



Pour notre DET la prise de parole des ADC est plus importante que leurs conditions de travail.

Notre cher DET s'est une fois de plus illustré avec son « canard » d'établissement. Une fois n'est pas coutume nous avons le droit au rayon camemberts, statistiques et sermons, si bien qu'à la fin de la lecture on ressent vraiment **de l'amertume et surtout le peu de considération qui nous est porté**. Il y en a pour tous les goûts : Bilan sur les événements sécurité, régularité, chiffre d'affaires, H:00, Ampli, Pulse, production, performance et bien sûr le projet de notre président : TOUS SNCF.

Devinez quoi ? Les ADC de l'axe vont sauver l'entreprise de cette crise sans précédent en prenant la parole !

Et oui d'après notre direction, les clients vont tous revenir quand ils vont apprendre que les ADC leur racontent de belles histoires pendant qu'ils conduisent. Pourtant Il suffit de regarder **la tête des clients quand sur les TGV du matin, ils sont réveillés par toutes les annonces**.

Voici donc **la priorité absolue** de notre DET : la prise de parole des ADC. Le bruit en cabine, les conditions de RHR, de restauration, les journées imbuables : **Il n'en a que faire !**

Sa seule préoccupation semble **d'être bien vu par sa hiérarchie** à qui il a fait croire que la prise de parole des ADC allait faire revenir les clients. Ils vont même jusqu'à **nous prendre pour des machines** en employant le terme : « *Industrialiser la prise de parole des ADC* ».

Ils ont même été jusqu'à créer un outil de flicage : Tous les personnels de l'axe auront un formulaire en ligne pour fliquer les prises de parole des ADC. **Purement honteux et scandaleux !** Et pour encore plus creuser le fossé entre les ADC et les DPX, ces derniers **devront mener des entretiens sur le sujet**.

Concernant l'expérimentation du nouveau modèle managérial, devinez quoi ? Tout va bien ! C'est parfait les agents en redemandent ! **Enfin presque ...**

On se félicite avec environ 30% de participation au questionnaire. **Les managers de proximité sont satisfaits d'être sédentarisés**, les cadres instructeurs beaucoup moins avec seulement 17% d'avis positifs **quand aux ADC ils sont réfractaires au projet ! Bizarre** On a quand même essayé de nous faire croire que la demande venait d'eux ? Pourtant on ne cesse de dire que la relation établie entre un ADC et son DPX est essentielle, **pourquoi vouloir faire l'inverse ???**

Les DPX qui conduisent des trains et bientôt des ADC instructeurs qui feront les accompagnements, c'est cela le projet Tous SNCF à l'ET TGV ? SE ?

Vous pouvez interpréter ça de deux façons différentes.



Réunion RPX avec Ouigo du 03 Février 2021

C'était une des promesses de notre DET, **organiser une rencontre avec les dirigeants de l'activité Ouigo**. Cette réunion s'est tenue le mercredi 3 février dans la grande tour (bien vide) Incity. **Beaucoup de bla bla en début de séance sur la production pour faire bref :**

- **Ouigo se vente**, malgré ses journées ultra-productives, **d'aucun ESR** (événement sécurité remarquable) en 2020. Seulement 10 événements sécurité sur le matériel (principalement sur les bas de caisse).
- **Ouigo dispose de 38 rames**. 1 rame compense les maintenances de niveau 3 et 1 sert de réserve. La devise de OUIGO : « *produire moins cher pour vendre pas cher* ».
- **Concernant l'évolution de l'offre en 2021**, mis à part les Roissy/Bourg St Maurice, une future extension est envisagée pour l'été sur Roissy / Quimper.
- **Il faut s'attendre à une baisse du plan de transport** sur février notamment sur les Roissy/Marseille.
- **Sur le prix d'un billet** on nous annonce que 60 % du prix du billet est pour les péages (sillons), 30 % pour le matériel et donc 10 % pour les divers frais de personnel ce qui prouve que l'économie des TA n'est pas si importante.

Justement venons en au fond du problème : les journées interminables des TB et la non intégration des CRML dans la production :

Sur les journées qui sont plus tendues qu'un s... : aucune réponse concrète de l'activité, nous les avons invités à venir faire une tournée longue en cabine, **ils devraient venir, tiendront ils leur engagement ?**

Sur l'intégration des TA : Ouigo reconnaît leur utilité en cas d'aléas mais reste toujours **dans son dogme** de ne pas les intégrer dans les JS régulières. Quand on demande comment OUIGO rémunère les utilisations en opérationnel, **la réponse reste assez floue**, on nous parle de proratisation en fonction du volume de JS ... **Serait-ce Inoui qui règle la facture ??**

Après **l'argument infondé** sur le bienfait du contact direct entre le TB et le technicentre, **les responsables nous en sortent un nouveau :** Les EVO rentreraient plus vite au technicentre avec les TB !! **Ah bon les TB circulent à VL 300 pour rentrer au technicentre ?** Et le temps pour remonter les rames en UM c'est plus court qu'un collègue CRML qui relève en queue ?

Nous les avons alertés sur l'aspect physiologique de certaines journées, avec PS très tôt et conduite ou amplitude proche des limites, qui pourraient être largement améliorées en assurant l'EVO par un TA. Pourtant négliger cet aspect pourrait engendrer un terrible accident. **Ils en ont totalement conscience, mais répète inlassablement que c'est le « model OUIGO » et il n'en changeront pas. Quid de la sécurité ? Consternant !!!**

Comme vous pouvez le voir cette rencontre n'a, sans surprise, servi à rien. Nous sommes une nouvelle fois devant des dirigeants qui banalisent la sécurité des circulations et n'ont aucune considération envers le personnel de terrain.



Retrouvez toutes nos informations sur notre page Facebook : [SUD ET TGV SE](#)

Vos RPX SUD-Rail sur l'ET TGV SE :

Xavier SANLAVILLE : 06 16 69 08 26 Sébastien Harel : 06 48 25 82 52

Frederik MALLET : 06 11 15 34 63 Laurent Dufournaud : 06 23 60 24 87

