



CPC VA SPÉCIALE FORMATION DU 08 AVRIL 2015

Paris, le 08 avril 2015,

DÉCLARATION DE L'UNSA-FERROVIAIRE :

Avant de traiter des bilans et des plans de formations, l'UNSA-Ferroviaire est atterrée par les anglicismes des documents et sigles fournis. L'Entreprise chercherait-elle à augmenter son plan de formation en nous obligeant à nous inscrire dans celles ad hoc ? Faudra-t-il avoir suivi des cours d'anglais pour comprendre et assister aux réunions organisées par la Direction ? Ne serait-il pas possible de joindre un glossaire de toutes les abréviations contenues dans ces dossiers ? Ou est-ce intentionnel de votre part, afin de complexifier les analyses et la compréhension de ces documents ?

BILAN FORMATION 2014 ET ANALYSES

Le bilan formation Infra M&T 2014 donne une augmentation significative de 111% entre le plan de formation prévu et le réalisé, avec 1603 agents recrutés. Avec une moyenne par agent qui augmente de 8h par agent.

En ce qui concerne les EIF, comment trouvez-vous un taux de réalisation de 63% ? Les réalisés et vides(34%), ne rentrent-ils pas dans les réalisés ?

De façon plus générale, les bilans 2014 sont supérieurs à ceux de 2013, toutes les typologies sont en augmentation. La seule ombre au tableau est la forte augmentation (+60%) des heures dans des centres extérieurs. Quelles sont exhaustivement ces formations ?

Celles produites en établissement augmentent également (+48%) grâce à la maquette « La Brohinière », pouvez-vous nous expliquer son rôle et son fonctionnement ?

UNSA-Ferroviaire
56 rue du Faubourg Montmartre
75009 PARIS



01.53.21.81.80 – www.unsa-cheminots.org

Votre contact : *MATHIS Didier*

☎ 0619461230

mathis.d@unsa-cheminots.org



Pour finir sur cette annexe 1, comment justifiez-vous la forte baisse des heures de formation sur le « Management à la sécurité » (-69%) et sur « la santé au travail » ?

Pour la nouvelle formation CNAM des encadrants à la Santé et Sécurité au Travail, l'Infra ne semble pas avoir donné l'impulsion suffisante, si bien que désormais les sessions sont remplies par d'autres branches.

L'UNSA-Ferroviaire s'inquiète de cette baisse spectaculaire entre 2013 et 2014.

PLAN FORMATION 2015 ET ANALYSES

Pour le plan de formation 2015, pourquoi toujours prévoir des heures inférieures au bilan 2014 ? Il en était de même pour 2014/2013 et au final, le nombre d'heures se trouve de facto supérieur au plan. Sous-évaluer les plans n'est-il pas préjudiciable pour les agents, dont ceux qui contribuent au bon fonctionnement de la formation ? Quel est l'intérêt de mettre à niveau les RPTx et CCh sur les nouvelles procédures pas ou peu pratiquées ? Quelles sont les raisons de leurs non-utilisations ? Ces procédures, sont-elles adaptées aux problématiques du terrain ? La Geq, en fait partie et elle n'est pas utilisée par les agents. Tout simplement, car elle ne répond pas aux attentes des cheminots, acteurs de la sécurité !

SCHEMA DIRECTEUR FORMATION 2016-2018

En préambule, l'UNSA-Ferroviaire rappelle, une fois de plus, qu'elle est pour un retour à l'examen EV4. Elle ne comprend pas l'obstination de l'Entreprise et de certaines OS à militer pour le système actuel de passage de B vers C. Sans compter que les agents ne peuvent y prétendre sans l'aval de leur hiérarchie (délit de faciès) et que les critères de validation demeurent obscurs, pour ne pas dire à géométrie variable. Comment justifier et expliquer que ce système valide 100% des agents entrant dans ce cursus ? Même les résultats (85%) au baccalauréat sont inférieurs aux nôtres. Ce procédé a entraîné une baisse réelle des compétences techniques des nouveaux ATENV, en contradiction totale avec les objectifs affichés par nos donneurs d'ordre. Ne serait-il pas intentionnel pour faire monter en compétence plus aisément les entreprises extérieures ?

