutes les primes auxquelles il a le droit. Le TEE où ils ont été formés et le TSEE se renvoient la balle sur les erreurs et rien n'avance.

Suite à notre interpellation, La direction dit de son côté faire un bilan de ce qu'il manque aux agents et revenir rapidement vers SUD-Rail. De notre côté, nous procédons à une vérification de chaque fiche de paye avec les agents, depuis leurs embauches, et ce afin d'éviter « l'oubli » de certaines erreurs de la part de la direction.

Si rien n'est fait rapidement, SUD-Rail montrera aux nouveaux cheminots du TSEE la seule méthode efficace pour obtenir satisfaction !

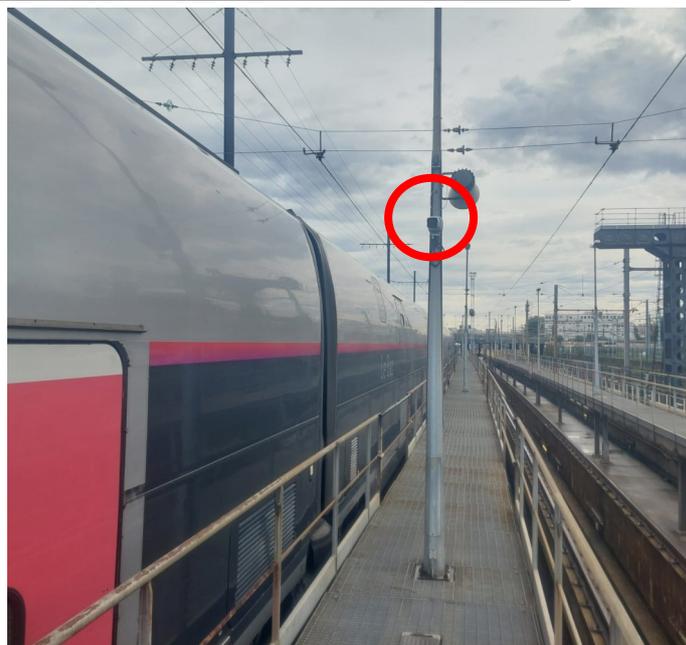
Des portes sous surveillance ?

Lors d'une tournée terrain SUD-Rail a eu la désagréable surprise de constater que des nouvelles caméras ont été installées aux fosses à PC.

Interrogée en réunion par SUD-Rail, la direction est bien au courant mais ne semblait pas au fait qu'il faille avertir les représentants du personnel. Après que nous lui ayons demandé l'orientation de ces caméras, le DETA nous explique qu'elles servent aux répartiteurs lors de la mise hors tension de la caténaire afin de voir si les pantos sont bien baissés, il précise que les vidéos ne seraient pas enregistrées (enfin la direction est pas trop sûre) et ne sait pas si elles sont déjà en service.

Le DETA nous dit qu'il se renseigne et qu'il reviendra vers SUD-Rail pour confirmer ce qu'elles filment et si c'est enregistré ou non.

Surprenant, non ? La direction pose des caméras mais ne sait pas grand chose de leur utilité ni même si les images sont conservées ! La direction essaierait de nous prendre pour des cons qu'elle s'y prendrait pas autrement!



Nous vous laissons juger par vous-même de l'orientation des caméras !! Les pantos sont pas au niveau des portes normalement...

SUD-Rail restera très attentif au retour de la direction sur la justification de l'orientation des caméras. Pour information si ces caméras filment des agents une déclaration à la CNIL doit être faite :

« Le fait de filmer en permanence un employé sur un poste de travail est considéré comme disproportionné puisque la vidéosurveillance doit avoir pour objet d'assurer la sécurité des biens et des personnes et non de surveiller les employés » (sources CCNIL.FR)

Une prime mais pas pour tous !

Pendant la période des JO et JOP suite à nos mobilisations de début d'année la direction a été contrainte de nous attribuer une prime de 95€ par jour de travail, une partie des agents du TSEE considérée par la direction non productive est restée inéligible.

Lors d'une réunion en mai, la direction nous avait annoncé que les agents non éligibles du TSEE pourraient recevoir une prime à l'issue des JO. Aujourd'hui, la direction nous explique que seuls CERTAINS agents recevront une GRATEX et uniquement si une surcharge de travail est avérée. A l'instant T, seuls les cheminots du PGU, qui ont un vrai surplus de boulot (CET bonifié à valider manuellement, congés moindre besoin doublés, prime JO à calculer...) se verront attribuer une petite gratex à hauteur de 300 euros. A comparer aux 1900 euros que n'importe quel cheminot à la production du TSEE a pu obtenir sans aucune augmentation de charge de travail réelle... on frise le ridicule !

Et encore, pour les autres secteurs oubliés (TGV M, QSE, GEF, COM, TSEE 4.0...) pour le moment c'est rien du tout !

