

Grève des agents Ouigo les 10/11/12 janvier ... Encore une mobilisation pour l'intérêt général !

Ouigo un modèle qui atteint ses limites de par les choix de la direction SNCF !

Depuis 2013 et leurs premières circulations, les trains TGV Ouigo ont un modèle économique Low Cost. Le concept d'OUIGO repose notamment sur une classe unique, un contrôle à l'embarquement, une limitation du nombre et de la taille des bagages, la suppression du bar.

Les méthodes d'exploitation de OUIGO reposent sur des rames densifiées et des trains très capacitaires : 634 places avec une rame et 1268 places avec deux rames, qui roulent un maximum, autour de 14 heures par jour. A titre de comparaison une rame TGV Duplex Inoui, c'est de 510 à 556 places en Unité Simple et 1020 à 1112 en Unité Multiple (*selon les modèles de rames*) et roule 2 fois moins de temps.

Ce modèle, basé sur une rentabilité à outrance, impose de ne jamais arrêter les rames la journée et

POUR LE RAIL, CHANGEONS DE VOIE !



de faire leur maintenance quasi exclusivement de nuit. En plus des problèmes de production ferroviaire, c'est une généralisation du travail de nuit dans les sites de maintenance, avec toutes les conséquences en termes de santé au travail comme de socialisation pour les agents du Matériel.

Les taux d'occupation moyen des TGV OUIGO sont de 95%. A titre de comparaison ils sont de 80% à TGV Inoui et de 60% pour les Trenitalia.

Ces objectifs économiques inatteignables, qui pousse la direction à faire rouler les rames jusqu'à la rupture, sont à mettre en relation avec les plans d'économie imposées par les gouvernements successifs à la SNCF. Le manque d'ambition stratégique de l'Etat pour le ferroviaire conduit à amputer fortement des dépenses d'investissement (*renoncement ou décalage des opérations portant sur l'achat et la rénovation du matériel roulant par exemple*).

Conséquence de ce modèle : les cheminots et les voyageurs sont perdants !

Des TGV très capacitaires, qui roulent en permanence, nécessitent un nettoyage et des interventions renforcées de ses rames. Or ce n'est pas le cas par manque de planification, de moyens financiers, ... Du coup certains trains partent le matin les toilettes déjà pleines, de la nourriture sur les moquettes et les fauteuils ; des conditions idéales afin de faire proliférer les insectes nuisibles.

Les cheminots en première ligne... Face à ces problèmes, les cheminots sont en 1ere ligne et sont confrontés au mécontentement des voyageurs. Les conditions d'hygiène sont également parfois très limites, accentuant le sentiment de rouler avec des rames sales, délaissées qui ne répondent pas aux attentes légitimes des voyageurs. Par ailleurs les collègues sont confrontés à de trop nombreuses pannes sur les voitures.

TGV OuiGo en pleine croissance ! La stratégie de l'entreprise est de développer les TGV Ouigo. Il y a aujourd'hui 38 rames TGV Ouigo... On devrait passer à 50 d'ici 2027 pour 30 millions de voyageurs. Il est donc temps que la direction s'attaque radicalement aux problèmes et revoit ce modèle économique, ainsi que les organisations du travail.

Ce que revendiquent les grévistes :

- ⇒ La remise en état des rames, ce qui nécessite un plan d'embauches dans les ateliers TGV.
- ⇒ Le retrait en fin de journée des rames signalée sales.
- ⇒ Un plan de traitement des rames, afin d'éradiquer définitivement les nuisibles.
- ⇒ Une gratification exceptionnelle des agents roulants et sédentaires qui sont confrontés à la gestion de tous ces problèmes en opérationnel.

Cela fait plusieurs mois que des alertes ont été lancées, les cheminots vont cesser le travail massivement (90 % des agents Ouigo ont fait part de leur intention de faire grève dès vendredi) ce week-end si la direction ne répond pas à leurs revendications !