L'UNSA-Ferroviaire milite pour les réouvertures des centres d'apprentissage dans nos cœurs de métier comme le SES et le matériel. Nous y reviendrons en traitant l'annexe 9.

La DPI envoie un signal fort avec ses priorités, notamment la formation des surveillants de travaux. L'externalisation des travaux et de la maintenance est l'objectif numéro 1. Elle est de 10% actuellement et vous affichez une augmentation de 10% à 15% par an. L'UNSA-Ferroviaire vous rappelle que pour

UNSA-Ferroviaire
56 rue du Faubourg Montmartre
75009 PARIS



01.53.21.81.80 – www.unsa-cheminots.org

Votre contact : *MATHIS Didier*

☎ 0619461230

mathis.d@unsa-cheminots.org



maintenir un haut niveau de compétences techniques, la maintenance doit demeurer une prérogative des cheminots.

En matière de pédagogie innovante, l'UNSA-Ferroviaire est favorable à la modernisation de notre outil de travail (OCCAPI, annexe 10, projet Nomade, etc) en rappelant à la Direction qu'en aucun cas, une tablette ne resserre les boulons...

Pour l'amélioration continue de la performance, l'UNSA-Ferroviaire vous invite à privilégier les stages en immersion de vos DET et Cadres Dirigeants dans les équipes de production (à l'instar de l'émission Patron Incognito), plutôt que la méthode Lean 6 σ . Le 6 σ fut une marque déposée par Motorola, entreprise qui fut rachetée en 2011 pour éviter la faillite... Est-il pertinent d'appliquer les méthodes d'une entreprise qui n'ont pas fait leurs preuves dans cette société ?

Pour IRH RSP, comment veulent-ils développer le comportement proactif des opérateurs et comment les impliquer personnellement ? Quels sont ou seront les simulateurs pour diminuer le risque routier ? Pour la formation « fonctionnement des CHSCT », les présidents ou futurs présidents auront-ils des consolidations ?

L'UNSA-Ferroviaire vous rappelle sa position sur le sujet : nous demandons la professionnalisation des présidents de CHSCT. Cette fonction doit s'exercer à plein temps et non pas, en plus d'autres.

La Directive RH00859 Accord Formation stipule en § 7 que chaque Centre de formation SNCF doit mettre en œuvre un Système Qualité visant une labellisation ou certification.

S'il a été noté une montée en puissance remarquée en 2011-2012 de l'ensemble des CPFI, de la Division IRH-FC et du CNFI, fédérée sur un système qualité unique, le fait d'avoir pris la décision (malheureuse !) de mettre en place un système qualité par entité, a fait que le niveau qualité de chaque Centre de Formation est retombé au plus bas depuis 2 ans.

Seul, le CPFI SE a pris sérieusement les choses en main et est allé jusqu'à la certification ISO de son système fin 2013..... pour le laisser à l'abandon au début 2014. Que d'investissement du personnel et d'argent dilapidé !

Les systèmes qualité sont un gage d'avenir des Centres de formation vis-à-vis de la concurrence que nous opposent les autres EF. C'est également un bon fil conducteur pour passer avec succès les audits de l'EPSF qui permettent de délivrer les agréments de chaque Centre de Formation conformément aux Arrêtés d'Aptitude et de Conduite.

La Délégation UNSA demande :

1. Que nous soit présenté le détail des démarches qualité de chaque Centre de Formation vis-à-vis de cette exigence du RH00859
2. Que nous soient communiquées les références des procédures décrivant l'organisation du management de la qualité de chaque CPFI, du CNFI et de la

UNSA-Ferroviaire
56 rue du Faubourg Montmartre
75009 PARIS



01.53.21.81.80 – www.unsa-cheminots.org

Votre contact : *MATHIS Didier*

☎ 0619461230

mathis.d@unsa-cheminots.org



Division IRH-FC (ce qui est un minimum pour une démarche qualité)

3. Les dates envisagées pour que chaque entité soit labellisée ou certifiée.

Un vaste projet de réorganisation au niveau national est en cours d'étude mais auquel les Responsables d'Unités de Formation (RUF) ne sont pas du tout associés. Dans ce projet, il y aurait une spécificité TP IDF...Pouvez-vous nous donner des explications en séance sur ce projet ?

