

Les sanctions sont tombées :

- Création de **2 entreprises distinctes** (une pour l'exploitation et une autre pour la maintenance) ;
- La **perte de 23 flux** d'exploitation (les plus importants) ;
- L'avenir de **450 agents FRET** est en suspend (ils devront, dans la mesure du possible, être réintégrés dans le groupe SNCF).

⇒ **L'UNSA-Ferroviaire** est très inquiète du drame social que vont provoquer ces sanctions.

Création d'un établissement Trains au sein du CSE Axe Est :

La question vient de la mise en place d'une unique UO Trains sur l'Axe Sud Est. La séparation des UO Sol & Bord est donc entérinée sur cet axe.

⇒ **Encore une fois, l'entreprise revient en arrière après avoir voulu fusionner les établissements Sol & Bord.**

Cette nouvelle organisation ne sera pas adoptée au sein du CSE Axe Est. La seule modification de l'organisation, issue du relevé conclusif de décembre 2022, est la mise en place d'une Direction nationale Trains.



Valorisation des périodes « pics de production » :

Comme cela s'effectue sur d'autres Axes, notre Direction va instaurer une prime lorsque les agents auront une prise de service certains week-ends (samedi et dimanche). **Les dates sont propres à l'Axe Est et seront communiquées prochainement.** Les agents de Bord et au Sol sont concernés par cette **prime de 50€.**

Caméras et respect de la législation en vigueur :



La problématique concerne au moins 2 sites : la gare de Paris Est et le Technicentre Est Européen. L'entreprise s'est vu rappeler l'obligation légale de communication auprès des agents de l'installation du dispositif de caméras de surveillance. A ce jour, cela n'est pas réalisé sur le TEE et les caméras filment les agents lorsqu'ils réalisent leurs tâches.

⇒ **Si l'UNSA-Ferroviaire reconnaît la nécessité de protéger les agents (et les biens) via ce dispositif, elle condamne l'utilisation de ces images à des fins disciplinaires (ou de management).**

ORDRE DU JOUR

RÉUSSIR L'ÉTÉ 2023

Pour rappel, **l'été 2022** est qualifié comme **historique** suite au record de la fréquentation de notre clientèle dans les trains (18% du chiffre d'affaires). En revanche, la satisfaction client était en baisse suite à aux difficultés de production rencontrée durant la période estivale. En cause, la gestion des épisodes de forte chaleur et une régularité en dessous des 80%, bien loin des standards habituels.

En réaction, la Direction du Service met en place un plan d'action pour que cela ne se reproduise pas. L'enjeu : la satisfaction clientèle et la QVT des agents.

La Direction assure d'une plus grande robustesse le plan de transport et la maintenance, en concertation avec le matériel et la circulation. La disponibilité des rames a été renforcée par rapport à l'été 2022. Une plus grande part du plan de transport est laissée aux circulations Loisirs et Intersecteurs.



L'ACR (Adéquation Charge/Ressource) Bord a été étudiée spécifiquement pour cette période. Une majorité de passerelles TER vont renforcer les résidences. Seuls quelques apports de CDD sont à noter sur le périmètre alsacien.

Les ressources au Sol ont été renforcées à hauteur de 30 ED (Effectif à Disposition).

Dans le domaine de la sûreté, un renforcement est demandé concernant les équipes de cynodétection (bagage abandonné). Malheureusement un problème subsiste, la grande majorité ne sera pas certifiée suite à une plus grande exigence des nouveaux critères de certification.

Sujets fortes chaleurs :

A propos du Sol, la Direction annonce le bon fonctionnement de tous les espaces de vente de l'Axe. En cas de dysfonctionnement, un plan B est prévu dans chaque gare pour pallier à une panne éventuelle.

Pour le Bord, l'état des lieux effectué annonce 80% du parc TGV en bon état de fonctionnement.

Dans le cadre de « Distrib'eau », 200 bouteilles par rame seront à disposition des Chefs de Bord. C'est l'entreprise GEOPARTS qui aura comme unique mission d'avitailler les rames.



La Direction met fin aux espoirs des Chefs de Bord à porter des bermudas à Bord. Ce projet n'a pas été retenu sur TGV INOUI.

⇒ La délégation UNSA-Ferroviaire regrette ce choix sur le fond autant que sur sa forme. Tout porte à penser que le nouveau « Directeur des Trains » a rejeté nos arguments avancés à la Direction nationale il y a quelques mois déjà (et qui avaient été acceptés !). Mais en a-t-il seulement pris connaissance ? A ce revers de la main, nous répondrons que « l'habit ne fait pas le moine », et aurons une pensée pour les collègues qui souffriront encore de la chaleur cet été.



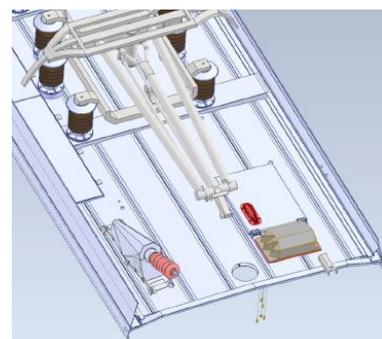
Pour éviter des situations perturbées, un temps de correspondance plus large a été défini sur les TGV dits « sensibles » au départ de Metz, Nancy et Strasbourg.

Une nouvelle application, nommée « DIGIPEC », est créée pour les clients en rupture de correspondance : cela a pour but de rendre la clientèle autonome en cas de prise en charge hôtelière.