Pour SUD-Rail, dans de nombreux autres établissements, les directions locales ont fait le choix d'attribuer des gratex à l'ensemble des cheminots des services transverses, la direction du TSEE refuse et casse donc d'elle-même son concept inepte « maison du TSEE ».

Paroles en l'air

Au TSEE, pendant la période estivale la direction a décidé de faire appel à des intérimaires pour faire le boulot.

Le recours à l'intérim doit être justifié par une hausse de charge temporaire ou pour le remplacement de salarié absent.

C'est pourquoi SUD-Rail avait demandé lors de la réunion ILE de juin la justification à la direction, celle-ci nous expliquait ne pas être en mesure de le faire de suite.

Elle s'était engagée à revenir avant le 10 juillet vers SUD-Rail. Sans aucune réponse depuis tout ce temps SUD-Rail a donc de nouveau demandé à la direction de se justifier, prise de son courage légendaire celle-ci nous explique finalement que l'engagement pris au mois de juin ne sera finalement pas tenu, elle est tout simplement incapable de justifier quoi que ce soit.

Pour SUD-Rail, faire appel à des intérimaires pendant la période estivale met en avant le manque d'effectif et le manque d'organisation. De plus, le manque de justification met en avant une fois de plus soit l'incompétence soit la malhonnêteté de notre direction !



OuiLead/Market en OR: même daube !

Suite à la grève du 1er octobre, de nombreux agents du TSEE ont rencontré des difficultés pour poser leur DII. Lors de la réunion ILE, SUD-Rail a fermement souligné auprès de la direction qu'il était urgent de trouver une solution viable pour permettre aux agents de se déclarer gréviste.

La direction a indiqué qu'un retour était nécessaire au niveau de l'axe sud-est. Cependant, il est impératif qu'elle trouve rapidement un moyen de déclaration accessible 24h/24 et 7 jours/7, conformément au règlement qu'elle a elle-même écrit. Mais si elle y met autant de "compétences" que pour le dossier des intérimaires, on est pas prêt d'avoir une réponse !

SUD-Rail a clairement fait comprendre à la direction que, tant qu'aucun problème ne sera résolu et qu'un second moyen de déclaration de grève ne sera pas mis en place et pleinement fonctionnel, nous ne tolérerons aucun courrier d'avertissement ou sanction à l'encontre des agents.

Dernier jour pour rendre les lettres de réclamations à vos délégués SUD-Rail pour la commission de notations complémentaires:

Mercredi 30 octobre.

Sous effectifs = moins de congés accordés

La délégation SUD-Rail est tombée "par hasard" sur un document adressé aux DPX, ADPX et ATMN de Conflans, intitulé "Prépa Pointes Prod". Ce torchon révèle une vision managériale scandaleuse des besoins en effectifs pendant les vacances, grandes comme petites, et en dehors de ces périodes.

Rien de neuf à première vue : on sait tous que quand les besoins sont moindres, les règles pour poser des congés sont plus souples. C'est d'ailleurs pour ça qu'ils ont mis en place des "compensations" pour ceux qui posent à ces moments-là.

Mais en lisant de plus près, c'est une toute autre histoire. Les règles vont se durcir. Par exemple, en JNN, ils exigent un minimum de 80% des effectifs présents hors vacances scolaires. Encore une fois, ce sont les agents de base qui devront assumer les arrêts maladie et accidents de travail, tout en se voyant bloquer pour poser des congés.

En 3x8 BM, il faudrait au moins 3 agents (y compris l'ATMM), alors qu'en réalité, selon leur propre organigramme (bizarrement indisponible, tiens donc !), il ne devrait pas y avoir plus de 4 agents par équipe 3x8 par vacation. Actuellement, certaines équipes sont réduites à 3 agents, ATMM inclus. Donc, quoi ? On est 3, et on ne peut plus poser de congés ? On imagine que les managers ne seront sûrement pas inflexibles dans des cas précis, mais cette situation en dit long sur leur vision de ce qu'on pourrait appeler le "sous-effectif chronique".

Mais le vrai problème derrière ce torchon, c'est l'organigramme ! Depuis 5 ans, les équipes 3x8 ont vu leurs effectifs chuter de 22 agents en 2020 à 20 en 2024 (hors DPX et ADPX). Avec cet organigramme, la direction se couvre pour ne pas renouveler les départs, actant ainsi la baisse des effectifs chaque année.

SUD-Rail ne tolérera pas l'application de cette politique. Nous ferons tout pour leur faire comprendre que la seule solution pour permettre aux agents de poser leurs congés sans galère, c'est L'EMBAUCHE !!

