

Le Domaine Matériel serait-il sacrifié au profit des industriels du privé ?

L'ÉDITO

Dans un contexte très difficile, engendré par une réforme du ferroviaire conduite par un Gouvernement doctrinaire et votée de façon tout aussi doctrinaire, le Domaine Matériel et ses agents pourraient être sacrifiés sur l'autel de la concurrence.

Le « Matériel » est-il ainsi appelé à disparaître progressivement, au fur et à mesure des suppressions d'emplois et des disparitions d'établissements ?

*Pour **l'UNSA-Ferroviaire**, rien n'est inéluctable. Les 22 000 agents du Matériel, avec leurs diversités de métiers, peuvent mettre à profit leurs savoir-faire et leurs compétences pour s'opposer avec conviction à cette « mort annoncée » et sauver ainsi le Domaine Matériel, au profit du service public et de la collectivité !*

Philippe Dumé
Secrétaire Fédéral Matériel





La concurrence, remède miracle ?

La concurrence ! À elle seule capable de guérir les maux de SNCF, des maux martelés par les élus de la République sans même les comprendre. Des élus récitant des mots devant éradiquer un soi-disant mal dont ils ignorent même la réalité, si ce n'est qu'il s'agit juste de la volonté de leur Président.

Les trains vont-ils à présent pouvoir se doubler sur un réseau ferré ancestral ? Les pannes pourront-elles miraculeusement disparaître ? Plusieurs trains pourront-ils rouler au même moment et sur la même ligne, pour aller du même point de départ au même point d'arrivée ? Les rails, les roues, le matériel, la signalisation deviendront-ils tout à coup neufs et avec le pouvoir de ne plus jamais s'user ? Le Statut de cheminot ayant disparu, tout rentrera dans l'ordre, mais lequel ?

Il n'est pas, en effet, réaliste de penser, que dans les conditions actuelles, la concurrence et la fin du Statut apporteront quoi que ce soit de mieux disant au système de transport ferré actuel.

A l'UNSA, nous sommes persuadés que l'avenir donnera un jour raison aux cheminots qui ont essayé en vain de le faire comprendre, à tous et surtout à ceux qui n'ont pas cherché à les écouter. Mais pour l'instant, le mal est fait, et durablement...

Fragilisation, éclatement voire disparition du Domaine Matériel ?

L'éclatement organisé du Domaine Matériel SNCF accentue les errances, et pourrait conduire inexorablement à sa disparition si nos dirigeants ne réagissent pas fermement. Cette fragilisation se fera au bénéfice des industriels privés de la Maintenance du Matériel et de la construction neuve de matériels TER et TGV, l'objectif absolu étant que la SNCF ne soit plus qu'un transporteur de voyageurs et/ou de marchandises.

Ainsi, les suppressions d'emplois et les disparitions d'établissement se poursuivent, voire s'accroissent, surtout au Domaine Matériel.

En complément, la réforme des IRP, arrivant à point nommé, va diminuer la présence des représentants du personnel dans les établissements, tout en les séparant lors de la mise en place de 33 Comités Sociaux et Économiques (CSE) au sein du Groupe Public Ferroviaire (GPF).

La suppression des Délégués du Personnel (DP) et des membres de CHSCT aidant, les garde-fous tombent et disparaissent, laissant les futurs Représentants de Proximité (s'ils viennent à pouvoir être mis en place) presque inopérants devant l'immensité territoriale des périmètres des futurs CSE.



Concomitamment, cette réforme des IRP accentue la dissolution et l'éparpillement du Domaine Matériel. En effet, les regroupements, issus des périmètres définis pour les CSE, engendrent des gouvernances différentes suivant leurs activités :

- Les Technicentres Maintenance TER seront pilotés par des Directeurs de Région
- Les Technicentres Maintenance Voyages seront pilotés par des Directeurs d'Axes (Intercités, Voyages, Transilien)
- Les Technicentres Industriels seront pilotés par la Direction du Matériel, partie industrielle.

Éclaté, le Domaine de la Maintenance va se voir encore plus fragilisé. Il pourra ainsi plus facilement être offert aux industriels du privé. Les Énarques auront alors atteint un de leurs objectifs. L'État affichera ainsi la sauvegarde d'emplois privés mais surtout la diminution des charges publiques en nous sacrifiant, le service public devant mourir au profit du service marchand, bien plus rémunérateur selon les politiques !