Mise en place de rames d'attente — veuillez comprendre rame « dortoir » — en cas de surcharge hôtelière sur les 4 gares principales de l'Axe.

Concernant Réseau :

- Une attention particulière est donnée aux travaux de la gare de l'Est avec des marges de reprises supérieures à 30 minutes ;
- Maintenance renforcée des installations de sécurité ;
- Débroussaillage aux abords des voies pour éviter les feux de talus.



GEONOSIS

C'est quoi ? C'est la GEOlocalisation NON-Stop des Informations Sol/bord.

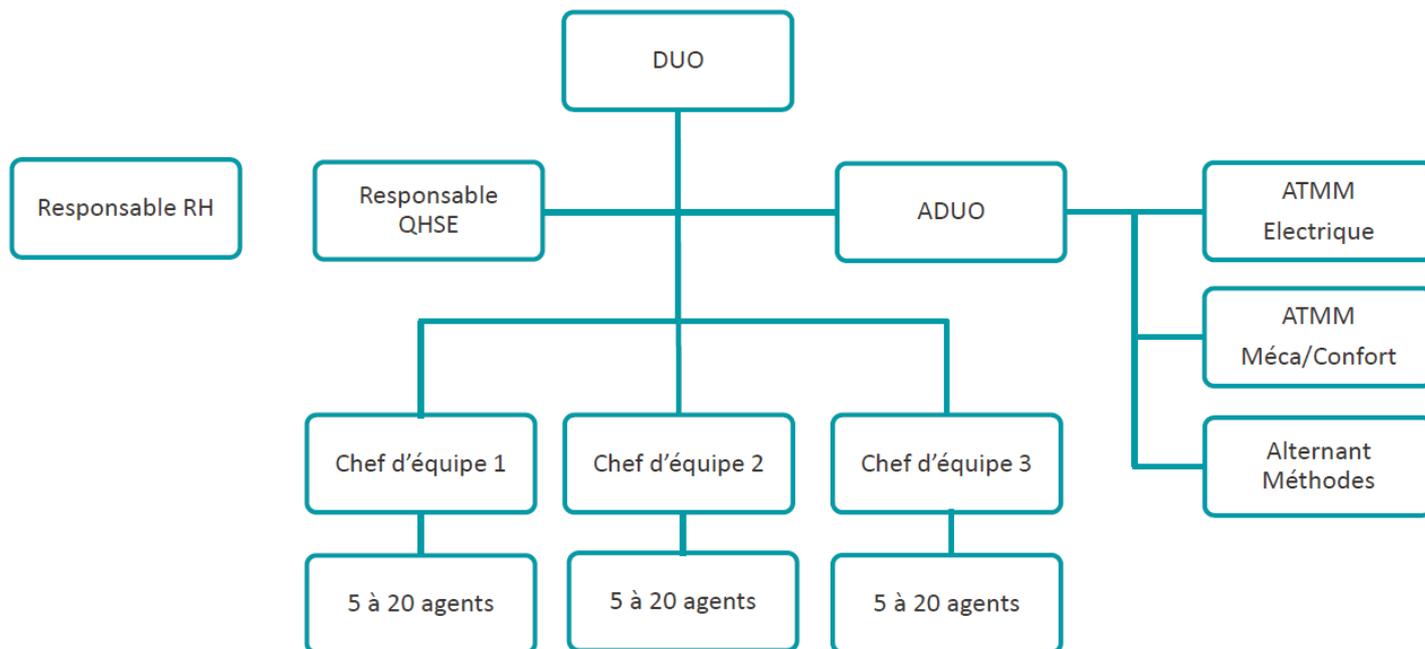
Ce système permettra aux agents de Bord et au TEE de géolocaliser plus précisément les dysfonctionnements sur les rames. Ce dispositif entraîne la modification de 356 rames TGV.

Pourquoi on change ? 2 raisons principales :

- La fin théorique du réseau 2G en Europe en décembre 2024 ;
- Le système actuel LORIENT (**L**ocalisation, **O**rientations des **R**ames et **I**nformations sur leur **E**nvironnement **T**echnique) devient obsolète. Cela a donc un impact sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire ;

Quand ? Le début de la chaîne industrielle aura lieu le 13 novembre 2023, pour une fin en avril 2026.

Impact RH : 30 embauches en 2023 et **30** en 2024. **Création d'une nouvelle UO :**



Le Directeur du TEE affirme qu'avec la montée en compétence des agents et la démonstration de leur expertise, cette UO devrait être pérenne après 2026.

DERNIÈRES INFOS PRR

Si lors des présentations en IRT, la Direction assurait que ce dispositif concernait uniquement les prestations simples, il semblerait que la dernière mise à jour de la VO250 n'aille pas dans ce sens.

La délégation **UNSA-Ferroviaire** a alerté l'entreprise sur la différence d'interprétation concernant la fiche métier n°3/17 pour les Chefs de Bord. Effectivement, il y est repris de « mettre en place les dispositifs embarqués (pour la montée ou la descente) dans les matériels équipés » ce qui ferait référence à des prestations plus complexes que les prestations simples initialement prévues.

⇒ **L'UNSA-Ferroviaire** émet des réserves quant à la signature de l'accusé de réception de cette VO tant que ce point ne sera pas éclairci. Les agents ne doivent effectuer que les tâches pour lesquelles ils sont habilités (et formés).



Je ne réalise que les missions pour lesquelles je suis autorisé

La délégation souhaite la bienvenue au nouveau RPX **UNSA-Ferroviaire**, Hervé CHAVIGNEAU, sur le site du RCAD de Paris Est.