Sous contrôle de SCORE

SCORE est un logiciel de pointage déjà mis en place dans d'autres établissements de l'axe sud-est comme chez les mécanos ou encore les agents d'escale. Sur le TSEE, il sera déployé en mars 2025, la direction nous explique que cet outil révolutionnaire remplacera IDAP et facilitera le pointage quasi heure par heure des agents pour les DPX et ADPX.

Pour SUD-Rail, l'utilisation de cet outil est bien plus large, il permet en effet d'avoir un retour précis en temps et en heure de l'évolution du travail et il donne la possibilité de cliquer davantage les agents, la direction nous promet la main sur le cœur que ça n'est pas l'objectif... Autant dire qu'on a du mal à les croire !

SUD-Rail Veillera donc à ce qu'aucune dérive n'arrive au TSEE.



Mentir pour s'en sortir !

Nouvelle lubie dans le panel de compétences déjà important pour les agents de Montpellier, la direction a formé 3 agents afin de faire des manœuvres pour déplacer les rames d'une voie à l'autre.

Dans un premier temps la direction nous dit ne pas avoir connaissance d'une quelconque formation conduite sur le site de Montpellier, suite à l'insistance de SUD-Rail et aux différentes preuves posées sur la table, la direction reconnaît effectivement que des agents ont bien été formés mais que les manœuvres seront faites mais de manière quasi exceptionnelle.

SUD-Rail est toujours surpris de la façon dont la direction peut mentir de manière éhontée et sans aucune dignité. A SUD-Rail, nous assumons ce que nous faisons ou écrivons, que la Direction en fasse autant... ça changera un peu !

Nouveaux critères Mutations au TSEE

Depuis plusieurs mois la direction nous explique vouloir redéfinir les modalités de mutation pour permettre de mettre en avant certains critères.

Les critères :

Nombre d'années au TSEE

Nombre d'années d'ancienneté de la demande (Coef 2)

Nombre d'années de pénibilité (P1=5 point, P2=10 point, P3=15 point)

Exemple :

CP	Nb d'année TSEE	Nb d'année de la demande (coef 2)	Nb d'années en pénibilité	Point
78.....	27	26	27 (P2)	89
78.....	23	21	20 (P1)	70
82.....	21	20	20 (P1)	66
83.....	21	20	18 (P0)	61

Pour l'année 2025, 8 mutations sortantes sont prévues, pour la délégation SUD-Rail cela est bien trop peu !!!

Processus de mutation :

Décembre : La RGPE entre en contact avec l'agent en se basant sur le tableau de suivi et des priorités pour établir leur mobilité, leur date prévisionnelle de départ et les modalités.

Janvier : - Si poste disponible > la DCR (Demande Changement de Résidence) suit son cours (candidature, entretien, etc...)
- Si poste pas disponible > la DCR est en fonction des souhaits de l'agent: Maintenu mais repoussée à une échéance plus lointaine... Modifiée/ Remplacée pour un autre bassin d'emploi.

Juin/Sept: - La RGPE reçoit les agents n'ayant pas obtenu de « retour » pour faire un état des lieux candidatures, postes proposés, etc...

En fonction de ce retour, en concertation avec l'agent, elle peut: Maintenir la DCR, Repousser l'échéance de mobilité.

Dans le cas où la DCR est repoussée, pour garantir le volume de départs prévus, cette situation amène à examiner les situations situées en dessous du tableau de suivi.

SUD-Rail se satisfait que des règles claires soient établies et veillera au respect de celles-ci. Par contre, il nous semble évident que certaines situations personnelles soient prioritaires et traitées hors de ce tableau. De plus, nous demandons que le contingent d'agents mutés soit plus important, sinon avec moins de 5% de demandes de mutations acceptées, il faudra 20 ans pour partir après une demande !

Sécurité à géométrie variable

Depuis la découverte par les camarades du CSE MI que cette pâte rouge de couple pouvait contenir de l'amiante, SUD-Rail a demandé qu'une analyse des rames et organes des TGV concernés soit faite.

La direction a décidé de faire des prélèvements sur les 3 rames les plus anciennes de chaque série et attendra le résultat des analyses pour faire une levée de doute, raisonnablement pour la fin d'année.

En attendant la levée de doute, aucun tampon ne sera fait au TSEE par des cheminots, la direction a été contrainte de faire venir une entreprise spécialisée de désamiantage (WIG France) pour changer un tampon.

Pourtant la direction était aussi au courant que la rame 616 pouvait contenir de l'amiante et elle n'a pas hésité à essayer d'envoyer des agents de BM changer un tampon. Alors que le remplacement n'a pas pu se faire faute de pièce, les agents apprennent la présence possible d'amiante, ils demandent des explications à leur hiérarchie et celle-ci leur explique qu'ils auraient dû être au courant car elle a communiqué.

Pour SUD-Rail, cette réponse est inadmissible, c'est bien l'employeur qui est garant de la santé des salariés !

RENTREE : ENTRE AMIANTE ET MINIONS!



