



ILE TGV SUD EST du 29 avril 2026

Points abordés

- Lave glace
- Siège SAVAS
- ADC Low cost
- Statistiques non tenues
- Garage Inouï
- Evaluations RPS
- Dysfonctionnement
- Primes CRML
- TGV M
- Local GCO

Scannez les QR Code ou appuyez sur les logos pour accéder à :

[Notre compte Facebook](#)
[Nos derniers tracts](#)



Lave glace : Si tu ne vois rien tu ne fais pas le train

Nous avons remarqué, ces derniers temps, une recrudescence des annotations concernant de nombreux dysfonctionnements sur la partie lave glace (réservoir vide, non fonctionnement, etc) et plus particulièrement sur les rames 2N2 pourtant celles qui fonctionnaient le mieux auparavant.

Nous avons atteint le pompon avec certaines rames signalées défectueuses sur ce point qui sont pourtant passées par la case technicentre et qui sont ressorties non seulement dans le même état mais également avec la vitre non nettoyée : INADMISSIBLE !

Devant ce constat alarmant, la direction nous répond qu'ils ont interpellé les responsables des technicentres et qu'une veille intensifiée est mise en place en plus des kits de nettoyage sur le territoire.

Comme nous l'avons fait remarquer, si la vitre est dans un tel état en sortie de technicentre avec un dysfonctionnement au niveau du lave glace, ce n'est pas de demander un nettoyage de la vitre avant départ qui va résoudre le problème et il est inconcevable que l'ADC anticipe plusieurs arrêts en cours de route afin de refaire d'autres nettoyages avec des kits. Son attention doit être pleine et entière pour assurer sereinement et sécuritairement la conduite de son train.

Devant ces éléments incontestables, même le responsable sécurité de l'établissement nous répond : « si les conditions ne permettent pas que le train circule, le train ne part pas ».

Malheureusement c'est sûrement le seul moyen pour que les choses s'améliorent... dorénavant vous savez quoi faire !

Sièges SA VAS pas bien

Depuis plusieurs ILE la délégation SUD-Rail explique que ces nouveaux sièges sont mal positionnés sur les rames avec le poste de conduite central. Le conducteur est obligé de s'asseoir sur le bord du siège pour conduire normalement. Du coup cette posture engendre une mauvaise assise pour la conduite du train, des maux de dos et une fatigue supplémentaire.

La direction nous explique que celui-ci est installé depuis des années dans les motrices à pupitre excentré et qu'aucun ADC ne s'en est plaint ! À croire que les représentants fabulent et inventent des problèmes sur ce qui fait la fierté de notre encadrement. C'est sûr que celui qui ne conduit pas est mieux placé pour savoir ce qui est bon pour les autres.

Quoiqu'il en soit, la direction arrive à entendre nos arguments et la particularité des motrices à poste central et ENFIN **la direction TGV a accepté de tenter un repositionnement du siège via l'ajout d'une platine de fixation permettant de décaler vers l'avant le positionnement du siège de 10cm.** Même si la direction laisse entendre que ce sera traité assez rapidement, aucune date n'a été communiquée.

L'ADC Low-cost !

C'est ce qu'on pourrait dire des ADC INUT ou SU.

Dans les 2 cas les **INUT ont une valeur pécuniaire misérable**. D'ailleurs faites attention ! Vérifiez vos états 31 il y a eu des cas où même les pauvres INUT/SU n'étaient pas payés ! ADC Low-cost, c'est le message que nous envoie la direction de l'ET Traction TGV SUD EST ! C'est le résultat d'une gestion qui nous balance sans « réelle alternative » dans la poubelle INUT ! D'ailleurs ADC est le seul métier où les INUT existent.

Certaines UP sont plus impactées que d'autres, mais cela ne change pas le résultat d'une direction qui se paye des bons résultats financiers sur notre dos et ne nous fait pas croquer dans le gâteau ! **Elle refuse de mettre des réserves supplémentaires pour maintenir un taux de PMJR correct, pas d'effort concret pour éviter de faire plonger les primes traction et le taux congés avec !** Attention aux redressements des taux congés !

