



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 18 juillet 2022

INGÉNIERIE DU MATÉRIEL

DONNONS-NOUS LES MOYENS DE NOS AMBITIONS !

L'ingénierie du Matériel est en souffrance.

Pourtant, aux dires de ses dirigeants, les affaires sont florissantes. La charge de travail est bien présente, elle serait même en augmentation !

Alors, pourquoi tant de dysfonctionnements et de mal-être chez les agents et leur encadrement ? Et que pouvons-nous y faire ?

La CGT organise une journée d'étude le 4 octobre à Paris pour que les agents d'études se donnent un avenir.

Pour l'intérêt de la filière ferroviaire, la CGT défend l'entreprise unique et intégrée avec ses ingénieries (équipement et matériel). Le service public place en priorité la sécurité des circulations et apporte une égalité de traitement. C'est un gage d'efficacité industrielle (mutualisation du matériel roulant, retour d'expérience, fiabilisation, maîtrise technologique, planification industrielle, etc.). Le service public est l'outil pour une politique d'aménagement du territoire en phase avec les enjeux actuels (développement humain durable, énergétique etc.).

Les pôles ingénieries : un maillon non-dissociable de la chaîne de production

À ce titre, ils doivent jouir de moyens suffisants, tant en nombre d'emplois qu'en qualification, pour accomplir toutes les missions en qualité de prescripteur de règles de maintenance et de modernisation des matériels. Et c'est là où le bât blesse !

Le dogme de la financiarisation mis en œuvre avec zèle par nos premiers dirigeants met à mal les fondements du contrat qui nous lie à la Nation.

La structuration actuelle de l'ingénierie du matériel : à refaire !

La restructuration des ingénieries Matériel en Clusters est un accompagnement de la gestion par produit réfléchi pour faciliter l'ouverture à la concurrence et l'implantation de nouveaux opérateurs ou de filiales SNCF.

La désorganisation actuelle ne permet pas d'identifier les donneurs d'ordre et les responsabilités. La direction, pour pallier cette déstructuration, met en place un système d'imputation complexe, de clients/fournisseurs, qui conduit les études vers une financiarisation en perdant l'objectif industriel.

La gestion par produit, parfois sur une même série de matériel, entraîne une règle de maintenance à plusieurs vitesses. Les « libéraux » européens allègent les STI (Spécification Technique Interopérabilité) et n'exigent rien en termes de maintenance. Cette dérégulation tend à alléger les normes... toujours dans l'objectif d'évacuer les « contraintes » et de favoriser l'implantation d'une concurrence au détriment de la sécurité de l'exploitation ferroviaire.



La CGT apporte une vision différente :

1/ L'expertise nationale du CIM, complétée par celle du laboratoire (l'AEF), sont essentielles pour préserver et développer des savoirs ferroviaires. Elles permettent l'appui technique, particulièrement pointu, des ingénieries d'établissement pour résoudre les problèmes techniques et apporter des connaissances via la formation. Elle structure les partenariats avec l'ingénierie de l'infrastructure et aussi avec les constructeurs (assembleurs et équipementiers).

2/ L'attachement des ingénieries à leur technicentre présente un double avantage :

- Une proximité avec la production, **en lien direct entre les besoins des sites de production** et la recherche de réponse technique. Ce lien est indispensable à la planification des opérations et aux conditions de travail pour les agents de maintenance ;
- Des passerelles qui permettent de **construire des parcours professionnels sur les bassins d'emploi** des établissements.

Pas d'ingénierie efficace sans agents qualifiés

La direction déroule son dogme : aujourd'hui, **entre 25 et 30 % de la charge de travail est externalisée** au prix d'une bureaucratie lourde et de gâchis liés à l'instabilité des emplois.

Pourquoi ? Afin de plagier le modèle de l'industrie pour qui une usine, sa production, sa masse salariale et ses emplois, doivent se soumettre au marché. Cela permet également de mieux la valoriser (vente aux fonds de pension, etc.). C'est une vision à court terme qui précarise le salariat (incompatible avec le temps ferroviaire : matériel amorti en 30 ou 40 ans).

Or, ce sont les emplois, leur qualification, qui permettent de conserver et de produire les savoir-faire.

Sur nos différents sites, près de 500 postes sont à pourvoir

Certes, une infime partie des prestataires apporte des connaissances qui n'existent pas dans l'entreprise, mais la majeure partie d'entre eux ne sont là que par la volonté de la direction de réduire l'emploi de cheminots.

La charge de travail étant pour la plupart pérenne : **les connaissances apportées ont besoin d'intégrer l'entreprise**. Nous revendiquons donc un plan de recrutement (interne et externe) de 600 emplois sur 6 ans (100 emplois par an). **Les prestataires ont vocation à intégrer l'entreprise.**

L'apport des savoirs via la formation initiale, continue et l'expérience est indispensable et doit être rémunéré. Or, le tassement de la grille SNCF (Cadre Permanent) et la faiblesse de la Rémunération Annuelle Garantie (CDI) ne reconnaissent pas les qualifications.

Une grande part des jeunes prestataires niveau BAC + 5 perçoivent un salaire très éloigné d'une reconnaissance de leur diplôme. En cas de proposition d'embauche, la direction la fait sur la base d'un recrutement Bac +2.

De plus, l'évolution technologique se traduit par un besoin de connaissance supérieur et nous oblige à une requalification des métiers.

À l'heure des fortes attentes sociales, environnementales et économiques vers plus et mieux de ferroviaire, il nous faut repenser l'avenir. Le constat est sans équivoque : le démantèlement de la SNCF lui tourne le dos.

Si nous voulons une planification pour amorcer le virage vers le progrès, les ingénieries intégrées dans une SNCF sont essentielles. La CGT veut donner la parole aux agents d'étude, techniciens et experts, pour construire un véritable projet, porteur de développement humain durable et de progrès.

**RENDEZ-VOUS LE 4 OCTOBRE 2022
À PARIS !**