Pour la direction, notre sécurité est une option !

Alors que la boîte n'a jamais fait autant de com autour de la sécurité, elle n'en a jamais réellement aussi peu fait.

Dernière preuve en date, alors que depuis au moins 1 an et demi plus aucun téléphone d'alerte des dispositifs d'urgence ne fonctionnent (seule une pancarte avec le tel de l'agent E est posée), la direction a décidé s'en même en informer les cheminots du site de VSG de couper tous les coups de poing d'urgence en bout de voie pendant 2 jours.

En clair, si pendant 1 de ces 2 jours, un cheminot voyait une électrification ou un accident potentiel, il n'avait aucun moyen de couper le jus et aucun moyen de contacter l'agent E pour faire couper le jus. C'est inadmissible !

Pour SUD-Rail, la sécurité n'est véritablement pas une option et la direction doit arrêter sa com sécurité sur des détails (tenez la rambarde en montant les escaliers, mettez vos gilets ...) et se concentrer sur les vraies problèmes de sécurité qu'elle-même fait courir aux cheminots ! A bon entendeur...

LES MÉTIERS DE REMISEUR DÉGAREUR ET CONDUCTEUR DE MANOEUVRE SONT ATTAQUÉS

Depuis quelques mois, la Direction s'attaque au-métier de Remiseur Dégareur (RD) par des réorganisations dans des établissements matériels : sur l'Axe TGV Nord au Landy, sur l'AXE TGV Sud-Est sur les établissements de Marseille et Nice.

Pourquoi ?

L'objectif de la Direction est de fusionner les tâches et les missions de deux métiers. La finalité est la création de soi-disant « RD+ » et de « TA- » avec en point de mire la disparition pure et simple du métier de RD.

Le but poursuivi de cette réorganisation répond toujours à la même logique de développement de la polyvalence et de la polycompétence pour réduire les effectifs en les fusionnant de façon à réaliser des économies sur le dos des agents.



Comment ?

C'est sous le prétexte fallacieux du développement du parcours professionnel des RD que la Direction met en œuvre son projet. C'est le cas sur l'Axe Nord, où la Direction a présenté son projet en instance CSE. Le but est de former les RD vers le métier de TA puis éventuellement de TB.

Sur d'autres secteurs, la Direction ne s'embarrasse même pas de tels artifices et choisit le passage en force en supprimant tout simplement les postes de RD.

Si la carotte du développement du parcours professionnels des RD vers le métier de TA paraît alléchante, ne nous y trompons pas :

- ⊗ Quid des rémunérations des RD une fois qu'ils ou elles seront passés TA ?
- ⊗ Quid des primes dédiées au Matériel arrachées par la lutte quand les agent.es seront rattachés.es à des établissements Traction ?
- ⊗ Quid de l'avenir des RD qui auront raté l'examen pour passer TA quand leur poste de RD aura été supprimé ?
- ⊗ Quid des roulements TA quand ceux-ci viendront couvrir les missions des RD dans les établissements matériels ?

Que fait SUD-Rail ?

Nos représentants SUD-Rail de l'Axe Nord ont déjà déposé une DCI sur leur périmètre pour défendre le métier de RD indispensable au fonctionnement des établissements matériels. Il est clair que le projet de la Direction ne va pas s'arrêter là et vise clairement la disparition de l'ensemble des RD de toute la France.

La Fédération SUD-Rail ne laissera pas faire et va d'ores et déjà déposer une DCI sur le périmètre de l'activité « Voyages » pour stopper cette remise en cause de nos métiers.

SudRail VOS REPRESENTANTS SUD-Rail



BOMTEMPS Romain
UO LA PC
MILITANT



DEBROCK Arnaud
Circuit Long PC
RPX / CSE



CAUDRON Christophe
MONTPELLIER
RPX



NORIS Sébastien
Niv3/BM VSG
RPX / CSE



KARABLIKIAN Théo
3X8/PORTEES PC
MILITANT



Chemlal Hadj
UO LA PC
RPX



MENTION Clément
Niv3/BM VSG
RPX



Lagoutte Sébastien
Niv3/TP VSG
MILITANT



HUGUET Christophe
Niv3/CF VSG
CSE



MOURLIN Mickaël
Niv3/PE VSG
RPX



BOISSY David
Niv3/BM VSG
CSE / RPX



LIORZOU Simon
3x8 BM PC
MILITANT



NOAILE Lucien
Niv3/FREIN VSG
CSE



DELLAC TONY
LOG MVT PC
CSE/RPX



GAUDIN CHRISTOPHE
Niv3/SAI
MILITANT



BELAÏB Lahcene
LOG MVT PC
RPX

**RPX
CSE
MILITANT**



09 50 25 20 69



sudrailpse@gmail.com



sudrailpse



sudrailpse.org