



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 11 mai 2022

INGÉNIERIE DU MATÉRIEL

REFUSONS UNE MORT ANNONCÉE ! DÉFENDONS UNE INGÉNIERIE UTILE !

**Au banquet du
démantèlement du service
public ferroviaire, les
ingénieries font partie
du menu. En effet,
une restructuration
a rattaché directement
l'Ingénierie à la direction
du Matériel, déconnectant
de fait les anciens pôles
Ingénierie du Matériel
de la vision terrain.**

En renommant ceux-ci
« clusters », la Direction
espérait voiler une stratégie
pour faciliter la revente
à la découpe de cette
activité essentielle.

Plusieurs phénomènes
sont à l'œuvre pour faciliter
ce dépeçage en règle.

Une vision purement comptable

Les études d'ingénierie sont désormais soumises à la validation des activités. Ce changement est loin d'être anecdotique. Il révèle la **volonté de la direction de l'entreprise de ne faire passer l'ingénierie que comme un poste de dépense** sur lequel on peut réaliser des économies afin de faire baisser les coûts de maintenance, au lieu de considérer que c'est une activité essentielle et un investissement durable pour le domaine.

Malheureusement, les dossiers d'appel d'offres engagés par les différentes régions pour l'ouverture à la concurrence poussent comme des champignons ! Les contrats étant établis pour une durée de dix ans, **toutes les parties prenantes sont de plus en plus réticentes à mettre la main au portefeuille pour développer des réponses à des besoins qui ne leur profiteront peut-être jamais.**

Le risque est de se retrouver avec une maintenance à deux vitesses, des règles à géométrie variable, des ordres de modification sélectifs selon le niveau d'engagement des autorités organisatrices et donc des politiques à court terme, plutôt que de se soucier de la sécurité ferroviaire et des investissements sur le long terme.

Masteris : le loup dans la bergerie

La société Masteris était censée vendre de la prestation d'ingénierie ferroviaire à des sociétés tiers qui ne voulaient pas s'embarasser de frais de recherche et développement.

Mais, au fil du temps, cette filiale est en passe de devenir l'interlocuteur unique des autorités organisatrices des transports (AOT) pour répondre aux besoins d'études d'ingénierie sur le matériel roulant leur appartenant.

Voilà comment, si l'on n'y prend pas garde, on organise la casse d'une branche essentielle à la sécurité ferroviaire !

« L'humain au cœur de la performance », disait un ancien directeur du Matériel ?

Enfin, prenant exemple sur l'ex-président Pepy, qui faisait l'apologie de la gestion des entreprises automobiles, la direction du Matériel a lancé, depuis quelques années, une grande campagne de dévalorisation des métiers de l'ingénierie.

Une des premières méthodes sornaises, bien connue des DRH du secteur automobile : **l'appel à des travailleurs externes et précaires**. Intérimaires chez Renault, ex-PSA (devenu aujourd'hui Stellantis) ou bien Toyota, **ce phénomène prend forme à l'Ingénierie du Matériel SNCF avec un recours massif à des sociétés prestataires qui s'implantent dans nos bureaux.**



Cette flexibilité de l'emploi, chère aux libéraux qui nous dirigent, alloue une variable d'ajustement (à quel prix ?) pour absorber les variations de charges que nous subirons au gré des changements de propriétaire des contrats de maintenance du matériel appartenant aux différentes AOT. **Il nous faudrait** au contraire **planifier les opérations de maintenance sur la vie des engins.**

Tout cela, enrobé dans un prétexte d'indisponibilité des ressources en interne, tant du point de vue physique (manque d'attractivité de l'ingénierie) qu'intellectuel (les cheminots ne disposeraient, soi-disant, pas des connaissances nécessaires à la tenue des différents postes).

Et pourtant, à longueur d'année, la Direction ne cesse de nous répéter que l'entreprise est l'une des entreprises en France dotée du plus gros budget pour la formation.

Que prétendent nos dirigeants ?

Les cheminots n'auraient-ils que des bras et pas de cerveau ?

Sont-ils à ce point sous-qualifiés qu'il faudrait dépenser « un pognon de dingue » pour les mettre à niveau ?

Où cacheraient-ils des intentions plus cyniques ?

« Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage ! » Or **leurs politiques de sous-traitance, de cloisonnement, de contractualisation conduisent à la perte de savoir et de maîtrise technique.** C'est le lien entre la maintenance et l'ingénierie avec le retour d'expérience qui permettra de donner un avenir au ferroviaire.

Tout ceci n'est pas inéluctable !

La Fédération CGT des cheminots appelle donc toutes les cheminotes et tous les cheminots de l'Ingénierie du Matériel à prendre conscience des enjeux qui pèseront sur eux dans les années à venir et à réagir face aux attaques qu'ils subissent au quotidien.

Étant par nature force de proposition, **la CGT établira, avec les cheminots des ingénieries, un cahier revendicatif spécifique.**

Nous vous invitons donc à vous rapprocher des militants de la CGT afin d'échanger sur les problèmes et les besoins et de construire ensemble les futures actions de l'Ingénierie, qui devront, bien entendu, être à la hauteur des attaques que nous subissons.

« Tout seul, on va plus vite. Ensemble, on va plus loin ! »

**Le 29 septembre, la CGT organisera une journée
d'étude de l'ingénierie ferroviaire.**

**Toutes celles et ceux qui souhaitent partager
leur volonté de donner du sens à leur travail
y sont invités.**

Ensemble, donnons-nous un avenir !

