

St Denis, le 3 Mars 2014

« LIAISON NATIONALE TRAINS »

SUD-Rail reçu en DCI nationale

Quand la sureté deviendra-t-elle une priorité pour la direction ?

Pour rappel, suite au dépôt de sac des 7 et 8 février en Rhône-Alpes et à la multiplication des outrages et agressions envers les ASCT sur l'ensemble du territoire, la fédération SUD-Rail a proposé le dépôt d'une DCI nationale Trains aux fédérations CGT et UNSA, afin de contraindre la direction nationale à apporter des réponses à cette situation qui n'est plus acceptable.

Nous regrettons que les fédérations CGT et UNSA n'aient pas souhaité se joindre à cette DCI, tant il nous semble que le sujet sureté est essentiel pour les ASCT.

La fédération SUD-Rail, refusant l'immobilisme, a pris ses responsabilités et déposé une DCI nationale Trains sur ce thème de la sureté. L'audience a eu lieu ce lundi 2 mars.

Recrutements d'ASCT

DDT l'a confirmé, les 200 apports d'ASCT prévus en 2015 ont uniquement pour but de mettre les ressources en adéquation avec la charge de travail à couvrir. (*autrement dit, qu'il y ait suffisamment d'ASCT pour couvrir les trains prévus dans les roulements*).

Ces recrutements n'ont pas vocation à augmenter le nombre d'ASCT au plan national ni à créer des agents B supplémentaires par exemple.

La grande annonce faite en Comité National Sureté mi-février (*500 recrutements en 2015 dans l'ensemble des métiers Voyageurs*) s'est dégonflée comme une baudruche. Dès qu'on demande le détail de ces 500 recrutements, figurez-vous que ce n'est finalement que ce qui avait été prévu, et que ce n'est pas pour autant que les effectifs vont augmenter.

Les recrutements serviront avant tout à compenser une partie des départs et ne renforceront donc pas la sureté.

Des ECT en souffrance ???

DDT confirme quand même que 4 à 5 ECT sont en souffrance d'un point de vue effectifs.

- Chambéry
- Lille
- Marseille
- Tours
- Paris Atlantique Centre (*mais pas encore confirmé*)

Pour SUD-Rail, tous les ECT mériteraient d'être considérés en souffrance tant la situation des effectifs est mauvaise, tant l'équipement des trains est fragile, tant les congés sont compliqués à obtenir, tant les formations et les EIF sont trop rarement réalisées, etc...

SUD-Rail a donc demandé à DDT que des emplois supplémentaires d'ASCT dédiés à la sureté soient créés.



Equipement des trains

DDT, comme les activités, n'ont pas prévu de renforcer l'équipement des trains.

Et pourtant chaque jour en France, plusieurs ASCT sont agressés physiquement ou verbalement.

Devant cette situation catastrophique de la sureté, SUD-Rail réclame :

- Que plus une rame de TGV Duplex ne parte sans 2 ASCT à bord.
- Que les équipements des trains-couche soient scrupuleusement respectés et que chaque train-couche multi-tranches circule avec 4 ASCT à bord.
- Que l'on évolue progressivement vers un équipement de 2 ASCT sur chaque TER.
- Que le suivi et la tenue des agents B des trains sensibles soit plus rigoureux et qu'une meilleure concertation ait lieu entre les ECT voisins. *(lorsque 2 ASCT sont sur un TER comportant plusieurs rames, SUD-Rail appelle les ASCT à contrôler ensemble sur la même rame).*
- Que la direction cesse de réduire les effectifs œuvrant sur le Transilien.
- Que la direction stoppe tout déploiement d'EAS-ANS.

Ah le badge, ça c'est important (sic)

La badge nominatif est-il indispensable pour exercer le métier d'ASCT ?

La direction nationale vous explique, en gardant son sérieux, que ça change tout dans la relation avec le client !

SUD-Rail pense qu'il n'est pas conciliable d'assurer un métier répressif tout en affichant son prénom (et ce même si c'est un pseudo).

Un badge avec l'inscription « SNCF » ou « Agent de Bord » n'est-il pas suffisant ?

De nombreux ASCT ont fait remonter des situations où ils se faisaient interpellé par le prénom, voir moquer !

Le métier d'ASCT n'est-il pas assez difficile pour que la direction en rajoute sans cesse !?

Après les ASCT Voyages, la direction a déployé le badge TER. Pour autant, la consigne de DDT est que le déploiement se fait seulement si l'autorité organisatrice (en l'occurrence le Conseil régional) le demande. Chaque Conseil Régional est décideur en la matière.

De nouvelles règles de régularisation qui ne vont rien arranger...

La direction a donc décidé de modifier les règles de régularisation et est persuadée qu'elle détient la vérité ! Pourtant ce sont bien les ASCT qui au quotidien rencontrent des difficultés car les règles de régularisation sont dans de nombreux cas juste inapplicables. C'est d'autant plus grave quand cela engendre des outrages ou des agressions.

SUD-Rail a expliqué en quoi ces nouvelles règles de régularisation pouvaient exposer les ASCT à des situations ingérables (Passer le tarif de bord de 4 à 7 € quand dans le même temps on ne permet plus aux usagers de prendre leurs billets aux guichets est scandaleux ! Passer l'IF de 35 à 50 € pour les petits parcours montre à quel point la direction n'est pas dans la réalité !).

SUD-Rail dénonce clairement ces évolutions ! Aussi, dans de nombreuses régions, nous constatons que la population des jeunes ASCT est particulièrement victime des agressions et les pressions hiérarchiques qu'ils subissent pour appliquer des règles de régularisation inapplicables concourent à cette situation. C'est pourquoi SUD-Rail a demandé à la direction nationale de recadrer les chefs de proximité qui, de manière irresponsable, poussent à l'agression les jeunes ASCT, à coups d'objectifs chiffrés intenable (nombre d'OP/JT).

Cette DCI démontre une nouvelle fois que seuls les dépôts de sac permettent de faire bouger les choses. Sans pression via un rapport de force, la direction ne semble pas prête à lâcher quoi que ce soit !
SUD-Rail propose donc aux autres fédérations d'organiser un mouvement national pour contraindre la direction nationale à répondre aux revendications des ASCT sur cette problématique sureté...