



MAINTENANCE WAGONS

CRÉATION DE TECHNINAT : DANGER !

La Direction du MATÉRIEL (DM) veut mettre en œuvre son « projet de performance wagon création

Techninat * », basé sur une organisation « agile et économe ».

Avec cette évolution de l'organisation pour la maintenance wagons, la direction vise en priorité une mobilité accrue et le renforcement des équipes dénommées « Task Force ».

Pour la CGT, cette nouvelle organisation du travail est inacceptable car elle accentue la séparation entre activités et dégrade les conditions de vie et de travail des cheminots du Matériel.

* Techninat : nom provisoire du nouvel établissement

Le projet présenté dans les CSE concernés ne parle que de coûts, d'études de marché et de stabilité financière.

Sans modifier le maillage des ateliers de maintenance wagons pour l'instant, le TECHNINAT sera composé d'une seule entité divisée en deux territoires de production, l'un à vocation de maintenance industrielle et l'autre à vocation de maintenance mobile.

Comme il est stipulé dans le dossier, la direction répond avant tout avec cette nouvelle organisation à une logique d'économies de frais et souhaite utiliser le mode AGILE pour transformer à souhait l'organisation de la maintenance wagons.

Concernant l'emploi, le cadre d'organisation prévisionnel serait de 422 postes en augmentation de 19 dont 17 prévus au siège. Pourtant, la comparaison avec les effectifs de 2018 (438) fait apparaître une baisse de 16 emplois.

Il faut avoir en mémoire que la direction du Matériel, pour faire accepter un dossier de réorganisation, est coutumière de ce genre d'annonce en trompe-l'œil d'augmentation d'emplois pour au final arriver à une baisse des effectifs.

Où sont les carences et les pièges de cette réorganisation ?

- Aucune annonce pour une politique offensive de recrutements ;
- A terme des pertes d'emplois ;
- Augmentation de la digitalisation ;
- Pas de politique de formation spécifique ;
- Moins de perspectives de carrière dans un périmètre limité ;
- Pas d'engagement sur les possibilités de passerelles ;
- Création d'une direction à deux têtes, l'une basée à St Denis (CAMBRA) et l'autre à Lyon pour les axes de flux entre l'Europe du Nord et l'axe Alpin.

Pour la CGT, ce projet est dans la continuité de la séparation entre activités et s'oriente résolument vers une politique business avec le développement du chiffre d'affaires sur le marché européen.

Il s'agit d'une énième restructuration managériale qui ne permettra pas de régler les dysfonctionnements de la production de maintenance de wagons et de locomotives FRET, conséquences de la politique d'austérité menée à FRET SNCF depuis de nombreuses années.

Pour relancer la maintenance wagons, il faut une structure de proximité avec des dirigeants de proximité permettant d'organiser **la réparation des wagons au plus près du terrain** avec des techniciens formés et une ingénierie impliquée.

D'autre part, il faut une véritable politique de recrutements avec anticipation des embauches pour une bonne transmission des connaissances et du savoir-faire.

Les échanges d'informations et le partage des connaissances techniques seront plus efficaces si nous remplaçons la mobilité géographique forcée des TaskForce ou autre Mobiwag par une organisation qui permette la maintenance wagons dans des ateliers équipés et sécurisés.

La Fédération CGT des Cheminots appelle les cheminots de la maintenance wagons à débattre de ce projet de la direction avec les militants CGT, afin d'élaborer des propositions alternatives pour un véritable service public ferroviaire et une maintenance wagons de qualité.