DMR TI habilite ses agents Télécoms à la sécurité des circulations. Sont-ils en doublure lors de leur première mise en situation ?

Pourquoi le BAC PRO SEN passe de 3 à 2 ans ? Existe-t-il un partenariat BAC PRO SEN avec un lycée de Chalon en Champagne ? Qu'est-ce qu'une DVA pour les ATTS ?

Pourquoi retrouvons-nous G&C dans cette CPC ? Ne dépendent-ils pas de la CPC formation voyageurs ?

IRH-FC devrait augmenter ses capacités de production. Quelles seront les pistes envisagées : embauches de formateurs, augmentation de l'externalisation ? L'UNSA- Ferroviaire préconise des formations en présentielle et non en E-learning ou en Classe virtuelle. L'interactivité n'est réelle qu'en présence des personnes dans un même lieu. Comment fonctionne le E-contrôle, à qui s'adresse-t-il ? Quel est le taux de réussite dans les formations « grands groupes » et ce, par TP ?

PSIG

BILAN DU PLAN DE FORMATION 2014

La présentation du document diffère de l'Infra M&T et ne facilite pas leur comparaison. Il en était de même lors du CEGI. Il est clair que la mise en tuyau des métiers de SNCF Réseau est bien ancrée et se concrétise déjà.

Il manque le plan 2013 qui permettrait une étude plus fine des évolutions entre 2013 et 2014. Est-ce intentionnel ?

Pour le management de projets et des hommes, il est constaté une légère baisse, dites vous. Sauf que -700 heures sur 17 960 représentent -3,89% pour les projets, mais -1000 heures sur 5537,5 atteignent -18%. L'UNSA-Ferroviaire trouve que cette baisse est conséquente !

Comment justifiez-vous les diminutions importantes en OA (-5000h), en Signalisation (-11 000h), en Tracé Voie (-2400h) et en Télécom (-3000h) ? Idem pour les Outils bureau d'études (-2500) ?

UNSA-Ferroviaire

56 rue du Faubourg Montmartre
75009 PARIS



01.53.21.81.80 – www.unsa-cheminots.org

Votre contact : *MATHIS Didier*

☎ 0619461230

mathis.d@unsa-cheminots.org



PLAN DE FORMATION 2015

Le plan est identique à 2014. Combien d'heures sont prévues pour le pilotage des Ingénieries externes ? Comment expliquer la forte augmentation (+172%) des formations en externe entre 2013 (bilan) et celles prévues en 2015 (plan) ? Pour l'accompagnement des 2èmes partie de carrière, de grands chamboulements sont prévus. Avez-vous des détails à nous fournir et pourquoi tout changer ?

L'ALTERNANCE

L'UNSA-Ferroviaire revendique la réouverture des centres d'apprentissages dans le métier du SES. Ils ont fait leur preuve par le passé et les fermer fut une erreur stratégique. Combien d'échecs constatez-vous dans ce métier en fin du cursus actuel ? La mise en place de formation « grands groupes » en est la preuve ! L'alternance ne doit pas se limiter à respecter un taux de 5% minimum légal. Combien d'alternants ont été recrutés à l'Infra M&T sur 1603 embauches en 2014 ? PSIG éprouve des difficultés à embaucher des BAC+2/3 et n'a embauché que 33 personnes en sortie d'alternance (16%) sur les 200 recrues en 2014. Pire, il ne prévoit que 20 embauches d'alternants en 2015 sur 200 prévues !

Concernant l'Institut de Formation Ferroviaire qui ouvre à Rabat au Maroc. Des agents Infra seront-ils amenés à s'y rendre , malgré les risques d'attentats, la non potabilité de l'eau , les fortes recommandations de vaccination, et la nécessité de se faire établir un passeport ?



UNSA-Ferroviaire
56 rue du Faubourg Montmartre
75009 PARIS
01.53.21.81.80 – www.unsa-cheminots.org
Votre contact : *MATHIS Didier*
☎ 0619461230
mathis.d@unsa-cheminots.org

