



RÉFORME DU FERROVIAIRE

Montreuil, le 17 décembre 2015

MATÉRIEL

NON À LA CASSE DES TECHNICENTRES INDUSTRIELS DU MATÉRIEL

Lancée à toute vapeur dans les gains de productivité et financiers, la Direction du Matériel veut le beurre et l'argent du beurre. Déménagements coûteux, constructions modernes, organisation piteuse, redistribution des charges PRM et tours de passe-passe, enlisent dans un jeu de dupes la Direction menteuse, les politiques business et les cheminots pris dans la tourmente.

Les Technicentres Industriels, que la Direction a dans son collimateur pour gagner en « performance », sont des modèles historiques du travail de la maintenance industrielle ferroviaire.

Les cheminots ont compris que la « performance » de la SNCF réside surtout à vouloir à tout prix réduire les moyens des TI et à se séparer des infrastructures historiques.

Définis par l'entreprise comme vétustes, froids, trop grands, trop vieux, on leur préfère des bâtiments neufs et techniquement plus modernes.

C'est une bonne chose pour les conditions de travail des cheminots et les CHSCT ont de beaux jours devant eux pour travailler l'ergonomie des postes de travail et la couleur des murs de ces joyaux de l'ère ferroviaire moderne. Mais y aurait-il des cheminots pour produire ?

Car après les annonces de la SNCF, de ne pas embaucher de cheminots pour remplacer les départs en retraite évalués à presque 1500 cheminots, la fonction Matériel va encore payer un lourd tribut à ces annonces destructrices d'emplois.

Les cheminots des Technicentres de OULLINS et de ROMILLY sont pressés par leur direction locale de répondre au choix validant une éventuelle position de l'agent pour effectuer tel ou tel métier, tout en les laissant dans l'ignorance de ce que ces métiers seraient.

Pour la CGT, cette méthode est indigne d'une Direction qui prétend vouloir préserver les cheminots des dommages créés par ces fermetures d'établissements au profit d'une maintenance « vendable » aux industries du privé ou aux constructeurs de matériels roulants qui chercheront à étendre leur champ d'activité sur la maintenance ferroviaire.

La CGT, par le biais de ses représentants locaux sur OULLINS et ROMILLY, a fait des propositions concrètes pour garder les activités de maintenance dans les sites historiques. La Direction se refuse à les entendre et encore moins à les suivre.

La juteuse opération financière et immobilière d'OULLINS, que la SNCF compte désormais finaliser, va se solder par une baisse drastique du nombre de cheminots sur le site de Vénissieux et par la réduction des charges de travail.

A Romilly, la municipalité a reçu une délégation CGT, ce qui a obligé la Direction à précipiter des annonces sur le choix du site qu'elle n'est toujours pas en mesure de communiquer (annonce qu'elle aurait faite plutôt en janvier ou février).

Un comble pour ceux qui ont fanfaronné, le 16 avril 2015, la fin du site historique de 26 hectares contre 4 malheureux hectares dans une zone industrielle sans emprises ferroviaires (site qu'elle ne connaissait pas à cette date).

Il existe un point d'accrochage majeur dans ce dossier. Les acteurs politiques de la région, du département et de la ville ne sont pas tous signataires du protocole qui permettrait à chacun de se satisfaire que l'activité ferroviaire soit placée en zone industrielle péri-urbaine, car tous n'ont pas la même vision du projet de la SNCF et savent qu'il y a 26 hectares à disposition de la SNCF.

La CGT n'est pas dupe, elle sait que la Direction ne souhaite pas ériger un bâtiment industriel sur le site même du TI, car il représente le modèle cheminot que le Président PEPY souhaite détruire au profit de l'individualisme salarial et d'une culture de profits largement dominante et plus rémunératrice qu'un service public à l'ancienne.

La Direction avance le fait que la place occupée par l'activité démantèlement est trop importante pour y installer l'atelier PRM.

OUI, mais cette activité qui ne devait pas à l'origine du projet donner de l'activité à la SNCF, ne va fournir du travail qu'à seulement 25 cheminots, alors que l'activité PRM doit en donner à 275, selon les chiffres de la Direction.

Pour la CGT, il y a donc lieu de regarder à prioriser l'activité PRM et ses 2 hectares de bâtis (les deux autres étant dédiés aux parkings et espaces verts) et ensuite d'articuler l'activité démantèlement. Le tout sans oublier le fait que de rester dans les emprises historiques peut permettre une réversibilité ainsi qu'une adaptabilité aux charges de travail, ce qui est impossible dans une ZI dénuée de tout embranchement ferroviaire.

Pire encore, le budget du projet est passé de 26 millions d'euros à 18 millions, selon la mairie, ce qui fait sûrement réagir les élus municipaux méfiants à l'égard de la SNCF. Il n'est pas encore venu le temps où l'on marquera les places de parking sur le centre PRM.

De toutes ces cavalcades, la CGT retient que ce sont les cheminots qui paient le prix fort et souffrent le plus des situations de stress, d'angoisses et de démobilitation.

Les fêtes de fin d'année vont avoir un goût amer pour ceux-ci qui ne connaissent guère de répit après les promesses mensongères de la charge THALYS en 2014 et du troisième établissement TGV les années précédentes...

La CGT n'entend pas baisser les bras et accompagne l'ensemble des cheminots voulant croire à un service public de qualité avec des Technicentres Industriels en pleine santé fourmillant de cheminots et cheminotes.

Cela passe par la création du rapport de forces partout pour obtenir la transparence des discours des dirigeants qui jouent avec les déroulements de carrière des cheminots et leur vie de famille par la même occasion.

La CGT ne laissera pas la SNCF séparer nos activités et emprunter aux industriels de la métallurgie qui lorgnent sur nos activités de maintenance ferroviaire industrielle, des méthodes de division et de suppression d'emplois pour parvenir à engranger des dividendes financiers sur le dos des cheminots.

La place que nous donnerons au combat syndical pour offrir à notre profession une Convention Collective d'un haut niveau social, sera cruciale en 2016 car elle définira aussi le niveau de la maintenance ferroviaire que nous serons en capacité de produire dans les Technicentres de maintenance et les Technicentres Industriels.

