



PROPRIÉTÉ DU MATÉRIEL ROULANT

INGÉNIEURS, TECHNICIENS, COMPAGNONS, COMBATTONS ENSEMBLE LE DÉMANTÈLEMENT DU MATÉRIEL !

Pas de train sans matériel roulant ferroviaire. Le projet de réforme idéologique du gouvernement a donc abordé la question de la propriété des rames TER et des ateliers. Ce sont plus de 29 sites de maintenance et 12900 cheminots qui risquent demain d'être « sortis » de l'entreprise avec des conséquences lourdes sur les pôles d'ingénierie et la réparation de pièces en Technicentres Industriels.

La maintenance intégrée, un enjeu industriel et social !

Dans un véritable « deal » entre Sénateurs de la Droite et le Gouvernement, le devenir de la filière Matériel a été tranché par le dogme libéral.

Parmi les impasses de l'ouverture à la concurrence, **la Ministre reconnaissait que la maintenance du matériel roulant était une source de complexité.**

1. La maintenance repose aujourd'hui encore sur une structure nationale

La maîtrise technique nationale du domaine Matériel est une force, notamment avec la rédaction **des règles de maintenance**, et des **pôles « ingénierie »** en Technicentres Industriels en capacité de solutionner les défaillances. **L'achat du matériel** n'est pas conçu pour une ligne ou une région. La cohérence sur l'ensemble du territoire permet une efficacité en termes de **formation professionnelle**, de maîtrise des coûts et **des approvisionnements**. L'entretien des pièces réparables du Matériel développe une technicité propre aux agents de toutes qualifications. Enfin, la **Direction du Matériel**, **l'Agence d'Essais Ferroviaires**, le **Technicampus** et le **CIM au Mans** apportent aussi **une expertise technique.**

2. Confier la maintenance à l'exploitant d'un petit marché est source de risques.

Les directeurs successifs du Matériel organisent, depuis 2012, le démantèlement de la filière. Donner la main aux activités (Fret, TER, TGV, OUIGO, Infra...) sur les choix industriels, participe à désorganiser la maintenance. **L'objectif exigé par le Président de la SNCF, c'est de pouvoir découper le domaine Matériel** dans l'optique de favoriser l'ouverture à la concurrence.

Mais, les Sénateurs avec la Ministre identifient les dangers propres à cette option. **Confier le matériel roulant à l'entreprise ferroviaire** qui remporte un marché, **c'est prendre le risque que les bénéfices soient dégaçés au détriment du maintien en état du matériel.** En général, lors du renouvellement d'appels d'offres, la société sortante ne cherche pas à conserver le marché. Des expériences sur lignes secondaires l'ont démontré : à la suite de leur exploitation par une compagnie privée, l'Autorité Organisatrice a dû massivement réinvestir pour remettre les infrastructures aux normes.

Pour les dirigeants de la société sortante, perdre un marché n'est pas un problème puisqu'ils n'ont aucun capital investi, ni matériel, ni humain.



3. Transférer la propriété du Matériel et des ateliers aux régions, une solution pour le Gouvernement ?

Tel que le projet de loi est aujourd'hui écrit, leur idée est de **transformer la maintenance en un marché indépendant**. Au dire de nos premiers dirigeants, la maintenance serait un coût, mais pour la Ministre : « c'est un Business ! » Les régions paieront. Les lobbies patronaux (la métallurgie premier mécène du MEDEF) ont-ils obtenu ce qu'ils cherchaient ?

Les constructeurs (Alstom, Bombardier...) **délocalisent actuellement leurs usines** en Europe de l'Est. Obtenir **la maintenance est la garantie d'une rente** pour leurs actionnaires. C'est donc toute la structure du domaine du Matériel qui est en danger (Technicentres de maintenance et industriels, ingénierie, services d'approvisionnement et d'achats).

La solution, c'est nous !

La CGT défend la maintenance intégrée. Quelle meilleure efficacité que des ateliers de maintenance qui puissent intervenir sur l'ensemble du territoire et sur l'ensemble des matériels. Défendre l'idée du service public, réalisé par une entreprise de service public, c'est défendre la garantie de la sécurité, de la fiabilité mais aussi promouvoir la recherche de progrès technologiques.

Plutôt qu'une apparence d'innovation marketing, **le ferroviaire appelle à la cohérence de la production et de la recherche**. Le TGV a pu être conçu par la mise en commun de connaissances et de savoir-faire industriels avec une SNCF composée d'ingénieurs au cœur de cette innovation. Il aura fallu réinventer le matériel, le rail, la signalisation, les caténaires mais aussi le mode d'exploitation. Ce n'est pas des bouts d'entreprise, sans vision nationale, qui sauront investir dans une révolution technologique comme celle-ci. **Travaillons donc la coopération avec l'industrie française !**

Un calendrier décisif !

Dans un délai de 6 mois, le gouvernement précisera par ordonnances *« les modalités de transfert aux autorités organisatrices de transport des matériels roulants et des installations de service, en prévoyant notamment le transfert des éléments nécessaires à l'exploitation de ces biens, à l'appréciation de leur état et de leur valeur, dont les carnets d'entretien à jour... »*.

L'écriture de la réforme n'est pas close. Le gouvernement tient à afficher la fermeté sur ses 3 dogmes libéraux. Tous les cheminots Agents d'exécution, de maîtrise, ingénieurs, techniciens et encadrement ont exprimé leur rejet de ce projet de réforme qui ne règle aucun problème mais en crée davantage encore.

MOBILISONS-NOUS !

Les cheminots de tous services ont besoin de travailler vers le même horizon. Un projet de société qui assure la transition écologique, nécessite un outil pour promouvoir des politiques tournées vers l'amélioration du Service Public.

Cet outil, c'est la SNCF avec ses cheminots. Poursuivons la lutte, elle est socialement juste et efficace !

