



## RÉFORME FERROVIAIRE

## DES CHEMINOTS MOBILISÉS !

**Les cheminots du  
MATÉRIEL, depuis  
le 22 mars, sont  
déterminés à gagner.**

**Partout dans les  
Technicentres (TI et TM),  
ils se mobilisent pour  
contraindre le  
gouvernement à ouvrir de  
réelles négociations pour  
gagner une autre réforme  
du ferroviaire.**

**Les difficultés de  
disponibilité du matériel  
dans les dernières périodes  
démontrent que l'action des  
cheminots du Matériel  
pèse !**

La multiplication d'annonces de suppression d'effectifs, de quasi fermeture d'ateliers, nécessite une réaction forte de l'ensemble des cheminots du domaine Matériel.

L'exemple de l'établissement de Saintes est révélateur de la stratégie de la SNCF. Cette restructuration, menée à la va-vite, vise à vider le TI. La Direction est en train de supprimer plus de 195 emplois de cheminots dans l'établissement charentais.

Comble de l'ironie, la direction de cet établissement se plaint dans la période de ne pas pouvoir assurer toute la charge de travail mais envoie, dans le même temps, ses cheminots renforcer des équipes partout où le conflit ralentit la production de maintenance.

Des tentatives de division des cheminots sont opérées par l'entreprise, alors que celle-ci met sciemment en tension toute la production de maintenance en faisant croire que tout va bien. La réalité est tout autre et les effets de la réforme gouvernementale, qui est supposée régler les problèmes du système ferroviaire, n'en seront que plus dévastateurs pour les cheminots et le Service Public.

#### Traiter la dette et financer un service public de qualité

Comment développer de la maintenance et de l'entretien de matériels roulants sans financement pérenne ?

Pourquoi les coûts de maintenance sont-ils toujours noyés dans les budgets des activités organisatrices ? Des outillages manquent ou ne sont parfois plus remplacés dès le 3<sup>e</sup> trimestre de l'année en cours.

Au MATÉRIEL, les conséquences d'une gestion purement financière sont : « *faire le plus de travail possible avec de moins en moins de cheminots* ». Les risques sont énormes de voir se développer la mise en danger physique et mentale des salariés (AT/quasi accidents/suicides et tentatives/burn-out, etc.). Des établissements perdent des effectifs tous les ans alors que la charge de travail est toujours en augmentation.

#### Concernant l'ouverture à la concurrence

Quid de la mise à disposition partielle ou totale de nos ateliers en cas de concurrence et de prise d'un marché par une entreprise ferroviaire privée ?

Quelles entreprises privées pourraient prétendre aux exigences de sécurité ferroviaire et sécurité des personnels que nous imposent nos métiers ?



La CGT martèle que la maintenance préventive doit être la règle. Le cycle de maintenance doit être impérativement respecté, les dérogations doivent rester l'exception et proscrites sur la SEF.

### **La CGT exige la ré-internalisation de toutes les charges de travail**

La sous-traitance entraîne une incapacité de production qui s'articule principalement autour du sous-effectif, du sous-développement des installations et infrastructures, du déficit de formation et de l'absence de certaines technicités avec l'arrivée des nouveaux matériels roulants.

La fermeture du technicampus du Mans et l'externalisation d'une partie de la formation vont augmenter l'état critique de notre système de formation.

Quel sens donner aux orientations techniques et technologiques souhaitées par l'entreprise si l'organisation de la production de maintenance ne vise que l'efficacité financière ? L'organisation de la production est le gage de l'efficacité de notre travail. Elle doit être débattue et choisie par les cheminots en lien avec l'organisation des transports.

Le rattachement des technicentres de maintenance aux activités a un impact sur la qualité et la sécurité de la maintenance que nous devons aux usagers. Les activités ne gèrent le matériel qu'en termes de disponibilité, de réduction de « coûts de maintenance » et non plus en termes de qualité et de sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Il n'est pas rare de constater l'empressement des DUO à vouloir rendre au transport dans les délais les plus courts le matériel roulant rentré quelques heures plus tôt pour des visites.

Cette stratégie remet en cause l'unicité de la maintenance, avec une Direction du Matériel qui ne décide de rien et qui n'est plus qu'un « appui conseil » au bon vouloir des activités.

**CHEMINOTS DU MATÉRIEL,  
AMPLIFIONS NOTRE MOBILISATION,  
TOUS ENSEMBLE, AGISSONS PAR LA GRÈVE**

