



OUIGO VITESSE CLASSIQUE L'UNSA-FERROVIAIRE VOUS INFORME !

Paris, le 21 octobre 2021

LE SUJET

La Direction a annoncé par voie de presse, le 23 septembre dernier, la création d'une nouvelle offre *low cost* de OUIGO. Cette annonce arrive dans un contexte d'ouverture à la concurrence ferroviaire qui met fin au monopole de l'opérateur historique SNCF.

Cette nouvelle offre longue distance est une offre de développement de SNCF Voyages, avec des trains à petits prix sur ligne classique. Elle complète l'offre grande vitesse. L'objectif est de conquérir de nouveaux clients et de proposer un complément à la gamme existante sur de la dernière minute. C'est un moyen de faire face à l'arrivée de la concurrence et, notamment, de concurrencer directement les cars "Macron".

GENÈSE

D'après une étude menée en 2019, il apparaît que la route représente un marché potentiel à capter considérable, avec 700.000 voyageurs par jour, en bus, en voiture individuelle ou en covoiturage.

Il est à noter que 90 % des trajets sur la route sont réalisés en voiture particulière, le bus et le covoiturage se partageant le reste.

La SNCF a donc décidé de lancer une offre longue distance à petits prix sur ligne classique sur les relations Paris-Lyon et Paris-Nantes, desservant des gares alternatives (notamment en Île-de-France), sachant que 90 % de la population d'Île-de-France n'habite pas à Paris. La mise en circulation est prévue au printemps 2022.

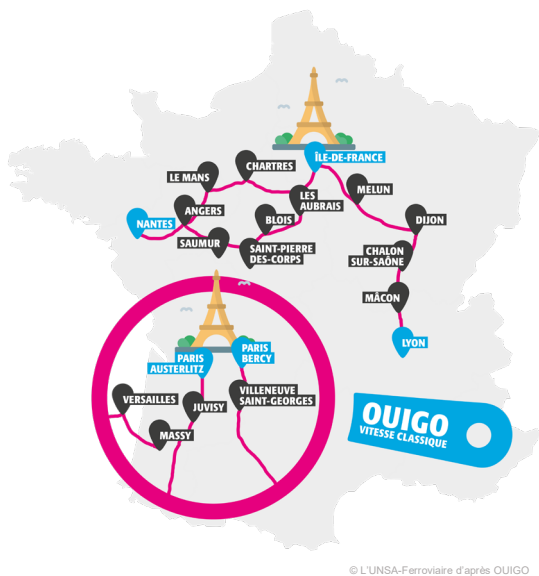
RELATIONS

OUIGO Vitesse Classique proposera donc 2 allers-retours entre Paris et Lyon ainsi que 3 allers-retours entre Paris et Nantes.

Ce seront en tout 14 destinations et de nombreuses gares desservies en Île-de-France (Paris Bercy, Paris Austerlitz, Juvisy, Versailles Chantiers, Massy, Villeneuve-Saint-Georges, Melun).

L'UNSA-Ferroviaire ne peut s'empêcher de penser que ces nouvelles relations avec de nombreux arrêts, surtout en Île-de-France, vont concurrencer les trains du quotidien, Transilien et TER. Comment réagiront à court terme les AOM (Autorité Organisatrice de Mobilités) ? N'est-ce pas de la concurrence déguisée ?

La Direction nous assure que les parcours uniquement sur Transilien ne seront pas ouverts à la vente.



© L'UNSA-Ferroviaire d'après OUIGO

LE MODÈLE

- ✓ La Direction s'est beaucoup inspirée de OUIGO :
 - Parc limité
 - Forte rotation des rames
 - Trame de maintenance revue
 - Vente exclusivement sur Internet

Pour l'UNSA-Ferroviaire, le choix de structuration de cette nouvelle offre qui induit la mise en œuvre d'une filiale nous interpelle... La Direction le justifie principalement par l'obtention d'un Certificat de Sécurité Unique (CSU), qui est en cours d'instruction auprès de l'European Railways Agency (ERA). Cette organisation est surtout motivée par le modèle de production, à savoir uniquement à bord. Il n'y aura pas d'agents au sol et de nouvelles consignes locales seront spécifiquement créées (singulièrement pour le départ des trains) afin de les adapter au modèle souhaité par OUIGO Vitesse Classique.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, si effectivement un marché potentiel existe, autant que la SNCF se l'approprie, avant que d'autres opérateurs concurrents ne le fassent. En revanche, l'UNSA-Ferroviaire dénonce la création d'une filiale pour l'exploitation de cette nouvelle offre. OUIGO Vitesse Classique aurait très bien pu être une nouvelle activité de la SA Voyageurs, à l'instar de OUIGO. L'UNSA-Ferroviaire reste persuadée qu'une autre voie était possible...

- ✓ **Le plan de transport** sera simple pour faciliter la lisibilité client (mêmes horaires tous les jours, une seule classe et des prix fixes).
- ✓ **La vente** se fera uniquement via Internet. Les prix vont osciller entre 10 et 30 euros. Tous les voyageurs d'un même train paieront le même prix. Les bagages "grand format" ou multiples seront payants. Il n'y aura pas de remboursement possible du titre de transport, mais la possibilité de l'échanger avec des frais supplémentaires.
- ✓ **Concernant les rames**, le matériel utilisé sera des voitures corail pelliculées en rose et dont les sièges seront refaits.
- ✓ **La prestation de maintenance sera réalisée** par le Technicentre de Masséna, habitué à la maintenance des trains classiques. Une réflexion sur la charge de travail est actuellement menée sur place.
- ✓ **Le centre opérationnel de gestion** sera celui de Clermont-Ferrand spécialiste du matériel remorqué. Les agents ne seraient donc pas dédiés à l'activité.

