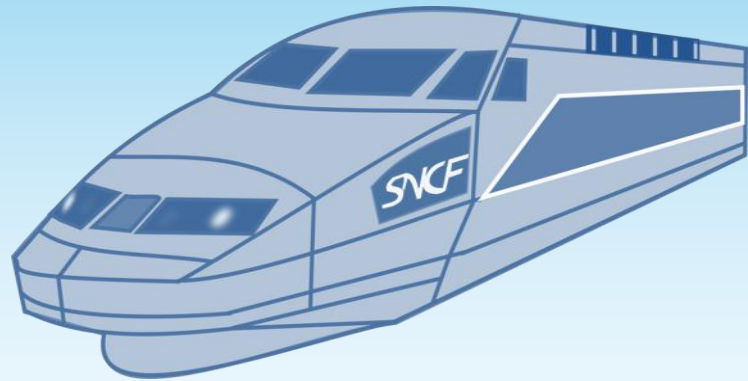


Embarquement TGV

Un irritant supplémentaire pour les personnels ?

mai 2017



Suite à l'expérimentation des portes d'embarquement, la Direction a décidé de généraliser le déploiement à 14 gares. L'UNSA-Ferroviaire entend que les portes d'embarquement améliorent la sûreté et la lutte antifraude. Elles semblent bien acceptées par les clients, qui en identifient clairement la finalité, sous réserve de ne pas trop perturber leur processus d'accès au train.

Néanmoins, pour l'UNSA-Ferroviaire, ce dossier a des conséquences qui doivent être traitées au niveau national, puisqu'il impacte les métiers, les effectifs et les conditions de travail des Chefs de Bord et des agents d'Escale, sans oublier la rémunération !

Deux Tables Rondes nationales ont déjà eu lieu, mais les propositions de cadrage national sont **très insuffisantes**. La Direction pose comme préalable à la mise en place des portes d'embarquement :

- Rappeler que le dispositif est légal, on a le droit d'interdire l'accès aux quais aux personnes non munies de billets,
- Cette légalité du dispositif sera inscrite dans les conditions générales de vente,
- Toutes les installations font l'objet d'une étude de flux envoyée à l'IGSI (Inspection Générale de la Sécurité Incendie) puis à la préfecture pour avis. Une visite terrain est ensuite réalisée, afin de donner un avis définitif sur l'autorisation ou pas d'utiliser le dispositif,
- Obligation de réalisation d'un diagnostic local sûreté réalisé par DSE (Délégué Sûreté Etablissement) accompagné par le référent métier escale.

Ce diagnostic repose aussi sur l'analyse des trains et des spécificités des gares. Une formation juridique placement pour les personnels qui ne sont pas habitués à la pratique des Accueils Embarquements, pour les autres une simple information.



UNSA-Ferroviaire
56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS
Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65
E-mail : federation@unsa-ferroviaire.org



Pour le reste, c'est à l'appréciation des axes et établissements. Ce qui signifie :

- Pas de regard national sur le dispositif mis en place suite au diagnostic sûreté local,
- Pas d'obligation de revoir régulièrement l'évolution des flux,
- Pas d'obligation de revoir régulièrement l'évolution de la Sûreté,
- Pas de présence Suge,
- Pas de cadrage sur le rôle de ou des ASCT et leurs positionnements dans le dispositif,
- Pas de cadrage sur le nombre d'agent minimum dans le dispositif (devant, derrière).

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est important de rappeler que :

- le Chef de Bord (agent A ou B) doit être disponible pour effectuer ses missions premières avant le départ. Par ailleurs, le Chef de Bord ne peut que superviser le dispositif,
- Dans certaines gares, le transfert des autorisations de départ aux ASCT rend même impossible la supervision du dispositif. Pourtant, Il est pour nous impératif que ce soit le Chef de Bord qui décide ou non d'une souplesse d'accès à bord,
- Concernant, la lutte antifraude, d'après la Direction il semblerait que le contrôle ne soit plus « nécessaire » sur les trains directs. L'UNSA-Ferroviaire rappelle que le contrôle à bord est indispensable aussi bien pour les trains directs que pour les omnibus,
- Comment seront gérées les problématiques des fraudeurs qui se reporteront sur les TER, et celles des derniers trains à cause du report voyageurs refoulés des précédents trains,
- Quid des espaces ventes fermés lors des départs de trains.

L'UNSA-Ferroviaire attend toujours des réponses sur l'ensemble des sujets soulevés et exige de véritables négociations sur la mise en place du dispositif, les conditions de travail et la rémunération.

Concernant la Formation, elle ne doit pas être « à la carte » : l'UNSA-Ferroviaire exige une véritable formation en présentielle pour tous les acteurs

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'organisation ne peut être laissée à la main des axes ; les grandes lignes, même en termes d'organisation, doivent être cadrées nationalement.

