



## Vos RPX vous informent

Les différentes réunions du jeudi 3 décembre 2020 (Réunion RPX, IRT thématique et réunion concernant le plan de transport et les roulements Trains & Traction) ont permis à l'**UNSA-Ferroviaire** d'apporter ses analyses, de faire remonter les difficultés rencontrées par les agents et de faire un point d'étape sur les volontés de réorganisation de la Direction de TGV Est l'Européenne. Les sujets abordés sont les suivants :

### FUSION SOL / BORD



Dans la dynamique de l'Entreprise à **fusionner les UO**, comme cela se fait déjà actuellement à Strasbourg, la Direction en Lorraine attend justement le **retour d'expérience alsacien** pour valider sa mise en place.

⇒ **L'UNSA-Ferroviaire** ne se fait aucune illusion quant au bilan qu'il en sera réalisé. Nous n'imaginons pas un retour négatif de la part des Dirigeants. Ce « REX » devrait arriver courant février avec une mise en place concomitante avec le détournage (la séparation des activités TER & TGV), début 2<sup>ème</sup> semestre 2021.

### TRAVAUX A NANCY



Les travaux concernant le **local de versement TGV** sont en cours (en bas de l'escalier en colimaçon). Vous pouvez continuer bien évidemment à verser dans les locaux TER. Le gros œuvre est finalisé, l'ameublement est prévu, une caméra de surveillance est en cours d'installation. Il restera à réécrire les textes réglementaires concernant la Vente et les Trains pour officialiser la nouvelle procédure de versement.

Pour information, les conducteurs de train viendront nous rejoindre dans le nouveau **local de prise de service** le 13 décembre 2020. Le bureau CTT (Cadre Transport Traction) est également en cours de réalisation (à droite du bureau des RET). Les **travaux au COE** de Nancy débiteront le 11 janvier 2021.

Les **nouveaux cadres syndicaux** sont installés (côté bureaux de la Direction gare au 1<sup>er</sup> étage).

Il ne reste plus que les **nouvelles boîtes aux lettres** qui viendront se positionner en face de ceux-ci (en attente de réception).



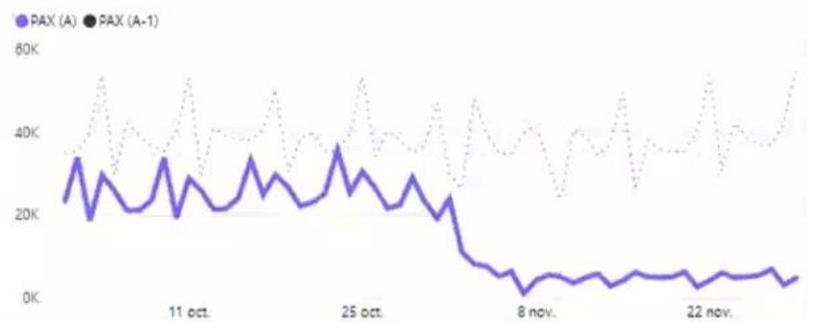
## PLAN DE TRANSPORT

Le Directeur Conception & Adjoint du Directeur Industriel nous partage son analyse des dernières semaines : « nous avons été agiles sur l'offre, principalement pour les intersecteurs ».

### ETAT DU TRAFIC ACTUEL

Trafic depuis le début de la crise sanitaire 2020 vs 2019

Environ 25% du plan de transport pour une fréquentation moyenne des trains de 38%



PROS

-76%



LOISIRS

-55%

Forte baisse de trafic depuis l'annonce du confinement n°2



Les pertes enregistrées par TGV Est l'Européenne sont colossales :

- ✓ Chiffre d'affaire : **-342 millions d'euros**,
- ✓ MOP (Marge OPérationnelle) : **-185 millions d'euros**.

⇒ **Le plan de transport est revu à la baisse pour l'année 2021.** L'Entreprise doit s'adapter à la réalité de la fréquentation et à la réalité économique.

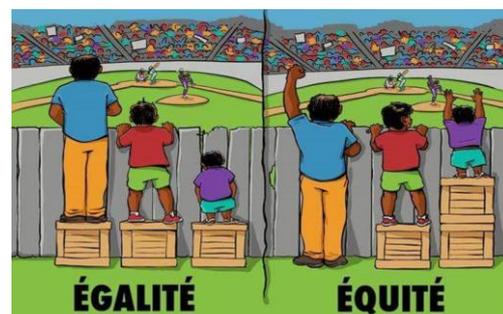
Par déclinaison, le contexte début 2021 a évolué depuis quelques semaines :

- ✓ Une période de déconfinement prévue jusqu'au 20 janvier 2021,
- ✓ Un marché « pro » en fort recul : 1 voyageur « pro » sur 2 ne reviendra pas en 2021,
- ✓ Une période traditionnellement basse en « loisirs », plutôt portée par les « pro ».

⇒ Les projections économiques s'en trouvent très dégradées : ces perspectives conduisent la Direction à travailler un **nouveau plan de transport à compter du 5 janvier 2021**, amenant à la suspension d'un certain nombre de trains. Pour résumer, il y aura la suppression d'1 aller/retour supplémentaire sur quasiment toutes les « origine/destination » de l'Axe, par rapport à ce qu'il avait été annoncé à la dernière commission roulements.

L'**UNSA-Ferroviaire** revendique de limiter l'impact de ces annonces pour le Personnel roulant, principalement impacté sur le volet économique mais aussi sociétal.

⇒ La Direction affirme sa volonté d'adapter les roulements tout en préservant les équilibres... peut-être comme elle le dit si bien : « en partageant la misère ! ». L'**UNSA-Ferroviaire** sera présente pour vérifier les arbitrages qui seront décidés, tout en revendiquant l'**équité** plutôt que l'égalité.



