



ACTUALITES

SUGE

Organisation du travail, convention collective et accords d'entreprise

À la première lecture du décret socle, l'UNSA-Ferroviaire s'est étonnée de l'absence de la Sureté Ferroviaire dans ce texte. Il a fallu découvrir le projet d'accord de branche (CCN) et l'article 40.3 (dans sa version du 10 mai) pour qu'apparaisse enfin le champ conventionnel applicable aux agents de la SUGE.

Considérant que les mesures pour les personnels sédentaires ne pouvaient s'appliquer à ce service, l'UNSA-Ferroviaire a demandé à l'UTP (le représentant des entreprises ferroviaires dans les négociations d'accords de branche) qu'un chapitre traite de la spécificité de la SUGE. Mais jusqu'à présent, l'UTP s'est refusée à négocier quoi que ce soit, puisque selon elle, ce service ne concerne qu'une seule entreprise, le Groupe Public Ferroviaire.

Pour autant, l'UNSA-Ferroviaire ne s'est pas résignée et n'a eu de cesse de mettre en avant l'indispensable nécessité d'une réglementation ad hoc pour la SUGE. Notre argumentation démontrait que les agents de la SUGE participaient à la continuité de service. Et nous l'avons porté jusqu'au sommet de l'État, auprès du Ministre des Transports, Alain VIDALIES, afin qu'il oblige l'UTP à en faire mention dans l'accord de branche.

Il faut arriver jusqu'aux négociations des accords d'entreprise pour que la Direction de l'Entreprise reconnaisse cette particularité et l'acte dans l'accord.

Précisons également que l'UNSA-Ferroviaire a demandé à ce que l'amplitude du travail de nuit de 10 heures ne concerne pas ces personnels, alors qu'ils vont souvent au-delà de leur horaire de fin de service programmé.

L'UNSA-Ferroviaire s'interroge également sur la disposition de réduire la journée à 2h30 pour ces personnels. Quel travail est-il possible d'effectuer dans un laps de temps de 2h30 ? Ou, tout simplement, ce temps de travail peut-il exister au sein de notre service ?

Nous attendons encore des réponses concrètes de nos différents interlocuteurs. Les négociations ne sont pas terminées.

Formation

La CPC Formation du 12 mai 2016 présentait le bilan annuel de formation 2015 ainsi que les orientations de formation 2017 pour les différentes entités de l'EPIC SNCF et de la SUGE en particulier. Alors que de nombreux points soulevaient des questions, les réponses que nous attendions n'étaient pas dans les pages à consulter. Un bel exercice de communication et de promotion de l'Université De la Sécurité (UDS) qui affiche un volontarisme certain pour faire de la formation le fer lance de la SUGE... Pourtant, compte tenu du contexte lié aux attentats et de la mise en place de la loi SAVARY, nous pensions légitimement que les documents apportaient des réponses, loin s'en faut !

De nombreuses formations, que nous considérons comme importantes, n'ont pas encore de contenu et ne sont donc pas mises en place. Nous pensons notamment à la « Formation aux nouvelles prérogatives découlant de la loi SAVARY » que de la « Formation des conducteurs de chien de détection » et de la formation « Prévention des attentats ».

Ce dernier module est exclusivement dispensé lors de la formation initiale alors qu'il fait cruellement défaut aux agents de terrain pour appréhender ces phénomènes.

Nos interrogations portaient essentiellement sur le dimensionnement de l'UDS (nous apprenons qu'elle sera effectivement renforcée. Une bonne nouvelle tout de même, mais avec un bémol, ce renforcement sera-t-il interne ou externe ? Reste que les formations externes n'ont pas été définies et n'ont pas été portées à notre connaissance en séance) pour faire face aux besoins en formation, qu'il s'agisse de la formation initiale des AGSUV, de la future formation de CSUV de 2017, ou du rattrapage des formations des acteurs de la Sureté. Sans oublier la formation continue des agents opérationnels au contact quotidien du terrain, des opérateurs du CNTS, et des formations consécutives à la loi SAVARY (Violences faites aux femmes et harcèlement dans les transports, déontologie, etc...).

