



AGENTS DE SNCF MATÉRIEL

LA CHARGE DE TRAVAIL

ON EN PARLE ?

Le domaine Matériel dispose aujourd'hui d'une importante charge, avec un horizon à dix ans grâce aux opérations en cours ou à venir : OPTER (opérations mi-vie des AGC et TER 2N NG), chaîne TANGO (transformation des TGV Dasye, Duplex, asynchrones ERTMS en rames haute densité pour le service low-cost) et chaîne OPNAT (opérations mi-vie des rames Île-de-France NAT).

CÔTÉ PRM

La demande est actuellement élevée, sans pour autant saturer les ateliers et le centre de logistique intégré (CLI).

CONCURRENCE

L'ouverture à la concurrence des lignes TER suggère un avenir incertain vis-à-vis de la maintenance des pièces réparables du matériel. Les entreprises concurrentes ou même les filiales de la SA Voyageurs créées pourraient choisir d'acheter des pièces neuves ou de faire entretenir leurs pièces par d'autres mainteneurs. Le Matériel n'aura donc de cesse de se transformer et de faire évoluer ses process afin de diminuer les coûts. Le directeur du Matériel souhaite optimiser l'outil de production en

augmentant son temps d'utilisation. Une généralisation du 2x8 est à prévoir pour rentabiliser les installations tout en baissant les coûts de production.

De plus, le volume de charge engins est tel que des solutions de débord sont étudiées en développant des partenariats avec d'autres entreprises extérieures, comme les ateliers de construction du centre (ACC) basés à Clermont-Ferrand. Le projet OPTER a nécessité plus d'investissements que prévu. Ils devront être rentabilisés. La direction pense que les concurrents seront plus agressifs lors des prochains marchés et que des efforts pour emporter les appels d'offres seront encore nécessaires. Ces efforts se concentreront, encore une fois, sur la baisse des coûts de production. ...



SNCF MATÉRIEL A ENTAMÉ L'ÉCRITURE DU CAHIER DES CHARGES CONCERNANT LES RÉNOVATIONS DES RÉGIOLIS ET RÉGIO2N PRÉVUES À L'HORIZON 2029-2030 DANS LES TECHNICENTRES INDUSTRIELS. DE NOUVEAU, SI LES CONTRATS SONT SIGNÉS, M AURA DE QUOI ALIMENTER SES ENTITÉS.





Mais dans le même temps, les constructeurs et concurrents effectuent des opérations de rénovation mi-vie avec une méthode différente, à coûts moindres et consistances N2, N3 et N4 allégées. Dans ce cas, s'il est envisageable que demain nous n'ayons plus la gestion de la maintenance sur l'ensemble de la vie de l'engin et si la notion de potentiel telle que nous la définissons historiquement est réinterprétée par les filiales ou la concurrence, alors nos consistances maintenance sont à réadapter !

ÉVOLUTION DES ENTITÉS

Le site du Technicentre industriel de Picardie, situé à Tergnier, dans l'Aisne, toujours en pleins travaux, voit sortir de terre son nouveau centre essieux. Il devrait démarrer son activité en début d'année prochaine. Le TI Picardie est également en montée en charge sur OPTER. Techninat, établissement réparti sur l'ensemble de l'hexagone et dédié à l'entretien des locomotives et wagons, va engager certains sites à devenir des ateliers de débord pour le rétrofit ERTMS sur locomotives, faire des opérations mi-vie sur les locomotives BB 75000, BB 60000 et BB 27000. Les sites de Longueau, Chalindrey, Sotteville et Nîmes sont les ateliers qui seront les plus concernés. Les établissements TM se voient confier la charge O2D (opération obsolescence déprogrammée – prolongation de parcours TGV), partie aménagement intérieure avec quelques réparations accidentelles (RA) et la possibilité de faire quelques réparations de climatisations en local.

SITES EXTÉRIEURS

Le domaine M loue un site privé de l'entreprise Hiolle, situé à Valenciennes, près de Lille et y a installé une chaîne de traitement de la corrosion des TGV. M équipe le site de l'outillage nécessaire.

EN BREF QUE DIT LA DIRECTION ?

Le directeur de M se satisfait que nous ayons un volume de charge si important. Il anticipe l'avenir afin de préserver notre compétitivité et travaille en vue de la concurrence de demain. Notre direction doit recruter aussi dans les postes QSE et ergonomes afin de travailler sur tous les risques (EvRP, EvRPS) qui augmentent significativement du fait des charges et réorganisations actuelles.

Il sera récupéré en fin de chantier, avant de restituer les locaux.

PARTENARIATS EXTÉRIEURS

Afin de réaliser la charge dans les délais négociés, des partenariats sont en cours :

- **les ateliers** de Clermont-Ferrand pour la chaîne Corail qu'il faut maintenir encore trois ans en attendant l'arrivée des rames OXYGEN ;
- **la Société nationale** des chemins de fer belges (SNCB) pour passer la charge ERTMS.

LES ÉTABLISSEMENTS DE MAINTENANCE FRET

Leur activité est similaire à celle du Techninat. Nous pourrions avoir la crainte d'une concurrence frontale. Le GPU, en guise d'arbitre, a décidé que Fret sera l'interlocuteur commercial unique pour les demandes de maintenance locomotives. Le GPU fera l'arbitrage entre Techninat et Fret sur les compétences communes.

EN DÉTAIL POUR L'UNSA

Il est évident que le domaine M n'avait pas reçu autant de charges depuis fort longtemps. Pourtant, les compensations financières n'ont jamais été aussi peu nombreuses, notamment sur les métiers spécifiques et les événements particuliers. Revers de la médaille, les évolutions d'organisation et des tableaux de service s'amorcent avec une orientation vers une productivité et la compétitivité accrues. Le quotidien et les conditions de travail vont donc inévitablement et radicalement changer. L'UNSA s'est engagée à rappeler sans cesse à la direction qu'elle ne doit pas oublier que si les rames sortent des entités en qualité, en délais et en sécurité, c'est grâce au travail des agents du Matériel. Que ce soit production, méthode, ingénierie, RH, QSE, CSP, CLI, AEF, DM, etc., nous contribuons à atteindre, voire dépasser les objectifs fixés pour proposer du confort et de la sécurité pour nos clients voyageurs, mais également pour nos collègues ASCT et ADC.

