



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, 21 janvier 2021

CTN MATÉRIEL

TECHNINAT EN DANGER

La fonction Matériel se réorganise autour d'un pilotage par activité/produit. Techninat, l'entité de réparation et de maintenance des wagons et des locomotives, en est un exemple. Les cheminots des ateliers wagons subissent des réorganisations entraînant des mutations forcées, une absence de postes pérennes... Pourtant les fermetures d'UO ou d'ateliers souhaitées par la direction sont évitables !

D'où partons-nous ?

Après la séparation des technicentres industriels et des technicentres de maintenance, la mise en place de CSE par activité et ligne, produit ou axe avait pour objectif la séparation technique et comptable de la fonction Matériel.

Techninat est un établissement de production rattaché à la direction du Matériel et relevant du CSE Maintenance industrielle (MI). Il s'est créé en juillet 2019 avec l'intégration de la maintenance wagons, dépendant jusque-là des technicentres de maintenance, et relevant des CSE TER régionaux ou Transilien. Très vite suit le rattachement de la maintenance des locomotives.

Au dire de la direction, la création de Techninat devait améliorer les « process » de travail et rendre la production plus efficace, garantissant ainsi un bel avenir à cet établissement unique et cloisonné. La direction ira jusqu'à en faire la promotion en expliquant aux agents concernés qu'ils étaient assis sur une mine d'or !

Durant l'année qui a suivi la création de Techninat, la direction du CSE MI a laissé volontairement planer le doute sur l'efficacité financière de l'entité, qu'elle sait économiquement contrainte par son modèle cloisonné. Sans scrupule, elle a articulé la peur des cheminots, craignant leur avenir, pour mettre une pression supplémentaire sur la production et les conditions de travail. Clou du spectacle, la direction a fêté le premier anniversaire de Techninat à grand renfort de communications alors qu'elle était sur le point d'annoncer officiellement la fermeture de trois ateliers !

Où en sommes-nous à ce jour ?

Refusant d'élaborer un plan de développement afin de garantir de la charge de travail, la direction entend poursuivre les fermetures de sites... La fameuse « mine d'or » tant vantée a disparu !

La CGT, a notamment déclenché, par le biais de ses élus du CSE MI, une expertise mi-2020.



Le recours à cette expertise avait pour but de pointer les enjeux stratégiques et économiques de cette réorganisation, d'analyser la pérennité de l'activité, de mesurer la dégradation des conditions de travail et de santé des personnels.

La CGT demeure opposée à cette casse de l'outil de production d'autant plus que la situation vécue à travers la crise sanitaire a démontré l'importance du Fret SNCF pour maintenir les approvisionnements vitaux des populations du pays. De surcroît, au regard des enjeux environnementaux propices au transport de marchandises par rail, le gouvernement a annoncé la redynamisation du fret ferroviaire. Nos ateliers pouvant y concourir, ce projet patronal est donc bien une aberration !

► **Que pouvons-nous faire pour contrer les projets néfastes de la direction ?**

À ce jour, et après avoir abandonné les ateliers d'Ambérieu, Saint-Pierre-des-Corps et Dunkerque, la direction entreprend de poursuivre les fermetures des sites de production de maintenance wagons. Cela n'a aucun sens si ce n'est pour organiser une purge des emplois et des installations.

Pour cause, ce que nous savons maintenant c'est que la fermeture des sites wagons identifiés dans le projet Techninat a été pensée sur la base des recommandations d'un cabinet de conseil (Oliver Wyman) qui avait proposé de se « recroqueviller » par le recentrage de l'activité vers des sites jugés « stratégiques ». Cette étude datant de 2018 a été « cachée » aux cheminots.

Pas étonnant donc qu'aucun plan de développement n'ait été travaillé. Durant une année, la direction du Techninat a vendu un faux projet aux agents en se pavanant sur les sites et en sollicitant du temps et de la confiance. Cette confiance a été trahie et les agents, dupés, devraient en payer les conséquences ? Une honte que la CGT dénonce !

À l'échelle nationale, la Fédération CGT des cheminots a construit un ensemble de propositions reprises dans son projet « Ensemble pour le Fret ». Ce projet est une alternative au déclin du Fret SNCF et fixe des axes concrets à mettre en œuvre pour le redévelopper. L'avenir de la maintenance des wagons et des locomotives, donc des cheminots du Techninat, en dépend !

Pour être en capacité de redévelopper le Fret SNCF, il est dans l'immédiat indispensable de préserver les emplois, les métiers, les compétences et les outils de maintenance que sont les ateliers.

Sans y être contraints, les pouvoirs publics et la direction ne s'empareront pas de cette alternative. Il devient alors indispensable de s'organiser avec la CGT pour construire les mobilisations nécessaires.

Au-delà de ces éléments, le projet de la direction aura des effets néfastes sur les conditions d'emploi, de vie et de travail des cheminots.



« Polyvalence »

Selon la direction, pour gagner en efficacité, le développement accru de la polyvalence est nécessaire.

