



INFOS LIAISON MATÉRIEL

Projet OUIGO vitesse classique (OSLO)

Encore un beau projet de dumping social sur le dos des cheminot-e-s. Comment remettre des trains CORAILS qui existaient auparavant en rognant sur les conditions de travail des cheminot-e-s acceptant la mise à disposition et l'application de la CCN (plus de RH 077, plus d'accord 35H et des tous les autres TP, CET et autres) sous couvert d'un message écologique....

Concernant, la maintenance de ces matériels, cela semble assez clair en attendant la suite.

Les rénovations des 36 voitures corail seront effectuées au TI de Rennes sur le site de la Janais avec 15 cheminot-e-s et des intérimaires (environ 15 ETP). La boîte compte faire un rénovation LOW-COST filmage externe + Verif confort sur un rythme d'une voiture/semaine

Elles seront entretenues sur le TM de MASSENA selon les plans de maintenance SNCF. Sur la partie locomotive, le parc sera composé de BB 22200 au nombre de 9. La maintenance de niveau 2 sera partagée entre PRG et PSE et la maintenance de niveau 3 sur VSG.

On le voit la direction du matériel et la SA Voyageurs nous enfument avec ces circulations sur ligne classique. Pour SUD-Rail, la seule solution est le développement de l'offre ferroviaire Voyageurs et FRET avec des cheminot-e-s conservant leurs acquis actuels et l'ensemble des accords d'entreprises ou locaux. Les filiales SNCF « dogme de FARANDOU » pour répondre aux offres doivent cesser. Les expériences sur les autres réseaux ferroviaires britanniques ou allemands doivent alerter la direction et nos gouvernants sur cette équation. Le transport ferroviaire doit être pris en charge comme il se doit et bénéficier des investissements nécessaires tant au niveau de ses infrastructures que de ses moyens humains et matériels. Ce mode de transport répond à la problématique de la maîtrise de notre impact CO 2 sur la planète. Le ferroviaire a prouvé depuis des décennies qu'il était un mode déplacement écologique et sûr. Alors arrêtez les discours, et remettez des trains au service des usagers.



Innovation au matériel

SUD-Rail pense que la SNCF participe activement depuis des décennies à la maîtrise de l'empreinte carbone, mais que les politiques d'entreprise et gouvernementales ont cassé un bel outil « dit vert ».

Le transport FRET par fer n'a jamais été aussi bas depuis la création de la SNCF même avec cette ouverture en 2004 qui était censée booster le trafic. A la place des milliers de camions avec à la clé du dumping social associé se sont retrouvés sur les routes quand ces marchandises auraient pu prendre le train.

Sur la partie TER et Intercités, la direction SNCF et les OA remplacent souvent les trains par des BUS pour une histoire financière sans penser à notre empreinte carbone.

SUD-Rail pense que le progrès des modes de propulsion ou sur les modes de transport VERT doit permettre à celles et ceux qui assurent la maintenance d'évoluer en son sein par la reconnaissance des compétences nouvelles acquises.

Sur la partie Intelligence Artificielle, SUD-Rail demande toujours le maintien de l'humain dans l'ensemble des diagnostics que ce soit avec les bancs de mesures ou sur l'exploitation en ligne. SUD-Rail le rappelle l'IA doit aider et ne pas remplacer l'homme dans son analyse et ses actes.



Formation au matériel

Un Campus Matériel trop éloigné des bassins d'emplois de la maintenance et d'une gare.

Des offres de formations centralisées sur ce campus alors que les agents les demandent au plus près des lieux de productions.

Une mission COFOS en TM ou TI pas en adéquation avec la charge de travail réelle qui est souvent mutualisée avec d'autres missions.

Des Entretiens Professionnels ne reflétant pas les véritables besoins des agents qui ne permettent pas de construire un véritable plan de formation année +1.

Tous ces effets ont des conséquences sur le rempli des sessions mais pas que.