Le changement de cadre légal impliquait nécessairement une formation et non une information comme ont pu la décliner les DPX. Il n'est pas concevable, de notre point de vue, que des «pratiques terrain» soient mises en place sans une formation adéquate, tant sur le cadre juridique que sur les techniques d'intervention.

Tout comme le volet de cette loi sur les « violences faites aux femmes et au harcèlement dans les transports », nous déplorons qu'il s'agisse simplement d'une sensibilisation à l'accompagnement et non d'une formation digne de ce nom. Ce qui nous amène à penser que la déclinaison de la loi SAVARY se fait à minima pour un problème de cette ampleur, et à nous interroger sur la réelle volonté de l'Entreprise à lutter efficacement contre ce fléau.

S'agissant de la nouvelle mouture du code de déontologie, la délégation UNSA n'imagine pas un texte en deçà de celui qui existe et qui est en vigueur actuellement. Encore une fois, nous sommes surpris du peu d'importance qu'y accorde l'Entreprise alors qu'il s'agit d'un fondamental de l'exercice du métier de l'agent de la SUGE. En ce sens, et au regard de celui qui est en vigueur et des notions juridiques qui le composent, nous nous étonnons que seules une présentation et une explication suffisent désormais, alors que jusqu'à maintenant, la déontologie était incorporée à une vraie formation de droit pénal, qui se justifiait pleinement par l'importance que revêt la déontologie dans notre métier.

L'UNSA-Ferroviaire a fait part de son inquiétude sur l'émergence d'une nouvelle « sémantique formation ». En effet, les termes « sensibilisation » et « démarche de présentation et d'explication » font leur apparition.

Nous avons le sentiment que la formation telle que nous l'avons connue va évoluer au point de voir se multiplier des démarches de « sensibilisation » de « présentation et d'explication » en lieu et place de ce qui se faisait auparavant. Comprenez par là une discussion autour d'un café sur un coin de table. Ce n'est pas notre conception de la formation !

Commission Economique du CCGPF et DRS (Document de Référence Sureté)

Ce document mis en place fait suite à une préconisation de l'ARAFER afin de permettre une meilleure transparence des coûts de l'agent SUGE. Ceci afin d'éviter une éventuelle discrimination des prestations que les agents SUGE seraient amenées à produire auprès des Entreprises ferroviaires (EF) et les EPIC de la SNCF. Ce document sera définitivement mis en place au 1^{er} septembre 2016. Nous y apprenons notamment le coût horaire d'un agent, et sa méthode de calcul. Pour faire simple, actuellement le coût horaire d'un agent est de l'ordre de 89 €.

Pour la direction de la Sûreté, il va falloir se vendre auprès de nos clients et mettre en exergue notre savoir-faire.

Elle estime également que le coût de l'agent SUGE ne doit pas être un frein pour réaliser les missions prévues dans les référentiels. À ce titre, les activités, pourtant pourvoyeuses de contrats avec les sociétés de gardiennage reconnaissent l'utilité de la SUGE et n'établissent pas de comparaisons entre les prestations que peut fournir la SUGE et ces sociétés.

L'UNSA-Ferroviaire se félicite de cette approche qui reconnaît le professionnalisme des agents et par ce biais l'utilité du service auprès des activités.

Externalisation

Alors que la SUGE est dotée de Maître de chien, aussi bien à Paris qu'en province, on aurait pu légitimement penser que nos chiens, tout du moins une partie, auraient été formés à la détection d'explosifs. Que nenni ! Il y aura bien 30 chiens spécialisés présents sur le terrain pour l'Euro 2016, mais seule une expérimentation est prévue avec 3 chiens de la SUGE. Le reste sera assuré par des sociétés externes dans un but de prévention mais pas d'intervention qui reste du ressort des unités régaliennes.

