

Montreuil, 11 septembre 2018



BILATÉRALE OUIGO DU 30 AOÛT 2018

A son initiative, la direction de Ouigo a reçu le 30 août dernier en bilatérale une délégation CGT pour faire un point d'étape sur ce « produit » après 5 ans d'existence et présenter les évolutions prévues à l'horizon 2020.

Actuellement, OUIGO représente 7% des Origines/Destinations Voyages pour un chiffre d'affaires de 130 millions en 2017, dont 1 million de vente additionnelle (Bagages) et un panier moyen du billet de 23 euros.

Toute l'entité OUIGO est rattachée depuis le 1^{er} avril 2018 à la direction Voyages SNCF et dépendra du CSE Siège direction Voyages.

Pour la direction, Ouigo est basé principalement sur une optimisation de l'utilisation des TGV (12 heures par jour et 900 000 Kms/an) et une augmentation capacitaire des rames à 634 places.

Elle s'est fixée pour objectif à l'horizon 2020, à ce que le produit Ouigo représente 25% des voyageurs TGV. Pour y parvenir, elle va augmenter son parc dédié de rames de 19 à 34 avec une extension du nombre de relations, notamment au départ et à l'arrivée des gares parisiennes.

Pour ce faire, elle prévoit :

- Ouverture de Paris Gare de Lyon / Marseille et Nice pour décembre 2018. La direction a précisé ne pas vouloir occuper des sillons Paris / Lyon en période de pointe « PRO Première » car ce n'est pas son marché !
- Le plan de transport Atlantique sera refondé pour mi 2019-2020 ;
- Ces nouvelles circulations Ouigo seront pour une part des créations et de l'autre des substitutions en lieu et place de TGV commerciaux ;
- **Sur le volet Emploi**, 430 agents sont dédiés à Ouigo, dont 280 ASCT. Le nombre d'ASCT devrait augmenter jusqu'en 2020 de 120 unités pour atteindre au total le nombre de 400. La direction de Ouigo souhaite recruter en premier lieu des ASCT déjà en fonction et volontaires ou faire des reconversions, dont une dizaine dès septembre. Cependant, le nombre de demandes n'étant pas suffisant, elle devrait avoir recours aux recrutements externes ;
- **Parcours Pro** au sein de OUIGO : la mutation par procédure classique reste la règle, cependant les derniers arrivés resteront sur la résidence où ils ont commencé pendant un moment. Priorité aux ASCT plus anciens pour les mutations inter-résidences ;
- **Formation pour les recrutements externes ou reconversions** : elle sera réalisée avec tous les modules de la formation initiale ASCT (sécurité, sûreté, service, sauvegarde des recettes) plus un module spécifique OUIGO (matériel et produit) ;



- Pour augmenter le volume des ventes additionnelles, la direction réfléchit à optimiser la présence de l'agent B en faisant cette prestation à bord ;
- **Complémentarité avec le TER pour la desserte dans les territoires** : pour la direction, Ouigo n'adapte pas ses horaires pour les correspondances en territoire avec le TER et les directions d'axe sont seules compétentes pour établir les plans de transport régionaux avec les conseils régionaux ;
- La direction a également affirmé qu'il est hors de question de « filialiser ou privatiser » Ouigo et qu'elle a trop besoin des autres services pour fonctionner, à l'exemple de l'escale et de la maintenance avec les Technicentres (toutes les rames Ouigo sont gérées et entretenues par 4 Technicentres SNCF (Lyon, Chatillon, Le Landy, Technicentre Est-Européen et bientôt le Technicentre de Paris Sud Est).

La CGT a réitéré sa proposition d'une organisation en multi-activités pour être plus efficace en lieu et place d'une production par produit ou par axe.

Si l'offre Ouigo était prévue au départ en complémentarité de l'offre TGV classique, elle s'est faite depuis en substitution de ces circulations et avec une desserte excentrée des gares principales pour faire baisser les coûts. Or aujourd'hui, la direction décide de desservir les gares principales parisiennes, ce qui ne sera pas sans conséquence sur le modèle économique de ce produit. Rappelons que depuis son lancement, Ouigo n'est pas bénéficiaire, mais tout juste à l'équilibre.

De plus, les TGV Ouigo n'étant destinés qu'à desservir les grandes métropoles, nous pouvons craindre que la desserte de l'ensemble des territoires régionaux en pâtisse fortement.

Nous avons signifié également qu'il est impératif que toute évolution organisationnelle se fasse dans le respect de la réglementation actuelle et du dictionnaire des filières.

Concernant la maintenance, nous avons de fortes inquiétudes sur la fiabilité des TGV Ouigo sur le long terme avec des pas de maintenance plus allongés et une utilisation optimale de ce matériel.

LA SNCF, CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE,

NOUS, ON LA DÉFEND !

