



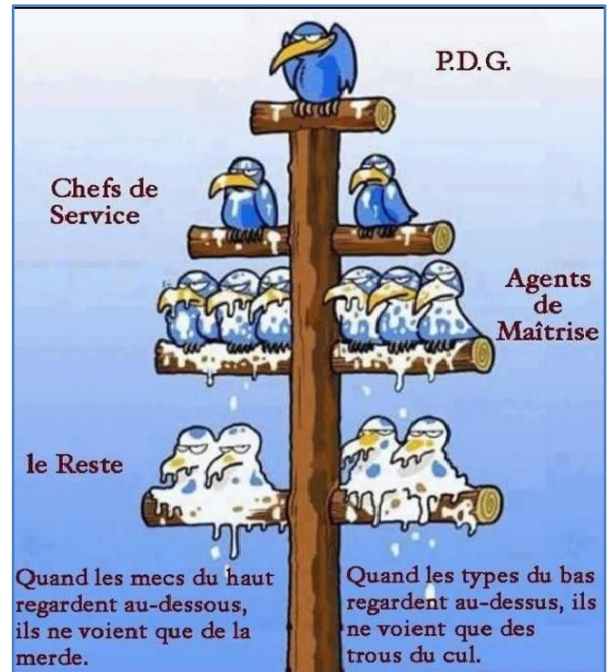
LIAISON NATIONALE MATERIEL

Pour la direction, Les agents du Matériel ne sont que des frais de structure !?

Lors du séminaire des grands managers de l'entreprise, PEPY a annoncé un grand plan d'économie sur les frais de structure qu'il a appelé « 4 x 5% ».

Quelques semaines plus tard, le Directeur Industriel du Matériel valide un énième plan de performance visant à faire 20% d'économie en personnel sur les seuls Technicentres Industriels, dans lesquels une baisse de l'activité de 40% est annoncée.

Après les annonces Alstom du gouvernement qui font porter des risques sur l'entretien des nouveaux matériels (TGV et Intercités) par la SNCF, c'est encore un mauvais coup porté à la filière Matériel.



Après avoir exclu les salariés de la maintenance ferroviaire de niveau 4 du champ d'application de la Convention Collective Nationale, il n'aura pas fallu attendre longtemps pour que la direction en tire les conséquences !

Dénoté « horizon 2020 » par l'entreprise, c'est bien un plan massif de suppression d'emplois qui va être mis en œuvre au Matériel. La direction vise la suppression de 1200 agents du Matériel exerçant dans les Technicentres Industriels; de 6000 en 2016, il ne resterait plus que 4800 agents en 2020 (mais le niveau d'intérim ou de sous-traitance resterait, à minima, le même... cherchez l'erreur !).

Une des premières décisions prises par les patrons est le non-remplacement d'un départ sur deux (ou es-tu Sarkozy ?) pour répondre, selon elle, à la baisse de l'activité qui serait due à la crise, au matériel neuf ou aux cars Macron. Ce qu'ils oublient de nous dire, c'est bien qu'ils n'ont jamais voulu investir dans l'avenir de la filière Matériel et qu'aujourd'hui, ils se projettent dans un modèle ferroviaire où la maintenance ferroviaire de niveau 4 n'existe plus... D'ailleurs, en annonçant n'avoir aucune vision de la charge générale au-delà de 5 ans dans les Technicentres Industriels, la direction avoue que SUD-Rail avait raison quand nous nous battions (bien seul..) pour intégrer le champ d'application de la CCN.

Pour SUD-Rail, il n'y a pas de fatalité. Nous refusons d'abandonner notre savoir-faire ferroviaire et les milliers d'emplois qui vont avec sur l'autel des libéraux du secteur. Nous revendiquons que l'entreprise et le gouvernement prennent la mesure de ce que représente la filière Matériel SNCF dans l'industrie ferroviaire et garantisse (comme elle a pu le faire avec Alstom Belfort) son avenir !!!

« 2020 », les pistes de la direction...

Oullins : PRM, Ingénierie, centre d'excellence moteur électrique et centre d'excellence électronique de puissance (*fermeture du site et relocalisation sur Vénissieux*).

Effectif : **450 agents**.

Romilly : Ingénierie, démantèlement et PRM.

Effectif : **300 agents**.

Bischheim et Hellemmes : Les PRM partent sur Romilly, recentrage de ces 2 ateliers sur le TGV et l'ingénierie TGV.

Projet TGV : installation via ces 2 TI de la WIFI à bord de toutes les rames.

OP mi-vie des TGV Duplex, des Eurostar et Thalys.

Hellemmes : projet de construction d'un nouveau TI (en attente de l'accord de Pepy) pour un coût d'environ 100 M€.

St Pierre des Corps : Projet de construction d'un bâtiment pour travailler sur les automotrices sans désaccouplement.

Transfert des PRM vers Romilly, mais le TI garde toutes les automotrices et Régio 2N en maintenance de niveaux 4 et 5.

Nevers : Automoteurs et locomotives électriques : maintenance de niveaux 4 et 5.

Picardie : Centre Essieux (privé et SNCF) et révision des wagons. Aucun plan de charge pérenne dû au Fret.

TICP Saintes Périgueux : La seule charge pérenne de Périgueux sera la climatisation.

La seule charge pérenne de Saintes sera l'UO TER.

La direction n'a aucune vision à court terme de la charge Corail.

Projet de rénovation de 90 rames Lunéa pour Intercités à l'horizon 2018.

Rennes : PRM freinage.

Quatre-Mares : PRM moteur thermique, boîtes de vitesse, locomotives thermiques maintenance de niveaux 4 et 5 + démantèlement. Task Force nationale pour les RA sur locomotives sur l'ensemble du territoire.

Béziers : Contacteurs électriques, locotracteurs, train jaune.

Nîmes Courbessac : Centre Essieux, maintenance wagons.

Chalindrey : Le site de démantèlement reste dans les cartons, via un projet SNCF/municipalité.

L'avenir pour les Technicentres Industriels est bien sombre, mais le gouvernement, en voulant sauver Alstom, enterre des centaines d'emplois. **Quel est l'avenir de Périgueux en faisant circuler des TGV sur des lignes Intercités ? Quel est l'avenir de Quatre-Mares si l'on supprime les BB 67000 ou autres engins diesel de secours ?** En sauvant des entreprises sous-traitantes comme ICC en Auvergne (qui effectue les OP mi-vie sur les TER 2N), ce sont des dizaines de postes qui seront supprimés à St Pierre des Corps.

Le chantage de plusieurs présidents de région administrative, à l'image d'Estrosi en PACA, pèse lourd sur les agents du Matériel, souvent montrés du doigt suite au coût de la maintenance. Plus que jamais, il faut que les cheminots du Matériel renforcent un syndicat de lutte et de transformation sociale ! **Qu'ont apportés les réformistes hormis la braderie de la SNCF qui s'opère actuellement au Matériel ?!**

Les effets se feront plus forts une fois l'ouverture à la concurrence vers 2022, car SUD-Rail le rappelle, la réparation des matériels n'est pas dans le champ d'application de la CCN. Le dumping social aura lieu avec l'aide des politiques, comme cela vient de se faire pour les rénovations Corail (au détriment du TI Charente-Périgord).

Avec SUD-Rail, regroupez-vous autour d'un syndicat de luttes pour conserver et développer notre savoir-faire reconnu dans le monde ferroviaire et sauver nos outils de travail qui ne sont, ni plus ni moins, que nos 10 Technicentres Industriels du Matériel !

Il en va de notre savoir-faire et de notre avenir au sein du Matériel.