

Clichy, le 29 octobre 2019

## « Intégration du Matériel »

### CSE Extraordinaire du 29 octobre 2019

Le sujet de la gestion par tubes de Mobilité est fréquemment abordé dans les instances, FRET SNCF met en place des « Usines » et « Ateliers » avec la disparition des DF.

L'UNSA s'est toujours positionnée contre la gestion par activité, en dehors de ce qui est imposé par la loi. Le fait de mettre à FRET SNCF le statut juridique de SAS semble donc l'exclure de cette option de production. Toutefois la transversalité de nos métiers n'est plus adaptée à la production actuelle de l'entreprise, c'est un constat.

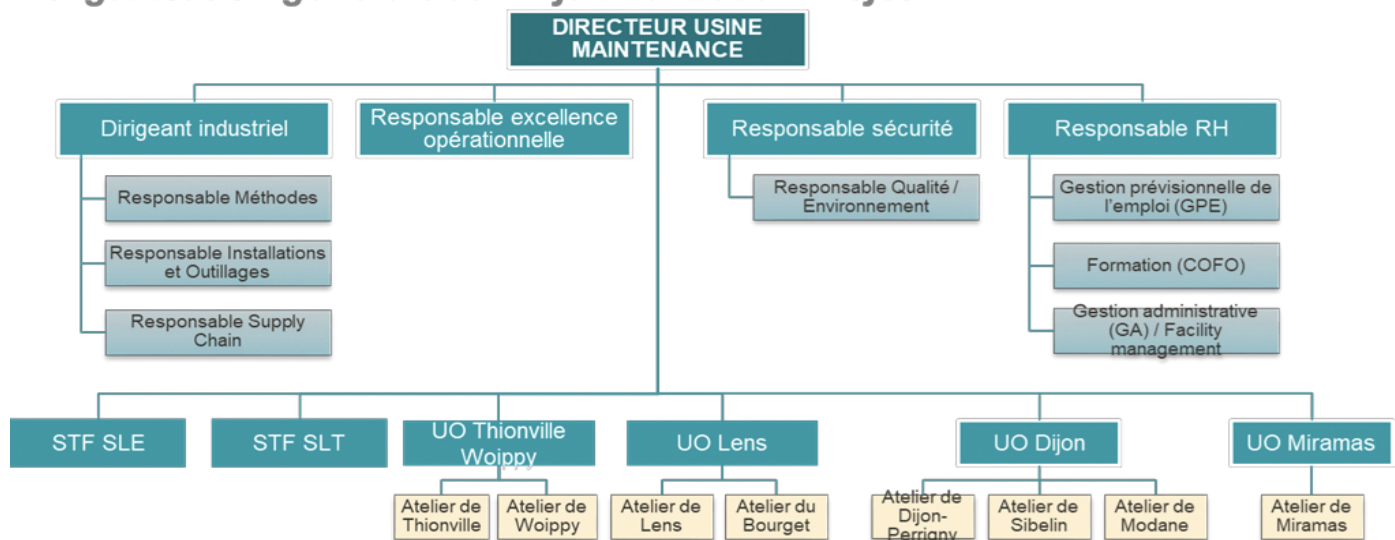
Cette forme de polyvalence qui existait dans certains métiers au RH0263 est devenu obsolète (Transport Mouvement, Matériel, Conduite qui était des métiers pluriactivité entre autres). Comme aucun texte conventionnel n'existe à ce jour, les négociations de la convention collective étant longues et laborieuses, chaque activité y va de son organisation propre.

Ce n'est pas nouveau à FRET SNCF et de fait, la création et gestion de FRM suit ce processus. On met une nouvelle fois la charrue avant les bœufs...

Si cette convention avait été négociée bien en amont, en tout état de cause avant la réforme, avec des partenaires sociaux responsables et un gouvernement ouvert et pragmatique, ce qui assurément n'est pas le cas, peut-être aurions-nous pu construire une activité FRET performante, y compris pour les agents du matériel qui intègrent FRET par transfert obligatoire.

Ce projet en lui-même aura pour objectif l'intégration de quelque 450 agents du Domaine Matériel dans les effectifs de la future SAS FRET. L'usine maintenance Fret comprendra 7 sites de maintenance (Thionville, Woippy, Lens, Le Bourget, Dijon, Sibelin, Modane et Miramas) et les Supervisions Techniques de Flottes électrique et diesel.

#### Organisation générale au 1<sup>er</sup> janvier 2020 - Projet



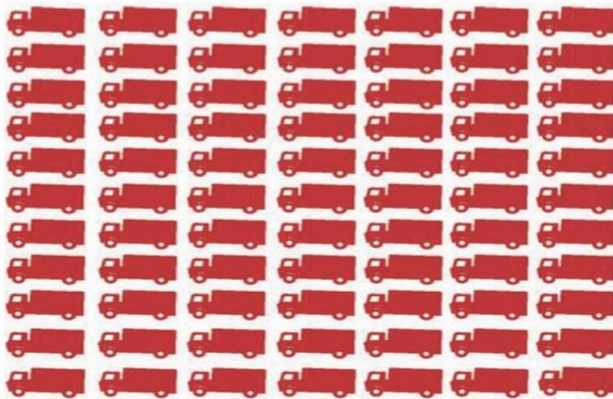
La Direction de FRET espère des effets conséquents à la suite de la reprise à son compte du pilotage de la Maintenance qui viseraient à réduire considérablement les coûts de maintenance. L'objectif clairement affiché est un gain de performance industrielle, qui consisterait à une amélioration moyenne de la disponibilité du parc Engin Moteur (à raison d'un gain d'utilisation de 25 machines qui se traduirait par une économie sur les coûts de maintenance de l'ordre de 4 Millions d'euros).

L'UNSA constate que le parc Engin Moteur a considérablement diminué ces 10 dernières années, entraînant certainement des économies considérables. Néanmoins cette politique d'économie à grande échelle ne doit pas entraîner la suppression de la « souplesse opérationnelle » que FRET SNCF avait au niveau de sa flotte d'Engin Moteur pour assurer les trafics en cas d'aléas : c'est la qualité de production qui est en jeu !

Concernant le volet "prévention" de ce dossier, l'intégration des ateliers du Matériel dans l'organisation de la future SAS FRET fera émerger de nouveaux risques professionnels au sein de son organisation, eu égard à la spécificité de certains métiers. La future SAS FRET doit mettre en place une véritable politique de prévention afin d'appréhender au mieux les risques « amiante, chimiques et électriques notamment. »

Pour cette raison, l'UNSA-Ferroviaire a demandé la réalisation d'un diagnostic complet des risques professionnels inhérents à chaque métier du domaine Matériel, intégré dans l'organisation de la future SAS FRET.

Dans ce dossier d'intégration, la priorité de FRET SNCF doit être la mise en place est d'une politique de prévention digne de ce nom, en apportant une attention particulière aux aspects humains afin d'intégrer du mieux possible les collègues du Matériel.



**1 Train Fret**  
**=**  
**77 Poids Lourds\***  
**de moins sur nos routes !**

