



# AGENTS DE SNCF MATÉRIEL

AUDIENCE AU TI PICARDIE

## UN NOUVEAU DÉFI, MAIS UN CALENDRIER HYPER CONTRAINT

Il y a cinq ans, les signaux envoyés par la direction avec des réorganisations multiples, la fonte du volume de charge et la suppression des effectifs laissaient présager un avenir sombre, voire la fermeture du TI Picardie, alors spécialisé dans la maintenance des wagons. Mais c'était sans compter la pugnacité et la résilience des agents, aidés par une reprise du trafic mal anticipée...

### UN PREMIER DÉFI

La transformation des installations et l'acquisition des compétences pour assurer la rénovation des voitures Corail ont été un pari réussi et déterminant dans le choix du TI Picardie pour la construction du futur fleuron industriel de maintenance des essieux. La réussite commerciale du programme OPTER dépassant les espérances de notre direction, pousser les murs et dégrader les conditions de travail des agents en multipliant les services décalés et de nuit des TI producteurs n'y suffit pas. On se prend alors à regretter la fermeture des sites

capables d'assurer la maintenance des niveaux 4 et 5 des véhicules ferroviaires comme Rennes, Saintes ou Oullins. La solution idéale de reconstruire des installations a été vite sacrifiée sur l'autel de la rentabilité économique et le TI Picardie, qui a impressionné en se transformant avec brio pour assurer la maintenance des Corail, a brillé à nouveau dans le regard de la Direction du Matériel.

### UN DEUXIÈME DÉFI

Le TI Picardie a dû faire passer 80 ans d'évolutions technologiques en moins d'un an pour assurer la rénovation des rames articulées AGC dans le cadre du programme OPTER. Une histoire merveilleuse sur le papier, racontée par les services de communication de l'entreprise... Il faut nuancer la prose. Si indéniablement les salariés sont satisfaits de voir leur outil de travail perdurer et enthousiastes d'appréhender de nouvelles activités, la transformation ne se fait pas dans du velours.

### MOINS D'UNE ANNÉE POUR METTRE EN PLACE UNE CHAÎNE DE PRODUCTION OPTER LÀ OÙ LES AUTRES TI ONT BÉNÉFICIÉ DE DEUX ANS OU PLUS...

Même si le TI Picardie est en mesure de profiter de l'expérience des autres TI, en avance sur la mise en œuvre, il faut rappeler qu'il y a peu, les installations vieillissantes traitaient du matériel fret et étaient promises à la fermeture. ...





Toutes les équipes qui concourent aux projets sont donc sursollicitées depuis quatre ans et luttent contre la pendule pour tenter de livrer leur production dans les temps imposés. C'est un peu comme faire courir un guépard à sa vitesse de pointe sur un marathon. Et comme pour nos retraites, à mesure qu'ils s'approchent de la ligne d'arrivée, celle-ci recule d'autant plus rapidement. Le directeur veut aller vite et mener de front l'industrialisation des rames AGC et le démarrage sur les chapeaux de roues du centre essieux. A-t-il conscience que lorsqu'il quittera les lieux, les hommes qui font avancer le technicentre y resteront pour continuer à le faire vivre ?

## DES OBJECTIFS TROP AMBITIEUX

### MATÉRIEL ROULANT

- **Triplement prévu** des heures de production par rapport à 2024 à l'horizon 2027, soit 300 000 heures.
- **Temps de traversée** de 120 jours pour la première rame AGC et un standard de 65 jours dès la quatrième rame. Il est à noter que les autres TI ne sont toujours pas à cet objectif.
- **Huit rames AGC** en même temps sur le site (trois étaient prévues initialement).
- **Abandon probable** de la charge Corail après 2026.

### ESSIEUX

- **5 000 essieux traités dans la nouvelle installation, dès 2025.** Les scénarios suivants sont respectivement à 7 000, 10 000 et 12 000 essieux / an. Pas de jalons précisés. Le chiffre annoncé pour 2025 est donc en incohérence avec celui publié dans le *Mat Flash* du 10 décembre 2024 qui annonçait 12 000 essieux traités dès 2025.
- **Ces chiffres sont à mettre en perspective du volume de charge** pour tout le périmètre qui avoisine les 15 000 essieux par an avec une légère diminution prévue dans les prochaines années. Le centre essieux du TI Picardie, dimensionné pour traiter 15 000 essieux par an, aura donc la capacité de traiter toute la charge essieux de la SNCF. Mais avant de l'envisager, la nouvelle installation devra être déverminée. Les outillages innovants et uniques en Europe devront être solidement fiabilisés.

## EN BREF L'UNSA ALERTE

L'UNSA a interpellé la direction par rapport à l'impact que pourrait avoir la marche forcée vers ces objectifs de production sur la santé et la sécurité des salariés. Il faut réaliser les évaluations des risques professionnels en situation de travail et avec tous les acteurs, comme indiqué dans le référentiel RA 12805. Sur le terrain, on constate de façon récurrente que la mise en production est amorcée alors que l'ensemble des outillages et installations n'est pas présent et en service. La pression temporelle est permanente et le personnel est donc contraint d'effectuer les travaux avec les outillages et installations disponibles à l'instant T. Pour l'heure, nonobstant les accidents du 7 janvier, cela s'est plutôt bien passé et la volonté de bien faire, la conscience professionnelle et la débrouillardise des agents fait plus dans la réussite des projets que le management du directeur du site ! Mais depuis quatre ans que la pression est permanente, les corps et les esprits s'usent et même si cela ne transparait pas dans l'enquête *C'est à vous*, l'UNSA encourage la direction à y prêter la plus grande attention avant qu'elle n'atteigne la rupture !



**POUR L'UNSA-FERROVIAIRE,  
LES ACCIDENTS ET INCIDENTS DU  
7 JANVIER AVEC POUR CONSÉQUENCES  
UN AGENT ÉLECTRISÉ, UN AGENT  
ATTEINT DE TROUBLES DE VISION LIÉS  
À L'ARC ÉLECTRIQUE AINSI QUE DES  
TRAUMATISMES PSYCHOLOGIQUES  
MONTRENT LA NÉCESSITÉ DE  
REDOUBLER DE PRUDENCE ET DE  
PRENDRE LE TEMPS DE LA MISE EN  
SERVICE EN TOUTE SÉCURITÉ !**



UNSA-FERROVIAIRE