Recrutements

L'âge de recrutement de l'agent SUGE a été abaissé de 21 à 18 ans. Nous apprenons aussi que 101 candidats ont été recrutés, sur un objectif de 150 à réaliser pour l'année 2016. Notons tout de même que pour 2015, 90 recrutements ont été faits au lieu des 75 prévus.

Toujours est-il que l'UNSA-Ferroviaire a eu l'assurance que la formation de ces nouveaux stagiaires ne sera pas raccourcie et que les sessions n'excéderont pas 16 stagiaires.

Missions en civil et code de déontologie SNCF-RATP

Ces deux points sont soumis à l'arrivée du décret ministériel. Pour autant et en attendant, la Direction de la Sûreté fera la mise à jour du Mémento.

Alors que la loi SAVARY a modifié le décret 2007-1322 du 7 septembre 2007 concernant les missions en civil, ce décret devrait voir le jour peu avant l'Euro de football pour enfin avoir des agents opérationnels avant le début de la compétition. Néanmoins, pour être éligibles aux missions en civil, certains critères sont à satisfaire et notamment :

- l'agent doit au moins avoir 5 ans d'ancienneté dans le service et être volontaire,
- la mission sera toujours dérogatoire,
- la formation indispensable à ces missions se fera sur 4 jours et sera valable 1 an.

Loi SAVARY et contrôle de la Police sur les agents de la SUGE

C'était un point de la loi que l'UNSA-Ferroviaire avait du mal à appréhender. Que signifiait donc ce contrôle ? Quelle notion revêtait-il ? Comment serait-il procédé au contrôle des agents de la SUGE par les fonctionnaires de Police ?

Même si cette question a été jugée hors compétence lors de la CPC Formation, nous avons appris par une autre source que ces contrôles ne seront pas effectués par les fonctionnaires de Police de proximité, mais par l'IGPN, et qu'elle seule serait compétente. Le contenu des contrôles sera élaboré conjointement entre la Direction de la Sûreté et l'IGPN.

Nous ne savons pas pour le moment quels seront les champs touchés par ces contrôles, mais il y a fort à penser que les infractions que pourraient commettre les agents SUGE dans l'exercice de leur métier et les infractions à la Déontologie entreront dans ce cadre.

PROSUR

Il s'agit de l'application qui doit remplacer HARMONIE. La phase 2 est en cours de développement pour une mise en service prévue entre octobre et novembre 2016.

Cette application doit permettre le suivi de la production des agents, mais aussi alléger les encadrants du reporting chronophage, afin de se concentrer davantage sur le management.

Une question se pose, quand est prévue sa présentation devant les IRP ad hoc ?

MCI

Vu les problèmes rencontrés par les utilisateurs de cet outil et de l'importance qu'il occupe dans l'activité quotidienne des agents, un groupe de travail sera mis en place.

Organisation de l'Euro

La Direction de la Sûreté donne la priorité à la tenue parce que c'est une demande de la Préfecture, afin d'avoir un dispositif de sûreté voyant. De plus, vidéo-surveillance et vidéo-patrouille seront étendues dans les gares d'ici le 10 juin.

Changement de l'arme de service

La Direction de la Sûreté a arrêté son choix sur une arme automatique 9mm. Mais pour que le service en soit doté, une nécessaire révision du décret 2000-1135 est indispensable et une demande a été adressée au Ministère.

Pour permettre aux agents de s'approprier cette nouvelle arme, une formation de 2 jours est prévue. Et l'arrivée de ce nouvel agrès ne se fera pas d'ici 1 an à 1 an et demi.

Vigipirate et rémunération

Une augmentation de la prime de travail ou une prime exceptionnelle a été demandée par l'UNSA-Ferroviaire au regard du travail fourni par les agents dans leur ensemble. C'est légitime et juste.



Avec l'UNSA, je défends mon pouvoir d'achat

UNSA Ferroviaire

56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS

Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 53 21 82 36 • federation@unsa-ferroviaire.org