Ce mauvais traitement de nos rémunérations est à mettre en perspective d'un mauvais traitement social, d'une gestion défailante et systématiquement au préjudice des ADC, déconsidérés par la direction de l'ET TRACTION TGV SUD EST ! **Une direction d'établissement qui ne connaît pourtant pas la crise. C'est tellement facile de faire payer les Mécanos sur la productivité, les roulements dégradés, TOUJOURS au préjudice des agents, comme le refus de maintenir les PMJR quand il y a des travaux notamment !**

Erreur 404 - Statistiques non tenues

C'est assez pratique de ne pas répondre à la question de SUD-Rail relative : **« au nombre des journées TA exécutées par des TB ou des agents de l'EATV. Et si oui, sur quels sites et combien de JS depuis le début de l'année ? Réponse : Statistique NON tenue ! »** C'est pourtant à la portée des BDC de faire une extraction des journées ! Mais non ! On ne doit pas savoir comment tout ça est géré ? Pourtant ça nous regarde directement ! On apprend les situations quand les agents nous les font remonter ! Ce sujet a fait l'objet d'une DCI de SUD-Rail dont le tract a été diffusé aux TA ! Nous rappelons que le GRH0085 fixe dans son article 3 les conditions d'emploi des TB aux tâches de manœuvres et que cet ancien règlement « toujours en vigueur » est confirmé à l'article 17 de la T00009 (PSO2B) qui date de janvier 2024.

N'hésitez pas à solliciter vos représentants SUD-Rail si on vous impose des journées TA ! Ce sujet n'est pas nouveau mais néanmoins important, bien-sûr pour la qualité de notre métier et de nos missions, mais surtout parce que l'absence de ces données masque la réalité des besoins en effectifs des TA et à terme, cela pose la question de leur présence sur certaines UP comme à Montpellier ! **La direction de l'axe TGV SUD EST a déjà montré sa méthode de casse sociale en supprimant dans un chaos inouï et au mépris des RPS, le métier des Remiseurs Dégareurs du matériel, sur les sites de Marseille et de Nice !**

Alors pour SUD-Rail nous continuerons de réclamer ces données et d'être vigilants pour défendre notre métier, ainsi que celui des TA qui sont des conducteurs à part entière ! Faites remonter à vos représentants les commandes que vous jugez anormales !

Garage des TGV Inouï

Plusieurs agents nous ont fait remonter des modifications de journée avec l'ajout d'un garage après un train Inouï sur le site de NSR. SUD-Rail est intervenu et a pu faire reprendre toutes les évolutions lorsque nous étions avisés à temps. La direction affirme avoir le volume de TA nécessaire sur ce site et nie avoir connaissance de difficultés de couverture de charge, malgré des malades et des formations en cours. **Donc s'il n'existe pas de problème d'effectif, il n'est pas question d'utiliser des TB pour faire des évolutions Inouï que ce soit à NE où sur les autres sites disposant de TA. SUD-Rail vous invite à refuser ces évolutions,** même si la direction vous sort de belles justifications (qui s'avèrent mensongères après coup pour les cas vécus ces dernières semaines) et à contacter un délégué SUD-Rail si on vous force la main. **Vous pouvez être certain que celles-ci vont se généraliser si on commence à les accepter.**

Évaluation RPS : Risque psychosociaux ou Rien Pour les Salariés sur l'ET TGV SE

Ce n'est pas la première fois que nous dénonçons la légèreté de l'évaluation et des actions concernant les Risques Psycho-sociaux sur l'ET TGV SE.

Une nouvelle fois, nous dénonçons la méthode d'évaluation uniquement basée sur des questionnaires en ligne «Pulse , Forms, C'est à Vous...» Pour SUD-Rail les évaluations doivent être faites par des échanges avec les agents sur le terrain. De plus les questions des sondages sont très orientées. Par exemple, elles s'orientent uniquement sur le DPX de l'agent alors que ce ne sont pas eux qui décident de la productivité, des conditions et de la politique de l'entreprise. De ce fait les réponses sont tronquées.

