

NOTATIONS Traction 2016

SUD-Rail le dénonce depuis 6 ans Maintenant nous y sommes...

... et tout le monde l'admet !

Le 25 janvier dernier s'est tenu la réunion sur les contingents de niveaux pour tous les cheminots (B à H et TA / TB). Réforme oblige, la direction commence par préciser que les nouvelles organisations vont complexifier l'exercice 2016/2017... et à ce moment de la réunion, elle n'imaginait pas encore à quel point...

SUD-Rail a (encore une fois) dénoncé les calculs basés sur l'effectif par qualification, qui ne tiennent pas compte des réalités des « éligibles » (règles direction : au moins 3 ans de nomination à TA et au moins 9 ans sur TB). Une mauvaise analyse conduisant à gonfler le nombre réel de TA1 en comptabilisant les stagiaires en école conduite. Un focus sur le nombre de TB1 et 2 qui diminue,

alors que le nombre d'éligibles lui explose. Tout cela contribue à l'augmentation aujourd'hui inquiétante du délai d'attente pour passer au niveau 2 (TA) et au niveau 3 (TB).

L'année 2015 a encore été marquée par l'allongement (qui inquiète également la direction ; il était temps après 6 ans d'alerte par SUD-Rail) du passage au niveau 3, mais aussi de l'évolution en PR. Le ralentissement de l'évolution de carrière des ADC est donc aujourd'hui une réalité palpable pour tous ceux qui mettaient en doute notre analyse.

Une fois le problème identifié, que nous propose-t-on ? Tout juste de quoi limiter les dégâts en 2016 qui verra donc un délai d'attente moyen de bientôt 13 années pour passer à TB3 et un nombre de niveaux 2 « TA » dépassant rarement 3 (12 circonscriptions sur 16).

Nombre de Niveaux	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
TA	80	85	90	90	113	110	97	100
TB	470	500	540	530	571	592	530	610

SUD-Rail a été reçu en DCi par la direction de la traction, pour elle, si la situation est « préoccupante » avec des délais d'attente qui frôlent le maximum, elle est sous contrôle vu que près d'un tiers des éligibles se verront attribuer le TB3 cette année... Et promis juré, ce délai baissera l'année prochaine !

Pour SUD-Rail cette manœuvre managériale ne vise qu'à contrôler la misère et à éviter que des niveaux viennent se déclencher « hors-compte » pour cause de dépassement du délai max de 14 ans. L'aboutissement de cette stratégie visant à allonger les délais d'attente pour ne rien faire sur un éventuel déblocage de la grille suite à l'allongement des carrières et à l'application des 2 contre-réformes des retraites... C'est tout bonnement scandaleux !

Nous sommes évidemment revenus sur l'allongement du délai moyen de passage à TB3 autour de 13 ans (125 mois en 2010, 128 en 2011, 133 en 2012, 139 en 2013, 143 en 2014 et 148 mois en 2015). Aujourd'hui la direction (et toutes les OS) reconnaît la justesse de notre analyse, qui l'année dernière démontrait que les mesurettees accordées n'inverseraient rien.

DRH (branche Performance & Rémunération, c'est son petit nom) admet cette tendance désastreuse pour les notations ADC. Cette année, après 5 ans « d'efforts » qui n'ont rien changé, elle fait des propositions qui vont tout juste ralentir la dégradation la plus forte (TB) de toutes les qualifications. Il est bien loin le mythe du baron du rail ... !



Les chiffres à la traction au 15 janvier 2016 :

- une nouvelle **baisse significative des effectifs** chez les TB : -261 TB (11547)
- une fausse **hausse des effectifs** chez les TA : + 172 TA (2255). En fait en baisse sans les stagiaires ...
- une **augmentation du délai moyen d'attente** pour passer à TA2 (+2.6, soit 79.4 mois), et une **augmentation du délai** pour le TB3 (+4.4, soit 147.8 mois). Pour les TB, c'est presque 13 ans d'attente. La limite de 14 ans pour un passage Hors-Compte (HC) sera atteinte à certains endroits.

