



Montreuil, le 27 septembre 2017

DCI TRAINS DU 26 SEPTEMBRE 2017

ASCT, RET, À VOUS DE JOUER !

L'ouverture, à grand renfort de publicités le 1er juillet, des nouvelles lignes LGV vers la Bretagne et Bordeaux, a été l'occasion pour l'entreprise de modifier en profondeur l'approche et le contenu du travail des ASCT opérant à bord des trains sur ces 2 nouvelles lignes.

En effet, entre le changement de nom de TGV à InOui, l'absence d'activité de contrôle à l'initiative de l'entreprise et les manques importants constatés lors des accueils/embarquements à Bordeaux et Paris Montparnasse, notamment du fait de la neutralisation des portiques d'embarquement, la CGT constate et déplore une dégradation importante des conditions de transport, de travail et de sûreté pour les usagers et les cheminots.

La communication des établissements, suite à la posture adoptée par l'axe Atlantique, est grave. En effet, nous constatons une dégradation inquiétante des dispositifs d'embarquement sur Paris/Lyon, et le non-respect des engagements de la Direction concernant l'aspect financier et la sûreté. Ainsi, force est de constater que la Direction de l'entreprise n'est plus garante des 4S, véritables piliers des fondamentaux métiers des ASCT. La privatisation des missions de sûreté et de l'accueil lors des embarquements, est un point plus qu'irritant pour la CGT et les ASCT. Par cette organisation, c'est la remise en cause du professionnalisme des agents SNCF par le moins disant social.

C'est dans ce contexte que la fédération a déposé une DCI nationale sur les sujets des TGV 100% service, les AE et les portes d'embarquement.

La délégation a été reçue uniquement par la Branche Voyages, malgré une DCI déposée au niveau du GPF et de son DRH J-M Ambrosini. Cela démontre la considération de la Direction envers l'ensemble des ASCT et le peu de cas qu'elle fait de l'unicité du métier qui doit rester transverse à toutes les activités.

Sur les TGV service, la Direction nationale reste évasive, quant aux futures missions des ASCT à bord des trains. Elle avance juste quelques principes généraux, qui consistent à dire que le métier sur TGV s'oriente principalement sur du « service » aux dépens d'une ou plusieurs des missions reprises dans les 21 situations professionnelles du métier d'ASCT, mais sans en dire plus.

Ces projets de TGV 100% autrement appelé INOUI, sont donc des coquilles vides, alimentées « au fil de l'eau », en fonction du profil de la clientèle, par les AXES ou par des produits « dérivés ».

La Direction nous renvoie donc vers les dirigeants d'axe qui ont carte blanche dans le domaine du « n'importe » quoi sauf des trains.

Sur les problèmes liés à l'explosion de la fraude sur certains axes, pour la CGT, c'est dû :

- A la mise en place des TGV 100% service non contrôlés à bord ;
- Aux dysfonctionnements des portes d'embarquement ;
- Au manque de personnel d'ESCALE et à l'absence de la SUGE sur les dispositifs ;
- Au non-respect de l'équipement des trains ou au recours à du personnel CDD.



Selon la Direction, nous sommes dans une phase de transition. Tout devrait mieux aller dans « quelque temps » ... Pour la CGT, l'exemple du Paris Lyon, en place depuis 2 ans, démontre l'inefficacité de ces projets vu que rien ne s'est amélioré depuis.

C'est inacceptable car les premières victimes sont les ASCT et leurs RET qui naviguent à vue, sans aucune ligne directrice claire.

Concernant les mesures pour la LAF, la Direction n'annonce aucun moyen humain supplémentaire, mais indique que les AXES travaillent avec des « données » par TGV qui serviront UN JOUR à cibler tel ou tel train ou tel ou tel type de fraude. Le digital plutôt que l'efficacité humaine !

Sur les portes d'embarquement, la Direction VOYAGES admet que dans la communication du Président, il y a eu une certaine précipitation sur les TGV IN-OUI, les dispositifs n'ayant pas assez été testés ni rodés.

Elle indique que pour le positionnement des ASCT, qu'il est préconisé de se placer derrière les dispositifs, mais que ce sont encore une fois les axes qui décident. La Direction Voyages nous invite donc à rencontrer les dirigeants des axes...

Sur l'emploi : la CGT a tenu à dénoncer le manque d'effectif au sein de la filière, et les pratiques scandaleuses de la Direction qui industrialise et développe de manière exponentielle le recours aux CDD, CDD seniors, intérimaires et autres emplois précaires ; voire même à faire appel aux jeunes retraités pour reprendre du service. Autre innovation : le recours aux sociétés Manpower et ADECCO pour trouver des chefs de bord et des Gestionnaires de Moyens.

Alors qu'un grand nombre d'ASCT sont en âge ou en passe de partir à la retraite (génération TGV années 80), aucune phase de recrutement n'est prévue pour compenser ces départs. Tout cela est préoccupant sur le devenir des ASCT à bord des trains.

Au contraire de l'activité Voyages, de la DDTE et de la Direction du GPF, la CGT se battra pour conserver un vrai métier train !

