



DCI

UO TRAIN Paris-Gare de Lyon

Compte-rendu de la réunion du 23 octobre 2017

La délégation CGT a été reçue, le 23 octobre 2017 à Lyon, à l'axe Sud-Est pour une Demande de Concertation Immédiate. Les sujets d'inquiétude se multiplient pour autant la CGT ne lâche rien et ne baisse pas les bras.

Après une DCI nationale sur les TGV 100% service, les portiques ... fin septembre, la CGT de Paris Sud Est, en lien avec nos camarades de Lyon, a déposé une DCI auprès de l'axe Sud-Est.

Sud Rail était sollicité dans cette démarche, mais n'a pas pu trouver un signataire habilité. Elle reste néanmoins associée dans les suites à donner.

Notre délégation a été reçue à Lyon, le lundi 23 Octobre 2017 par :

M. ZALESKY (DRH)

M. FERNEX DE MONGEX (Directeur Services)

M. DEVAUX (Dirigeant pôle roulant)

M^{me} BERNARD (Relation Sociale)

M. VEGA-MARTIN (RDET ESV Paris-Gare de Lyon)

En préambule, la direction d'axe nous informe qu'elle nous reçoit bien qu'elle n'avait pas à le faire, en raison du fait qu'elle n'est pas habilitée à recevoir de DCI. Les DCI se posent aux établissements, ou auprès de Rachel Picard Directrice SNCF Voyage qui peut ensuite déléguer à l'axe.

PRÉSENCE DE LA SUGE

Du fait de la séparation par ÉPIC, la direction de Voyages contractualise avec la SUGE.

Si Voyage paie pour la présence de la SUGE pour les derniers TGV, la direction d'axe annonce que la SUGE est présente à Paris sur le dernier Marseille et Lyon à hauteur de 85% du temps et 75% à Lyon pour les derniers trains embarqués.

Elle précise qu'à LYON, la SUGE mène en plus une activité contre les traversées de voies.

La Direction des services se targue d'une augmentation de la commande SUGE de 13% au global sur PSE, pour 2018, et uniquement pour l'activité Voyage.

La délégation CGT a confronté cette bonne volonté à la réalité du terrain où le déficit d'effectif à la SUGE est criant (-20 agents).

Nous avons demandé à l'axe d'intervenir auprès de la brigade de PSE pour respecter et assurer la sûreté des agents.

ORGANISATION DU TRAVAIL

Création de 7^{ème}, baisse de charge, suppression de lignes

Sur les roulements, et les 7^{ème}, l'axe nous renvoie à des discussions en établissement, nous expliquant les relations permanentes entre les établissements et les responsables d'axe. Ils confirment une baisse de charges de travail,

des suppressions de dessertes.

Ils ne remettent pas en cause la mixité de 15% que nous avons obtenus, sans pour autant vouloir l'augmenter. Concernant l'avenir ils restent volontairement flous.

Pour 2018, en raison des portes d'embarquements, ils considèrent que cela nécessite moins de présence d'ASCT. La montée en puissance de ce dispositif d'embarquement est intégrée dans le calcul de la charge.

La direction supprime donc, volontairement une ligne de roulement sur le Paris/Lyon.

Concernant l'avenir, toujours la même réponse on ne sait pas. ■

LYRIA

SNCF n'est que le prestataire, « le sous-traitant » de Lyria. Lyria a demandé de faire des économies sur l'hébergement, considérant que la facture est trop élevée. Ils découvrent que les hôtels sont plus chers en Suisse, qu'en France. Pour répondre aux exigences de Lyria,

l'Axe a reconstruis des roulements en supprimant au maximum les RHR en Suisse. En accord avec nos collègues de Mulhouse, la CGT a fait des propositions, rejetées par la Direction.

Nous avons aussi alerté la direction d'axe et de l'ESV sur l'hôtel de Bellegarde, ils savent qu'il y a et qu'il y aura un sujet, mais s'en remettent à leur prestataire qui est ORFEA. La CGT a insisté pour qu'ils anticipent d'autres solutions de couchage à Bellegarde. ■

PARCOURS PROFESSIONNELS

Pour eux pas de sujet, ils respectent les parcours pro. Sauf qu'en CHSCT extraordinaire du 17 Octobre 2017, la direction de l'ESV refuse de combler les 3 places vacantes du « méditerranée »

par 3 agents (*ex cœur de cible*) du Paris/Lyon.

Elle refuse d'affecter des agents Transilien vers le roulement « Paris/Lyon ». ■

SALON GRAND VOYAGEUR / EXPÉRIMENTATION

Sur la base d'une réflexion d'un groupe de travail « agents », a été lancé une expérimentation à Lyon d'une présence d'ASCT au Salon grand voyageur.

Sur la base de volontaire, ces ASCT renseignent les voyageurs pendant deux heures avant d'assurer leur TGV.

Ce test est réalisé pendant 9 mardi de septembre à Octobre. Ils ne disent pas si ce dispositif sera pérennisé ou pas.