PR 13 POUR LES TA

C'est toujours les TA02 qui se paient cette mesure qui n'a pour but que d'empêcher durant plusieurs années de répondre à la revendication de la PR15. Le contingent de passage de 12 vers 13 est souvent insuffisant pour déclencher une PR, ce sera alors des PR de commissions (CS) qui devront être utilisées au détriment des TA2 aux PR 9, 10 et 11 ... Nous sommes donc bien loin de seule vraie revendication d'une grille allant jusqu'à 15.

AU-DELÀ DE LA PR 19 POUR LES TB

La revendication unanime de débloquent la grille TB, a vite été oubliée dans l'accord salarial 2015, où certains ont préféré un dividende à une augmentation.

La direction n'annonce plus rien sur une refonte de la grille ... Il faut dire que le temps est plutôt à réformer notre réglementation du travail.

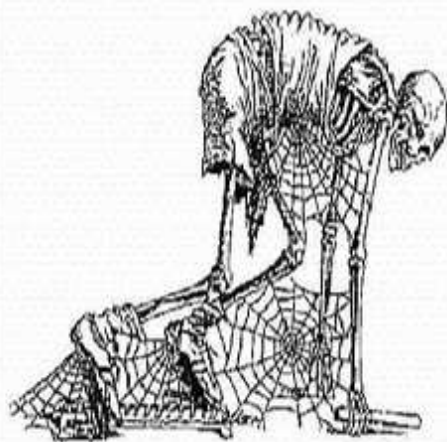
Et oui mon brave monsieur, chaque chose en son temps ... !

La notation doit se faire par une alimentation constante du contingent (Nbre d'ADC sur la même PR). La baisse constante du nombre de niveaux à TA et TB, a donc pour conséquence d'appauvrir également les passages entre les PR à TA2 et TB3 !

SUD-Rail revendique :

- ❖ Une harmonisation par le haut des contingents entre régions et DF en tenant compte du délai moyen d'attente.
- ❖ La baisse du temps d'attente du passage au 2^{ème} niveau pour les TA et au 3^{ème} niveau pour les TB.
- ❖ L'attribution de niveaux supplémentaires par la commission de notation.
- ❖ La prise en compte des attachés pour la majoration des effectifs sur les changements de positions (**2621 ATT-TS, combien à la traction ?**). Le recours massif à ce type de recrutement, en particulier à la conduite où ils sont regroupés dans certains Établissements, est pénalisant, puisque les attachés ne sont pas, jusqu'à leur régularisation placés sur un grade de CRL, sur le listing de notations « conduite ».
- ❖ L'intégration des contractuels dans les listings de notations afin de garantir les mêmes droits à ces agents.
- ❖ Le soutien pour un meilleur déroulé sur les PR 13, 17 et 18 (c'est un enjeu majeur pour les notations futures).
- ❖ Augmentation des % de passages en PR.
- ❖ L'application correcte du renvoie 4 du dictionnaire des filières concernant la prise en compte de 50% de l'ancienneté TA (ex CRML) pouvant prétendre au Niveau 3 de la qualification TB, avec une majoration de leur ancienneté afin d'intégrer également le tableau d'aptitude.
- ❖ L'évolution de la grille TA à la PR 15 (seuls exécutions de l'entreprise ne pouvant pas dérouler à cette PR).
- ❖ L'évolution de la grille TB (avec l'accès à la PR 21).
- ❖ La prise en compte des cas particuliers par la possibilité d'attributions de Hors Comptes en commission.

PERSONNEL EN ATTENTE
D'AVANCEMENT



Réforme oblige, la répartition des niveaux se fait maintenant en réunion nationale sur le périmètre du Comité d'Établissement (CE) et plus sur celui de l'établissement traction ou de la Direction FRET. Cela a pour conséquence de globaliser les niveaux entre des établissements traction (ou DF) qui sont sur le même CE. Pas facile dans ces circonstances de faire une analyse fine avec l'année précédente et il aura fallu en passer par une DCi auprès de la direction nationale traction pour disposer de ces éléments !

