



Points abordés

- SU, mutations, formations
- Couchage et taxi Malesherbes
- Point QVT
- Métroïsation du tunnel / extension du départ en avance
- Respect du point d'arrêt RER NG
- Utilisation de la voie 229 à JY durant phase de travaux
- Point SST
- Réserve de nuit Corbeil/Melun
- Radio IRIS pro Melun
- Le carton rouge

SU, mutations, formations

Pas de sujet côté SU. La direction indique que nous sommes revenus à l'effectif avec encore quelques tensions sur le site de Creil qui devraient être résolues par des sorties d'écoles début 2025.

Côté mutations, l'objectif de 6 mutations «plan Marshall» sera atteint voire dépassé cette année. L'an prochain, il a été fixé à 9 avec un certain nombre de résidences prenantes (Lyon, Chartres, Calais, Strasbourg, Pau, Rennes, Nantes etc...). Le pôle prod travaille sur 2 mutations à Clermont en cette fin d'année.

S'agissant des arrivées, un agent de la ligne B pourrait arriver à Creil.

Formations initiales: une formation FI Autom a débuté en septembre et une DU en octobre (avec déjà un effectif réduit de moitié). La direction indique qu'il n'y aura sans doute pas de formation DU en 2025 pour les lignes D&R (a-t-elle enfin ouvert les yeux sur l'aberration de cette expérimentation?). Une école est prévue en décembre à Nancy mutualisée avec N&U avec 6 agents pour notre établissement.

SU	Juil	Août	Sept	Oct
CL	6	0	1	0
COE	22	8	7	15
MEL	24	25	16	16
MS	2	2	3	4
PAA	33	20	9	16
Total	87	55	36	51

Il y aura au second semestre 2025 une école TA/TB. Le nombre d'écoles TB initiales n'est pas encore acté.

Pour finir, nous avons remonté au responsable du PPU, les difficultés de gestion des demandes de monétisation des RM. Il les a reconnues et ça devrait rentrer dans l'ordre. Le décret qui permet de monétiser ces jours 35h court jusqu'au 31 décembre 2025. Donc, il sera possible de monétiser des RM l'an prochain. Nous avons demandé que les règles de monétisation soient clairement indiquées aux agents dans une com... Pas comme cette année!

Couchage et taxi Malesherbes

Nous avons posé une DCI début octobre, car nous avons de nouveau constaté des problèmes de réservation des couchages à Malesherbes avec des ADC qui se retrouvaient sans chambre alors qu'ils avaient réservé et eu la confirmation de leur couchage. Evidemment, sans solution, il fallait recourir à un taxi pour reloger ou acheminer l'agent chez lui, avec un prestataire ALLOCAB toujours en grande difficulté pour répondre aux demandes.

La direction était arrivée en DCI les mains dans les poches proposant de continuer sans prendre de décisions pour essayer de trouver des solutions...

Nous avons donc posé un préavis de grève. La direction a pris initiative de nous proposer une conciliation au cours de laquelle elle a répondu, imparfaitement, à l'une des problématiques en nous indiquant qu'elle allait, de nouveau recourir au taxi de Malesherbes, tout en laissant ALLOCAB au rang 1. Pas très cohérent. Sur la partie réservation des couchages, elles nous a proposé une

veille sur les incidents qui pourraient intervenir. Nous attendions une vraie mesure, comme l'augmentation du nombre de chambres réservées, et un contact direct et journalier avec l'hôtelier pour vérifier que les réservations passées avaient été bien enregistrées à son niveau (car en plus galac'si et/ou la plateforme d'ORFEA bugue à l'occasion). Sa réponse: nous n'avons pas le droit de contacter directement l'hôtelier, nous devons passer par ORFEA (cela se faisait pourtant il y a 2/3 ans). Dans ces conditions, nous ne pouvions lever notre préavis qui courra jusqu'au 5 janvier 23h59.

Merci de continuer à annoter systématiquement vos BS en copie CSSCT sur ces sujets. Nous le rappelons souvent, mais s'il n'y a pas d'annotations BS, il n'y a pas de sujet pour la direction.

Et pour rappel, si vous ne pouvez pas disposer de votre couchage à l'heure prévue, appliquez l'article 15.2 du RH 677 et augmentez votre temps de RHR dû temps d'attente jusqu'à votre relogement.