En même temps, les Établissements de Maintenance seront engagés sur une baisse de charge industrielle du fait de l'obligation faite à SNCF d'acquérir du matériel neuf. Oui, car pour sauver quelques emplois dans l'industrie privée, même si cela coûte cher au contribuable, l'État impose à la SNCF l'achat de rames neuves, ce qui stoppe les modernisations de rames anciennes.

L'arrêt de ces modernisations supprime des heures de production, faisant donc disparaître des postes d'agents en Etablissements Matériel. Le Domaine M travaille même sur la possibilité d'acquérir des rames TGV à un coût si bas que les rénovations à mi-parcours (appelées « OP mi-vie ») ne seraient plus envisagées ; ces TGV « jetables » entraîneraient au final la fermeture de nombreux Technicentres Industriels, mais pas que, au vu des emplois induits.

Assistons-nous alors à l'assassinat collectif d'un Domaine attaqué de toutes parts ? Et les seules coupables seront-elles les Autorités Organisatrices ?

Simultanément, l'ouverture à la concurrence dès 2019 avec pénétration du marché en 2020/2021 permettra l'exploitation de certains établissements par la concurrence quand d'autres seront en coactivité avec la concurrence. Quid de l'organisation dans ces établissements ? Quelle priorité sera donnée sur la réservation d'une fosse coupée, sur l'accès aux outillages stratégiques, aux priorités d'entrées et de sorties des matériels, etc. ?



Un exemple ubuesque parmi d'autres : quand une Autorité Organisatrice demande à la Direction M de lui monter un Cahier des Charges pour la révision ou la modernisation de rames et que celle-ci « fait le job », elle ne peut ensuite plus répondre à l'appel d'offres lancé par cette même Autorité Organisatrice du fait qu'elle a bâti le Cahier des Charges... En clair, à reproduire ce schéma incongru, le Domaine M ne pourrait que perdre (volontairement ?) de nombreux contrats importants puisque, dans de très nombreux cas, seule la Direction M est en capacité de monter ces cahiers des charges... Quid alors de sa filiale MASTERIS ? Sur ce sujet, quelle serait la solution pour éviter cette forme d'aberration ? MASTERIS doit-il aussi se réorganiser ? Voilà des questions auxquelles il nous faudra répondre.

Au final, notre Domaine Matériel va se voir attaqué de toutes parts et son organisation dépareillée ne l'aidera pas à se positionner ou à se mettre en capacité de répondre efficacement aux besoins de maintenance à venir sur un marché ouvert. Les techniciens, les spécialistes, les chargés d'affaires, les dirigeants, etc... n'ayant pas signé de clause de non concurrence, seront attirés par les industriels privés et seront rémunérés en fonction de leurs compétences, bien mieux qu'au sein de SNCF, alors qu'il paraît encore et toujours que les Cheminots gagnent trop.

Il devient difficile de ne pas se rendre à l'évidence que tout cela vise principalement à faire disparaître à petit feu la maintenance au sein de SNCF. Avec l'aval, voire la complicité de nos Dirigeants ? À ce jour, rien ne nous apporte la preuve formelle du contraire. Même lors des Commissions Professionnelles Centralisées du domaine Matériel, devenues des chambres d'enregistrement, l'organisation du Domaine et ses projets d'évolution ne sont plus jamais présentés...les compétences des agents ne sont plus abordées...leurs savoirs faire plus considérés.

Les plus anciens se souviendront que les Centres de Formation des Apprentis du Matériel façonnaient des mainteneurs qui devenaient des techniciens expérimentés. Certains finissaient même leur carrière comme Cadre Dirigeant, avec l'expérience irremplaçable du terrain. Aujourd'hui, ce temps est totalement révolu. Les Dirigeants du Domaine, à l'image des Dirigeants de SNCF, ne sont plus des industriels, ce sont de simples gestionnaires.

Voilà ainsi un avenir bien sombre pour le Matériel ! À moins que...

