



# che minots

**UN VOTE SERVICE  
UNE VOIE PUBLIC**



MATÉRIEL



Le 20 mars prochain, les cheminotes et les cheminots vont élire leurs représentants aux comités d'entreprise, aux CHSCT et leurs délégués du personnel.  
Voter massivement CGT, c'est exiger une autre réforme du système ferroviaire que celle que veulent nous imposer le gouvernement et les directions de la SNCF et de RFF.  
Dans cette optique, la CGT a élaboré une proposition, « *La voie du service public* », qui permet de redynamiser le service public et l'ensemble des métiers de notre entreprise.  
Ce 4 pages vous présente les analyses et les propositions de la CGT.



# UNE POLITIQUE DE DÉMEMBREMENT

La politique de la direction du Matériel est marquée par la recherche permanente de productivité et de baisse des coûts de la maintenance.

Les conséquences d'une telle démarche menacent la qualité du service public et la sécurité des voyageurs. Pour les cheminots, cela se traduit par :

- la rigueur salariale ;
- un recours régulier à des CDD et à des intérimaires ;
- la dégradation des conditions de vie et de travail (horaires atypiques, astreintes, non-respect du RH 0077 pour les nuits, dimanches et jours fériés) ;
- l'augmentation des cadences, à grand renfort de modularisation, de travail sur sites excentrés (parcours en automobile) et de polyvalence ;
- la baisse de la qualité de la maintenance (gestion des priorités, dérogations, travaux reportés, différés voire non effectués, entraînant dérives et politique du risque calculé) ;
- des réorganisations incessantes.

Alors que tous les cheminots et les citoyens ont été douloureusement marqués par la catastrophe de Brétigny-sur-Orge, la direction de la SNCF, soutenue par le gouvernement, poursuit sa politique comme si de rien n'était. La politique de détente des pas de maintenance afin de réaliser les 30 % d'économies préconisées dans « Excellence 2020 » ne nous conduira-t-elle pas à une autre catastrophe ?



## CHEMINOTS DU MATÉRIEL, NOS EMPLOIS ET NOTRE STATUT SONT DIRECTEMENT MENACÉS. LA DIRECTION PRÉPARE STRUCTURELLEMENT L'ÉCLATEMENT DU DOMAINE MATÉRIEL.

Jacques Auxiette, rédacteur d'un rapport parlementaire sur le transport ferroviaire régional, fait partie de ceux qui veulent externaliser la maintenance du matériel roulant. Par ailleurs président de la Région Pays de la Loire, il a créé une association regroupant neuf Régions afin de pouvoir acheter et gérer le matériel roulant sans passer par la SNCF. Il n'écarte pas l'idée de faire réaliser la maintenance par les constructeurs.

Cette démarche présente un risque majeur : une région qui n'aura pas de moyens financiers suffisants adaptera ses règles de maintenance. Dans le groupe SNCF, des prestations de maintenance et d'ingénierie aux coûts adaptables existent déjà, via la filiale Masteris, qui accepte l'idée de réaliser une « maintenance low cost ». Ces agissements remettent aussi en cause la rénovation dans les Technicentres industriels. La CGT n'accepte pas l'idée d'une maintenance à plusieurs vitesses sur le territoire national. Établir des règles nationales de maintenance en fonction de l'expérience et de l'expertise de tous est une garantie pour uniformiser la sécurité de l'exploitation ferroviaire, la qualité, le service rendu aux usagers et, bien sûr, contre les surcoûts et le gâchis.

La mutualisation en fonction des besoins de maintenance (multiactivité Fret, Infra, Grandes lignes, Transport régional ou grande vitesse) est une source d'efficacité, car elle permet de respecter les métiers de la maintenance. De cette façon, on retrouve la pertinence des formations initiales et de la formation continue, le respect du dictionnaire des filières et des emplois repères.

Rappelons que la maintenance n'est pas un coût : sans elle les trains ne rouleraient plus.

# LA CGT REVEN- DIQUE

### Pour l'emploi :

- 2 000 embauches immédiates pour assurer la totalité de notre charge de travail et permettre le développement de la formation.
- La réinternalisation de toutes les missions qui incombent au Matériel.
- Le maintien en activité de tous les établissements, par la répartition nationale de la charge de travail, afin de garantir « le vivre et travailler au pays ».

### Pour la formation :

- Des formations majoritairement organisées en proximité, les cheminots du Matériel étant des sédentaires.
- Le Technicampus du Mans doit être rénové : insuffisance des couchages, état d'hygiène médiocre, localisation sur un site difficile d'accès.
- Des formations métiers qualifiantes.

# LA CGT REVENDIQUE



La revalorisation de la prime de travail afin qu'elle atteigne 25 % du traitement.

## Pour l'apprentissage :

- L'ouverture de nouvelles Unités de formation d'apprentis (UFA) dans chaque bassin d'emploi – Matériel, Conduite, Équipement.
- L'embauche systématique de tous les apprentis.
- Le développement de la formation en alternance (apprentissage, contrats de qualification, professionnalisation).
- La prise en charge du logement des apprentis.
- L'encadrement par leurs tuteurs des travaux effectués par les apprentis.
- La mise hors cadre d'organisation et hors effectif de production des apprentis.
- La reconnaissance de l'expérience des apprentis par l'octroi d'une position supplémentaire à l'embauche, aux points d'entrée et de sortie de leur déroulement d'attaché.

## Pour les parcours professionnels :

- Le maintien des postes à la qualification A pour favoriser l'accueil de personnels sans diplôme, avec mise en place de formations et ouverture rapide de l'examen à la qualification B.

- La requalification de poste pour les cheminots B-2-11 ayant plus de quatre ans d'ancienneté à cette position, ou trois ans pour les « retraitables », et pour les cheminots ayant plus de vingt-cinq ans d'ancienneté.
- La requalification du poste C-2-15 pour les cheminots ayant plus de quatre ans d'ancienneté à cette position.
- Un dispositif d'accès à la qualification E, avec refonte de l'examen sur la technicité des métiers. L'attribution de la qualification E aux assistants qualifiés DPX (dirigeant de proximité) et aux super-techniciens.
- L'attribution de la qualification F au poste de DPX.
- L'intégration au domaine Traction des parcours des cheminots du Mouvement.
- Les mêmes dispositions pour les cheminots contractuels du RH 0254.

## Pour les conditions de vie et de travail :

- Le travail en horaires de journée et en semaine doit être la règle, le travail de nuit ou le week-end devant rester une exception.
- La restriction des camionnettes aux cas exceptionnels par l'ouverture d'ateliers en bout de ligne et dans les triages.



**CHEMINOTS INTERACTIFS**  
En flashant ici, vous accédez directement au JT consacré à votre métier.

