

**C.S.S.C.T**  
**Commission de Sécurité Santé et Conditions de Travail**  
**Newrest wagons-lits**

*Paris, le 7 avril 2021*

*A l'attention de Mr Brugère ( président Newrest WL)  
et Mr Courcoux (directeur général SAB WL).*

**Objet : Réponse à votre courrier du 6 avril 2021, à l'attention des salariés,**

*Messieurs,*

*Les membres de la CSSCT souhaitent réagir à votre communiqué de 4 pages sur Mylink,.*

*Depuis ces dernières semaines, l'entreprise NRWL n'a de cesse de nous présenter divers projets de réorganisations liés aux conséquences économiques et sanitaires, et ce, soit disant dans un objectif inévitable de devoir imposer à tous les salariés des efforts permettant de maintenir l'activité.*

*Les membres CSE et CSEC se sont à différentes reprises, exprimés sur les impacts négatifs que cela pourrait engendrer...*

*La CSSCT, qui a pour rôle premier de garantir la santé, la sécurité et les conditions de travail vous "alerte" dès à présent sur ce projet unilatéral.*

*Tout d'abord le principe de la Mixité des gares qui ne peut être acceptable en l'état.*

*En effet, le simple fait de devoir faire déplacer, des agents dans diverses gares Parisiennes, en les éloignant de leur gare de rattachement, va accroître mécaniquement une source de stress, de fatigue et d'insécurité supplémentaire.*

*Développons :*

*1- Tout d'abord, l'entreprise est tenue de fournir des vestiaires nominatifs pour chaque salarié. Étant bien entendu, qu'un commercial de GDL, par exemple, ayant sur roulement des trains mixés, doit pouvoir prétendre à un vestiaire lui appartenant dans chaque gare ( MPN / GDL /GDE) en PS /FS, et non pas, un vestiaire " **Piscine** " et ce plus encore, pour **des mesures d'hygiène.***

*2- Toujours pour ces mêmes agents devant emprunter les transports en commun, il n'est pas envisageable de les laisser circuler avec un uniforme parfaitement identifiable sur des lignes sensibles avec, sur eux, leurs fonds de caisse et plus encore dans le cas d'un déclenchement de réserve de dernière minute, d'une gare à une autre.*

*3- Ensuite, pour un certain nombre de commerciaux, comment se rendent ils sur des gares se situant à l'opposé de leur gare de rattachement et habitant en banlieue proche ou éloignée.?*

# C.S.S.C.T

## Commission de Sécurité Santé et Conditions de Travail

### *Newrest wagons-lits*

*Il doit être rappelé que la majorité des commerciaux, ont été embauchés en fonction des besoins de l'entreprise, certes, mais avant tout en fonction des lieux de résidences de chacun d'entre eux à l'époque. ( Cette démarche était très fréquente)*

*4- Nous poursuivrons enfin, sur les conséquences entraînant des risques TMS, dès lors ou l'ensemble des commerciaux vont devoir porter une valise professionnelle déjà lourde +un sac à effets personnel +le matériel d'encaissement, pour des personnes n'ayant pas de véhicule, notamment.*

*5 Le forfait mobilité durable, que vous avez validé en NAO, ne pourrait s'appliquer, puisque le salarié ne pourrait pas se déplacer avec sa valise et ses affaires en vélo, trottinette... d'une gare le lundi à une autre gare le mardi etc....*

*6- La fréquence des trains mixés sur roulements, sera une source importante de fatigue et stress, afin de permettre à beaucoup de commerciaux de devoir s'organiser en amont, et ce, pour pouvoir être opérationnels à leur PS. Suivant les horaires de travail du jour, le salarié devrait tenir compte de la fluidité de circulation, de la pollution crit 'air du jour ( autorisation ou non de circuler en véhicule au dessus de crit' air 1). De l'accès aux transport pour son retour, des autorisations au parking, du forfait taxi et éventuellement d'une solution de secours si son TGV retour accuse du retard....*

*Voilà ce que nous constatons déjà,comme conséquences sur ce projet.*

### **Concernant le matériel d'encaissement nouveau prévu en deuxième semestre 2021**

*Au sujet de la gestion du matériel d'encaissement, il ne nous paraît nullement opportun de devoir laisser les commerciaux transporter ce matériel déjà lourd avec la responsabilité, qui, dans ce cas engagerai l'entreprise directement. Notamment en cas de vol. (Jusqu'à lors, cette dernière n'est pas assurée pour cela.)*

*Sans compter, qu'en cas de dysfonctionnements l'agent seul chez lui, ne pourra gérer, une remise en main de ce matériel. Il est évident que ces outils d'encaissement ne devront rester qu 'au delà du seuil de l'entreprise, la FS terminée.D'ailleurs, nous avons déjà été très clair sur ce sujet, vis à vis des salariés de province, qui n'ont pas à charger leur matériel chez eux. Il existe un surcoût d'électricité que vous n'avez jamais voulu régulariser. De plus, le salarié effectue cette mise en charge chez lui, sur son temps de repos, ce qui n'est pas acceptable.*

*Cette méthode, qui serait, de devoir laisser un commercial s' auto-gérer, en ne communiquant plus que par mail via des rdv avec son adjoint ou au tel avec la coordination centrale, ne peut qu'être source de stress pour un agent. Cela revient à **l'Ubérisation de l'activité de la restauration ferroviaire.***

# **C.S.S.C.T**

## **Commission de Sécurité Santé et Conditions de Travail**

### **Newrest wagons-lits**

***Fin de service réduite à 30 MN***

*La FS réduite à 30 minutes se traduira par une augmentation de l'amplitude de travail sur roulements, comme par exemple des ARN.*

*Ou des Trains déclenchant repos de plus de 9h45.*

*En conclusion, même si la réorganisation du temps de travail de l'entreprise reste à la main de l'employeur, il n'en demeure pas moins que ces divers projets vont à l'encontre de la santé mentale et physique des salariés ainsi que de leurs conditions de travail.*

*Il semblait pourtant que l'entreprise, à travers différents COPILs, souhaitait s'engager sur des points de pénibilité, des aménagements de planification, une meilleure qualité de vie en entreprise. Etc..*

*Force est de constater, que toute cette mise en place future, accentuerait une charge de travail déjà lourde, et qui ne fera qu'accroître des AM /AT / Absentéisme, et climat anxigène, déjà présents.*

*Nous vous rappelons, que la mise en demeure de la DIRECCTE concernant le matériel à bord des TGV et les conditions de travail n'est pas levée.*

*Nous vous rappelons également que pendant ces 7 dernières années, les salariés administratifs et roulants ont dû s'acclimater et compenser les approximations de l'entreprise, à travers des outils d'encaissements qui ne fonctionnaient pas, des logiciels qui buggaient, des modes opératoires changeants chaque semaines, des injonctions paradoxales, Des formations inexistantes malgré l'accord NRF qui prévoit 5 jours par an pour tous les salariés.....*

*C'est pour toutes ces raisons que nous attendons également les différents retours d'expertises, mais que la CSSCT ne peut cautionner en l'état, un tel bouleversement dans le quotidien de vie au travail de l'ensemble des salariés Newrest Wagons lits.*

#### ***Les membres de la CSSCT***

*Pascal Lionet/ Guillaume Mazinghien/ Teresa Champion/Christophe Aulery/Rémy Morin*

*Copie Dirrecte/Médecine du travail/CRAMIF.*