



# AGENTS DU MATÉRIEL SNCF

L'UNSA VOUS INFORME

# ÇA SE PASSE AU SEIN DE VOTRE ACTIVITÉ

TGV M, BOTOX,  
OPTER, RSE,  
concurrence...

Voici les dernières  
nouvelles qui  
concernent les  
agents du Matériel.  
**En sept points.**

## #1 TGV M IL SE FAIT DÉSIRER

Nous l'avons tous constaté,  
les rames TGV affichent complet parfois  
une semaine avant le départ.

Cette situation résulte d'un rebond  
de l'engouement pour le ferroviaire,  
mais aussi, et surtout d'un manque  
de matériel pour faire des trains.  
Cette pénurie de TGV est liée à la  
mise au rebut des TGV trentenaires  
qui a débuté, ainsi qu'aux retards  
de livraison du futur fer-de-lance de  
Voyageurs : le TGV M.

### EN CHIFFRES

À la décharge du constructeur  
Alstom, la cadence de livraison de  
12 rames par an des TGV M a été  
revue à la baisse (9 par an) lors de  
la Covid à la demande de SNCF,  
la reprise du trafic étant jugée  
incertaine.

Aujourd'hui, SNCF Voyageurs a  
sollicité Alstom pour revenir à une



cadence de 12 rames par an, qui  
n'est pas encore effective.

Le constructeur met en avant  
qu'il doit satisfaire aussi d'autres  
entreprises ferroviaires qui ont  
commandé des rames TGV.

Le TGV M, qui devait être livré en  
2024, a pris du retard et rejoindra  
le parc de rames SNCF au plus  
tôt en 2025. ...



## #2 PROJET BOTOX UNE SERINGUE NE SUFFIRA PAS

Face à l'augmentation de la fréquentation des TGV et pour pallier les délais de livraison des TGV M, l'entreprise va différer la radiation des TGV Atlantique et prolonger la durée de vie d'un quart du parc.

Cette prolongation concernera 104 éléments, dont les matériels TGV Atlantique, TGV Réseau bi et tri courant, TGV Paris › Lyon › Turin ainsi que les TGV Duplex de première génération et OUIGO.

### QUEL OBJECTIF ?

Permettre l'augmentation de la durée d'exploitation de 2 à 4 ans pour les rames à un niveau (75 % du parc à prolonger) et d'une dizaine d'années pour les rames à deux niveaux. La consistance des opérations de maintenance nécessaire à cette prolongation de parcours est en cours de définition par nos services d'ingénierie de maintenance. Il en résultera une charge supplémentaire pour nos

technicentres industriels (TI) qui sont déjà bien occupés par la rénovation OPTER. De fait, une partie des travaux à effectuer sur les matériels pourrait être réalisée également en technicentre de maintenance (TM), car il est vraisemblable que le traitement de la caisse soit exclu des opérations à réaliser sur les rames à un niveau. Quant aux rames à deux niveaux devant être utilisées 10 ans de plus, un passage en technicentre industriel (TI) sera sans doute indispensable. Le schéma industriel est également en cours d'élaboration. On entrevoit 50 % des travaux en TM, principalement pour les opérations confort. Le site du TI de Rennes La Janais sera sollicité. Les TI vont devoir se réinventer pour

pousser les murs ou construire des ateliers éphémères, car bien que les charges soient en croissance et soutenues pour plus de 10 ans, avec les Transilien qui succéderont à OPTER et pour lesquels la réponse aux appels d'offres est en préparation, la direction appréhende déjà la décroissance future de l'activité.

### QUE DIT L'UNSA ?

L'UNSA-Ferroviaire se satisfait que les charges restent au sein des établissements M permettant leur développement de compétences. Faut-il encore que l'entreprise recrute et forme en conséquence afin de mener à bien ses projets tant en qualité, coûts et délais...

## #3 DÉCISION TECHNOCRATIQUE POUR TECHNIFRET IMPACTANT TECHNINAT

Bien que la décarbonation soit un objectif du gouvernement et des AO à court terme (2030), avec de larges subventions accordées pour le report modal de la route vers le train ou la batellerie, côté wagons, le marché n'est pas en croissance.

