



NOTATIONS

NOTATIONS 2022, POURSUIVONS LA LUTTE !

La Fédération CGT a été reçue par la direction de la SA Voyageurs dans le cadre d'une audience consacrée à un suivi spécifique de l'exercice de notations aux trains suite à la réunion des contingents, l'occasion aussi d'affirmer les attentes et les revendications des personnels Trains en amont des commissions notations.

Les réorganisations successives conduites à un rythme effréné ont généré de nombreux bouleversements. Malgré les affirmations rassurantes de la direction et de ses plus fidèles lieutenants, l'organisation même de la vie des cheminots, des établissements et des filières a été chamboulée. La perte de la ligne métier (DDT) a entraîné la dissolution de la spécificité des notations aux trains. Les contingents Trains disparaissant, noyés dans la masse des effectifs Voyageurs, cette perte de la spécificité s'accompagne également de la volonté farouche de mettre fin au cadrage national concernant les métiers Trains. Ainsi, sur les périmètres des CSE, ce sont les activités, les axes, voire les BU, qui dirigent les exercices notations.

Cela jette un voile obscur sur le déroulement des notations dans un contexte d'extrême rigueur budgétaire illustrée par une 8^e année de gel salarial.

Les baisses d'effectifs et les impacts sur les déroulements de carrière !

Sur le GPU, les effectifs au statut ont atteint le chiffre historiquement bas de 114 126 cheminots, soit 5 026 emplois au statut supprimés. Ces attaques sur l'emploi ont une conséquence directe sur le niveau des contingents. Lorsque l'emploi est à la hausse, les contingents pour les qualifications, niveaux et positions augmentent. À l'inverse, lorsqu'il baisse, cela entraîne une réduction des promotions. Les milliers de suppressions de postes depuis ces dernières années (9 871 depuis le 1^{er} janvier 2020), conduisent à la dégradation du Service Public, à la détérioration des conditions de travail des cheminots, mais provoquent aussi mécaniquement, un fort ralentissement des déroulements de carrière.

LA MOBILISATION PAYE !

Pour autant, dans ce contexte difficile, les multiples mobilisations locales et nationales ont obligé la direction à relever le contingent de plusieurs centaines de niveaux. Si cela reste insuffisant pour rattraper les retards accumulés, la direction du GPU SNCF a été contrainte de passer des 5 018 niveaux initialement prévus pour cet exercice de notation, à 6 780, dont 260 hors compte et réduire à 12 ans au lieu de 14, le délai maximum sur le niveau.

AUX TRAINS, UNE SITUATION EN TROMPE L'ŒIL !

Au 31 janvier 2022, les effectifs ASCT se situaient à 8 032 agents, soit une baisse de 1%. Ce recul sensible ne peut faire oublier la perte considérable des effectifs sur ces 5 dernières années (- 15% des effectifs).

STABILITÉ DE L'ACCÈS AUX QUALIFICATIONS, VRAIMENT ?

Au 31 janvier 2022, 25,9 % des ASCT sont à la Qualification D, 46,9 % à la qualification C et 27,2 % à la qualification B. Si une légère augmentation par rapport à 2021 est constatée sur C et D (46,8 % et 25,5 %), le vieillissement de la population Trains et le déficit des recrutements permettent de faire évoluer mécaniquement la part d'ASCT à la Q.C et à la Q.D sans qu'un effort substantiel de l'entreprise ne soit fourni en termes de mesures spécifiques.



Concernant les délais d'ancienneté sur les qualifications : le délai moyen de passage de B à C est à 128 mois (idem en 2020/2021), celui de C à D est de 158 mois (155 en 2020, 157 en 2021).

La relative stabilisation des délais moyens est à modérer au regard de la politique « au choix » exercée dans les établissements. En effet, la direction n'hésite pas à promouvoir de manière disproportionnée des agents très éloignés dans les listings. Cela a pour conséquence directe une réduction des délais moyens au mépris de l'ancienneté.

Cette situation met en exergue le besoin de réelles mesures concernant les « pointes » des niveaux. Les ASCT placés sur le deuxième niveau de la qualification B (B11) ont une ancienneté moyenne de 212 mois et celles et ceux sur le deuxième niveau de la qualification C (C15) sont à 209 mois. Pour la CGT, il est urgent d'agir sur les qualifications en desserrant l'étau des contingents.

En ce sens, la revendication CGT de limiter à 25 % le passage « au choix » (75 % de prioritaires) et des passages en PR tous les 4 ans prend tout son sens.

VIGILANCE SUR LES ENGAGEMENTS

Si l'engagement concernant le niveau de 24 % minimum de qualifications D dans les établissements Trains est respecté en pourcentage, la Fédération CGT souligne le double jeu des notateurs en territoire. En effet, le choix de circonscrire les notations aux bassins d'emploi quelles que soient les activités est une entorse à l'esprit même de l'accord qui les fixe sur le périmètre des établissements. Cette modification unilatérale du périmètre de notation a pour conséquence l'absence de CBORM-P sur certains établissements TER.

La transposition dans le GPU de l'accord de Branche « classification » signé par l'UNSA, SUD-rail et la CFDT va conduire à la modification des grades.

Les classes 2, 3, 4, 5 remplaceront les qualifications B, C, D et E. La CGT exige que l'accord qu'elle a arraché en 2006 visant les 24 % d'ASCT à la qualification D soit maintenu. Au terme des échanges, la direction s'est engagée à le retranscrire. Toutefois, elle précise qu'elle entend entreprendre une réflexion pouvant l'amener à revoir le sens du déroulement de carrière des ASCT.

Au regard de cette conclusion, la CGT a jugé nécessaire de rappeler certains principes incontournables du déroulement de carrière et des parcours professionnels de la filière Trains :

- Q.B Appropriation du métier,
- Q.C Plein exercice du métier,
- Q.D Maîtrise du métier et transmission.

DES NOTATIONS POUR TOUS !

La CGT revendique que le taux d'accès à la Q.D soit porté à 30 %. Nous réclamons, en outre, que la direction crée les conditions nécessaires afin que les ASCT puissent accéder au collège maîtrise. Pour cela, il est indispensable qu'elle revoit son approche vis-à-vis des CBORM/P à TER. Elle se doit de maintenir des besoins en personnels très qualifiés de la qualification D, dans un contexte où certaines BU TER font tout pour ramener les missions dévolues aux CBORM à des CBOR, voire à des ACT.

Enfin, la délégation CGT a poursuivi les échanges dans le but de revendiquer une amélioration du traitement des nouveaux embauchés. En effet, il est anormal qu'ils ne puissent à leur tour bénéficier d'un déroulement de carrière à la hauteur des exigences de notre métier et du service public. Sous couvert de compétitivité, la direction introduit la précarité en proposant des rémunérations à peine au-dessus du SMIC sans perspective d'évolution. L'accord scélérat signé par 3 fédérations syndicales est, dans ce contexte, un blanc-seing qui lui est offert.



La Fédération CGT pointe la nécessité de poursuivre les mobilisations sur l'emploi et les salaires, sujets centraux pour les déroulements de carrière.

C'est pourquoi nous appelons tous les agents de la filière Trains à signer la pétition sur la refonte de la prime de travail et à s'inscrire massivement dans la manifestation nationale des cheminots le 31 mars 2022.