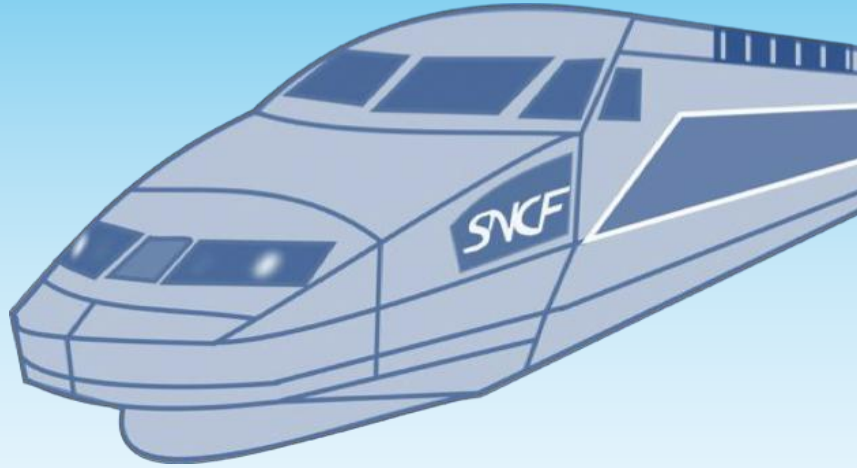


# L'embarquement TGV

## Table ronde conclusive ? Certainement pas !

juin 2017



Le 19 mai 2017 a eu lieu la Table Ronde conclusive sur l'embarquement TGV, l'occasion pour l'UNSA-Ferroviaire de rappeler les attentes des personnels et les revendications sur ce sujet. **Les revendications de l'UNSA-Ferroviaire :**

### Général :

- un cadrage national reprenant à minima les grandes lignes du dispositif,
- un droit de regard national sur le dispositif mis en place suite au diagnostic sûreté local,
- l'obligation de revoir annuellement l'évolution des flux de voyageurs,
- l'obligation de revoir annuellement l'évolution de la Sûreté et d'adapter les process,
- une Présence Suge systématique,
- un cadrage sur le nombre d'agent minimum dans le dispositif (devant, derrière),
- du temps et un local pour réaliser les briefings.



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](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)



### **Concernant les ASCT :**

- un cadrage sur le rôle de ou des ASCT et leurs positionnements dans le dispositif, en fonction des typologies de gares et des missions sécurité (ex : les autorisations de départ). Nous rappelons que le Chef de Bord (agent A, B, X ou Y) doit être disponible pour effectuer ses missions premières avant le départ,
- la mission du Chef de Bord doit se limiter à la souplesse d'accès,
- l'embarquement TGV doit s'associer à l'accompagnement du même train. L'UNSA-Ferroviaire est contre le modèle initié sur « Paris Lyon »,
- pas de régularisation au sol sans zone tampon,
- le rôle et la position des équipes LAF ou EA dans le dispositif,
- le maintien du contrôle à bord, aussi bien pour les omnibus que pour les trains directs. L'association contrôle à bord et service n'est pas incompatible,
- l'assurance d'être informés des « remises à disposition » de dernière minute (Comme sur IDTGV).

### **Concernant les sédentaires :**

- la garantie du maintien de l'emploi,
- des qualifications pour les agents d'Escale, à minima sur les gares où les portiques seront déployés (ex : 75 % de qualification parmi les B+C),
- le superviseur doit être un agent à la qualification D, même si la mission est ponctuelle,
- quid des CDD et intérimaires dans le dispositif ? Car ils sont nombreux au sein des Escales.

### **Concernant la Rémunération :**

- la perte financière des ASCT doit réellement et impérativement être prise en compte (aussi bien les EVS liés à la LAF que l'indemnité TGV taux b),
- nous demandons la perception d'indemnité IV2 pour les vendeurs participant aux Embarquement TGV,
- une compensation financière pour les agents d'accueil.

### **Concernant la formation :**

- une formation en présentielle par un formateur qualifié doit être délivrée à tous les acteurs du dispositif,

- **l'UNSA-Ferroviaire propose de concevoir un module de formation intégrant les règles de positionnement, la gestion des modes dégradés, les tactiques d'équipes. Le tout pourrait être intégré dans le module juridique placement et faire l'objet de recyclages réguliers pour l'ensemble des acteurs à l'instar de la formation corpus ASCT.**

## **Les propositions de la Direction**

### **Général :**

- **un cadrage national des grandes lignes,**
- **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 d'exécution d'un diagnostic local sûreté réalisé par DSE (Délégué Sûreté Établissement) accompagné par le référent métier Escale,**
- **obligation de revoir le diagnostic sûreté partout où les Embarquements TGV seront tous les deux ans. Un expert de la DDTE pourra aider les établissements si besoin,**
- **présence systématique d'adjoint sécurité dans le dispositif (voire la suge quand cela sera possible) avec effet immédiat, pour une période de 3 à 6 mois. A l'issue, ce sont les axes qui décideront du maintien.**

### **Concernant les ASCT :**

- **pas de journée pure embarquement,**
- **le Chef de Bord titulaire participera à l'embarquement TGV et sera placé derrière les portes d'embarquement.**

### **Concernant les sédentaires :**

- **le superviseur sera systématiquement à la qualification D.**

### **Concernant la Rémunération :**

- **seuls les ASCT sont concernés :**

- pour un accompagnement de TGV et une participation aux opérations de régularisation : Indemnité de 3 euros par journée de service,
- pour l'accompagnement d'un TGV « pur service » : indemnité de 6 euros par journée de service.

**Concernant la formation :**

- tous les acteurs seront formés au juridique placement.

Pour L'UNSA-Ferroviaire, le compte n'y est toujours pas. Les nouvelles propositions de la Direction sont largement insuffisantes. De plus, certains points sont irréalisables en opérationnels.

L'UNSA-Ferroviaire exige des avancées sur :

- un Cadre d'Organisation minimum avec les missions et rôle de chacun,
- un engagement sur la sureté. Elle ne peut être aléatoire et pour une durée de 3 à 6 mois,
- l'Accueil Embarquement pour l'ASCT qui doit se limiter au seul TGV qu'il accompagne,
- la compensation pour perte de rémunération qui est largement sous-estimée,
- des compensations pour les agents sédentaires participants au dispositif.

Par ailleurs, le cadrage national ne peut se résumer au seul « embarquement TGV avec portes d'embarquement ». Le cadrage doit être transverse car, pour l'UNSA-Ferroviaire, il est inacceptable que chaque Activité ait son propre modèle d'accueil Embarquement.