Les formateurs des campus ne sont pas assez nombreux ce qui induit des annulations. Il faut revoir le parcours de ces personnels pour rendre ce métier attractif sur le plan salarial et déroulement de carrière. Il faut aussi anticiper leur départ en retraite et prévoir leur remplacement. Le portefeuille de formations disponibles est dimensionné en fonction des besoins et on le voit sur les parcours « nouveaux embauchés où ceux-ci sont souvent dévoyés pour des histoires de productions. Il faut agir sur l'emploi pour permettre aux TM et TI de lâcher leurs agents pour suivre les formations en temps et en heure.

Sur les plates-formes COFOS, dès le début, SUD-Rail vous a alertés sur les dangers du regroupement. Nous ne sommes pas étonnés du résultat même pour transilien.

Si vous pensez qu'avec un énième plan d'actions cela va se redresser, on peut se donner RDV dans 2 ans et le constat sera le même.

Il faut agir sur les leviers de la proximité et de l'offre adaptée au besoin des cheminot-e-s par la tenue d'EP de qualité et une vision claire des enjeux pour les agents des TM et TI.

Sur les dispositifs accès au collège cadre

La direction du matériel adapte l'offre à ses besoins en mettant en avant la détection hiérarchique. Pour SUD-Rail, c'est bien insuffisant vu les enjeux.

Sur la partie parcours TREMPLIN CADRE, elle mutualise les parcours commerciaux et matériel dans un souci d'optimisation financière. SUD-Rail pense que ce but peut être obtenu par des classes plus remplies qu'actuellement. Aujourd'hui seuls 5 candidats matériel ont obtenu leur diplôme de « responsable de performance industrielle ».

Pour les futur-e-s candidat-e-s, ils et elles doivent accepter des conditions de mobilité à la détection ce qui, pour SUD-Rail, est un frein, plutôt qu'une motivation. Sur les postes cibles, vous pensez vraiment que beaucoup d'agents soient intéressés par vos postes souvent en 3X8 ou en production avec à la clé le gain d'une seule position de rémunération. En plus elle désire que ces agents prennent des postes sur d'autres TM que celui d'origine du candidat. La gestion du Matériel par activité a déjà démontré ses limites dans les parcours pro des qualif E et F. Bon courage pour les futur-e-s candidat-e-s...

L'accès au collège cadre doit être ouvert à l'ensemble des agents qualif E sans distinction de parcours.



REX qualif E diplômant et promotionnel (DACC)

La volonté de la direction du matériel est de supprimer l'examen qualif E matériel pour mettre en place votre DACC à sa place. SUD-Rail pense que l'accès à E doit être le fait des compétences reconnues et validées par des formations certifiantes tout au long de la carrière pour des agents voulant évoluer vers le management ou l'expertise technique ou étude.

Que nous apprend ce REX que peu de BU se sont lancés dans la version certifiante et que certaines n'ont fait que du promotionnel.

Un taux de réussite de 87 % pour le promotionnel proche des anciennes versions. Des taux de réussite sur voyage (TGV), TI et TER inférieurs à la moyenne nationale. Et de 100% pour les 19 candidats au certifiant.

Sur les métiers, de fortes interrogations se portent sur les dépanneurs et GOF. Pourquoi si peu de réussite ?

Un REX sur ces métiers serait bienvenu. SUD-Rail pense que vous devez accentuer l'accompagnement et les temps de dégagement de la production pour permettre aux candidat-e-s de travailler leur soutenance et leur mémoire. L'engagement du parrain nous paraît essentiel sur les objectifs et sur le suivi du projet.

Sans ses éléments, les candidat-e-s validé-e-s par le COSTRA local peuvent avoir le sentiment d'être seul-e-s au monde.

Il faut revoir tout l'accompagnement des candidat-e-s ayant la volonté d'accéder à la qualif E. Pour SUD-Rail c'est très important de favoriser la promotion interne qui assure pour toutes et tous, des possibilités d'évolution de C vers D mais aussi de B sur C.