Point QVT

Le changement du prestataire «café» interviendra officiellement le 31 janvier prochain. La direction s'engage à ce qu'il n'y ait pas de rupture de la prestation, les machines commenceront à être changées à partir du 2 janvier. Elle annonce une offre plus importante (choix de boissons chaudes avec plus de thés et des soupes) et plus saine s'agissant du snacking. Nous verrons...

La direction en a profité pour nous annoncer que les distributeurs d'eau allaient dégager avec le changement de prestataire et qu'ils ne seraient pas remplacés. On a reposé la problématique des périodes de fortes chaleurs durant lesquelles la gourde ne peut suffire. On demande une mise à disposition de bouteilles sur les sites... À la boîte de s'organiser durant ces périodes comme ils ont su le faire pendant les JO. Elle doit nous répondre ultérieurement. On ne se contentera pas d'une réponse négative!

Nous avons reparlé de la porte de l'hôtel de Malesherbes qui était selon nos informations toujours calée ces jours-ci... Nous avons prévenu la direction que cela ne pouvait pas durer. Elle nous a donné une explication un peu fumeuse: la porte serait calée de 9h à 13h, le temps que les chambres soient faites... Bref si vous arrivez le soir et que la porte n'est pas fermée, virez la cale.

D'autre part, nous avons souhaité aborder la question de la mise à disposition du petit-déjeuner au foyer de Corbeil. Nous avons demandé :

-que des casiers soient aussi utilisés pour les agents ayant eu une FS tardive la veille et se levant après la fermeture du buffet.

-qu'on recourt au casier pour les PS jusqu'à 4h45 au lieu de 4h15 pour éviter que les agents prennent un petit-déjeuner à la va-vite juste après l'ouverture du buffet.

La direction va porter ces 2 sujets au niveau d'ORFEA.

Pour finir, nous avons demandé que les courses entre PNO et GOU pour les agents de Creil soient également assurées par G7 car la problématique est la même, avec ALLOCAB (nous avons remis G7 pour les courses PNO/JS l'an passé).

Respect du point d'arrêt RER NG

Encore un grand moment en séance. On nous apprend que certains quais seront ric-rac pour le RER NG car l'UM est plus longue que la plus longue des Z2N et surtout l'emplacement des premières portes d'extrémité est plus près de celle de la rame.

On nous a donc indiqué qu'il ne faudra pas s'arrêter «un peu avant la pancarte» au risque d'avoir la dernière porte hors quai dans certaines gares. Quand on sait que le règlement ne préconise plus de mettre la pancarte au droit de la fenêtre mais à l'extrémité de la rame, réaliser l'arrêt conforme avec une motrice qui présente un angle mort va relever du challenge. Et il ne faudra pas non plus trop dépasser la pancarte au risque cette fois de mettre la première porte hors quai...

Les essais ont permis d'identifier les gares problématiques (les Noues sens pair, Survilliers sens impair, St-Denis voie RM). Des pancartes seront déplacées APRÈS la mise en exploitation commerciale. Super! Nous avons émis des doutes sur d'autres gares comme Pierrefite par exemple. La direction doit vérifier.

A priori, ce point est traité au cours des formations RER NG. Encore une fois, l'arrivée d'un nouveau matériel pose des soucis vis-à-vis de l'infrastructure... Et ce sera aux ADC de s'adapter...

Métroïsation/départ en avance

La direction nous a présenté une évolution des marches dans le secteur PAA/SFD associée à une extension du domaine de départ en avance, le but étant de positionner les détentes en sortie de tunnel. Une note de service sera communiquée aux ADC. Elle nous a été présentée et nous l'avons jugée trop dense. Elle sera reprise par la direction sécu pour être plus accessible.

B D Métroïsation

Conducteurs, à partir du 16 décembre 2024 :

Dans le sens Sud vers le Nord

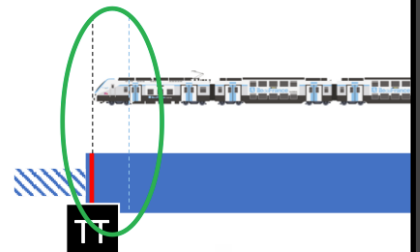
- CLX : J'ai l'IVAD et mon avance est inférieure à 3 min. Si rien ne s'y oppose, Service Train et je pars !
- GDS : Je réalise le temps d'arrêt prévu. Si rien ne s'y oppose, Service Train et je pars !
- SFD : Je me remets à l'heure!

