



Chers collègues Conducteurs et Chefs de trains HGV,



Lors de deux commissions "horaires" en date du 16 et 23 septembre derniers, la direction du service Clients entourée de représentants du service de Planification nous a exposé une évolution stratégique portant sur une modulation des temps de séjour à quai (Dwell time) des navettes HGV.

L'objectif de cette évolution est une progression du taux de chargement et de la ponctualité de circulation des navettes HGV. En d'autres termes, une amélioration de la qualité de service à la clientèle Fret.



Nous y voyons par ailleurs la perspective d'une économie substantielle.

L'évolution présentée aura des incidences sur le déroulement de 50% au moins de vos duties et s'observera notamment par un allongement planifié de ceux-ci.

Nous voulons aujourd'hui encore attirer l'attention et interpeler la conscience collective en indiquant que l'évolution du modèle opérationnel présente des intérêts économiques significatifs.

Tout d'abord, la réduction de vitesse à 120 km/h des navettes HGV en tunnel a pour conséquence heureuse (mais sans partage) de générer une économie d'énergie de l'ordre de 3 à 4 millions d'euros par an.



Bien évidemment, la Direction répondra en déplorant cette réduction de vitesse liée à des problématiques techniques (ressorts de trains et voie en tunnel).



L'économie générée est appréciable au point qu'il soit à présent pensé opportun de la générer à partir du service Pax.

La réduction prochaine à 120 km/h des navettes Pax pendant près de la moitié des jours de l'année (173 jours) participera à amplifier l'économie globale par une réduction très significative du poids financier de la charge énergétique.

Par ailleurs, l'évolution de la grille de circulation ferroviaire se caractérise par réduction de capacité Fret de 32 missions hebdomadaire (16 CAFO et 16 FOCA).

Il est donc permis de penser qu'il en résultera une réduction 5 à 6 duties hebdomadaire.



Ces évolutions sont bien de réels intérêts puisqu'elles combinent les intérêts économiques, opérationnels et commerciaux.

En guise de contrepartie compensatrice, la Direction ne propose pourtant pas mieux que de créditer vos compteurs de REC pour certains temps de dépassement ou bien encore un renvoi vers le CET pour d'autres temps supplémentaires.

Ce dernier point supposerait d'abord la réouverture d'une négociation portant sur l'accord CET, plus particulièrement pour envisager le paiement des heures en crédit au-delà de la 70ème heure.



Le lancement du nouveau modèle opérationnel est fixé au 04 novembre prochain.

La direction a soigné le réglage du plan stratégique à nourrir ses intérêts.



Concernant les vôtres, ce n'est sûrement pas encore le cas. Elle ne propose au fond guère mieux qu'un petit bricolage.

A plusieurs reprises de questions soulevées, elle n'a su répondre autrement qu'en indiquant que les Leaders drivers chercheront les réponses (?)



Nous conclurons en rappelant que le cadre de l'accord "Efficacité / Productivité" qui est silencieusement tenu écarté par la Direction fait pourtant figure selon nous, Force Ouvrière, de dispositif adapté.

Nous l'avons d'ailleurs rappelé à la Direction Générale de l'entreprise le 16 septembre dernier.



Vos élus de Force Ouvrière

