



UP Charolais

Analyse CGT sur l'arrivée des Ouigo à PCS

L'arrivée des Ouigo à PCS ne nous réjouit pas; entre un modèle économique tiré vers le bas et une volonté d'abaisser les coûts sur le dos des agents, ce n'est pas un progrès social pour l'UP.

Nous ne sommes pas dupes, avec la baisse programmée du nombre de trains au départ de PLY, notre charge de travail risque de diminuer fortement si nous n'acceptons pas les Ouigo. Mais cela ne peut se faire sur la santé des agents ! Des journées de près de 8h sans coupure avec des prises de service vers 4h, **c'est inacceptable.**

Des garages à Villeneuve, Conflans ou Nice tard le soir après de grosses journées de service, **c'est inacceptable.**

Des dégarages à 5h du matin de Villeneuve, Conflans ou Nice avant de faire une longue journée de service, **c'est inacceptable.**

L'exemple type de la journée inacceptable, c'est le retour de Nice. Pour une prise de service vers 4 heures du matin, un réveil vers 3h15 et un petit déjeuner pris sur le pouce; nous devons aller dégarer de Nice Saint Roch, mettre la rame à quai à Nice ville, puis faire le train jusqu'à Paris avec une fin de service à 11h52.

7h52 d'amplitude, 975 kms en s'étant levé à 3h15 du matin et en ayant un café et un bout de pain dans le ventre !

Inacceptable !

Nous voulons bien faire quelques efforts, mais cela a ses limites et la limite pour nous, c'est les garages et dégarages.

C'est du travail de TA. Les TA ne doivent pas être les grands oubliés de cette affaire.

Nous le faisons à quelques endroits où il n'y a pas de TA et où les garages sont à proximité immédiate de la gare (Toulon, Annecy, Perpignan) .

Il y a actuellement des TA à Nice, Marseille et Paris.

Les Ouigo remplacent des TGV existants, ne pas utiliser les TA pour ces dégarages est un

non sens puisqu'ils sont sur place de toute façon.

Nous proposer de faire garer et dégarer par d'autres TB ces trains est lui aussi un non sens; ces agents coûtent plus cher ! Et le dictionnaire des emplois l'interdit.

L'une des raisons pour laquelle Ouigo veut que ce soit un TB qui dégare en plus du coût d'un TA en moins, c'est selon eux une meilleure liaison entre le matériel et l'ADC. Hors pour le cas de Nice avec un journée imbuvable de 7h52, nous venons d'apprendre que Ouigo est prêt à supprimer cette liaison matériel-ADC pour gagner quelques minutes sur la JS afin qu'elle soit moins souvent dérogonaire !

C'est aussi pour cette raison qu'ils voudraient nous faire dormir à Nice Saint Roch, grappiller quelques minutes sur une JS très dure sans régler le problème fondamental. Hors, Nice Saint Roch, nous connaissons les hôtels aux alentours...

Il y a 3 et 4 ans nous y avons dormi, dans des conditions exécrables (hôtels sales, excentrés). A l'époque, la CGT avait pris les choses en main par le dépôt d'une DCI qui s'était soldée par un relevé de conclusion qui est toujours valable. A savoir, que tous les agents du Charolais en roulement dorment au même hôtel : l'hôtel Ibis centre gare (ceux en Fac dorment soit à cet hôtel, soit dans un hôtel équivalent près de la gare).

Même si cet hôtel est loin d'être parfait (bruits), il avait été plébiscité par une majorité d'agents pour sa proximité avec la gare. C'est un des rares lieux où nous pouvons nous retrouver pour manger .

Le Charolais n'est pas autorisé à Nice Saint Roch, envoyer plus de 100 agents sur au moins 2 jours pour faire la CSSL Nice Ville - Nice Saint Roch va avoir un certain coût, il en est de même, dans une moindre mesure, pour Conflans et le TSEE.

Nous venons d'apprendre aussi que sur Paris Est et PMP il arrive régulièrement que les Ouigo soient dégarés en opérationnel par des TA (retard des trains, repos à la résidence trop courts, RHR trop courts, etc) . **Quand on veut, on peut !**

Avoir 3 ou 4 Ouigo en roulements, ce n'est pas pareil que d'avoir une charge importante.

Se passer des TA en opérationnel avec autant de charge est suicidaire.

Nous ne ferons pas les frais de ces décisions absurdes.

Le cas de Nice nous interpelle plus particulièrement. Après plus de 3h de LGV, nous voilà sur une ligne classique qui, entre Marseille et Nice, nous impose une attention accrue ; entre retards de trains, problèmes récurrents sur la ligne , insertion entre des TER desheurés et des travaux réguliers ; la conduite sur cette ligne est difficile. Avec des horaires d'extrême matinée ou soirée, l'attention à la conduite qui doit être la règle ne pourra être assurée convenablement.