- Dès le 5 janvier 2021, la Direction a la volonté de revenir à un mode de programmation habituel malgré le déconfinement en cours,
- Maintien des grilles de repos discutées lors des instances,
- Visibilité des repos au-delà du 5 janvier d'ici 15 jours.



### Calendrier de travail de la cellule adaptation pour la fin d'année :



### Les points positifs à retenir :

- Le plan de transport va augmenter pour arriver à 92% à compter du 12 décembre 2020 (Alleo à 67% et OuiGo à 60%),
- Les SU ne seront plus utilisés à compter du 13 décembre 2020,
- La Direction déclare que la grille de RP ne changera pas et qu'ils seront visibles, avec le déroulé des journées, dans Pacific avant Noël,
- La continuité dans les dessertes (Remiremont, S<sup>T</sup> Dié, Colmar, etc...).



⇒ **L'UNSA-Ferroviaire** a rappelé la situation tendue que vivait les Chefs de bord depuis le début de la crise sanitaire. L'Entreprise ne semble plus trop s'émouvoir de leur **perte de salaire** et du **manque de visibilité des JT**. Nous avons expliqué une fois de plus, aux Dirigeants de cette réunion, que cela augmentait encore le clivage des agents sur le terrain et des agents sédentaires (structure) : effectivement, les pertes de salaire ne sont pas comparables !

### **PROJET D'EVOLUTION DES EQUIPES EA DE L'AXE**

La Direction du Service de TGV Est l'Européenne projette de simplifier et d'optimiser le fonctionnement des équipes d'assistance, ainsi que son management. Ce projet concerne les équipes EA de **l'UO Trains de Paris-Est / Reims, de l'EO de Strasbourg, de l'UO Trains de Lorraine** et le pôle Excellence du Service (du plateau Service de la Direction du Service). Les ASCT des 5 équipes EA de TGV EE se verront **regrouper en une équipe unique**, dirigée par un RET au sein de l'UO Trains de Paris-Est / Reims.

- Les **effectifs** ASCT EA ne sont pas modifiés. La **répartition territoriale** des ASCT n'est pas modifiée.
- Les ASCT des équipes EA de Metz, de Nancy et de Strasbourg conserveront leur **lieu principal d'affectation**.
- Contrairement à ce qu'il avait été murmuré, l'activité des ASCT EA serait identique et sur le même périmètre géographique (Axe Est).

⇒ **L'UNSA-Ferroviaire** n'écrira pas la longue liste des bénéficiaires hypothétiquement attendus. Lors de nos interventions, dans l'instance des représentants territoriale où ce projet nous a été présenté par le DUO Trains de Paris-Est, nous nous sommes plutôt attardés à énumérer les **craintes des agents**, insistant sur la **distance** séparant les agents des managers et les futurs **problèmes induits lorsque le commande est éloignée** des agents considérés. D'après le DUO, nos appréhensions ne sont pas fondées... L'UO Trains de Paris-Est / Reims connaît désormais la position de **L'UNSA-Ferroviaire** lorraine.

- L'organisation projetée suspend le poste de RET EA lorrain : la réaffectation de ses missions conduira à la suppression d'un poste RET. Le maintien de 2 postes RET à Nancy amène par décalage la **suppression d'un poste RET à Metz**. Les agents concernés se répartiront dans les autres équipes qui fluctueront entre 15 et 20 agents, en conformité avec les standards.
- Le pilotage fonctionnel reste inchangé, il sera assuré par 1 QG. Pour l'UO, 1 RET QF accompagné d'un assistant QD basés à Paris-Est.

La Lorraine paie un lourd tribut par rapport à toutes ces réorganisations, à tous ces aménagements si obligatoires économiquement soient-ils ! 3 lignes de roulement supprimées à l'avant dernière commission roulements, maintenant l'annonce de suppression d'un poste de RET, de plus la Direction a même oublié de fournir les réponses souhaitées aux référents roulements lors de la dernière ITTR.

**Vous pouvez compter sur l'UNSA-Ferroviaire, nous ne baisserons pas les bras !  
Pensez à voter, pour un syndicat proche de vous et qui défend vos intérêts**

## DIVERS

- La restriction concernant la limitation du nombre de personnes pouvant se situer dans un périmètre de 8 m<sup>2</sup> ne s'applique **pas dans les halls de gare**, mais uniquement dans les commerces.
- Le 11 décembre 2020, les **agents de sécurité** en gare reprendront un service normal (2 le matin puis 2 le soir).
- Concernant la CSSCT, il est apparu dernièrement des situations à laquelle l'organisation du travail « Est oui can » ne répond pas. Par exemple, lorsque qu'un problème (hors commande du Personnel) survient lors d'un découché, qui intervient ? La Direction en local ? L'Axe ? Le Président de la CSSCT ?

⇒ **L'UNSA-Ferroviaire** avait alerté l'Entreprise à l'époque de la mise en place d'Est oui can. Nous avons d'ailleurs suggéré une organisation du travail sensiblement différente pour pallier aux manques que nous rencontrons aujourd'hui.

Notre DUO Adjoint nous confirme qu'un **logigramme de prise en charge** des agents, lors de situation problématique rencontrée (comme par exemple l'apparition de punaises de lit dans une chambre d'hôtel ou de foyer), est en cours de validation.

- La Direction de TGV EE instruit actuellement le dossier de **centralisation des CPST** de l'Axe (comme les équipes EA). Tous Chefs de bord TGV EE lorrains sont donc directement concernés. A suivre...

 utile l'Unsa!

### Vos RPX :

<b>Romain BONNEFOY</b>	06.84.75.22.56
<b>Laurent BERTHIER</b>	06.26.91.74.47
<b>Eddy MARTZLOFF</b>	06.79.13.27.44