



INSTANCE SPÉCIFIQUE AUX MÉTIERS DU BORD DU 16 MAI 2024

DES RÉPONSES QUI ATTENDRONT

Le 16 mai s'est tenue la première Instance spécifique aux métiers du Bord de l'année 2024.

Cette instance, née après le conflit de décembre 2022, a pour but de traiter les questions inhérentes à la filière Trains.

JOP : La CGT a posé de nombreuses questions qui sont restées sans réponse. La direction s'est, une nouvelle fois, contentée d'une présentation générale sans répondre aux inquiétudes formulées notamment sur l'hébergement en situation d'urgence (délogement suite à incident climatisation ou chambres colonisées par des punaises...). À 2 mois de l'évènement, nous n'avons toujours pas de réponse sur **l'utilisation et le respect de la réglementation (temps de trajet), un haut niveau de sûreté à bord ou lors des A/E, la fourniture et l'utilisation des code-pass notamment à proximité des zones rouges.**

LAF/ Recouvrement : Une présentation a été faite sur le fonctionnement des 3 sites dédiés de Béziers, Bordeaux et Paris, ainsi que sur leurs résultats en matière de recouvrements des PV. Béziers est le site le plus important avec 40 agents, contre 18 à Bordeaux et 15 à Paris. Le site biterrois a la particularité, en plus de traiter les recouvrements à l'amiable, d'être en charge des contentieux *(pour ce qui est des contentieux « réseaux sociaux » la direction TGV sud-est se charge de répondre aux contrevenants...)*. La délégation CGT a alerté sur le nombre important d'appels effectués pour contacter les personnes sous le coup d'un ou plusieurs procès-verbaux ainsi que sur les conditions de travail quotidienne des agents en lien avec le sous-dimensionnement des équipes. En effet, avec une moyenne de 80 appels par jour à traiter par agent, avec des échanges parfois traumatisants, tendus voire violents entre nos collègues et les contrevenants, les conditions sont particulièrement difficiles, voire anxiogènes.

En parallèle, le taux de recouvrement n'évolue que très peu depuis des années avec un taux de seulement 7,82 % au global (9 % sur TN) Malgré des accords avec certains pays qui ont permis de « récupérer » 150 000 € en 2023 sur 21,6 millions € (28 millions € supplémentaires sont encaissés par l'État).

2,4 millions de PV ont été émis en 2023 pour un montant total de 276 millions d'euros. 70 % de ces PV sont réalisés sur TER et 320 000 seraient inexploitable.

276 C'est, en millions d'euros, le coût total des PV émis en 2023.

2,4 millions C'est le nombre de PV émis, dont 320 000 sont non-exploitable. 70 % des PV sont rédigés sur TER.

Pour faire face à ces chiffres, la direction entend sensibiliser les ASCT. **Avant d'envisager toute initiative, la CGT a rappelé le contexte Sûreté à bord et les nombreuses situations tendues que rencontrent les ASCT.**

Sûreté : La direction affiche un nombre d'agressions en baisse qu'elle justifie par des taux satisfaisants de prise en main et d'utilisation des caméras-piétons.

Si le niveau des agressions baisse sur TGV, pour la CGT cela est principalement dû à la présence significative d'agents B et à la généralisation des accueils-embarquements.

En revanche, les agressions explosent sur IC et la direction est dans l'incapacité de fournir un début d'analyse. **Pour la CGT, cette recrudescence a un lien direct avec le nombre important de trains en retard ou supprimés faute de moyens, ainsi que sur des effectifs insuffisants à bord. Des solutions doivent être trouvées rapidement pour faire baisser le nombre d'agressions.**

Enfin, concernant TER, si la direction se satisfait d'une baisse de 6 % par rapport à l'année dernière, les 4 641 actes d'agression sont à mettre en relation avec le nombre d'ASCT sur TER, qui est de 5 103. **Concrètement, cela représente près d'une agression par an et par agent sur TER et reflète une politique absurde de lutte anti-fraude.**

Dans ce cadre, la CGT attend de la direction qu'elle propose un vaste plan Sûreté. Il est urgent de répondre globalement et efficacement à l'explosion d'agressivité et de violence que subissent les ASCT, illustrée par les dernières agressions. C'est la raison pour laquelle la CGT poursuit ses revendications sur l'emploi ASCT et exige la réalisation des 850 recrutements budgétés cette année suite à la table ronde du 7 février dernier. **Aussi, la CGT a proposé à la direction une ventilation des emplois sur le territoire afin de favoriser les parcours professionnels à partir de TER, de renforcer la production, d'atteindre dès 2024 l'équipement de tous les TGV en agent B et d'étendre cette mesure à IC afin d'en améliorer la sûreté. Les 200 emplois supplémentaires doivent, en ce sens, servir à améliorer l'accompagnement des trains sensibles et les trains ANS sur TER.**

Dans ce contexte, le port de la caméra-piéton n'apporte aucune garantie. D'ailleurs, et de façon unanime, toutes les Fédérations syndicales ont condamné les pressions exercées sur les agents pour imposer leur utilisation (nous sommes bien loin du principe du volontariat...). Est-ce en lien avec les éléments chiffrés remis en séance qui attestent d'une baisse de nombre de volontaires ou d'activations de la caméra ? **Si la direction croit aux bienfaits de son projet de caméra-piéton, ne doit-elle pas s'attacher à convaincre, plutôt qu'à contraindre ?**

Enfin, la CGT est également intervenue pour dénoncer la productivité accrue faite sur l'ensemble des roulements ainsi que sur le durcissement du dialogue de la part des axes à l'égard des OS.

La CGT a rappelé qu'en marge de cette instance, la direction avait organisé un COTECH (comité technique) le 14 mars 2024 axé sur l'usure professionnelle. Force est de constater qu'il y a de gros écarts entre l'objectif du COTECH et la réalité de ces pré-commissions Roulement qui dégradent les conditions de travail des roulements et de la réserve. **Si la direction annonce la mise en place de mesures rectificatives, le signal envoyé par les axes est désastreux.**

LA CGT DEMEURE FORCE DE PROPOSITION POUR DÉFENDRE, AMÉLIORER ET PÉRENNISER LE MÉTIER D'ASCT !