Sur le plan d'actions, le siège de l'ET TGV SE dégage en touche et annonce que toutes les actions ont été choisies par les CUP... Là on s'aperçoit que l'on est bien loin de la réalité et des besoins des agents. A titre d'exemple : réaliser des REX positifs à la suite d'un contrôle ATESS , plus de passages en Lito et Safir. Rien sur l'augmentation de la charge mentale des ADC, sur l'augmentation de la productivité, sur le mal être au travail etc ...

Pour SUD-Rail les RPS sont un sujet très important, surtout quand on ne peut qu'être touché par les 12 collègues qui se sont suicidés depuis le début de l'année.

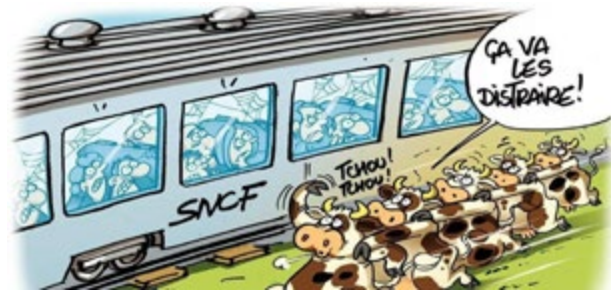
Le maître mot de l'axe : « DYSFONCTIONNEMENT

La délégation SUD-Rail est intervenue à plusieurs reprises sur des problématiques que vivent les conducteurs lors de leurs missions. Bilan : «c'est un Dysfonctionnement»

- Accident de personne et l'astreinte traction ne se déplace pas : *Dysfonctionnement*
- Assistance et gestion de malade à bord d'un train : *Dysfonctionnement*
- Problèmes de couchage ORFEA, délogement... : *Dysfonctionnement*
- Pare-brise EM sale et lave vitre : *Dysfonctionnement*
- Bruits cabine non résolus : *Dysfonctionnement*
- Éclairage des pistes pas réparé : *Dysfonctionnement*
- Arrivée et gestion du TGV-M : *Dysfonctionnement*

ETC.....

En gros soyez patients pour les dysfonctionnements qui sont voués à perdurer.



La direction s'attaque au système de primes des CRML

Aujourd'hui c'est Lyon qui est en première ligne mais la direction ne cache pas sa volonté de faire de même sur les autres roulements TA. L'ET TGV SE s'attaque à la rémunération des JS comportant du COT TGV (couverture TA), sorte de réserve déguisée au titre 2. Des accords locaux historiques pour la rémunération des JS, notamment mixtes (comportant des évolutions et du COT) sont dénoncés et la direction de l'ET souhaite mettre en place un nouveau système de rémunération.

Pour nos dirigeants, un CRML qui est en COT TGV ne travaille pas vraiment, d'où l'idée de supprimer le système de rémunération actuel qui est basé par le paiement en PMJR sur une journée complète de COT ou n/8-ème d'heure de la PMJR pour les JS comportant à minima un train.

→ Pour faire simple sur une journée 100 % COT TGV : La direction continue le paiement à la PMJR du roulement conformément à l'article 21.2 de la TTOOOO9.

→ Sur une journée mixte (comportant au moins une évolution) :

Suppression du paiement en n/8 -ème de PMJR. Augmentation du taux de la prime complémentaire et ajout d'une prime de soutien.

À ce jour, la direction refuse de communiquer des informations essentielles : le taux revalorisé de la prime complémentaire (qui est différente pour chaque roulement TA) et le montant de la prime de soutien.

Un des prétextes est que le paiement des « accords locaux » doit être saisi manuellement par la cellule primes. Pourtant depuis de nombreuses années les cellules primes régionales effectuaient cette saisie sans problème. Est-ce un manque d'effectif ou une autre volonté de la direction ?

Pour SUD-Rail nous considérons que la volonté de l'Établissement est, par glissement, de transférer de la charge TA vers TB voire TA vers RD. Nous devons être vigilants sur le maintien des effectifs CRML.

TGV M : la fin du début de la fin des ennuis !



