



LE MATÉRIEL RISQUE GROS

Il n'y a pas que les cheminot-e-s qui souffrent des décisions de réorganisations et de l'augmentation de la productivité, les matériels roulants aussi.

Le matériel roulant, composant essentiel du plan de transport, doit être maintenu en état d'utilisation avec toutes les conditions de confort et de sécurité dues aux usagers. C'est le rôle des cheminots de la maintenance qui dénoncent des matériels vieillissants et une organisation de la maintenance défailante.

Les usagers réclament des transports fiables qui partent et arrivent à l'heure. On ne peut pas dire que la SNCF ait entendu les plaintes des associations d'usagers relayées par la CGT. Le lien établi entre les besoins de transports publics et les coûts de transport passe impérativement par les coûts de maintenance que la SNCF tente de réduire non seulement pour faire des économies mais aussi pour participer à la découpe de l'entreprise SNCF.

Pas étonnant, dans ce contexte, que la régularité des transports s'en ressentent ! Les 4 premiers mois de l'année ont été difficiles pour le domaine M. Les transferts de charges sont toujours plus nombreux entre les Technicentres et rien n'augure un retour à des organisations du travail plus concertées avec les cheminots.

SUR LE MATÉRIEL ROULANT

Les dégradations et les aléas du matériel deviennent récurrents sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Les pannes en lignes sont nombreuses, les retards et les annulations de trains quotidiens.

Mais comment s'en sortent les cheminots dans cette organisation sans cesse modifiée ?

AU TGV, les cheminots ont la responsabilité d'un parc qui se compose de 419 rames TGV, dont 268 ont entre 20 et 39 ans.

La motorisation vieillissante demande des pas de maintenance corrigés que l'entreprise n'arrive plus à mettre en œuvre par manque de cheminots dans les Technicentres.

Avec une ingénierie affaiblie par manque de recrutements, la réponse à une demande croissante de maintenance se trouve dans les choix de ne plus effectuer de maintenance mi-vie mais de proposer de nouveaux matériels dont l'achat doit être supporté par l'entreprise qui porte une dette d'état colossale et par des collectivités locales qui n'en peuvent plus.

Depuis 2010, seulement 55 rames TGV neuves sont venues renforcer le parc. Dans le même temps, la SNCF engage le démantèlement de 96 rames dont 38 sur les seules années 2016/2017.

Dans les parcs Voyages et Transilien, retards, dégradations, dangers sont devenus quotidiens pour les usagers. Quelles en sont les raisons ? La modernisation des parcs Transilien a tellement tardé qu'aujourd'hui le manque de fiabilité de ces engins, accouplé à la vétusté du parc encore en fonction, mobilise les cheminots de la maintenance curative et occupe une partie des cheminots de la maintenance préventive.

On est très loin de la maintenance prédictive qui vise à prévoir les pannes et des règles de maintenance liées à ce que la Direction appelle l'Excellence Opérationnelle. Les réunions chroniques et opérations de Lean management agressives n'engagent pas une plus-value en quantité et en qualité.

Pour la CGT :

- Le renouvellement du matériel doit se poursuivre pour remplacer des rames ne correspondant plus aux besoins des usagers (non-climatisées, difficiles d'accès pour les personnes à mobilité réduite, capacité).
- Pour une fiabilité optimale, il faut redonner du sens à la maintenance sur des sites de maintenance multi-activités où l'on est en capacité de recevoir les matériels roulants présents dans une région.
- L'ensemble du matériel Corail doit être mis en circulation et renouvelé pour redimensionner le parc. Les ateliers du MATERIEL doivent être aptes à recevoir l'ensemble des matériels ferroviaires.
- La mise en place d'un pool national financé par les trois partenaires : Etat, Régions, SNCF, le matériel étant propriété de la SNCF. La maintenance doit être assurée par la SNCF et des cheminots au statut pour assumer ses responsabilités en matière de sécurité et de disponibilité relatives aux missions de Service Public.

SUR L'EMPLOI

Pour les cheminots, le nombre d'heures supplémentaires avoisine l'équivalent temps plein de 241 cheminots. L'entreprise abuse de personnels précaires (intérimaires, alternants, CDD) pour maintenir un semblant d'équilibre en prétextant des accroissements temporaires de charges. En fait, des cheminots non qualifiés se retrouvent sur des postes dits du dictionnaire des filières, ce qui reste interdit et contraire aux règles de sécurité.

Les formations nécessaires à l'évolution des qualifications ne sont désormais plus la priorité des établissements qui négligent la qualité de la maintenance au profit de la quantité.

1200 postes de cheminots au sein du périmètre des TI sont prévus de disparaître et les restructurations envisagées vont continuer à mettre la pression sur les cheminot-e-s et la qualité de la maintenance.

Autant de restructurations importantes qui voient les effectifs disponibles s'effriter mois après mois, année après année :

- En 2016, seulement 573 recrutements au Cadre Permanent ont été effectués ;
- A fin février 2017, l'effectif disponible du domaine Matériel s'élève à 21 418 cheminot-e-s. Il était de 21864 au 31/12/2016 et de 23096 au 31/12/2015.

Le Matériel a perdu 1678 cheminots en à peine plus de 2 ans.

Une fois de plus, les cheminots et les usagers paient la négligence de la Direction du Matériel et son refus d'organiser une production améliorant les conditions de travail et de vie des cheminots mais aussi la qualité du matériel roulant mis à disposition du transport.

La CGT appelle les cheminots à ne plus laisser les Directions décider seules de leur avenir, du devenir du Matériel et de la SNCF.

Le rapport de forces peut se construire avec les cheminots et les usagers. Celui-ci modifiera la donne, forçant ainsi la Direction de l'entreprise à mettre en place une autre organisation du travail permettant le retour à un service public de qualité.

Nous devons amplifier le rapport de forces qui nous permettra de faire reculer les décideurs !

**SOYONS RÉSOLUMENT À L'OFFENSIVE
CAR TOUS ENSEMBLE NOUS GAGNERONS !!!**