Dans le sens Nord vers le Sud

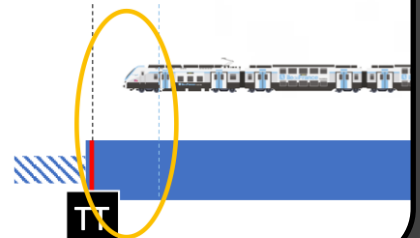
- GDS : J'ai l'IVAD et mon avance est inférieure à 3 min. Si rien ne s'y oppose, Service Train et je pars !
- CLX : Je réalise le temps d'arrêt prévu. Si rien ne s'y oppose, Service Train et je pars !
- PAA : Je me remets à l'heure!



Arrêt au repère « atteint sans le dépasser »



Arrêt au repère non atteint de quelques mètres (repère encore dans le champs visuel)



Utilisation voie 229 à JY

La direction a mis ce point à l'ODJ, mais visiblement elle n'est pas sûre que nous auront réellement besoin d'y remiser pour demi-tour au lieu d'aller au Point X, sur des phases de travaux en 2025.

On y accède avec un A+RR30+tableau G. Les conditions de sortie figurent déjà au LILI. La direction devra vérifier l'emplacement des passerelles notamment. Une note sera prévue le cas échéant.

Tant qu'on parle du point X, nous avons appris que le tiroir Nord de VSG mis en service très laborieusement avant les JO ne rouvrirait pas de sitôt. Une visite récente du det adj a mis en lumière des problèmes d'accès au local avec une piste défoncée et surtout l'implantation de l'éclairage de la piste du tiroir a semble-t-il été faite en dépit du bon sens avec un problème de gabarit pour cheminer (point que nous avons remonté à la direction). A priori, ils vont tout enlever... Bravo les experts! Pendant ce temps, on n'a pas de moyens pour faire le minimum sur les pistes (hormis la bombe magique)...

Point SST

Nous avons eu le droit à la présentation habituelle de l'accidentologie.

Nous avons alerté le pôle prévention sur les problèmes récents que nous avons remontés, sur des situations de travaux dans les locaux (GOU, souterraine quai 3) ou sur les installations (escalier de la passerelle Valmy), sans aucun avis préalable. Pour nous, c'est accidentogène et la direction doit en tirer des leçons.

D'autre part, nous vous rappelons que lorsque vos chaussures de travail commencent à être usées, vous pouvez vous rapprocher de votre DPX pour commander une nouvelle paire auprès du magasin de l'établissement.



SNCF: RÉVÉLATION D'UNE NOTE INTERNE PRÉPARANT LE TERRAIN DE LA PRIVATISATION

Réserve de nuit COE/MEL

Sac de nœuds sur ce sujet. La direction souhaite harmoniser les critères d'accès à la réserve de nuit de Corbeil et Melun, qui ne sont pas actuellement identiques, chacun ayant fait sa sauce dans son coin.

Premier problème, il manquait un interlocuteur lors de nos échanges, le chef de site de Melun. Difficile dans ces conditions d'avoir une discussion pertinente.

La direction partirait pour cette remise à plat sur, en dehors des requis «savoir être» qui sont à sa main, le critère de l'ancienneté Traction (TA/TB) (nous y sommes favorables). Pour nous, doit s'y ajouter l'étude éventuelle de situation personnelle compliquée de collègues qui auraient la nécessité de changer de rythme de travail. Les autres points à régler sont la durée des contrats (3 ans renouvelables ou 5 ans non renouvelables). La direction devra assumer ses choix. Pour nous, ces changements devraient s'opérer pour les futures nominations. Sur ce point, les intentions de la direction étaient floues (elle semblait vouloir l'appliquer aux agents en poste à partir de maintenant).

Face à ces embrouillaminis, la délégation SUD-Rail a demandé à la direction de revenir vers nous ultérieurement avec un dossier mieux construit et surtout tous les interlocuteurs. A suivre...