La Direction semble donc être à l'écoute mais d'avantage des réflexions émises par ces groupes de Travail, que par les propositions portées par les représentants du personnel. ■

100 % SERVICE

C'est la grande avancée pour eux, c'est l'avenir. L'esprit « dégageons nous du temps pour être plus proche des clients, créons du contact ». C'est beau !!! On ne sait toujours pas pourquoi faire, mais les RET sont en charge de nous expliquer. Concernant le contrôle à bord, ce sont là aussi de belle phrase : « Principe de non contrôle à bord systématique ».

En clair, les ASCT ne contrôlent plus à bord des « TGV 100% service » que si vous êtes EA, ou que votre application vous indique un voyageur à contrôler et seulement ce voyageur. Grâce à l'accueil embarquement le taux de fraude est passé de 1,7 sur « Paris/Lyon » au lieu de 3 pour les autres lignes. Un dispositif d'alerte (*analyse Opale*) détecte toute déformation de ventes (*augmentation de titres à 1,5€, MI 75, forfait bambin...*).

Pour la CGT, encore de la poudre de perlimpinpin. Ils veulent réinventer le chemin de fer, réinventer notre métier pour mieux changer encore d'avis dans quelque temps.

Pour la CGT, faire du service, de la prescription, nous l'avons fait, nous le faisons, rien de nouveau sous le soleil.

La lutte contre la fraude ce n'est plus une priorité, là nous sommes plus que dubitatifs.

Nos collègues Transilien en ont fait la douloureuse expérience. « Proximi'train » a laissé des traces, de la lutte contre la fraude on est passé à la visibilité pour revenir aujourd'hui à la lutte antifraude. ■

AGENT « B » NON TENU

7

Pas de situation critique selon eux. Les agents B sont prévus en conception (sauf en fonction du matériel ou de la ligne).

En opérationnel, pour des motifs de maladie, de préavis de grève, ils peuvent être amenés à ne pas les assurer. Il n'y a pas de modifications dans les règles d'équipement des trains.

Nous les avons alertés sur les parcours à agent seul, notamment entre Lyon et St Étienne. Ils ne sont pas contre refaire des tests avec des EA. ■
Ils ont programmés les EA sur ce parcours, sans que ces derniers n'aient constatés une situation particulière.

CRÉATION D'ÉQUIPE D'ASSISTANCE (EA)

8

Création de 8 EA basés à Lyon pour intervenir sur les « Paris Lyon » mais pas que. Chaque sera vu au minimum 1 fois par mois..

Il n'y a pas de projet, pour le moment, de recréer des équipes « d' EA » à Paris. La direction assument complètement

la contradiction de supprimer les EA, il y a moins de 2 ans et de le recréer de nouveau. Faire et défaire le chemin de fer. ■

RÉMUNÉRATION

9

La prime de 5€ du « Paris Lyon » a été créée pour compenser, notamment, la baisse des taux de prime TGV. Dans le cadre de la généralisation de l'accueil embarquement et des « TGV Service », la Direction met en œuvre une prime de 3 ou 6€. Cette prime est instituée pour compenser

la perte de la prime de perception. Elle sera définie par train ou OD, dès la conception, et ne sera pas assujettie aux aléas de l'opérationnel (*filtrage levée, ...*). Mais c'est transitoire, juste pour un an.

Les 5€ s'arrêteront bien évidemment avec les 3/6€.

Selon eux, en moyenne les ASCT du Paris/Lyon gagnent plus qu'avant, et qu'en cela il respecte bien leur engagement lors de la mise ne œuvre du projet Paris/Lyon. La CGT a rappelé sa revendication d'une augmentation de la prime de travail de 200€ par mois.

La direction considère que c'est bien évidemment trop et annonce au niveau national une rencontre pour redéfinir les conditions de rémunération des ASCT. ■

PORTES D'EMBARQUEMENT

10

C'est toujours en phase test, mais ils sont persuadés que ça fonctionnera très bien. Y compris en pointe vacances, fin d'année, Neige.....

Ils refusent tous débats ou propositions, au motif qu'il faut laisser les expérimentations se faire. ■

À travers cette DCI à l'axe sud-est, la délégation CGT espérait sortir du jeu de « ping-pong » auquel se livre régulièrement la Direction, au prétexte « ce n'est pas moi, c'est... »
Ils vont, semble-t-il, tous à la même école, les mêmes discours.

Chacun d'eux, dans leur responsabilité, mettent en œuvre les orientations de l'entreprise.

Le RH de l'axe c'est d'ailleurs félicité d'avoir sur son axe tous les établissements en ESV, mais se plaint de ne pas avoir d'instance de représentation du personnel, d'instance de dialogue.

Des instances de dialogue mais pourquoi faire ?

Au regard des échanges précédents, le dialogue reste à sens unique.

Les ASCT plus que jamais doivent hausser le ton, pour se faire entendre

