

FO répond à l'interview de notre Directeur Général Benoît Vignon paru dans News Newrest n°17

QUESTIONS... RÉPONSES

Q : " Envisagez-vous de passer des intérimaires en CDI ou CDD ? "

B.V: Actuellement le projet de notre activité future ne le permet pas.

FO: Pourquoi faire des CDI ou CDD ? En utilisant des intérimaires notre Directeur déroge à toutes les règles de planification (Repiquages, 6 jours d'affilée, repos non respectés, nuitées non respectées, etc...).

Tous les plannings de l'entreprise sont vérifiés par les syndicats sauf ceux des intérimaires, pratique pour un Directeur sans scrupule. Et si l'intérimaire se plaint, il disparaît.



Q: " Est-ce que la participation aux bénéfices bloquée sera reversée si le procès avec Monoprix est remporté par Newrest ? "

B.V: Oui, la provision Monoprix est "stockée" dans les comptes. Si le procès est gagné, la provision est reprise et la participation associée sera versée.

FO: La première chose à rappeler est que les salariés n'ont pas négocié le contrat avec Monoprix. À contrario, les bénéfices sont dus à leur travail.

La stratégie de Newrest est de faire durer le procès jusqu'à la réponse de l'appel d'offre en 2020. Comme ça, si le contrat est perdu pas de rétrocession de participation pour les salariés.

TOUCHEZ PAS AU GRISBI...

Q: " Qu'envisagez-vous comme plan d'action avec la SNCF pour réparer le matériel défectueux à bord (frigos, fours...) ? "

B.V: Notre plan d'action est de toujours continuer à remonter les anomalies matérielles sur l'application signalament. Une veille est mise en place dans les SAB afin de remonter aux technicentres les situations anormales, comme par exemple un micro-ondes en panne depuis 15 ou 20 jours. Nos leviers sont limités car le matériel à bord, frigos, micro-ondes, appartiennent et est maintenu par la SNCF.

FO: Il y a un levier clair, le droit d'alerte Newrest devrait informer la SNCF que ses commerciaux sont en danger sur certaines rames. Sauf que le SNCF verse plus de 100M€ de subvention alors l'entreprise préfère laisser ses commerciaux prendre des risques.

Q: " Les chaînages trop longs posent parfois des problèmes et les REC ne sont pas toujours effectués. Pensez-vous les réduire pour les problèmes de ruptures et le manque de petits matériels ? "

B.V: Les chaînages déterminés par la dotation sont adaptés à 95% des cas. La conformité pose actuellement problème. C'est pourquoi nous avons demandé à Facilit'Rail de rétablir un dispositif de logistique plus réactif pour traiter les aléas tels que les croisements de rame ou les cas de non-conformité. Ce projet est à l'étude et doit voir le jour à la rentrée.

FO: Diriger c'est prévoir, Newrest n'agit pas mais réagit sauf que depuis 5 ans on recule. On se bat au quotidien sur les REC, plans de chargements, chaînages rien n'y fait. La seule action de la part de la direction est "économie" jusqu'au-boutisme.

Des courses Hendaye, Tarbes, Toulouse, Nice, Marseille, Perpignan mis en milieu de cycle incompréhensible sauf économiquement cela enlève une opération logistique.

Q: " Le déménagement des locaux de Gare de Lyon ? Où en sommes-nous ? "

B.V: *Les locaux actuels doivent être rendus le 31 décembre prochain. Nous sommes en discussion sur une solution très qualitative et située à toute proximité de l'entrée de la Gare.*

FO: **Domage que la gare de Lyon devienne une antenne avec un peu de bonne volonté il aurait été peut-être possible d'y laisser quelques services.**

Q: " Quelle sera l'incidence de la mise en place de Ouigo au départ des gares parisiennes sur les effectifs de l'entreprise ? "

B.V: *Ouigo va impacter les roulements TGV à compter du 9 décembre 2018. Cela représente une baisse d'activité de 7% pour l'entreprise. L'entreprise est en capacité d'absorber cette baisse.*

FO: **Newrest a déjà anticipé cette situation depuis un certain temps en ne remplaçant pas les départs de salariés. Il n'y aura pas d'incidence sur les effectifs et comme notre Directeur l'annonce plus bas, il veut réunir les UO.**

Q: " Est-il prévu de "casser les axes / UO ? Si oui à quelle échéance ? "

B.V: *Effectivement, la fusion de certaines UO est un souhait afin d'équilibrer mieux les plannings, donner plus de variété, plus d'équité encore. Cela sera rendu possible par un développement informatique en planification, il faut attendre le printemps 2019 pour voir émerger une réforme des UO.*

FO: **Quelle empathie, notre Directeur veut réunir les UO afin d'améliorer nos conditions de travail et avoir des intéressements plus équitables.**

N'oubliez surtout pas que c'est pour une optimisation des plannings avec pour but une diminution des Ps et Fs afin de diminuer les Arn et mettre le retour des repiquages.

Et sur les intéressements, pourquoi ne met-il toujours pas le potentiel de chiffres d'affaires sur les plannings comme nous lui avons suggéré.



Q: " L'ouverture d'un point de vente restauration Newrest Wagons-Lits en gare est-elle envisageable ? "

B.V: *Non, ce n'est pas notre périmètre de concession. Les espaces de vente en gare bénéficient d'une exclusivité.*

FO: **Il est peu probable que la SNCF donne à un seul prestataire l'ensemble de la gestion à terre et à bord de la restauration.**

Newrest veut faire de la restauration ferroviaire un fastfood sur rail des emplois précaires et des profits mirobolants pour les actionnaires à titre d'exemple Newrest Wagons-Lits a donné à Newrest "Sadran" cette année près de 4M€ pour la gestion de notre activité et la marque Newrest