

NOUVEAU DISPOSITIF DE PASSAGE B VERS C: la direction « brade » le savoir - faire cheminot !!!

LE « MONOLOGUE SOCIAL » DE LA DIRECTION...

La direction de l'Infra a décidé de modifier unilatéralement le dispositif de passage de la qualification B vers C.

La direction a réunie les OS en nommant cette réunion « groupe de travail » (toujours les mêmes grosses ficelles pour faire croire que leurs projets ont été avalisés par les organisations syndicales).

Cette réunion n'a donc été une fois de plus une vaste mascarade.

La direction était juste venue pour présenter sa soupe, et non pour aborder les questions de fond liées au passage de B vers C (prise en compte de la technicité dans le déroulement de carrière des agents, effectifs, augmentation des cadres d'organisation...).

LA DIRECTION N'A RIEN PROPOSÉ EN MATIERE DE DEROULEMENT DE CARRIERE ET DE RECONNAISSANCE DE LA TECHNICITE



Pour SUD Rail, la direction n'a donc fait qu'adapter le dispositif B vers C au manque d'effectifs, au manque de moyens de formation et au fait que la priorité est donnée à la production, et non pas à l'acquisition ou au maintien des compétences professionnelles. Il est pour nous évident que la direction n'a pas l'intention de compenser la technicité des métiers de l'Infra par un déroulement de carrière amélioré (d'ailleurs Pépy a récemment dit dans les médias qu'il fallait revoir les déroulements de carrière des cheminots car ça coûte trop cher à l'entreprise!!!). De même, la direction n'a donné aucune garantie sur le renforcement des centres de formation. Elle nous a dit au contraire qu'il n'y aurait pas plus de centres de formation. Enfin, elle n'a pas su nous dire de combien le passage B vers C allait être accéléré (2 semaines, 2 mois, 2 ans ?).



La direction nous a présenté ce nouveau dispositif comme une simplification du dispositif de passage de B vers C (qui a remplacé l'examen EV4) pour accélérer le passage B vers C, donner moins de paperasse à faire aux DPX et ajuster la production au détachement des agents afin qu'ils puissent assister aux modules de formation (ce qui n'est pas le cas actuellement).

Dans le nouveau dispositif il y a donc moins de modules de formation. Mais la vraie nouveauté, c'est que c'est le DPX qui décidera quels agents auront accès au dispositif de passage B vers C (fiche d'évaluation faite par le DPX lors du rendez-vous professionnel annuel) !!! Le DPX pourra déléguer cette tâche au CEV !

Pour SUD Rail, il est à craindre que dans certains endroits, l'accès au dispositif B vers C **se fasse à la tête du client!** Dans ce cas, quels critères seront retenus pour permettre l'accès au dispositif B vers C : la mobilité ? La malléabilité de l'agent vis-à-vis de la réglementation ? Le fait parfois de ne pas l'appliquer pour favoriser la production ?



FACE A CETTE NOUVELLE DEGRADATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL, SUD Rail À EXIGÉ DE LA DIRECTION:

- ▶ La nomination immédiate sur leur unité d'affectation des agents ayant l'examen EV4 ou les modules validés (puisque ces agents sont utilisés à des missions de Q.C.
- ▶ L'augmentation significative des cadres d'organisation (plus de Q.C et Q.D).
- ▶ Une vraie reconnaissance de la technicité par un déroulement de carrière amélioré (fin de carrière à la Q.C minimum).
- ▶ Des moyens humains suffisants dans les équipes pour assurer une bonne transmission des compétences techniques et sécurité aux jeunes embauchés.
- ▶ Une expérience professionnelle conséquente requise pour les postes d'encadrement de terrain.
- ▶ L'arrêt de la casse des centres de formation et la remise en place de moyens de formation de proximité, avec un haut niveau de sécurité et de technicité (au lieu d'envoyer les jeunes embauchés cadre se faire former dans le nouveau centre de formation SNCF de Tanger, au Maroc !!!).
- ▶ Le dispositif de passage B vers C actuel validé en 1 an maxi et non plus sur 3 à 4 ans comme aujourd'hui.



MALGRE LA RECRUESCENCE DES QUASI -ACCIDENT, LA DIRECTION CONTINU DONC A JOUER AVEC LA SECURITE DES CHEMINOTS ET DES USAGERS:

- En mettant en place délibérément à des postes de responsabilité technique et sécurité des « managers » sans expérience professionnelle, « formatés » pour la productivité !
- En dégradant les moyens de formation (fermeture de centres de formation, suppressions de formations pour assurer la production à tout prix...)
- En entravant l'acquisition des compétences techniques des jeunes embauchés (formations réduites et accélérées pour que les jeunes soient productifs plus rapidement, collectifs de travaux trop réduits pour permettre le transfert des compétences en équipe...)
- En bradant nos métiers à la sous-traitance et le niveau de technique et de sécurité qui va avec!



Que ce soit au niveau des conditions de travail et de sécurité des agents ou de la probabilité d'une autre catastrophe ferroviaire, cette politique est irresponsable au niveau humain!