

NOTATIONS 2014

Notre analyse est aujourd'hui admise par tous, mais ...!

24 janvier, rencontre OS/direction sur les contingents de niveaux pour l'ensemble des cheminots (B à H et TA / TB). Cette année encore, la direction commence par préciser que cette réunion est sous le signe d'un contexte économique en crise et sous surveillance des autorités de tutelle qui imposent « de faire un effort »...

SUD-Rail a, encore cette année, analysé l'exercice de notations « conduite » et ses tristes réalités. Des « éligibles » qui ne cessent d'augmenter, alors que le nombre de niveaux accordés ne permet

pas de maintenir un délai d'attente correct pour passer au niveau 2 (TA) et au niveau 3 (TB).

Cette situation conduit aujourd'hui directement à l'allongement anormal des passages en PR chez les TB03 et commence à TA2.

Sans parler du ralentissement de l'évolution de carrière bloquée à TB02.

C'est aujourd'hui tellement critique et évident que toute les O.S. reconnaissent la pertinence de nos arguments et valident nos demandes sur l'augmentation du nombre de niveaux, mais aussi sur la nécessité d'imposer l'application du *renvoi 4 du dictionnaire des filières* (prise en compte de 50% du temps TA pour le passage à TB03).

L'allongement du délai moyen de passage à TB3 est criant : 125,4 mois en 2010, 128,7 en 2011, 133,1 en 2012 et 139.4 en 2013, soit presque 12 ans ! La méthode de calcul appliquée par la direction n'a aucun sens pour les TB, qui sont les seuls à avoir un critère d'ancienneté minimale (pourtant ramené à 9 ans).

Cette année, en partie grâce à notre action, la direction a fait des propositions, en nombre, tendant à ne pas aggraver la situation. Mais toujours pas de réponse concernant le ralentissement de carrière à TB03..!

Lors de cette réunion, la vigilance de SUD-Rail a permis de faire stopper une directive sur les dates de passage à TB03, qui interdisait d'avancer une nomination...

Cela permet de préserver « l'intégrité d'une école » et donc de ne pas retarder le déroulement des ADC d'une même école.



Les propositions 2014 :

TA → 90 TA01 vers TA02
(95 en 2013)

TB → 540 TB02 vers TB03
(535 en 2013)

Les propositions des dernières années ont augmenté les délais d'attente. La direction fait le choix de maintenir à peu près celles de 2013. Malgré une diminution de 1.4% du nombre de TA01 et de 2.4% des TB02, cela n'inversera malheureusement pas la tendance !

RÉPARTITION DES NIVEAUX TA02 et TB03

ETABLISSEMENTS	TA	TB	ETABLISSEMENTS	TA	TB
EMT du Limousin	/	13 (-2)	ET Rhône-Alpes	7 (+1)	14 (-9)
EMT Haute-Picardie	1 (=)	11 (+3)	ET SUD ATLANTIQUE	1 (=)	24 (+3)
ESV Champagne-Ardennes	0 (/)	13 (+1)	ET TER RHENAN	1 (+1)	23 (+2)
ET Alpes	2 (+1)	16 (-3)	ETSV Loire		4
ET Auvergne Nivernais	/	13 (-1)	<i>Régions Parisiennes</i>		
ET Bourgogne Franche-Comté	2 (+1)	15 (=)	ET Nord Parisien	5 (-2)	28 (-4)
ET Bretagne	0 (-1)	14 (-1)	ET Ouest Francilien	1 (-1)	23 (-1)
ET Centre	0 (-1)	19 (+2)	ET Paris-Est	9 (-4)	19 (-1)
ET des Pays de la Loire	2 (+1)	16 (+2)	ET Paris Rive Gauche	7 (-2)	31 (-7)
ET Languedoc-Roussillon	0 (=)	15 (+1)	ET Paris Sud-Est	4 (=)	23 (-3)
ET Lorraine	1 (=)	23 (-1)	<i>DIRECTIONS FRET</i>		
ET Midi Pyrénées	/ (0)	24 (-2)	AUTOCHEM	15 (-2)	28 (-8)
ET Nord Pas de Calais	3 (-1)	24 (+1)	CHARBON ACIER	11 (-5)	22 (+1)
ET Normandie	/ (0)	14 (=)	COMBI EXPRESS	2 (=)	20 (+1)
ET PACA	2 (+1)	24 (+1)	SOL & RAIL	14 (-4)	27 (-3)

Les arbitrages sur la répartition des niveaux par région démontrent encore que les choix de la direction auront des effets néfastes sur nos carrières. Ce sera encore plus impactant si la traction ne propose pas de mesures de soutien dans les contingents en PR, notamment à TB3.

Elle se refuse à le faire pour l'instant dans des proportions acceptables et les premières propositions complémentaires annoncées sont loin de l'acceptable. A la clé, un très fort ralentissement de l'évolution en PR à TB02 et TB03... et un blocage du déroulement des ADC.

- SUD-Rail a revendiqué pour cet exercice :

- ❖ Une harmonisation par le haut des contingents entre régions en tenant compte du délai moyen.
- ❖ La baisse du temps d'attente du passage au 2^{ème} niveau pour les TA et au 3^{ème} niveau pour les TB.
- ❖ La prise en compte des attachés pour la majoration des effectifs sur les changements de positions (+1161 en 2013, de janvier à décembre, avec un total de 11601 agents). Le recours massif à ce type de recrutement, en particulier à la conduite où ils sont regroupés dans certains établissements, pénalise les TB2, puisque les attachés ne sont pas, jusqu'à leur régularisation, placés sur un grade de CRL, sur le listing de notations « conduite ».
- ❖ Le soutien du déroulé sur les PR 16, 17 et 18 (c'est capital pour les notations futures).
- ❖ Augmentation des % de passages en PR.
- ❖ (acté « à nouveau » par DRH) L'application dans tous les établissements du renvoie 4 du dictionnaire des filières concernant la prise en compte de 50% de l'ancienneté TA (ex CRMP / CRML) pouvant prétendre au Niveau 3 de la qualification TB, pour une majoration de leur ancienneté TB.
- ❖ L'évolution de la grille TA à la PR 15 (seuls exécutions ne pouvant pas dérouler à cette PR).
- ❖ L'évolution de la grille TB (avec entre autre l'accès à la PR 21).
- ❖ La prise en compte des cas particuliers par la possibilité d'attributions de Hors Comptes en commission et l'attribution de niveaux supplémentaires par la commission de notation.

Pour l'instant, les mesures complémentaires annoncées par la direction : *Maintien des mesures OSVC (carrière longue) et 80 PR supplémentaires de 13 à 14...* sont clairement insuffisantes et SUD-Rail a saisi la direction traction pour faire améliorer la situation ! C'est une affaire à suivre !