

Tout ça pour ça ...

Après avoir refusé de nous recevoir en DCI, la direction revient à la raison et nous reçoit en réunion de conciliation **suite au préavis que nous avons posé sur la nouvelle procédure « Crochet court »**. Est-ce l'intervention directement auprès de Mr FARANDOU a qui nous avons évoqué l'absence de dialogue social sur notre ET qui a changé la donne ???

Le CUP a commencé par nous faire l'historique des crochets courts et expliquer que INOUI et OUIGO n'avaient pas les mêmes motivations. Un crochet court pour Inoui étant mis en place uniquement pour repartir rapidement. Cela ne posait pas de problèmes car l'ADC relevant, avec un départ proche de l'arrivée du train précédent, était là quand l'agent d'escale venait lui faire changer le côté d'ouverture des portes. Un crochet court Ouigo est utilisé pour faire embarquer les voyageurs le plus rapidement possible pour libérer de l'espace dans les halls d'embarquement. Le temps entre 2 trains Ouigo pouvant être plus long, l'ADC de relève n'était pas toujours sur place pour gérer les portes mettant l'agent d'escale en difficulté et laissant les voyageurs s'agglutiner sur le quai.

Pour uniformiser ces 2 procédures, des personnes sûrement très éloignées du terrain, ont modifié la procédure dans les LILI imposant à l'ADC prenant de faire la relève côté butoir.

Nous avons interpellé la direction le 14 décembre sur ce sujet expliquant que c'était une aberration de faire une relève au butoir et qu'il était **hors de question que l'ADC cédant attende à l'arrivée du train** pour gérer les portes. Nous avons reçu plusieurs retours de BS d'agents qui se sont vus « malmenés » car on voulait les faire attendre à l'arrivée du 7858 alors qu'ils avaient commencé à 4h20. **Ne voyant pas de retour de la direction sur ce sujet, nous avons déposé une DCI le 31 décembre.**

L'adjoint CUP est allé sur le terrain pour analyser la situation. Pour lui, on n'avait aucun problème avant le rectif LILI. Constatant que la nouvelle procédure créait des tensions sur le terrain il a organisé une réunion avec l'escale le 8 janvier. En attendant, une note d'information a été affichée pour expliquer la nouvelle procédure. **Le CUP a quand même osé expliquer pendant la réunion que ce n'était pas normal que les ADC n'aient pas vu le rectif au LILI et sur les roulements. Il est vrai que recevoir des rectifs de 40 LILI, 8 RCC, les formulaires de communication, les notes métiers et le rectif Mémento à faire en même temps facilitent la tâche.** Quand nous avons échangé avec les RPX sur ce sujet, ils ont envoyé un mail pour demander des explications trouvant la mesure aberrante **mais l'ADC lui devait tout savoir...**

Bilan, la procédure ne convenait ni aux ADC qui devaient relever au butoir, **ni à l'escale** qui doit aller faire l'agencement du train plutôt que de rester au pied de la cabine, **ni à la prod** puisque la procédure peut engendrer des retards si on relève côté butoir sur un crochet vraiment court. **Encore la preuve que modifier des procédures depuis son bureau sans tenir compte de l'avis des agents du terrain ne fonctionne pas.**

Une NOUVELLE « nouvelle procédure » va donc être mise en place :

- l'ADC cédant débloque les portes suivant les indications de l'agent présent au butoir
- l'ADC prenant attend l'arrivée du train côté province et prend contact par interphonie avec l'ADC cédant qui confirme à l'agent d'escale présent au butoir que la relève est en place puis isole son poste.
- l'ADC prépare sa cabine en attendant les consignes pour les portes (certainement par interphonie)

Les différents documents (chronogrammes, CLO pour l'escale et LILI pour les ADC) **vont être mis à jour dès que possible. Une note sécurité sera envoyée par mail à tous les ADC et disponible dans les notes métier (TT911).**