Côté locomotives, la charge AKIEM est en chute régulière en raison de leur acquisition, en 2017, de MGW Service, société spécialisée dans la maintenance des locomotives. La situation actuelle déjà très problématique risque fort d'être accentuée par celle de Technifret et sa filialisation en New Maintenance. Un scénario de concurrence frontale de Techninat avec New Maintenance, dans une tendance de marché à la baisse aboutissant à la perte des deux entités : peut-il être évité ?

La proposition de l'UNSA de réintégrer personnels et installations du Technifret au sein de MI est rejetée par la direction, de même que l'intégration du Techninat à New Maintenance. Les discussions vont bon train entre MI, le chef de projet fret et la stratégie groupe pour trouver la moins mauvaise solution. Mais au final, qui sera perdant quoiqu'il soit décidé si ce ne sont nos collègues de Fret ? Reste que la DRH a affirmé le 13 septembre 2023 en CSE Central Voyageurs que le personnel qui ne souhaiterait pas

intégrer la filiale se verra proposer un poste dans la SA Voyageurs. Si tel est le cas, on peut imaginer que les candidats au transfert vers New Maintenance ne seront pas nombreux.

### QUE DIT L'UNSA ?

L'UNSA-Ferroviaire restera attentive à l'avenir des agents de ces deux entités, mais la charge matériel du moment devrait garantir du travail pour tous si les investissements nécessaires sont faits.

## #4 OPTER PROJET DÉTERMINANT

**Le projet OPTER est un projet de rénovation qui peut porter sur 211 rames TER 2N NG et 699 rames AGC. Bien que cette charge pérennise nos établissements de maintenance, quelques inquiétudes restent à lever.**

En effet, l'UNSA-Ferroviaire constate et relève des dégradations des conditions de travail alors que le programme OPTER ne fait que démarrer.

### LE CLIMAT SOCIAL SE DÉGRADE DANS LES TI

Tous les problèmes de production ne sont pas résolus et les pressions managériales exercées pour tenir les temps de traversées engendrent l'effet inverse à celui recherché. La direction, qui s'attendait à une concurrence sur OPTER de l'ordre de 30 %, doit repenser l'organisation de l'industrialisation alors que la totalité du marché est en passe d'être emportée par MI ! Ce sont près de 170 rames TER de plus qui devront entrer en production dans nos TI. Ceux-ci verront la charge dépasser leur capacité dès 2024. Et 2024, c'est demain ! Si l'on considère que seuls les TGV deux niveaux entreront en TI dans le cadre de BOTOX, alors, c'est encore environ 25 rames supplémentaires à traiter. Puis viendra la charge de rénovation des automoteurs

Transilien, OPNAT, pour laquelle la réponse aux appels d'offres est en préparation. L'équation à résoudre est donc extrêmement compliquée et la solution doit être trouvée au plus vite.

### LA RECONVERSION DU TI PICARDIE

Passer en un temps record de la technologie wagons à voyageurs ne suffira pas à donner suffisamment d'oxygène aux autres TI. On ne peut que regretter la fermeture, pas si lointaine, des sites matériel roulant de Rennes, Saintes, Lyon et Romilly. Les années sombres du déclin de la charge sont aujourd'hui derrière nous et même si nous avons perdu de nombreuses compétences à force de fermetures de sites, de productivité et de suppression de postes, il nous en reste suffisamment pour relever ces défis.

### QUE DIT L'UNSA ?

L'UNSA-Ferroviaire, comme les agents, estime que l'entreprise est entrée trop tôt en mode industrialisation. Pour ce grand

projet, un véritable engin proto permettant de vérifier les données techniques, puis quelques engins de premier de séries permettant la formation des agents et validant les processus afin de garantir la qualité des premiers engins sortis auraient permis une adaptation et une performance en douceur initialisant une industrialisation déverminée. Pour l'UNSA, la remise à plat des organisations, en intégrant ces dernières données, devra se faire avec l'ensemble des salariés, en coconstruction et prendre en compte les contraintes de chacun pour être acceptée. La réussite de ces grands projets OPTER, BOTOX et OPNAT ne se fera pas sans l'adhésion de l'ensemble des salariés et devrait passer par une phase de pédagogie et d'acceptabilité de ces grands projets industriels, mais hélas, comme souvent, les salariés alertent et proposent, mais ce ne sont pas eux qui disposent. L'UNSA propose la mise en place de REX à échéances courtes qui devraient pouvoir permettre d'éviter les dérives.

