



LE SYNDICAT DES AGENTS DE MAÎTRISE ET DES CADRES

QUEL AVENIR POUR LES ACTIVITES INDUSTRIELLES DE SNCF VOYAGEUR ?

La direction a informé le CSE Matériel Industriel en mai 2021 d'une future consultation, relativement à un projet « d'adaptation de l'organisation du Technicentre Picardie », dénomination plutôt sibylline du dossier puisqu'il s'agit en réalité d'un plan de réduction du nombre de postes.

La Direction du Matériel a présenté les grandes lignes de ce plan. La présentation du plan de réduction des effectifs suscite un vif questionnement de **CFE-CGC FERROVIAIRE** sur l'avenir du Technicentre Picardie, mais plus généralement sur l'avenir de l'activité industrielle de **SNCF VOYAGEURS**, que nous partageons avec vous ici.

LE TECHNICENTRE PICARDIE

L'activité du Technicentre Picardie

Le Technicentre Industriel de Picardie, situé à Tergnier dans l'Aisne, réalise la maintenance lourde des wagons et la maintenance d'organes (essieux, suspensions, organes de choc et de traction). L'établissement emploie 316 salariés équivalent temps plein.

Ce Technicentre est le référent pour la maintenance lourde des wagons de fret. Or cette activité subit depuis plusieurs années une forte pression à la baisse. Les raisons avancées sont multiples : la reprise de la visite technique par Fret SNCF, la baisse de l'activité fret, la montée de la concurrence des mainteneurs privés et surtout le retrait progressif de la charge de travail confiée par ERMEWA, un client majeur.

La perte d'un client significatif

Il convient de présenter la société **ERMEWA** qui est propriétaire de wagons. C'est un acteur majeur du transport ferroviaire de marchandises qui gère une flotte de 100.000 wagons.

En apportant son parc de wagons à ce groupe depuis 1992, SNCF est progressivement montée au capital d'ERMEWA puis est devenue une filiale à 100% en 2010.

Sous la pression financière subséquente à la crise sanitaire, en avril 2021 le groupe SNCF a lancé la cession de la totalité de ses parts à un consortium composé de la Caisse de dépôt et placement du Québec et de la société allemande de gestion d'actifs DWS, associées à parts égales. Des propos du Président de la SNCF, ressort que l'objectif visé par cette cession d'actif était le désendettement de la SNCF. Le montant de cette transaction serait de 3,3 milliards d'euros, soit plus que les 2,5 milliards initialement prévus. C'est donc tout son parc de wagons qui quittera le groupe SNCF.

Au fil des années ERMEWA a également constitué son propre réseau d'ateliers dénommé INVEHO, qui a en charge la maintenance des wagons ainsi que le reprofilage des essieux. Après cession, INVEHO deviendra un concurrent direct des ateliers de maintenance de la SNCF.

LE PLAN DE REDUCTION DES EFFECTIFS

Les justifications de la direction

La Direction du Matériel de la SNCF met en place un plan de réduction des effectifs du Technicentre Picardie concernant 24 postes à équivalent temps plein, soit 7,5% de l'effectif de l'établissement. La direction justifie cette réduction de l'effectif par une dégradation du taux horaire. En effet, la diminution de l'activité a entraîné une diminution des heures de production, ce qui à charges constantes, dégrade le quotient du coût complet.

La direction en conclut que le taux horaire du Technicentre Picardie n'est plus compétitif, mais à notre grand étonnement n'a pas su répondre à nos questions économiques, notamment sur l'écart qu'elle a constaté par rapport aux prix des marchés concurrents de la maintenance des wagons et surtout les mesures engagées pour redresser le portefeuille de clientèle.

Le pérennisation du Technicentre Picardie

La direction confirme l'objectif de maintenir une activité industrielle dans l'établissement de Tergnier. Dans ce but, la Direction du Matériel envisage d'investir dans un nouveau bâtiment et des équipements destinés à la maintenance des essieux. Cependant cette activité n'est pas une création mais un transfert, puisqu'elle sera retirée des autres sites en 2022.

