



AUX CHEMINOTS CONTRACTUELS & STATUTAIRES

Montreuil, le 16 janvier 2024

INGÉNIERIES DU MATÉRIEL

L'INGÉNIERIE DU MATÉRIEL À LA CROISÉE DES CHEMINS !

Les Ingénieries SNCF du Matériel roulant, fortes de près d'un siècle d'expérience, constituent les fondations solides de l'édifice SNCF. Les compétences et savoirs, technicités et expériences ferroviaires acquises sont immenses et font référence dans le monde entier.

Malgré cela, la direction du Matériel applique une politique d'entreprise dévastatrice qu'elle érige en dogme et impose contre vents et marées !

LA DIRECTION DU MATÉRIEL JOUE AU BONNETEAU AVEC LES EFFECTIFS ET LES SAVOIRS !

Les réorganisations se succèdent, à la hâte, et ne permettent pas de garantir l'avenir de nos sites.

La centralisation en plaque par périmètre, avec des antennes sur des sites éloignés, provoque des dysfonctionnements de logistique, des pertes de temps et des problèmes inhérents à chaque site. **Les donneurs d'ordres sont déconnectés des problématiques régionales, et certaines demandes mettent plus d'un an pour avoir une réponse.**

Le travail qui était fait dans les services Ingénieries supprimés se retrouve transféré dans les autres Ingénieries, créant des problèmes de surcharge de travail.

L'EMPLOI AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS DES CHEMINOTS

Désormais, l'externalisation est imposée contre toute logique de qualité et de sécurité... Avant, l'externalisation était choisie par l'Ingénierie du site et limitée au strict nécessaire. Maintenant, elle est objectivée par la Direction nationale.

Certains travaux ont été en partie ou complètement externalisés C'est autant de compétences perdues et de documents produits de moindre qualité.

Les Ingénieries SNCF doivent garder leur charge de travail car le « privé » n'a pas les compétences, les habilitations et les connaissances spécifiques du ferroviaire. **Le travail d'étude doit également être réservé à l'Ingénierie de proximité** : données remontées des établissements de maintenance. Il est plus simple pour un établissement de traiter avec une Ingénierie proche qui peut être sur place à tout moment.

La surcharge de travail, la multiplication des différents contrats de travail de personnel (intérimaires, prestataires, sous-traitants...) et l'éclatement de la SNCF font perdre du temps en communication, formation, réactivité, qualité...

La multiplication des décisionnaires via des filiales augmente les délais et détériore la qualité des vérifications. **Nous avons besoin de services SNCF dans une entreprise intégrée et des hiérarchiques, qui, au bon niveau, peuvent trancher.**

Nous devons tous être dans la même entreprise pour y travailler ensemble : ingénierie, établissements, exploitation !



DES DÉROULEMENTS DE CARRIÈRE EN BERNE

Dans les Ingénieries, la tenue d'un poste dans le temps permet d'acquérir une expertise et une efficacité, ce qui justifie les postes à fourchette (reconnaissance des qualifications acquises par les agents).

Aujourd'hui, la direction du Matériel a une vision tronquée des postes des Ingénieries, principalement d'encadrement. Il faudrait ignorer le travail pour ne faire presque exclusivement que de la gestion et du management. Nous sommes des techniciens et des experts avant tout !

DES CONDITIONS DE TRAVAIL DE PLUS EN PLUS DÉGRADÉES

Les open spaces perturbent le travail (bruit, interruptions constantes...). L'étude de flex office annoncée, sans place attribuée, n'est pas possible en Ingénierie car il isole les agents et les éloigne d'un collectif.

Dans le même temps, les agents sont abreuvés de questionnaires faussement anonymes (Pulse, C'est à vous, etc.) sans aucun fond et dont le seul but est de donner bonne conscience à la direction du Matériel, qui se vante de s'occuper activement de la QVT !

OUVERTURE À LA CONCURRENCE : BEAUCOUP DE QUESTIONS ET TROP PEU DE RÉPONSES !

La réforme du ferroviaire accélère l'ouverture à la concurrence. La plupart des AOT (Régions et État) multiplient les appels d'offres pour l'exploitation et la maintenance du matériel. Aujourd'hui, SNCF Voyageurs « remporte » la plupart des lots tout en voulant imposer des filiales dédiées : c'est une aberration tant pour la production que pour la maintenance. Si nous n'arrêtons pas la Direction, il y aura des répercussions sur les études d'ingénierie !

Pour qui allons-nous travailler ? Dans quelles conditions ? Avec quels budgets ? Les différents acteurs du secteur (EF, sociétés dédiées, etc.) feront-ils le choix d'une ingénierie performante, efficace et ayant pour principal objectif la sécurité des circulations et du personnel ? Ou bien rechercheront-ils le plus bas coût synonyme de moins-disant social et de sécurité ?

Pour la CGT, le transport des usagers par le rail ainsi que les conditions de vie et de travail des cheminots sont un investissement et répondent à un critère fondamental : la sécurité avant tout !

LE E-LEARNING OU COMMENT BROYER LES STRUCTURES INTERNES DE FORMATION ?

Nous faisons de moins en moins de formations. Nous devons nous former nous-mêmes. Une formation validée sans formateur qui oriente les stagiaires brouille les objectifs de celle-ci... Dernier exemple en date : la formation Secufer en e-learning, modèle du genre... avec la possibilité de recommencer l'évaluation autant de fois que possible en reprenant exactement les mêmes questions jusqu'à ce que vous atteigniez 100 % de bonnes réponses. On marche sur la tête !

Les agents de l'Ingénierie du Matériel peuvent reprendre leur avenir en main et imposer un changement de cap radical.

La sécurité et l'humain doivent être le cœur et les poumons de nos actions !

ENSEMBLE, FAISONS EN SORTE QUE LE FERROVIAIRE DE DEMAIN SOIT MEILLEUR QU'AUJOURD'HUI !