On l'aura compris, les Autorités Organisatrices veulent changer de partenaire ferroviaire ?
... Soit !



Mais vont-elles apprécier les talents des industriels du ferroviaire privé qui, contrairement à la SNCF, et après s'être rendus incontournables sur la maintenance, finiront par imposer des prix de moins en moins agressifs au fil du temps, à l'image des Délégations de Service Public qui ont déjà basculé du côté obscur des investisseurs et autres actionnaires avides de dividendes ?

Le temps permettra aux Autorités Organisatrice du Transport d'apprécier lequel des deux modèles de captivités commerciales est le mieux disant. Nul doute qu'elles s'en rendront compte... Mais le fait est qu'il ne leur sera plus possible de revenir au modèle qu'elles auront aidé à faire disparaître. Cassé, le système ne pourra plus être réparé !

Et pourtant, quel formidable outil ce Domaine Matériel, avec ses 39 établissements et ses 22 000 Techniciens !

Des techniciens aux compétences multiples, capables d'évoluer et de s'adapter !

Que ne savent-ils pas faire, les cheminots du Matériel ? Chaudronniers, Soudeurs, Mécaniciens, Électriciens, Pneumaticiens, Hydrauliciens, Dépanneurs, Agents de Manœuvre, Formateurs, Experts en analyse technique, Climaticiens, Rapporteurs, Ingénieurs, etc... Tous engagés pour que la maintenance soit bien faite et sans faille, chaque jour de l'année.

Des travaux de maintenance ne se limitant pas au ferroviaire !

À l'UNSA-Ferroviaire Matériel, nous pensons que nos collègues sont tout à fait capables de faire autre chose que de la maintenance et de l'entretien de matériel de transport de Fret et de Voyageurs.

Ils seraient en mesure de réaliser la maintenance des camions qui par milliers sillonnent et détruisent nos routes, ne rencontreraient aucune difficulté pour l'entretien des péniches qui parcourent encore nos canaux, pourraient se mettre en capacité de répondre aux besoins de maintenance des outillages utilisés dans les usines, en bref, seraient capable de créer de la concurrence sur ces prestations !



Un projet écologique majeur et pourtant volontairement ignoré des décideurs : le démantèlement du matériel ferroviaire.

Nos collègues sauraient aussi prendre à leur compte et effectuer l'ensemble des prestations nécessaires au démantèlement du matériel ferroviaire : du matériel qui s'accumule sur des centaines de kilomètres de voies, pourrissant sur place et causant de nombreux risques écologiques.

L'UNSA-Ferroviaire Matériel porte depuis 5 ans un projet d'industrialisation du démantèlement du matériel ferroviaire, avec la mise en œuvre d'une véritable Ingénierie du Démantèlement et d'une économie circulaire pour les matières récupérées.

Ce projet a été présenté au Conseil Régional de Bordeaux (qui connaît bien le problème puisque le démantèlement du matériel maritime et aérien est effectué sur plusieurs sites dans sa Région), auprès du Président du Port de Dunkerque (qui connaît lui aussi le démantèlement du matériel maritime effectué sur ses structures portuaires), auprès du Président de la Commission Transport des Hauts de France (sensibilisé à cette problématique), auprès du Président de la Communauté de Commune de Saintes (sensibilisé par la disparition de centaines d'emplois sur l'établissement de Saintes/Périgueux à l'époque), mais aussi et surtout, auprès du Directeur du Matériel et de son Directeur Industriel, sans oublier le Président de la SNCF lui-même.

Si lors de la présentation de ce projet de l'UNSA-Ferroviaire Matériel, tous les élus rencontrés ont été largement intéressés, juste après avoir été fortement surpris que ce sujet d'importance écologique et multigénérationnelle soit porté par un syndicat plutôt que par la SNCF..., si lors de la présentation du projet devant les Dirigeants du Domaine Matériel, nous avons reçu des sourires de politesse, c'est une fin de non-recevoir qui nous a été renvoyée par le Président de la SNCF !

Mais pourquoi donc, sur un sujet d'une telle importance et d'un tel impact écologique, les élus et la SNCF elle-même ne souhaitent-ils pas étudier a minima la faisabilité de notre projet ? Serait-ce là une nouvelle preuve qu'il y a une volonté de ne plus trouver de charge de travail pour les agents du Domaine Matériel ? L'UNSA-Ferroviaire Matériel sera à l'écoute de la réponse, tant soit peu qu'un courageux lui apporte.