De plus, les activités du Technicentre seront étendues à la maintenance des matériels voyageurs qui pourront être maintenus sur ce site. Ce sera de même un transfert d'activité provenant d'autres ateliers de la SNCF.

Les mesures d'accompagnement

La DRH met en place les mesures usuelles d'accompagnement des salariés. La première action est l'analyse de la situation des agents par un entretien exploratoire.

La mobilité interne fonctionnelle ou géographique concertée sera privilégiée, mais la mobilité contrainte n'est pas exclue. La mobilité externe sera possible et accompagnée par des garanties financières supplémentaires pour aider des projets professionnels externes.

Pour les mobilités internes au groupe SNCF les salariés pourront bénéficier, des dispositions prévues par le MRH 00201, notamment aides financières, aide au logement, etc. L'accès à ce dispositif leur sera ouvert pendant une durée d'un an.

Un plan de formation aux matériels voyageurs est mis en place en parallèle pour l'accueil de cette nouvelle activité dans l'établissement. Ce n'est pas une mesure spécifique, mais nécessaire à la nouvelle organisation industrielle.

CFE-CGC FERROVIAIRE restera vigilante sur le bon déroulement de ce plan et reste disponible pour assister les agents qui rencontreraient des difficultés.

L'AVENIR DE L'ACTIVITE INDUSTRIELLE EN QUESTIONS

Une baisse d'activité récurrente

Il convient de souligner que la baisse de l'activité du Technicentre Picardie est une tendance affirmée depuis 2018, dont l'activité a diminué drastiquement de 44 % en trois ans, ce qui représente 80 agents équivalent temps plein.

En 2020 le Technicentre Picardie avait procédé à des réductions de coûts à hauteur de 18 millions d'euros, puis de 17 autres millions d'économie en 2021. Malheureusement ces mesures demeurent insuffisantes pour restaurer le taux horaire pour faire face à une baisse de 30% des heures de production en 2021, sans rechercher d'autres solutions afin de pérenniser une activité stratégique pour l'entreprise.

Néanmoins, l'approche strictement comptable de la direction mettant en avant le seul taux horaire est pour le moins choquante dans la mesure où elle ramène le nombre de salariés de l'établissement à une variable d'ajustement dans une équation, sans aucune considération commerciale ni économique.

La perte d'un client majeur qui soulève beaucoup d'interrogations

La baisse récurrente du chiffre d'affaire confié par ERMEWA, client majeur pour le secteur de la maintenance des wagons, interroge. C'est un signal fort qui aurait dû être détecté depuis plusieurs années, comment ne pas prendre en compte l'exploitant de 100.000 wagons ?

Cette baisse est constatée depuis plusieurs années et s'est accélérée en 2021. Alors même qu'ERMEWA était une société du groupe SNCF, donc un client avec lequel il était possible d'entretenir des relations privilégiées.

Pour quelles raisons un dialogue constructif n'a-t-il pu être fructueux pour prendre les décisions nécessaires à maintenir ses parts de marché ?

Pourquoi le taux horaire du Technicentre Picardie ne demeure-t-il pas concurrentiel et ne permet pas de faire des offres commerciales financièrement pertinentes ? La réponse est simple : toutes les dépenses de main d'œuvre de l'établissement sont intégrées dans son calcul.

Il est évident que le taux d'activité conjoncturellement faible a enclenché un cercle vicieux en faisant brutalement augmenter le taux horaire, donc les propositions commerciales. Le coût horaire de production pour la concurrence étant le même en France et en Europe de l'Ouest. Pourquoi ne pas proposer un taux horaire décent aux clients du Technicentre ?

Tenter de faire supporter aux éventuels clients le coût des salariés conjoncturellement inoccupés ne peut qu'aboutir à faire des propositions commerciales trop chères et impossibles à justifier qui instaurent la méfiance. C'est à terme une attitude commerciale suicidaire pour l'activité de maintenance de la Direction du Matériel.