Pour ce qui est de la marche supplémentaire prévue en juillet faisant figure de « clou du spectacle » pour l'arrivée tant attendue du tout nouveaux TGV M, **cela n'est pas encore complètement enterré mais semble être de plus en plus compromis.**

Pour l'instant, il est ou sera prévu de continuer à faire les marches d'endurance, chaque rame doit réaliser 50 000 km avant de pouvoir être homologuée pour assurer des marches commerciales. Cette tâche sera et continuera à être assurée par 8 agents de l'EATV, tous détachés sur la résidence de PBA (PLY) et ils assureront ces missions sur tous les axes TGV.

La direction s'oriente donc sur des marches commerciales prévues sur la période D et non pas sur des trains supplémentaires mais bien sur des trains existants dans les roulements.

Sachant qu'au départ il y aura peu d'agents formés, la direction mettra les journées en à fournir afin que celles-ci soient couvertes par les agents en FAC (les 1er formés), sans pour autant nous dire s'il y aura des sous périodes (sur la période D) de roulement afin de pouvoir répartir au fur et à mesure le nombre de trains concernés en fonction de l'arrivée des nouvelles rames. **Sur ce point la direction ne sait pas encore quelle option sera retenue.** Cela concernera dans un premier temps les agents de PCS (101) et MSC. Par contre devant notre questionnement concernant les agents en roulement qui vont se voir confronter à plus de journées FAC dans leur grille et donc la possibilité de se voir en INUT, qui plus est en période creuse (moins de demande de CA), la direction rétorque qu'il y aura plein de formations à réaliser et que les agents, par exemple pour ceux du 101, auront également la possibilité de couvrir les JS de leurs homologues du 100 qui auront demandé des CA. On voit tout de suite la bonne connaissance de notre direction concernant nos UP, car non seulement c'est une période creuse et les agents du 101 n'ont pas la connaissance Suisse pourtant élément essentiel pour pouvoir assurer une grosse partie de la charge du roulement 100.

Autre précision importante et pas des moindres, les TA ne seront pas formés dès le début et la direction, tout en précisant la main sur le cœur que ce sera ponctuel, indique que les JS seront montées sur le model OUIGO à savoir qu'il faudra assurer les évolutions avant ou après le train. **SUD-Rail a déjà interpellé fermement la direction sur ce point** et nous lui avons demandé de trouver des solutions quitte à assurer cette charge par d'autres conducteurs (EATV, conducteurs occasionnels, etc), ou si ce n'est pas possible, de réaliser un transfert de charge temporaire.

Côté formation, la direction nous informe que les formateurs sont identifiés et que **les formations devraient commencer dès le 11 mai et aller jusqu'à la fin d'année.** Seule la période 15 juillet/15 août est exclue afin d'aboutir à **80/100 agents formés fin 2026.**

Vous l'aurez compris, comme depuis le début avec l'arrivée du TGV M, tout est à prendre avec des pincettes et rien n'est réellement acté ou définitif (les informations changeant tous les deux jours) mais soyez certains que **SUD-Rail sera très vigilant pour que cela ne se fasse pas au détriment des agents et de leurs conditions de travail ou de rémunération.**

Local de coupure de GCO

Suite à vos retours BS, SUD-Rail est intervenu pour améliorer les conditions de coupures à GCO. **La direction reconnaît des problématiques, et va commander 2 fauteuils inclinables, et demander que l'espace cuisine ne soit plus dans la pièce de repos, mais dans l'espace petit déjeuner.** Une demande a été faite pour savoir si d'autres personnes ont accès au local, normalement réservé à l'activité TGV, et sur le délai d'obtention de la clé en fonction de l'affluence clients.

Prochaine réunion RPX le 27 mai 2026

Vos Représentants SUD-Rail à l'ET TGV SE :

Frederik Mallet (LN) : 06 11 15 34 63	Laurent Dufournaud (PLY) : 06 23 60 24 87
Bernard Borgialli (MSC) : 06 69 43 39 42	Remi Castanet (CR) : 06 95 35 61 22
Sébastien Michon (PLY) : 06 98 11 01 19	Gautier Peyre (MPL) : 06 23 19 80 90