L'avenir : être force de proposition !

La situation que nous venons de détailler montre bien, à n'en pas douter, qu'il sera nécessaire dans les mois et années à venir, de s'affirmer comme des acteurs incontournables et surtout être force de proposition, et de ne jamais baisser les bras, ni la garde d'ailleurs.



La concurrence, aidée par certains rouleaux compresseurs, ne saurait être meilleure que les agents du Matériel, il ne faut pas en douter. En gardant la tête haute, sans jamais hésiter à tout faire pour gagner ou regagner des marchés, quitte à aller les chercher chez les concurrents du Domaine Matériel, n'en déplaise à certains, les agents resteront la force principale du Domaine M ! À condition qu'il soit possible de s'exonérer du pilotage et de la mainmise de la filiale MASTERIS sur les Établissements de Maintenance...

L'UNSA-Ferroviaire Matériel s'emploiera sans cesse à être force de proposition pour que les agents du Domaine Matériel ne soient pas en reste face aux errances de ceux qui privilégieront, de manière plus ou moins affichée, la concurrence.

L'UNSA sera aussi une force de proposition au niveau interprofessionnel, dans les transports et au sein de l'Industrie de la maintenance externe ; elle sera ainsi partout présente pour défendre les intérêts des agents du Domaine M.

Les agents du Matériel, incontournables dans les CSE :

Lors des élections de novembre 2018, donner sa voix à l'UNSA, que ce soit en Région, dans les Activités SNCF ou au CSE Matériel Industriel, garantira la mise en pratique de la négociation et permettra d'asseoir sur de bonnes bases la défense des agents du Domaine Matériel.

Mais au-delà, comme dans les CE actuellement tenus par l'UNSA, cela garantira à tous d'avoir accès à de meilleures et plus nombreuses Activités Sociales, selon les attentes et envies de chacun.

Pour en avoir un exemple concret, comparez vos avantages avec ceux fournis par le CE actuel de l'ÉPIC de Tête ou par celui du Siège SNCF Mobilités.

L'UNSA-Ferroviaire, une équipe qui avance, un esprit qui partage, une force de conviction.

Voter UNSA-Ferroviaire, c'est voter pour ça, c'est voter pour soi.

Votez Matériel, Votez UNSA !

NOUVEAU!

Barème

Adhésion 2018

| Adhérents | Cotisation Annuelle | Cotisation mensuelle après réduction d'impôt |
|--|---------------------|--|
| A B / TA | 86,00 € | 2,43 € |
| C / TB1 | 95,00 € | 2,69 € |
| D1 / TB2 | 104,00 € | 2,94 € |
| D2 / TB3 | 116,00 € | 3,28 € |
| E1 | 116,00 € | 3,28 € |
| E2 | 130,00 € | 3,68 € |
| F1 | 142,00 € | 4,02 € |
| F2 | 163,00 € | 4,61 € |
| G1 | 172,00 € | 4,87 € |
| G2 | 189,00 € | 5,35 € |
| H1 | 204,00 € | 5,78 € |
| H2 | 225,00 € | 6,37 € |
| CS | 242,00 € | 6,85 € |
| Actifs PS 25 et conventions collectives | | |
| Exécution | 92,00 € | 2,60 € |
| Maitrise / ADC | 116,00 € | 3,28 € |
| Cadre A | 145,00 € | 4,10 € |
| Cadre B | 186,00 € | 5,27 € |
| Retraités | | |
| Retraité(e)s | 45,00 € | 1,23 € |
| Réversion | 21,00 € | 0,57 € |

- le bénéfice d'un réseau métiers au maillage national et européen,
- une hotline d'assistance juridique gratuite composée de professionnels,
- une assistance et une expertise personnalisée,
- un tarif d'adhésion parmi les plus bas, avec avantage fiscal de 66 %,
- des réductions pour le service aux adhérents : loisirs, vie quotidienne, téléphonie...



**Rejoignez un collectif,
ne restez pas isolé(e) !**