



CONTOURS DES MÉTIERS

Montreuil, le 30 Mai 2017

CTN EXPLOITATION – CTN TRAINS TABLE RONDE ACCUEIL – EMBARQUEMENT RÉMUNÉRATION ASCT DU 18 MAI 2017

Lors de la réunion du 18 mai 2017, la Direction a livré son projet d'accueil embarquement. Dans la droite ligne de sa politique du « low cost » elle organise la casse des métiers et continue la destruction des emplois et du service public.

Un renoncement à un service public de qualité :

Sous couvert d'une nouvelle posture et d'une prétendue lutte contre la fraude (LAF), la Direction n'hésite pas à renoncer à l'un des atouts majeurs du transport ferroviaire : « la possibilité de prendre un train à la dernière minute ».

En installant des portes d'embarquement, elle souhaite calquer l'organisation SNCF sur le modèle aérien et contraindre les usagers à préparer bien en amont leurs voyages tout en allongeant les files d'attente.

Quant à la lutte anti-fraude, il s'agit uniquement d'un simple affichage. En effet, il est évident que cette fraude s'adaptera au dispositif ou/et se reportera sur d'autres trains.

Elle poursuit le cloisonnement par produit, en dehors des textes négociés afin d'assécher les futures négociations (perspective GPEC, négos salaires, CCN, ...).

Ainsi, la Direction a pour véritable objectif non pas de se préparer à l'ouverture à la concurrence mais de l'organiser.

D'ailleurs, suite aux interpellations de la CGT, la Direction a confirmé qu'à court terme, ces portiques passeront de la propriété de SNCF Voyages vers Gares et Connexions.

Des cheminots qui payent le prix :

Cette manœuvre ne sera pas sans conséquence pour les cheminots. En effet, la Direction compte accélérer les suppressions d'emplois à la vente, à l'accueil et des personnels à bord des trains.

En reléguant les agents d'escale à de simples guides afin d'orienter les usagers vers la billetterie automatique, les parcours professionnels sont mis à mal, les agents perdant tout ou partie de la technicité métier.

Quant aux ASCT, après les opérations d'embarquement, auxquelles ils participent, leurs missions se réduiraient à un rôle de steward à bord du train et se sédentariserait dans les phases d'accueil embarquement sous l'autorité d'un chef d'embarquement.



Une journée type d'ASCT pourrait être : Accueil embarquement train A / Accueil embarquement train B / titulaire ou renfort train B ou C...

Alors que les portes d'embarquement seront de nouvelles sources de tensions, la direction annonce que la SUGE ne sera pas systématiquement présente. Ils seront remplacés par des adjoints de sécurité (société de gardiennage).

Pour la CGT, il est nécessaire qu'un cadrage national soit réalisé. Celui-ci doit considérer les spécificités métiers tout en intégrant les dimensions sûreté, organisationnelles (Cadres d'organisation et définition des missions) et études de flux.

Bien évidemment, ce cadrage doit être clair et permettre d'interdire les dérives des activités et des établissements toujours à la recherche de gains de productivité.

Le seul cadrage en matière d'organisation annoncé par la Direction est la présence de vigiles à tous les embarquements uniquement pour une durée de 6 mois et d'un ASCT titulaire au pied de son train.

Afin de faire passer la pilule sur la baisse de la rémunération des ASCT (prime de perception, mise à quai des ASCT), la Direction propose 2 taux de prime :

- ✓ 6 euros par JS Embarquement sur les TGV sans contrôle à bord, embarquement labélisé service (TGV SERVICE à la main des axes),
- ✓ 3 euros par JS avec participation à l'embarquement et un contrôle à bord ciblé.

Quel mépris au regard des pertes financières que subiront les ASCT ! Tandis qu'à l'escale et à la vente la Direction s'oriente une nouvelle fois vers des promesses de « primettes » qui n'engagent que ceux qui les croient.

La CGT aux cotés des cheminots de l'escale et de la vente revendique :

- ✓ La présence de la SUGE sur tous les dispositifs embarquement, du 1er au dernier train,
- ✓ Un cadrage national transverse reprenant le Cadre d'Organisation, la formation, la sûreté, organisation de l'embarquement (attribution des missions),
- ✓ Des études de flux et des diagnostics locaux sûreté réactualisés a minima selon le plan de transport,
- ✓ Que le « chef d'embarquement » relève de la filière Transport Mouvement,
- ✓ De véritables parcours professionnels reconnaissant la technicité des métiers.

La CGT aux cotés des ASCT revendique :

- ✓ 2 agents minimum par rame,
- ✓ Accueil embarquement en retrait du dispositif réalisé par l'escale et la SUGE et l'agent B, Y, R, K ou EA en appui,
- ✓ Contrôle à bord général et non pas à la typologie du client,
- ✓ Maintien des EA avec augmentation des effectifs,
- ✓ Compensation de toutes les pertes de rémunération.

La CGT réclame un véritable dialogue social respectant les négociations à venir sur le contour des métiers dans le cadre du deuxième volet de la CCN (Convention Collective Nationale).

Dans l'unité la plus large, la CGT a bien l'intention de défendre les intérêts des cheminots et des usagers.