



Déclaration CFDT lors venue de monsieur Fanichet au CIM le Mans

Monsieur le président,

Votre visite sur le site du Mans revêt un caractère symbolique fort qu'il convient de souligner tant sont importantes les évolutions de notre SA pour les agents du matériel, et par voie de conséquences pour les agents du CIM et du Technicampus du Mans.

En effet, si les agents du matériel font aujourd'hui dans leur grande majorité partie de la SA voyageurs, à l'exception des agents de maintenance du matériel affectés à Fret, ils font le constat d'une séparation progressive des activités qui n'est pas sans les inquiéter, tant est utile par ailleurs la nécessité d'un pilotage global du matériel.

Cela est encore plus vrai pour l'ingénierie du matériel roulant, et pour la formation. Il y a donc nécessité à préciser ce que sera la contribution des ces deux activités pour les différentes filiales, comme par exemple pour Ouigo vitesse classique. Pour la CFDT le modèle low cost envisagé, et qui rappelons-le pour Ouigo vitesse classique n'emporte pas l'adhésion de notre organisation syndicale, il est encore plus important de ne pas rechercher de petites économies sur le pilotage industriel de cette filiale.

Ce sujet existe également à l'aube de la mise en concurrence des marchés conventionnés, qu'ils relèvent de l'état ou des régions. Là encore, nous le disons, et pour les lots qui seraient remportés par des filiales de la SNCF, y a nécessité à ce qui fait la force de notre entreprise en particulier l'ingénierie de maintenance ou la formation, mais aussi la logistique ou les achats soient encore pilotés par la direction du matériel. La tentation serait grande, pour abaisser les frais de secteurs et réduire la marge avec nos concurrents de ne pas faire ce choix, mais il serait regrettable et engagerait à la fois la fiabilité de notre parc et la sécurité des circulations.

Côté plus spécifiquement CIM, il faut prendre en compte également la charge de travail qui est en constante augmentation, le projet de mise en place du flexible office en atteste. Il est nécessaire de recruter les effectifs supplémentaires, dans une période où, il faut le dire, la SNCF n'attire plus forcément les jeunes talents. Le recrutement d'agents serait un signal fort envoyé, d'une part, à la concurrence mais, d'autre part, à l'ensemble de l'ingénierie du matériel de SNCF par rapport notamment à la pérennité des emplois associés à ce domaine de compétences.



En ce qui concerne le Technicampus, le sujet de préoccupation actuel est lié au déménagement, mais également à la nécessité dans un temps très contraint de définir les formations des agents du matériel en vue des opérations mi vie du projet OPTER, mais aussi en développant les formations liées aux nouvelles technologies (trains hybrides, trains hydrogène, RER NG et TGV M), tout en assurant les formations actuelles comme, par exemple pour les nouveaux embauchés où le recrutement prévisionnel 2022 faisait état de 421 personnes puis, après absorption des différents marchés, le nombre de nouvelles recrues s'oriente vers 530. Il y a également un sujet sur l'accroissement du volume de formation du Technicampus et le dimensionnement de son effectif pour pouvoir dispenser des formations de qualité.

Vous l'aurez compris monsieur le président, les agents du CIM et du Technicampus attendent beaucoup de votre visite et notamment les éléments de réassurance de leur avenir et d'une direction du matériel intégrée, efficace et dimensionnée au service de tous. Merci de votre attention.

Réponses de C. Fanichet : Ce n'est pas un hasard si je suis ici aujourd'hui, je suis ingénieur de formation. Le CIM est un creuset rare, compétent et plein d'avenir. Tous les mots comptent et sont précieux. Au comex Voyageurs, on a la représentation de chacune des entités. (TER TGV Transilien, ...) mais aussi la direction du matériel dirigé par X Ouin, avec les expertises de la direction M. Aujourd'hui, on va parler de l'ingénierie. Il n'y a pas d'endroit ailleurs en France où il y a autant d'expertise et au savoir-faire. Je crois au CIM, à ses compétences et à son avenir. La dernière fois que j'étais venu, j'ai été bluffé par la capacité d'innovation. Il y a la nécessité d'un système ferroviaire performant.

Opter est un projet capital : AGC ou TER 2N NG : 699 AGC 250 à 300 TER NG. Les régions avaient la capacité de nous mettre en concurrence : 9 millions d'heures sur 4 établissements.

Intervention CFDT : il reste BFC qui n'a pas contractualisé.

Effectivement très proche d'Alstom. La région va se trouver en difficulté. Je ne transgresserai aucune des butées. Le savoir-faire SNCF est reconnu : on ne confie plus jamais le matériel au constructeur après sa sortie de garantie. Un seul objectif : l'unité de SNCF Voyageurs. Garantir que les sujets ne se Balkanisent pas. Il faut que les équipes de X. Ouin mais aussi les vôtres soient mises à profit.

On sectorise les politiques salariales au matériel.

Contacts pour plus d'informations :

Julien Manoury 06 35 02 92 37,

Christophe Laforêt : 06 25 18 45 45

Fabrice Chambelland : 06 27 70 45 58