LES PERSONNELS

Les personnels seront en priorité des Mises À Disposition (MAD) de la SA Voyageurs. La filiale sera composée d'environ 80 salariés dont :

- ✓ des Agents de Conduite,
- ✓ des chefs de train,
- ✓ des Responsables Confort et Service (RCS) sans attributions de sécurité,
- ✓ des managers, dont 1 manager en charge de la sécurité.

Si la filiale n'attire pas assez de volontaires, elle complètera son effectif par des embauches externes directes.

Les formations seront réalisées à l'Université Des Services (UDS), donc en interne SNCF.

Concernant les MAD, la Direction garantit :

- le maintien des parcours professionnels,
- un retour sur l'établissement d'origine à la fin de la mise à disposition (3 ans avec la possibilité d'étendre le dispositif sur 2 fois 1 an),
- la possibilité pour le RCS, à terme, de se voir éventuellement proposer une formation pour devenir chef de train.

En ce qui concerne la production et les agents MAD, l'UNSA-Ferroviaire exige que la ligne managériale soit parfaitement intégrée dans le processus de présentation du projet, afin d'expliquer les impacts réels pour les agents. Car si l'on constate que les Agents De Conduite (ADC) semblent adhérer au projet, qu'ils viennent de Transilien ou de chez TER, ce n'est pas la même histoire pour le personnel de bord (chef de train et Responsable Confort et Service).

ORGANISATION DU TRAVAIL

Le modèle sera un modèle 100 % bord à base de polycompétence :

- ✓ Il pourrait être confié aux ADC des missions d'accroche / décroche, de manipulations d'aiguilles et de "remontée Technicentre".
- ✓ Les missions des chefs de trains seront sensiblement similaires à celles que nous connaissons dans l'entreprise historique avec en plus les essais de freins et les bulletins de freinage.
- ✓ Les RCS n'auront pas d'attributions de sécurité mais, en plus des missions de soutien aux chefs de bord, ils pourront réaliser des opérations de maintenance légère à bord, avec action corrective (poubelles, savon) et de vente ambulante de snacking.

Concernant l'organisation du temps de travail, la filiale, qui n'a pas encore d'accord sur ce thème, appliquerait directement la convention collective.

Cela pourrait se traduire par :

- ✓ des roulements avec seulement 11 heures de Repos À la Résidence (RAR). Pour l'UNSA-Ferroviaire, cela posera problème pour la robustesse de la production des trains et pour la santé physique des salariés ;
- ✓ l'acheminement des ADC en métro dans Paris pour leur prise de service, alors que le service de la RATP débute aux alentours de 5 heures.

Sur l'écran du programmeur, ça fonctionne, mais dans la réalité de la production quotidienne, c'est très improbable... La production sera mise en difficulté.

Par ailleurs, les agents bénéficieront de 28 jours de congés.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette conception de l'organisation du travail est inadmissible. Il est primordial de rester conforme aux orientations stratégiques de #TOUS SNCF, singulièrement sur les items de la satisfaction et de l'engagement des salariés, de la qualité de la production de service et de la performance économique et commerciale. Il est impératif d'insuffler une orientation plus sociale et vertueuse dans cette production, et surtout faire preuve d'innovation en ce qui concerne la reconnaissance de la pénibilité. L'UNSA-Ferroviaire fera rapidement des propositions dans ce sens à la Direction.

RÉMUNÉRATION

La rémunération sera composée :

- ✓ du salaire de base (en fonction de la qualification),
- ✓ d'une prime forfaitaire mensuelle fixe pour les ADC,
- ✓ d'une prime forfaitaire mensuelle qui remplacera les autres primes (perception, connaissance de langue étrangère), pour les chefs de bord et les RCS.

À cela s'ajouteront des Éléments Variables de solde liés aux roulements

L'UNSA-Ferroviaire a toujours été favorable au développement du ferroviaire, même low cost, et cela depuis 2012, début du projet "OUIGO", mais seulement en complément de l'offre INOUI.

Toutefois, même si nous restons convaincus par l'intérêt de ce nouveau produit, il est loin d'être finalisé. De nombreux points sociaux restent à discuter, tant au niveau de l'organisation du temps de travail que de l'encadrement de la polyvalence, etc.

L'Entreprise se donne deux ans avant de développer éventuellement l'offre sur d'autres lignes.

L'UNSA-FERROVIAIRE RAPPELLE QUE CETTE AMBITION NE POURRA SE FAIRE QU'AVEC L'ADHÉSION DES SALARIÉS !

CONTACTS

Nathalie WETZEL wetzel.n@unsa-ferroviaire.org
Florent MONTEILHET monteilhet.f@unsa-ferroviaire.org
Olivier BROSE brosse.o@unsa-ferroviaire.org

J'adhère à l'UNSA !

CONTRACTUELS **Efficace** Service public
EXPERTISE **Savoir-faire** Carrières
Hot-Line Juridique **Autonome**
MÉTIERS **STATUT** Responsable
Filières **Syndicat de services**

A l'UNSA-Ferroviaire, moi, j'adhère !

Nom:
Prénom:
Direction:
Adresse Pro:
.....
Collège:
Tél:
Mail:

Fédération UNSA-Ferroviaire
56, rue du Faubourg Montmartre . 75009 PARIS
Tél: 01 53 21 81 80 . federation@unsa-ferroviaire.org