



Liaison Nationale Matériel

Technicentres Industriels

Quel avenir ?

Bien sûr, la direction dit que tout va bien ! Que les transferts de charge sont faits pour sauver tous les établissements, qu'aucun établissement ne sera fermé. Pourtant, quand on regarde y de plus près, l'avenir est plus qu'inquiétant !

Tous les établissements seront impactés par du transfert de charge, qui se concrétisera par de la perte de charges. Ceci entraînera une forte baisse du nombre d'agents d'exécution et pour la plupart des établissements, une augmentation de l'effectif du collège cadre.

Baisse de charge et augmentation de la population des cadres ne sont pas une bonne nouvelle pour la SNCF, ni pour les cheminots. Quelle entreprise privée, à laquelle on nous compare quotidiennement, a un taux d'encadrement aussi élevé ? Objectivement, cela peut-il être supportable longtemps financièrement ? Mais où la SNCF nous mène-t-elle ?

Oullins, Romilly, Périgueux, ces 3 Technicentres ont une baisse énorme d'effectif, quel sera le prochain ? Et quel avenir pour ces 3 établissements ?

Là aussi, la direction est très rassurante, quelques cheminots de ces sites la croient encore. C'est sûr qu'annoncer une fermeture ou une très grosse diminution d'effectif est difficile... le courage managérial n'est pas le fort des dirigeants à la SNCF. Où reclasser les agents du site de Périgueux ? A combien de kilomètres du site actuel ?

Le reclassement des agents de Romilly s'est fait en grande partie dans la douleur, soit à Paris, soit à Lyon, ou encore au privé. Dans plusieurs villes, le plus gros employeur est la SNCF. En fermant des établissements, la SNCF participe à cette désertification.

Certains chefs justifient la productivité par une concurrence entre Technicentres industriels, « *il faut être moins cher et plus performant qu'un autre Technicentre afin d'avoir la charge* ». C'est sur ces critères que des charges partent d'un établissement à l'autre, la direction fait baisser les coûts puis la charge repart, et ainsi de suite. Les salariés subissent de plein fouet cette productivité à outrance notamment sur leurs conditions de travail.



Les décisions prises par certains dirigeants auront des conséquences pour les salariés pendant de nombreuses années. Par exemple, un patron de Tergnier avait décidé de ne plus faire l'entretien des citernes, alors que le site était le seul d'Europe à faire cela.

La politique du gouvernement, en voulant sauver une énième fois les constructeurs ferroviaires via la SNCF, aura des conséquences catastrophiques pour les cheminots. **Quelles charges d'entretien partiront sur le site d'Alstom à Belfort ? Est-ce que ce seront des charges de niveau 2, 3, 4, 5 ?**

Est-ce qu'Akiem, la filiale de la SNCF qui gère toutes les locomotives, fera entretenir ces dernières par des cheminots ou par Alstom ?

Combien de postes de cheminots seront supprimés afin que la SNCF achète de nouvelles rames TGV ? (en 2014, sur le budget de la SNCF, le prix d'achat des rames Océane était assimilable à celui du coût de 1000 agents).

Les Technicentres Industriels, à force de « vouloir faire du fric » sur les Technicentres de maintenance, sont en train de signer leur arrêt de mort !

C'est en partie ce qu'a fait Périgueux, en faisant payer le prix fort pour l'entretien des climatisation... Résultat : les Technicentres de maintenance entretiennent eux-mêmes les groupes de clim. Ou encore Saint-Pierre-des-Corps qui fait payer chaque aide technique par téléphone.

Mais où va-t-on ?!!!

Les Conseils Régionaux qui sont propriétaires du matériel TER peuvent faire effectuer l'entretien des rames par d'autres opérateurs : **Alstom,**

Bombardier, ou des opérations de niveau 5 par **des entreprises privées,** comme le fait la région Auvergne/Rhône-Alpes avec les TER 2N PG (23500) qui seront révisés par ACC à Clermont-Ferrand.

La région Bourgogne-Franche-Comté annonce déjà une expérimentation de la mise en concurrence de l'entretien du matériel TER.



Toutes ces incertitudes anxigènes sur l'avenir créent de la souffrance.

SUD-Rail appel tous les salariés à s'unir contre cette politique !

Résister, s'organiser, gagner ... ensemble !

Le syndicat, c'est l'outil des salarié-e-s qui veulent lutter contre les injustices, défendre leurs droits, Se faire respecter, contribuer à construire un monde plus juste, plus humain.

Je souhaite rejoindre le syndicat SUD-Rail

Nom, Prénom

Unité d'affectation

Adresse postale

.....Signature.....

Tél. personnel/boulot.....

E-mail.....

