



Audience Matériel du 06 04 2010

Délégation : Stéphane Boyer, Laurent Dumont, Philippe Ménard.

Une délégation de la Fédération Force Ouvrière des cheminots a été reçue le 06 Avril 2010 par Mme Marianne Janel DRH et Mr Didier Lacour RS de la Direction du Domaine Matériel.

En préalable, nous avons réaffirmé notre indignation sur la transposition de la loi du 20 Aout 2008 CGT, CFDT, MEDEF sur la représentativité, qui exclut la Fédération FO des Cheminots des instances représentatives, de la CPCMT et de la CFHSCT prévu au chapitre 4 du statut . Ce déni de démocratie ne reflète pas les votes exprimés en faveur de notre organisation syndicale par les cheminots en Mars 2009 en DP au Matériel et à la Traction, qui lui ont donné de nombreux élus DP et CHSCT dans ces établissements.

Lors de cette audience nous avons abordé pendant plus de 3heures la situation économique et le contexte social du domaine Matériel à savoir :

La création du code prime 33

La Direction du Matériel a lancé un processus de revalorisation de la prime de travail des agents du matériel ; cette revalorisation sera progressive sur 3 ans et devra être cohérente avec les objectifs et l'évolution du domaine matériel. Une première étape de revalorisation est d'ores et déjà actée au 1^{er} Janvier 2010. Elle est fixée uniformément à +4% sur toutes les PR. Par contre elle est limitée aux agents appartenant à la filière Matériel (Filières M § 47 pour les contractuels de l'annexe A1 du RH0254) relevant actuellement du code prime 3 et des seules spécialités (4/5) :

- Logistique,
- Études ,
- Maintenance,
- Approvisionnement,

Et affectés dans une unité de production du domaine Matériel appartenant à l'un des 37 établissements du Matériel. Sur les 24 600 Cheminots que représente l'effectif du domaine Matériel :

- 20 000 bénéficieront du code prime 33
- 4 600 resteront au code prime 3

Nous avons précisé à la direction que nous ne comprenions pas la méthode qui consistait à mettre en place unilatéralement, sans aucune concertation avec les organisations syndicales le code prime 33. Par contre FO est favorable qu'elle s'applique à l'ensemble des cheminots du Matériel. Cela ne serait que le juste retour de la prise en compte de la spécificité du Métier des agents du Matériel, qui est à l'origine de la création du code prime 3. Nous avons rappelé que notre revendication est de porter la prime de travail à hauteur de 20% du traitement.

Emploi

- L'année 2009, la charge de travail a baissé, impactée par le Fret – 600 emplois
- L'année 2010, devra tenir compte de l'évolution du Fret, car il est difficile de voir au-delà. Fret envisageait avant la crise de maintenir un parc à peu près égal à celui de fin 2009.

A priori la charge de travail devrait rester constante par rapport à 2009. La direction est dans un schéma de réajustement des ressources, voir à l'équilibre établissement par établissement.

Quels sont ses leviers :

- 300 détachements ont été effectués depuis le début de l'année, provenant exclusivement des régions excédentaires qui sont en adéquation à la baisse de charge Fret:
 - Lorraine,
 - Picardie,
 - Nord-Pas-de Calais
 - PACA
- l'espoir que les cheminots fassent valoir leurs droits à la retraite
- la direction constate que depuis les modifications réglementaires sur les Réformes médicales , elle se retrouve avec plus de 100 Cheminots absents de la production pour des raisons de santé
- sur les départs volontaires, elle pense que le système a beaucoup vieilli, le décret de 1954 ne peut plus répondre aux attentes des cheminots qui seraient candidats à cet accompagnement de départ anticipé. La contre réforme des retraites devient un obstacle par l'instauration de la décote. La réactivation du CFC dans notre filière serait une fuite des compétences, reste à trouver du côté de « Mouchotte » une position médiane pour répondre aux exigences de la démographie qui complique fortement les objectifs de gestion des effectifs de la direction du Matériel. « *Nous avons bien compris que l'espace mobilité emploi (EME), ne suffira pas* ».
- Le Budget 2010 prévoit le recrutement de 450 agents

Nous avons précisé à la direction, que la politique de l'emploi s'appuie uniquement sur la baisse des coûts . Est-il nécessaire de rappeler , que globalement, l'évolution de la charge de maintenance devrait conduire la facture de maintenance de 1326 M€ en 2008 à environ 1530 M€ en 2011, ce qui représente une perspective

d'augmentation de plus de 200M d'euro. Elle résulte en particulier de l'arrivée de nouvelles caisses sur la période 2009-2011, et de l'effet « maturation des séries nouvelles ». Pour respecter ce niveau de facturation, il sera nécessaire que la productivité compense l'évolution des coûts.

