

NOTATIONS 2015

Les ADC sont encore bonnet d'âne !

Le 30 janvier dernier s'est tenue la réunion sur les contingents de niveaux pour tous les cheminots (B à H et TA / TB). La direction commence par préciser, comme d'habitude, que cette réunion est sous le signe d'un contexte économique de crise et sous la surveillance de l'autorité de tutelle (« l'état actionnaire ») qui imposent de faire un effort ...

SUD-Rail a (encore une fois) dénoncé les calculs basés sur l'effectif par qualification, qui ne tiennent pas compte des réalités des « éligibles » (au moins 3 ans de nomination à TA et au moins 9 ans sur TB), et qui ne permettent pas de réduire le délai d'attente pour passer au niveau 2 (TA) et au niveau 3 (TB).

Même si l'année 2014 a marqué une légère « inflexion » de l'ancienneté moyenne des ADC à TB2 (après des années d'augmentation), cela conduit toujours à l'allongement (aujourd'hui, clairement assumé) du passage au niveau 3, mais aussi de l'évolution en PR. C'est bien à un ralentissement de l'évolution de carrière généralisé que l'on nous « propose ».

Tous, même ceux qui se vantent d'obtenir des miettes à chaque fois admettent la démonstration que nous faisons depuis des années... C'est ce qui rend la décision de la direction nationale encore plus inadmissible. Une fois le problème identifié, elle diminue quand même le nombre de niveaux à la traction. Mais dans le même temps elle augmente ceux des Qualif F, G et H, pourtant moins touchées par l'allongement de la durée d'attente ; que ne ferait-on pas pour faire passer la réforme à l'encadrement ??!

Nombre de Niveaux	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
TA	85	90	90	113	110	97	100	130
TB	500	540	530	571	592	530	610	733

Nous sommes évidemment revenus sur l'allongement du délai moyen de passage à TB3 autour de 12 ans (125mois en 2010, 128 en 2011, 133 en 2012 et 139 en 2013 et 143 en 2014), avec des pointes à presque 13 ans. La faute à une méthode qui n'a aucun sens pour les TB, qui sont les seuls à avoir un critère d'ancienneté minimal (9 ans).



DRH ne peut plus masquer cette tendance, alors que même les TA ont aussi un délai moyen qui augmente depuis 3 ans. Mais contrairement à la logique qu'elle met en œuvre pour les cadres, elle ne fait aucune proposition qui permettrait d'inverser la tendance, et continue à annexer son calcul sur la baisse des effectifs ADC !

C'est honteux et ça démontre l'état d'esprit de la direction après la réforme du ferroviaire

Les chiffres à la traction au 24 janvier 2015 :

- une nouvelle **baisse significative des effectifs** chez les TA et les TB : - **29 TA** (2083), -**244 TB** (11808).
- une **augmentation du délai moyen d'attente** pour passer à **TA2 (+3.9, soit 76.8)**, et une **augmentation du délai** pour le **TB3 (+4, soit 143.4)**. Pour les TB c'est une moyenne de **12 ans** d'attente (La limite est de 14 ans !), c'est bien une nouvelle régression, car il faut remonter à 1998 pour retrouver la même valeur

SUD-Rail revendique :

- ❖ Une harmonisation par le haut des contingents entre régions 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 (**2885 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 ET, 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 ».
- ❖ 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, 16, 17 et 18 (c'est un enjeu majeur pour les notations futures).
- ❖ Augmentation des % de passages en PR.
- ❖ 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 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.

PR 13 POUR LES TA

À part dans 8 commissions de notations (sur 23), ce sont les TA02 qui se paient cette mesure. Le contingent de passage de 12 vers 13 étant insuffisant pour déclencher une PR prioritaire, la direction ayant refusé notre demande de mesures d'amorçage, ce sera alors des PR de commissions (CS) qui devront être utilisées au détriment des TA2 sur les PR 9, 10 et 11 ... Nous sommes bien loin de la revendication de la PR 15.

PR 20 POUR LES TB

Loin des polémiques encore lancées par certains, la proposition unanime de débloquent la grille TB, a vite été oubliée dans l'accord salarial 2014, que les mêmes aboyeurs ont pourtant signé. La direction annonce que le sujet sera à nouveau à l'étude à l'occasion d'une refonte de la grille ... Espérons que les syndicats réformistes ne nous bradent pas contre autre chose, dans un accord global !

Alors que chaque création de PR s'accompagne toujours de mesures particulières, pour les TA, rien ! C'est inadmissible !

SUD-Rail exige la PR13 pour chaque TA qui justifie de 3 ans d'ancienneté sur la PR 12 !

Et pour couronner le tout, la « LIGNE MÉTIER TRACTION » se refuse à mettre en place des mesures de soutien, comme par exemple des PR supplémentaires à TB3, contrairement à ce que fait la « LIGNE MÉTIER TRAIN » pour les ASCT. Cela nous promet encore un ralentissement de l'évolution en niveaux (mais aussi en PR) chez les TA et TB.

RÉPARTITION DES NIVEAUX TA02 et TB03

(Entre parenthèses : variation sans « Hors Compte »)

ÉTABLISSEMENTS	TA	TB	ÉTABLISSEMENTS	TA	TB
EMT du Limousin	/	14 (+1)	ET TER RHENAN	3 (+2)	21 (-2)
EMT Haute-Picardie	0 (-1)	10 (-1)	ET Traction Alpes	1 (-1 vers ETMB)	14 (-2)
ESV Champagne-Ardennes	0 (=)	12 (-1)	ET Traction Normandie	/	13 (-1)
ET Auvergne Nivernais	/	10 (-3)	ETSV Loire	/	4 (=)
ET Bourgogne Franche-Comté	2 (=)	13 (-2)	<i>Régions Parisiennes</i>		
ET Bretagne	1 (+1)	13 (-1)	ET Nord Parisien	5 (=)	30 (+2)
ET Centre	0 (=)	19 (=)	ET Ouest Francilien	1 (=)	25 (+2)
ET des Pays de la Loire	2 (=)	15 (-1)	ET Paris-Est	9 (=)	18 (-1)
ET Languedoc-Roussillon	0 (=)	13 (-2)	ET Paris Rive Gauche	7 (=)	30 (-1)
ET Lorraine	1 (=)	18 (-5)	ET Paris Sud-Est	4 (=)	23 (=)
ET Midi Pyrénées	0 (/)	23 (-1)	<i>DIRECTIONS FRET</i>		
ET Mont Blanc	1 (/)	/	AUTOCHEM	11 (-4)	24 (-4)
ET Nord Pas de Calais	2 (-1)	20 (-4)	CHARBON ACIER	10 (-1)	20 (-2)
ET PACA	2 (=)	19 (-5)	COMBI EXPRESS	2 (=)	19 (-1)
ET Rhône-Alpes	8 (+1)	10 (-4)	SOL & RAIL	12 (-2)	28 (+1)
ET SUD ATLANTIQUE	1 (=)	22 (-2)			