(voir tableau page suivante)

RÉPARTITION DES NIVEAUX TA02 et TB03

(Entre parenthèses : variation sans « Hors Compte »)

COMITÉS D'ÉTABLISSEMENTS RÉGIONAUX	TA	TB	COMITÉS D'ÉTABLISSEMENTS RÉGIONAUX	TA	TB
CE MOBILITÉS ALSACE	2 (-1)	16 (-6)	CE MOBILITÉS AQUITAINE POITOU CHARENTES	2 (=)	21 (-1)
CE MOBILITÉS CHAMPAGNE ARDENNE	1 (+1)	13 (+1)	CE MOBILITÉS NORMANDIE	/	12 (-1)
CE MOBILITÉS AUVERGNE BOURGOGNE OUEST	/	11 (+1)	<i>Régions Parisiennes</i>		
CE MOBILITÉS BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ	2 (=)	11 (-2)	CE MOBILITÉS PARIS-NORD	3 (-2)	38 (+8)
CE MOBILITÉS BRETAGNE	/ (-1)	13 (=)	CE MOBILITÉS PARIS SAINT-LAZARE	1 (=)	30 (+5)
CE MOBILITÉS CENTRE	1 (+1)	16 (-3)	CE MOBILITÉS PARIS-EST	8 (-1)	18 (=)
CE MOBILITÉS PAYS DE LA LOIRE	3 (+1)	14 (-1)	CE MOBILITÉS PARIS RIVE GAUCHE	6 (-1)	34 (+4)
CE MOBILITÉS LANGUEDOC-ROUSSILLON	1 (+1)	2 (-11)	CE MOBILITÉS PARIS SUD-EST	3 (-1)	26 (+3)
CE MOBILITÉS LORRAINE	/ (-1)	14 (-4)	COMITÉ D'ÉTABLISSEMENTS MOBILITÉS FRET SNCF		
CE MOBILITÉS MIDI PYRÉNÉES	/	19 (-4)	TA : 31 (-4) TB : 74 (-17)		
CE MOBILITÉS NORD PAS DE CALAIS	3 (+1)	19 (-1)	DF AUTOCHEM	13 (+2)	21 (-3)
CE MOBILITÉS PACA	3 (+1)	19 (=)	DF CHARBON ACIER	6 (-4)	16 (-4)
CE MOBILITÉS RHÔNE-ALPES (*)	10 (=)	29 (+1)	DF COMBI EXPRESS	2 (=)	15 (-4)
(*) ET Rhône-Alpes	8 (=)	12 (+2)	DF SOL & RAIL	10 (-2)	22 (-6)
(*) ETSV Loire	0	4 (=)			
(*) ET Mont-Blanc	1 (=)	/			
(*) ET Traction Alpes	1 (=)	13 (-1)			



Comme l'an dernier, pour pouvoir dire que « la situation est sous contrôle », la direction annonce 25 PR (TB2) supplémentaires de 13 à 14... Pour SUD-Rail, c'est largement insuffisant et l'absence de mesure sur les PR de TB3 fait qu'aujourd'hui, par exemple, ce sont 524 ADC qui sont sur la PR 17 depuis plus de 3 ans (qui est la moyenne nationale d'attente entre 2 PR) !

RÉPARTITION A TB02 DES 25 PR 13 VERS 14

ÉTABLISSEMENTS		ÉTABLISSEMENTS	
EMT HAUTE PICARDIE	2	ET SUD ATLANTIQUE	4
ESV CHAMPAGNE ARDENNE	1	ET NORMANDIE	0
ET AUVERGNE NIVERNAIS	1	ET RHENAN	3
ET BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ	1	<i>Régions Parisiennes</i>	
ET BRETAGNE	1	ET NORD PARISIEN	0
ET CENTRE	4	ET OUEST FRANCILIEN	0
ET DES PAYS DE LA LOIRE	0	ET PARIS-EST	0
ET LANGUEDOC-ROUSSILLON	0	ET PARIS RIVE GAUCHE	0
ET LORRAINE	1	ET PARIS SUD-EST	0
ET MIDI PYRÉNÉES	1	FRET SNCF	
ET NORD PAS DE CALAIS	0	DF AUTOCHEM	0
ET PACA	2	DF CHARBON ACIER	0
ET RHÔNE-ALPES	2	DF COMBI EXPRESS	0
ETSV LOIRE	0	DF SOL & RAIL	0
ET MONT-BLANC	/		
ET ALPES	2		