Radio IRIS prod Melun

Les problèmes de fonctionnement des Radios IRIS, utilisées par les agents de la prod de Melun, ne sont pas nouveaux. Nous avons demandé à la direction de se pencher sérieusement sur le sujet.

Pour elle, il ne s'agit pas d'un problème de réseau mais de fiabilité avec un bouton d'appel qui s'avère fragile (la prod de Melun utilise ces radios très fréquemment) et qui mal réparé avec du scotch devient inopérant. Le coût de la réparation avoisinant celui des postes, les radios vont être changées au fil de l'eau.

De plus, le micro est placé de manière non intuitive en haut et non en bas. Un système de réduction du bruit ambiant, qui ne peut être inhibé, vient en plus couper le micro si on parle à une trop grande distance du combiné. Le DPX va donc mener une action d'information auprès des agents.

D'autre part, les dysfonctionnements vont être répertoriés et analysés sans exclure la piste des problèmes réseau.

Le carton rouge



Nous avons appris que certains DPX avaient «repris» des ADC sur le fait qu'à la suite d'un forçement en REGIO 2N, il était nécessaire d'aller faire un EFAS dans la cabine opposée même si on ne la reprenait pas.

Nous avons donc posé cette question en RIC à la direction.

«Un sujet a émergé au niveau des DPX. Certains indiqueraient à leurs agents qu'en application de la nouvelle formulation dans Manuel de Conduite R2N concernant les prescriptions pour forçement, il y a nécessité d'aller réaliser un EFAS dans la cabine qui va être réutilisée ultérieurement. Nous pensons que ce temps (pour réalisation de l'EFAS) n'est pas pris en compte dans les compositions des JS (figurent uniquement les 10 mn de forçement prévues par la TT23). La délégation SUD-Rail vous demande de cadrer et de préciser le cas échéant si la réalisation de l'EFAS s'impose dans ce contexte. Si oui, il faudra que les temps alloués soient adaptés.»

Sa réponse a été:

«Il y a, que ce soit repris aux manuels de conduite ou non, une vérification de la continuité de la CG à réaliser après tout raccord (cf TT00513 C12.03, déclinaison de l'EF03010 Art 10.1.5)

Il est en effet repris systématiquement dans la procédure de formation d'UM des nouvelles versions des manuels de conduite la déclinaison de cette règle générale, Z2N, Regio2N et RER NG pour ce qui nous concerne.

Par ailleurs, les roulements prennent bien en compte le temps prévu pour qu'une fois le raccordement effectué, le conducteur se rende en cabine d'extrémité pour réaliser l'essai du frein.»

Pour le temps alloué, ils ont consulté la direction de la traction qui a répondu que les 10 mn pour le forçement reprenaient tous les temps pour forcer, changer de bout, faire l'EFAS dans la cabine opposée... Nous sommes plus que dubitatifs quand on sait qu'il faut aller souvent mettre la rame sur laquelle on raccorde en service pour consulter le carnet de bord... Nous avons demandé un retour à la direction. S'il le faut nous lui demanderons un chronométrage contradictoire sur le terrain...

21 NOVEMBRE
GRÈVE NATIONALE UNITAIRE
FRET/OUVERTURE À LA CONCURRENCE
SALAIRES
A VOS D2I !

Yacine Khelladi 0617248618	Samantha Martinez-Medina 0658426499	Sylvain Dominiak 0672716412	Benoit Rousseau 0624061174	Maxime Fougre 0623906441
Salima Khalabi 0781071592	Jeremy Garcia-Dantos 0621948733	Ludvine Dhiver Mahon 0687600116	Franck Caron 0627253353	Sébastien Charbonnier 0695415695
Emmanuel Marchand 0652746294	Gaëtan Rigaud 0652638838	Adeline Demillier 0650311073	Romain Noizat 0768048311	Sébastien Harel 0648258252

VOS REPRESENTANTS SUD-RAIL DEDP D/R

JEUDI 21 NOV

ULTIMATUM!
AVANT LA GRÈVE ILLIMITÉE

ARRÊT

Scannez le QR code ou appuyez sur les logos pour accéder à nos réseaux