## #5 LA RSE S'INVITE DANS LES APPELS D'OFFRES DE MAINTENANCE

**C'est dans l'air du temps, la responsabilité sociale et environnementale s'invite dans les appels d'offres et représente jusqu'à 20 % des critères de réponse, à côté des critères économiques et techniques.**

Les réponses que l'entreprise – et pour ce qui nous concerne le Matériel – envoie aux autorités organisatrices doivent être étayées

avec des chiffres. Matériel a donc recruté pour travailler sur la RSE, avec pour mission de recueillir, mettre en forme et certifier les

données afin de mettre en évidence l'intérêt sociétal et environnemental de rénover des trains plutôt que de les ferrailer et d'acheter du neuf.

...

## #6 FILIALISATION PRESTATION & CONCURRENCE

**New Maintenance devra, comme SAS Fret, SA Réseau ou toute autre société, utiliser Mastéris pour bénéficier de prestations de GMAO, logistique, formation ou ingénierie, fournies par la SA SNCF Voyageurs.**

Mastéris achète la prestation à SNCF Voyageurs et la revend en augmentant le prix de façon à se dégager une marge.

Concernant les filiales créées par la SA Voyageurs qui répondront aux appels d'offres en régions, cela sera organisé différemment par l'entreprise.

### QUEL MONTAGE FINANCIER ?

M vendra la prestation à DGTER, puis DGTER vendra directement aux SAS filiales sans avoir recours à Mastéris. La prestation devrait donc revenir moins chère aux filiales de

la SA Voyageurs. Concrètement, la filiale Sud Azur qui a vu le jour en région PACA pour exploiter l'Étoile de Nice paiera moins cher les prestations que TRANSDEV qui s'est vu attribuer le lot Marseille › Nice. Bien que les SAS créées aient beaucoup d'autonomie, la direction du Matériel passe le message que les standards, bonnes pratiques et règles actuelles ont beaucoup de valeur s'ils veulent atteindre le niveau de performance attendu. La force de conviction doit donc remplacer l'autorité hiérarchique pour que les processus du matériel

perdurent dans les SAS filiales. Quant aux concurrents, ils pourront solliciter M pour obtenir des prestations, dans la mesure où M aura la capacité de les fournir...

### QUE DIT L'UNSA ?

Pour l'UNSA, les règles sont définies, l'avenir nous dira si l'ensemble des filiales les respectent. Une question taraude tout de même : la devise de l'entreprise étant *Tous SNCF*, les jeux d'écritures de ces différentes organisations n'appellent-ils pas plutôt à *Chacun pour soi SNCF* ?

## #7 HYDROGÈNE ET TRAINS DÉCARBONÉS

**Reviement de situation en Allemagne, où en septembre, la technologie hydrogène est abandonnée en raison de son prix prohibitif, au profit d'une technologie hybride.**

Les 12 rames Régiolis à hydrogène commandées à Alstom par quatre régions (AuRA, Grand-Est, Occitanie et BFC) ont pris un peu de retard à la suite de difficultés d'approvisionnement du fabricant de batteries. La filière d'approvisionnement en hydrogène reste à imaginer. Des doutes subsistent sur la maturité de la technologie hydrogène et la solution du train alimenté par batterie est demandée par de nombreuses régions, arguant que 400 rames roulent déjà à l'étranger. L'autonomie limitée à une centaine de kilomètres est pour l'heure un obstacle au développement du

train à batteries et les solutions de recharge rapide sont encore à l'étude.

### LA POSITION DE LA SNCF

Laisser le temps à l'expérimentation en condition d'exploitation avant de décider de rétrofiter les rames sur ces technologies. D'autant, et on l'a évoqué précédemment, que nos centres de maintenance n'auront pas la capacité d'absorber ces charges avant quelques années. Si la position prise par l'entreprise, qui veut laisser le temps à l'expérimentation, semble être une décision sage, le contexte environnemental suggère plutôt

d'accélérer la transition dans tous les domaines de notre activité.

### QUE DIT L'UNSA ?

À l'heure où le réchauffement climatique se constate à plus de 1,4°C au-dessus de la moyenne préindustrielle (1850-1900), l'UNSA constate que l'État reste dans l'inaction environnementale. L'UNSA n'aura de cesse que de proposer la mise en œuvre d'un véritable programme de décarbonation de nos activités au sein des conseils d'administration. Votre vote en faveur de l'UNSA lors des élections aux conseils d'administration peut être déterminant.



UNSA-FERROVIAIRE