- **Les objectifs de productivité s'établissent de 4% à 5% en moyenne annuelle. Cet objectif s'appuie sur des leviers d'action que l'on peut répartir sur :**
 - **Les centres d'excellence PRM**
 - **Optimisation de la maintenance (OSMOSE, AGIRRE)**
 - **Réduction des frais de structure et des effectifs**
 - **Productivité des achats**
 - **Productivité de l'ingénierie**

Nous ne pouvons pas passer sous silence les questions sur :

- L'amplification d'une main-d'œuvre d'emplois précaires (intérim et CDD)
- L'explosion des heures supplémentaires qui affichent 360 000 heures pour 2009

UO Mouvement

La direction n'a pas été très bavarde sur cette question, si ce n'est qu'elle est dans un processus de certification des UO Mouvement, et sur des critères de mise en place d'équipe réserve, et qu'elle souhaite que le domaine Matériel ait la maîtrise du service mouvement

Nous avons tenu à rappeler que nous étions très attentif à l'évolution de la spécialité logistique, y compris qu'il serait urgent d'examiner l'évolution des compétences pour cette catégorie de cheminots. La question ce n'est pas de savoir si ils relèvent d'un métier Traction ou Matériel, c'est de la façon que l'entreprise reconnaisse leurs qualifications !. Nous pensons, qu'il faut s'appuyer sur les référentiels métiers TA et RD et d'ouvrir dans un premier temps un groupe de travail avec l'ensemble des Organisations syndicales.

Déroulement de carrière

La direction va ouvrir des discussions en Avril ou Mai 2010

Dossier à suivre !

Installation Outillages (I.O.)

La Direction nous a apporté comme réponse que les contrats cadre sont à l'appréciation des directeurs d'établissements, donc la situation peut varier d'un établissement à l'autre. Elle s'est engagée à la réinternalisation de la charge sur les régions de :

- Nord-Pas de Calais
- Lorraine
- Paca
- + Maintenance des Bâtiments

Pourquoi ne pas l'appliquer dans tous les établissements !

Externalisation des charges

La direction persiste dans sa position « que les cheminots se recentrent essentiellement sur des charges qui font partie du cœur de métier en assurant sécurité et conformité des rames »

Le retour des charges externalisées doit devenir une priorité, la Fédération FO des Cheminots l'exige afin de maintenir une activité industrielle dans l'EPIC. Il serait incohérent d'aller chercher des marchés à l'extérieur et dans le même moment de ne pas récupérer nos charges qui sont le ciment d'un bon fonctionnement d'un service public de qualité.

Problématique des Etablissements

Sur cette question, la direction est restée très prudente, les seules annonces faites sont , la fermeture du technicentre du Mans en 2013 et la mise en concurrence des technicentres de Saintes et de Périgueux sur les UO Voitures. La direction n'a pas souhaité dévoiler son schémas, directeur des technicentres.

RH 0077

La direction a donné des garanties sur le respect du RH 0077 dans les établissements.

Régionalisation TER

Sous la menace d'une mise en concurrence lors des prochaines conventions, nous avons souhaité interpeller la direction et connaître sa position sur les mesures pour se conformer progressivement au règlement européen sur les obligations de service public (OSP) dont l'application in extenso interviendra au 03 Décembre 2019 et sur les conséquences sur le personnel qui exerce de la maintenance dans les établissements TER. La direction est en attente du rapport du Sénateur Grignon qui est en charge d'élaborer un rapport sur les conditions dans lesquelles se feront l'ouverture à la concurrence du TER. Pour les cheminots du Matériel leurs statuts seraient préservés. Quant à la réglementation du travail le RH 0077 serait peut être mis en concurrence avec la convention collective des salariés du rail. La Fédération FO des cheminots a demandé à la direction de nous informer, pour ne pas se retrouver dans les mêmes conditions sociales suite à l'ouverture à la concurrence des transports marchandises ferroviaires.