De toute évidence, la cession d'ERMEWA a accéléré le processus de mise en concurrence de la maintenance par cette société. Pourquoi des clauses de garantie d'activité aux prix du marché pour une période de transition n'ont-elles pas été des hypothèses de négociation ? Elles auraient pourtant donné du temps pour amortir un choc qui n'a pas tardé à se déclarer plus brutalement.

Enfin, l'équation comptable analytique telle que présentée par la direction dans le dossier du Technicentre Picardie n'est de toute évidence pas la bonne approche. La vraie question est : Le taux horaire des activités industrielles vendues sur le marché concurrentiel doit-il et surtout peut-il supporter les coûts marginaux de structure des autres activités relevant du service public de transport ?

Il est urgent de répondre à ces questions pour que l'entreprise se mette en capacité de définir une politique industrielle et commerciale rationnelle, seules vecteurs de la reconquête des marchés et de la pérennisation de l'activité de maintenance des matériels.

Un manque flagrant de réactivité

Il ressort du discours de la direction une impression de fatalisme passif face à une situation qui ne cesse de se dégrader. L'équation comptable ne pose pas le problème en vue d'y apporter réponse. Cette approche ne peut conduire qu'à poursuivre dans la voie des réductions de coûts et donc des suppressions de postes !

La recherche de solutions économiques pérennes ne peut passer que par une logique commerciale proposant des prix concurrentiels pour une reconquête de parts de marché. La seule remontée du chiffre d'affaires rendrait le taux horaire de maintenance bien plus compétitif à moyens industriels constants. Faut-il y voir une forme de renoncement aux activités industrielles de l'entreprise face à l'ouverture à la concurrence ?

Ce dossier pose pour **CFE-CGC FERROVIAIRE** la question du devenir de cet établissement en particulier et plus généralement de l'activité industrielle de maintenance des matériels.

Il apparait clairement que la baisse de charge sur trois ans est significative et révélatrice d'une tendance marquée. Nous avons cherché à connaître quelle était la politique industrielle mise en œuvre pour faire face à la montée de la concurrence et à la relance de l'activité de la maintenance des wagons, mais la direction n'a pas su répondre à nos questions portant sur l'activité de la maintenance industrielle et ses perspectives.

Aucun plan de reconquête des marchés perdus et de nouveaux clients n'est envisagé. A terme cette absence de dynamique commerciale signifie la baisse inéluctable de l'activité de maintenance des wagons à SNCF Voyageurs et la condamne.

Pour une vraie politique industrielle

Après la fermeture de nombreux ateliers de maintenance des wagons, le Technicentre Picardie de Tergnier reste le seul survivant de cette apocalypse. **CFE-CGC FERROVIAIRE** s'inquiète du manque de mise en perspective des activités industrielles à SNCF VOYAGEURS. Elles ne sont certes pas le cœur de métier du groupe qui demeure le transport de voyageurs et de marchandises, mais elles en sont un rouage essentiel du domaine industriel lié à l'activité ferroviaire et un pôle d'activité important.

Plutôt que de considérer la maintenance des matériels dans leur ensemble comme un centre de coût, comme le montre la seule mise en équation comptable de l'activité du Technicentre, pourquoi ne pas la considérer comme un potentiel centre de profit en mettant en avant le professionnalisme et l'expérience des cheminots ?

Cette attitude et l'absence de vision industrielle constitue un renoncement de la direction, voire une conduite dangereuse vers une externalisation totale de l'entretien du matériel roulant.

CFE-CGC FERROVIAIRE ne peut que rappeler l'exemple vertueux de l'aérien où les grandes compagnies sont prestataires de services pour la maintenance des appareils des compagnies concurrentes. Il est à souligner qu'Air France Industrie est une filiale pérenne et rentable du groupe, et ce, de façon récurrente sur le long terme.