Pour la CGT, un développement de la polyvalence, utile à la direction pour réduire le volume d'emplois, conduira à vider de leurs contenus nos métiers et affaiblira la sécurité... Aussi, des effectifs en nombres suffisants et basés sur nos métiers (freinistes, etc.), l'intégration des jeunes embauchés, les formations nécessaires, la réinternalisation de charges et les solidarités entre services restent les éléments fondamentaux permettant d'assurer un service public de qualité en toute sécurité.

Maintenance

La direction souhaite gonfler les équipes de maintenance mobiles, dont les conditions de travail sont compliquées, avec des temps de parcours importants, des problèmes de manque de moyens, des problèmes d'organisation des relations avec les clients, etc.

Pour la CGT, la maintenance doit être réalisée dans des ateliers modernes, pour lesquels des investissements doivent être menés régulièrement pour disposer de dignes conditions de travail. Les cheminots ne doivent en aucun cas se retrouver à travailler dehors, sans sécurité, en raison du développement de ces équipes mobiles.

Pénibilité

La direction confirme les facteurs de pénibilité qui risquent d'augmenter et le risque amiante qui n'est toujours pas éradiqué.

Pour la CGT, la pénibilité est pour une part importante liée aux conditions de travail. Ainsi la direction démontre elle-même que son projet impacte négativement la santé des agents. Une raison supplémentaire de stopper ce projet !

L'éradication de l'amiante sur tous les matériels et dans les ateliers doit être effective au plus vite !

Contexte socio-sanitaire

La direction précise que le contexte socio-sanitaire est en outre dégradé à Techninat, et les activités particulièrement accidentogènes : les absences pour maladie, la fréquence des accidents du travail et leur gravité sont plus élevés que la moyenne du périmètre MI.

Pour la CGT, des mesures préventives et correctives doivent être prises au plus vite.

Conservation des sites et futur des agents

La direction indique que plusieurs agents vont subir des reclassements ou des mutations forcées ayant des impacts sur leur vie personnelle, alors qu'ils avaient construits leur vie autour de ces sites historiques.

Pour la CGT, ces sites que la direction veut fermer sont stratégiques pour le développement du fret. Il est donc nécessaire d'exiger l'arrêt de ce projet, puis le développement de ces sites à l'appui d'une véritable stratégie de réorientation de charges. En outre, ces ateliers sont une des solutions devant permettre au gouvernement d'assurer la bonne mise en œuvre de ses annonces relatives à la redynamisation du fret ferroviaire.



▶ Et les compétences alors ?

Les réorganisations, supprimant des postes, engendrent des pertes de compétences et de savoir-faire. Elles ont donc des conséquences importantes sur la qualité du travail à réaliser et sur la sécurité du personnel comme des circulations ferroviaires. En outre, des compétences ou savoir-faire perdus sont un frein au redéveloppement d'une activité.

De surcroît, aucune action de reconversion ou d'adaptation à un autre emploi n'a été dispensée en 2019 alors même que les reconversions induites par les suppressions de postes l'obligeaient. Démonstration supplémentaire que les suppressions de postes sont à combattre !

À ce sujet, la CGT exige :

- Une construction des plans de formation à partir des besoins anticipés ;
- Embaucher à une hauteur suffisante pour permettre la mise en formation des personnels ;
- Développer des écoles de formation en proximité (bassins d'emploi) et de qualité ;
- Améliorer le déroulement de carrière des acteurs de la formation.

▶ En conclusion

Une mobilisation massive des cheminots en réponse à la volonté de la direction de casser l'outil de maintenance tout en exigeant des cheminots de produire toujours plus avec toujours moins de moyens (effectifs, formations, etc.) !

Seul un rapport de force permettra d'obliger la direction à stopper l'ensemble des réorganisations et restructurations au profit, du maintien des effectifs, des compétences et d'un rééquilibrage de charge entre sites, pour ensuite permettre le redéveloppement de la maintenance des wagons et des locomotives. C'est indispensable !

Alors, avec la CGT, défendons notre outil de maintenance, défendons l'avenir du Fret SNCF, de la maintenance wagon et loco. Notre avenir doit être celui d'un véritable service public SNCF !

ENSEMBLE POUR LE FER !

F É D É R A T I O N C G T D E S C H E M I N O T S

Nom :
Prénom :
Adresse :
.....
Fonction :
Grade :
Position de rémunération :
Etablissement :
Tél :
E-mail :



J'ADHÈRE À LA CGT

FÉDÉRATION CGT CHEMINOTS
263, Rue de Paris – Case 546
93 515 MONTREUIL Cedex
Tél : 01.55.82.84.40
orga@cheminotcgt.fr
www.cheminotcgt.fr

BULLETIN D'ADHESION

**Ne dites plus :
« Que fait la CGT ? »
FAITES-LA !**

Nom du secteur : Tél :
Syndicat : Tél :
Nom du contact :
Nom du syndiqué :