

MATÉRIEL

COMMISSION MÉTIER

DU 19 OCTOBRE

L'UNSA VOUS INFORME

QUE RETENIR ?

L'essentiel des points à l'ordre du jour portait sur la formation, avec un suivi de l'expérimentation des dispositifs promotionnels et certifiants d'accès à la classe 5 mis en œuvre depuis maintenant deux ans.

POUR MÉMOIRE

Ces dispositifs visent à se substituer aux examens pour la qualification E qui étaient ouverts et accessibles à tous. Ils mettent en œuvre un système de cooptation, la ligne managériale étant le seul juge pour choisir le candidat qui va intégrer le dispositif.

L'ENTREPRISE EST TRÈS SATISFAITE DES RÉSULTATS

Les taux de réussite sont de 96 % pour le dispositif promotionnel et de 100 % pour le dispositif certifiant. Les quelques candidats non admis se voient proposer systématiquement une épreuve de rattrapage.

POUR COMPLÉTER CES DISPOSITIFS

Une nouvelle voie d'accès à la classe 5 par exception sera mise en place début 2023. Elle ne pourra concerner plus de

15 % des effectifs promus vers la classe 5 et est destinée au personnel avec un profil technique positionné sur la classe 4 et n'ayant pas la possibilité d'entrer dans l'un des dispositifs promotionnels ou certifiants.

ET APRÈS ?

Sauf à avoir recours à une formation diplômante extérieure nécessitant une reconnaissance par l'entreprise, l'ensemble des dispositifs de formation permettant d'évoluer des classes 2, 3 et 4 vers la classe 5 puis classe 5 vers classe 6 utilise le principe de la cooptation par la ligne managériale. ●●●

NOTRE ANALYSE

Si l'entreprise fait un gain économique non négligeable en formant seulement les agents pressentis pour le poste, ce système présente un problème d'équité. En effet, contrairement à l'examen qui était ouvert à tous et ne nécessitait pas d'avoir été détecté par son hiérarchique, l'accès aux dispositifs de formation est difficile, voire impossible, s'il existe une dissonance entre l'agent et son n+1.

L'UNSA A FAIT REMONTER QUE MALGRÉ LA CRÉATION DU DISPOSITIF D'ACCÈS À LA CLASSE 5 PAR EXCEPTION, LES SALARIÉS DES PÔLES SUPPORTS TRAVAILLANT AU SEIN DES TI ET TM RESTENT EXCLUS DE CES POSSIBILITÉS D'ÉVOLUTION.



SNCF

ÉLECTIONS CSE
17 > 24 NOVEMBRE 2022

“ Pour moi, c'est l'UNSA ! ”



RECONVERSION VERS LES MÉTIERS M

La direction nous a présenté sa campagne de communication visant à promouvoir la capacité de M à reconverter les salariés sans postes ou volontaires vers nos métiers de maintenance. Cette campagne s'appuie sur le réseau des agences territoriales de mobilité (ATM).

OUI, MAIS...

L'UNSA-Ferroviaire est très dubitative sur les résultats que peut produire une telle campagne et a pour mémoire la tentative de reconversion – à la fin des années 2000 – des 300 personnels Fret vers M, qui s'est soldée *in fine* par n'intéresser qu'un nombre anecdotique d'agents. Cela étant, l'UNSA-Ferroviaire encourage cette initiative, qui reste une voie possible pour alimenter les recrutements indispensables à la réalisation du programme OPTER.

AVANCEMENT DU PROJET OPTER

66 % du parc à rénover est aujourd'hui attribué à nos TI. Les négociations sont toujours en cours pour le reste. Pour l'heure, les régions ont préféré l'offre de SNCF à celle de nos concurrents. L'UNSA-Ferroviaire s'en réjouit, mais alerte la direction sur les risques liés aux difficultés de recrutement de main-d'œuvre en quantité et en qualité.

CE QUE L'UNSA CONSTATE

Le processus de recrutement qui s'étale parfois sur six mois est incompatible avec l'enjeu du programme OPTER.

QUE DIT LA DIRECTION ?

Elle nous promet de mettre tout en œuvre pour réduire le processus à moins d'un mois. Il est prévu de recruter 500 agents en 2023, dont 260 dans le cadre d'OPTER. Si aujourd'hui on recrute principalement des salariés que nous faisons travailler en intérim dans nos TI, cette source va se tarir rapidement et il faudra

convaincre les demandeurs d'emploi de signer avec SNCF Voyageurs. L'attractivité de SNCF Matériel sera alors comparée aux propositions en concurrence directe avec les autres entreprises du secteur industriel.

L'UNSA ALERTE

Attention à notre faible niveau d'attractivité, tant pour les niveaux de salaire que pour les conditions de travail dégradées avec le travail posté qui fait, à l'occasion du programme OPTER, son entrée massive dans le quotidien des agents des TI.

L'UNSA DEMANDE À ÊTRE REÇUE

L'UNSA-Ferroviaire a déposé le 21 octobre une demande de concertation immédiate unitaire avec les autres organisations syndicales représentatives sur le sujet de la rémunération. Nous ne tarderons pas pour savoir quelles sont les premières pistes proposées par l'entreprise.

DÉPLOIEMENT DU SYSTÈME LUMISAFE

C'est un outil de management visuel permettant d'identifier instantanément l'état de protection de la voie grâce à un affichage lumineux doté d'un code couleur : vert pour voie non protégée, orange pour voie en offre de protection de type 1, 2 ou 3 et rouge pour voie prise

en protection par un agent. Il fonctionne en parallèle du système de protection assisté par informatique (SYPRAI) à l'aide d'un badge individuel. Ce système a été très rapidement adopté par les agents et sera déployé sur les ateliers Transilien et TGV.

PAS DE LIEN SYPRAI & LUMISAFE

L'UNSA-Ferroviaire a relevé les risques inhérents à la double saisie nécessaire pour tenir à jour les deux systèmes. La direction nous a assuré travailler sur une interface pour y remédier.

ASSEMBLAGES SOUDÉS DES MOTRICES TGV M

DES DÉFAUTS DE FABRICATION

Ils ont été trouvés en juin 2021 sur les premières motrices TGV M sorties des ateliers Alstom de Belfort. Ces non-conformités ont donné lieu à un audit qui a mis en évidence un défaut de compétence des opérateurs soudeurs, un manque de formation ainsi que des anomalies d'étalonnage de leurs moyens de production.

L'apparition des défauts est concomitante au départ en retraite des soudeurs expérimentés qui ont été remplacés par des opérateurs nouvellement embauchés.

QUELS RISQUES ?

Le premier est lié au vieillissement et à la fatigue prématurée de la structure de la caisse à long terme.

À court terme, il s'agit d'un risque de pertes des pièces montées sur la structure. Les rames sorties ont été expertisées et contrôlées. 16 motrices en exploitation et huit en construction sont concernées. Elles seront toutes remises à niveau par le constructeur. La structure sera remplacée, car la reprise des assemblages est impossible (inaccessible).



UNSA-FERROVIAIRE