Alléger ces tournées par des parcours EV sur une partie de train n'apporte aucune plus value significative (assis sur un strapontin après plusieurs heures de conduite, ce n'est pas réjouissant).

Mettre ces journées problématiques dans un pseudo roulement 100C comme proposé par la direction pose plusieurs problèmes :

- Est-il normal de laisser les tournées les plus dures à un petit groupe de conducteur ?
- Ils seront jeunes au TGV, auront moins de connaissance de la ligne qu'un ancien et d'expérience sur le TGV.
- Ils vont perdre leur ligne au 160.
- augmenter le nombre de dispo dans les grilles du 100 et 101 (sans création de JS supplémentaires, pour fournir ce 100C, il faut prendre ces JS des autres roulements)

Ce 100C n'est valable que si nous avons une augmentation significative du nombre de JS TGV à PCS et contrairement à ce qui nous avait été annoncé au mois d'août (+22JS), ce n'est pas le cas ! Bien au contraire, nous ne sommes même plus certains de conserver le même nombre de JS que l'année dernière pour le même service. En espérant que le socle de 320 JS soit lui au moins respecté !

L'Axe a bien été content de trouver des agents autorisés au CNM à PCS afin de palier aux manques de formation sur le sud et ce, en plein été, au détriment des congés pour les agents du Charolais.

Tout le monde à PCS connaît les problèmes des tournées Genève assurées par un seul roulement (difficultés de poser des congés, tournées qui reviennent souvent, réserves,...). Afin de ne pas se retrouver avec la même problématique, les 2 roulements TGV doivent être autorisés aux Ouigo avec des tournées en grille (répartition entre les 2 roulements à définir).

Les PS matinales ou les FS après 00h30 sont problématiques. Une très grande majorité des agents n'habitent pas près du dépôt (en partie à cause des prix de l'immobilier et non de leur volonté). Les agents n'ont ni l'envie, ni la possibilité de venir dormir près du dépôt avant ou après ces journées. Certains agents seraient alors tentés de venir par les bus de nuit, qui en plus d'être relativement dangereux, sont très souvent supprimés, retardés voir en avance aux arrêts de bus.

C'est pour cela qu'en commission roulements, les OS ont toujours demandé à avoir des PS et FS compatibles avec les transports en commun.

Le Charolais a une histoire singulière avec la création de la ligne D du RER qui a été mise en service par le forcing de la part de la direction sans aucune contre partie pour les ADC.

La plupart des agents ne se sont pas sentis impliqués dans le projet.

Nous en payons encore aujourd'hui, 23 ans après l'ouverture, les conséquences.

Il serait regrettable qu'il arrive le même sort aux Ouigo à PLY.

Sans compter que, comme à la banlieue où l'on a connu la désimbrication de la ligne D et R, celle-ci veut refaire la même avec les TGV Ouigo et classique. Autrement dit, la direction refuse que dans une même JS un agent fasse du TGV classique et du Ouigo ! L'argument étant que Ouigo ne serait pas capable de facturer la bonne somme pour la prestation fournie...

Le Charolais assure depuis de nombreuses années les pointes neiges dans des conditions qui lui sont connues, et ce, par le bon vouloir des agents qui acceptent de nombreux changements de commande à cette période, en échange d'une charge de travail de qualité tout l'année.

La CGT propose pour cela les seules solutions viables à l'arrivée des Ouigo au Charolais :

- que les garages et dégarages des Ouigo soient effectués par des TA là où les TGV conventionnels sont déjà dégarés par eux actuellement (pérenniser le travail des TA)
- réduire au maximum les parcours EV.
- des PS et FS au Charolais acceptables afin que les agents puissent venir et partir en transport en commun (6h - 00h30) comme cela est le cas aujourd'hui.
- un couchage dans les foyers et hôtels habituels.
- que les Ouigo soient incorporés dans les roulements 101 et 100.
- impliquer réellement les ADC via les OS à l'arrivée des Ouigo à PLY dans la conception des journées en prenant en compte des 5 points précédents.
- Ouigo doit travailler sur ce projet avec les ADC du Charolais et pas contre eux.
- de pouvoir mixer dans une même journée des TGV Ouigo et des TGV classiques

La CGT, travaillera sans relâche et avec les autres OS, pour qu'enfin, la direction revienne à la raison et que les agents ne soient pas les grands perdants de l'arrivée de Ouigo sur l'UP PCS.

