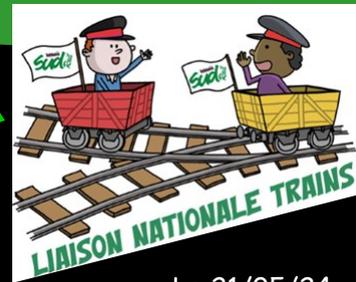


# INCONTRÔLABLES



Le 21/05/24

## CE QU'IL FAUT RETENIR DE L'INSTANCE METIER BORD DU 16 MAI

SUD-Rail a d'emblée voulu faire passer un message clair à la direction : Si l'accord fin de carrière a permis des avancées importantes, des revendications restent sur la table et il faudra bien que la direction y réponde. Sur la Prime de Travail notamment, les ASCT attendent toujours des réponses. Il n'y a pas 50 alternatives, soit la direction négocie ces prochains mois, soit elle fait le choix d'un 3e conflit national en 2 ans chez les ASCT ! La balle est dans son camp !

Aussi, SUD-Rail a fait part de sa surprise et de son inquiétude face au turn-over sur les postes de direction qui ont vu la directrice Bord TER et la directrice Bord TGV/IC être remplacées moins d'1 an après leur arrivée. Cela pose des questions en terme de suivi des mesures actées, tout comme en terme de connaissance de l'historique des sujets.

Une fois ce message passé, cette Instance Bord a été consacrée non seulement au suivi des engagements de décembre 2022 mais également à de nombreux sujets impactant le quotidien des ASCT.

### Recrutements ASCT !

**653 recrutements en 2023.**

(586 à TER, 31 à IC, 36 à TGV + Ouigo)

**850 prévus en 2024.**

(entre 710 et 780 à TER, 30 à IC, 40 à 110 à TGV).

### Departs en Retraite ASCT !

112 ASCT sont partis à la retraite en 2023.

28 ASCT sont partis à la retraite sur le 1er trimestre 2024.

A date, les ASCT partent en retraite en moyenne à 60 ans et 7 mois.

### Point Effectifs ASCT !

**Au 31 mars 2024, il y a 9171 ASCT (hors CDD).**

78% sont au Statut, 23% sont des Contractuels en CDI.

54% des ASCT travaillent sur TER, 37% des ASCT travaillent sur TGV/IC, 7% des ASCT travaillent sur Transilien, 2% autres.

**La pression exercée par les mouvements de grève ASCT a permis de faire remonter les effectifs ASCT.**

**Pour SUD-Rail, il faudra garder le cap pour assurer un meilleur équipement des trains, pour absorber la hausse de charge importante prévue à Ouigo ces prochains années, pour prévoir un équipement à 3 ASCT par rame sur les futurs TGV M, pour détendre les roulements et améliorer les conditions de travail.**



### Parcours Pro : Vigilance !

**199 ASCT ont bénéficié du parcours pro en 2023.**

S'il y a du mieux dans plusieurs régions en termes de transparence et de cadrage des parcours pro via des référentiels, il y a encore des directions locales qu'il va falloir bousculer tant elles semblent trainer des pieds pour appliquer ce qui a été acté nationalement.

Aussi, **SUD-Rail dénonce les véritables entretiens d'embauches réalisés par plusieurs établissements TGV.**

**Le parcours pro est un droit pour tout-e ASCT afin d'avoir des perspectives d'évolution... Il n'est pas question que ce principe soit détourné par des dirigeants locaux qui se sont trompés de boulot et s'imaginent « chasseurs de têtes. »**

## La Sureté : 2 visions opposées !

Quand on parle de sureté à la SNCF, on ne parle décidemment pas de la même chose !

La direction se félicite d'une baisse des atteintes envers les ASCT mais s'appuie uniquement sur les chiffres répertoriés dans la base Cezar. Pour SUD-Rail, ces chiffres sont loin de représenter la totalité des atteintes. Pour rappel, la majorité des ASCT ne disposent pas de l'application Cezar ou se voient passer pour consigne par leur direction locale de ne pas l'utiliser.

De plus, de nombreux ASCT évoluant en brigades (sur TER ou sur Transilien) subissent bien souvent des menaces ou outrages sans les déclarer systématiquement : ce qui fait que ces atteintes passent à la trappe.

SUD-Rail appelle les ASCT déclencher la procédure agression à la moindre menace ou insulte : Personne ne vient au travail pour subir cela ! (Procédure agression = Relève immédiate / Consultation médecin / Dépôt de plainte / Décla AT). Sans déclenchement de cette procédure, l'atteinte n'est pas répertoriée, les dommages et intérêts ne vous seront pas versés, l'agresseur ne sera pas poursuivi).

SUD-Rail regrette que la direction ait fait le choix de ne pas reconduire la mesure de 2023, à savoir recruter des ASCT « sureté ». SUD-Rail dénonce également le détournement d'ASCT « sureté » par certains établissements qui les utilisent à la prod pour combler les manques d'effectifs.

SUD-Rail a également dénoncé l'attitude de la direction nationale qui fait traîner la remise à jour du RH0955 (référentiel « prise en charge des agents agressés ») qui est bafoué par de nombreuses directions locales sous prétexte qu'il n'est plus à jour.

Le double discours entre une direction nationale qui dit que le R0955 est applicable et des directions locales qui disent l'inverse, ça suffit !

## Notations

A date, voilà l'état de la situation :

- ⇒ 60 % de Classes 3 à Transilien
- ⇒ 34 % de Classes 3 à TER
- ⇒ 44 % de Classes 3 sur TGV
- ⇒ 50 % de Classes 3 à Intercités
  
- ⇒ 28 % de Classes 4 à Transilien
- ⇒ 21 % de Classes 4 à TER
- ⇒ 50 % de Classes 4 à TGV
- ⇒ 33 % de Classes 4 à Intercités

Pour rappel, l'engagement d'ici 2025 est d'atteindre 60 % de Classes 4 à TGV et 25 à 30 % à TER selon les territoires. Les militant-e-s SUD-Rail seront très vigilant-e-s et agiront pour qu'aucun établissement ne soit en dessous de ces chiffres dans 1 an.

## Visite Comportementale de Sécurité

La direction a présenté la visite comportementale de sécurité ou comment des représentants de l'encadrement se livrent à des séances d'observation des ASCT durant le travail pour ensuite débriefer sur des écarts sécurité. SUD-Rail est circonspect vis-à-vis de ce procédé. Il convient d'être vigilant localement sur ces visites et de ce qu'en fera la direction (impact notations, prime, ...).

## Inaptitudes, Adaptations de postes...

Au 31 mars, 906 adaptations de postes étaient recensées pour la population ASCT (831 aménagements de postes, 53 inaptitudes définitives, 18 restrictions, 4 inaptitudes temporaires). Chiffre en augmentation.



Pour peser localement comme nationalement, rejoignez le syndicat qui n'a qu'une préoccupation : Défendre les intérêts des cheminots !

Rejoignez SUD-Rail !