



# AGENTS DE SNCF MATÉRIEL

## FORMATION

# UNE (R)ÉVOLUTION !

Le monde ferroviaire subit actuellement une profonde métamorphose liée aux directives de l'Union européenne et à la politique choisie par les SA SNCF pour répondre à l'ouverture à la concurrence.

Dans ce cadre excessivement mouvant, un profond bouleversement de la formation destinée aux agents du matériel vient d'être initié par la Direction du matériel. Si les contours du changement ne sont pas encore figés, on en connaît déjà les grandes lignes.

- #1 La création de l'Université du matériel.
- #2 Le développement de l'offre de formation de proximité.
- #3 La construction d'un nouveau campus matériel.

### UNE UNIVERSITÉ DU MATÉRIEL ADAPTÉE AUX NOUVEAUX ENJEUX

La Division matériel ressources humaines compétences (MHC) de la Direction du matériel va se scinder en deux parties dès septembre 2023.

#### LA PREMIÈRE

Elle conservera le nom de MHC, compétences et performance. Elle sera dirigée par Laure Quinquet de Monjour et regroupera les activités de gestion des carrières et des compétences, la cellule des coachs, le recrutement, les innovations, C'est à vous ainsi que les CorHE



avant qu'ils soient, dans un second temps, rassemblés en 2024 au sein de la SA SNCF.

#### LA SECONDE

Elle sera nommée Université du matériel (UDM) et Stéphane Savary, actuel directeur du technicampus, en prendra la direction. Cette UDM regroupera en son sein les services de pilotage de la formation et de l'alternance, d'élaboration des parcours et cursus de formation qui occupent des locaux de Campra, mais aussi tous les services hébergés par le technicampus.

#### POUR L'HEURE

Il ne s'agira que d'assurer un remplaçant à l'actuel directeur de MHC. Les évolutions d'organisation seront affinées dans un second temps, après une période de réflexion et en fonction de l'intégration de nouveaux éléments dimensionnants comme la réponse aux appels d'offres (RAO) des régions. Un catalogue de services de formation à intégrer dans les RAO est déjà en cours d'élaboration conjointement avec la BU MEX afin de proposer un accompagnement personnalisé aux filiales créées en région. ...



### LA CRÉATION DE L'UDM

Elle vise à rendre plus performant et versatile le domaine de la formation du matériel en l'organisant pour répondre aux multiples mutations des technicentres de maintenance (TM) et industriels (TI).

### LE PROGRAMME OPTER

Depuis 2022, il engendre une augmentation de la charge des TI. Pour l'absorber, la direction a investi pour transformer l'outil de travail et l'adapter. Pour le faire fonctionner, la transformation des organisations avec le développement du travail en horaires posté de jour comme de nuit ne suffit pas et l'augmentation des effectifs est devenue incontournable.

### NOUVEAUX OUTILS, NOUVELLES MÉTHODES DE TRAVAIL ET NOUVEAUX COLLÈGUES

Autant de facteurs qui ont fait exploser la demande de formations... Malgré tous les travaux de préparation d'OPTER, notre système de prévision des besoins en formation montre ses limites et la demande est telle qu'il est urgent de réagir et faire passer notre système de formation à la vitesse supérieure. La prolongation de la durée d'exploitation et sans doute l'augmentation de leur capacité d'accueil de plusieurs dizaines de rames TGV va nécessiter leur rénovation. Si à l'UNSA nous nous réjouissons de toutes ces nouvelles charges et augmentations d'effectif, ce programme nommé BOTOX, qui est voulu par Voyages dès 2026, va télescoper le programme OPTER et par la même amener de nouvelles réorganisations de nos TI qui ne s'y attendaient pas vraiment. Ce seront de nouveaux enjeux pour la formation du personnel de maintenance.

### CÔTÉ TECHNICENTRE DE MAINTENANCE

La mise en concurrence va bon train et on peut s'attendre, d'ici une dizaine d'années, à ce que l'ensemble des salariés effectuant la maintenance du matériel soit réparti au sein de plus de 70 filiales créées par la SA SNCF Voyageurs ou dans les entreprises qui ont remporté les marchés.



On assiste aujourd'hui à une valse des matériels roulants qui sont transférés d'un endroit à l'autre afin d'homogénéiser les parcs et limiter leur diversité dans les lots mis en concurrence par les régions. Les demandes de formation des futurs salariés de ces filiales seront donc très spécialisées par série d'engins. Comme on peut déjà le constater sur la région PACA, un certain nombre de postes ne sera pas couvert par les transferts d'agents et des embauches seront nécessaires pour assurer le service, engendrant de nombreuses formations qui s'ajouteront à celles des salariés transférés qui passeront de la technologie Corail au Régio 2N et XGC. Les formations diffusées par les systèmes de formation en établissement (SFE) voient donc leur demande exploser avec ces nouveaux besoins et parfois au-delà de leur capacité.

### LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE FORMATION DE PROXIMITÉ

Un pilotage accru des SFE est donc envisagé et il se traduit par leur intégration fonctionnelle dans le nouvel organigramme de l'Université du matériel. Celle-ci devra donc aller bien au-delà de la gestion administrative des formations en proposant un soutien en ingénierie de formation et peut-être en formateurs. Nous avons constaté trop souvent que la même ingénierie de formation était effectuée dans plusieurs entités du domaine matériel, ce pilotage devrait amener, et nous le souhaitons, à rationaliser le système et le rendre plus efficace.

### LA DIRECTION A ENGAGÉ DEPUIS DEUX ANS UNE DÉMARCHE DE FIABILISATION DES PRÉVISIONS DE FORMATION

Force est de reconnaître que la tâche s'avère plus compliquée que prévu et que le chemin à parcourir est encore long avant que les activités soient en capacité de faire des expressions de besoin fiable et suffisamment en amont pour que l'UDM s'organise en conséquence. Il n'en demeure pas moins qu'avec les éléments déjà connus, les effectifs de formateurs et d'ingénierie de formation de l'UDM devraient augmenter significativement. Au vu des difficultés de recrutement chronique auquel est confronté le technicampus, ceci est un véritable challenge et l'UNSA encourage la direction à imaginer des parcours professionnels diversifiés, qualifiants et rémunérateurs pour les acteurs de la formation. L'entreprise nous a souvent donné l'impression de ne gérer la formation de ses salariés qu'en réponse aux obligations réglementaires. Pourtant, l'UNSA lui a suggéré d'aller au-delà de ces obligations et de développer notre système de

formation avec une ambition à la hauteur de la branche ferroviaire. Nous avons la compétence et si elle s'en donne les moyens, cette nouvelle UDM serait en mesure de former tous les acteurs de la maintenance tout en générant des profits non négligeables. Très vite, les salariés exerçant leur métier dans les ateliers mis en concurrence en région vont avoir un besoin crucial de faire reconnaître et valoriser leurs compétences.

### LES FORMATIONS DIFFUSÉES PAR L'ENTREPRISE

Pour être reconnues par l'ensemble des mainteneurs de la branche, elles devront offrir la possibilité de certifier les compétences acquises. La création du certificat de qualification professionnelle (CQP) d'opérateur de maintenance mécanique fin 2022 doit être pour l'UNSA le premier d'une longue liste permettant de valoriser les compétences des salariés. Ceci pour toutes les spécialités de maintenance et toutes les classes de rémunération. L'UNSA encourage l'UDM à s'orienter vers ces formations et ses dirigeants à avoir une attitude très proactive au sein de l'Union des transports publics (UTP) pour en diversifier l'offre. Dans un monde idéal, l'UDM devra devenir très rapidement le centre de formation incontournable pour l'ensemble des salariés de la branche désirant faire reconnaître leurs compétences avec un CQP.

### QUE FAIT L'UNSA-FERROVIAIRE ?

Nous avons combattu, dans toutes les instances, la généralisation de la création systématique de filiales pour répondre aux appels d'offres des régions. Cette politique aura des conséquences graves socialement et économiquement.

Ainsi, le coût de la formation des salariés de la maintenance va très probablement augmenter significativement pour les futurs SA. À l'heure où nous écrivons ces lignes, nous ignorons si les filiales de la SA SNCF Voyageurs, créées pour répondre aux appels d'offres des régions, seront dans l'obligation de passer par Mastéris pour demander une prestation de formation à l'UDM. En effet, le législateur pourrait considérer qu'il existe une distorsion de la concurrence étant donné que les autres SA SNCF et les entreprises extérieures ont l'obligation de solliciter Mastéris. Si c'est le cas, la formation des salariés de la maintenance pourrait coûter aux régions de 10 à 20 % plus cher qu'aujourd'hui.

À l'issue des RAO, lorsque le marché aura été attribué, nos concurrents pourront nous solliciter pour former leur personnel. Encore faudra-t-il que nous soyons en capacité de répondre à ces besoins.

### DU CÔTÉ DES ATELIERS DE MAINTENANCE

Les directeurs et les agents regrettent la perte de proximité qui existait avant 2010, époque où le système de formation était organisé avec un réseau d'unités de formation matériel disséminé sur tout le territoire. Les dirigeants à l'origine de la création d'un campus unique ont jugé que les bénéfices attendus l'emportaient sur les inconvénients. Mais l'environnement social et économique a bien changé en à peine quinze années et la demande de proximité de la formation est de plus en plus pressante.

### EN RÉPONSE, LA DIRECTION DU MATÉRIEL TRAVAILLE SUR TROIS AXES

- **Le premier**, c'est la délocalisation des formations en établissement en déplaçant le formateur du technicampus plutôt que les stagiaires. Cette solution a été mise en œuvre très rapidement après la création du technicampus, sur demande des directeurs d'ateliers, pour les formations qui ne nécessitent pas d'équipements andragogiques très conséquents.
- **Le second** voit le développement d'installations fixes de salles de formation à proximité immédiate des TM ou des TI, le technicampus recrutant un formateur sur place pour animer ces formations. C'est par exemple le cas au TI de Lille, à Lyon et au TM TGV Est-Européen.
- **Le troisième** axe consiste à rapprocher le technicampus de la gare du Mans pour faciliter son accès qui, aujourd'hui, nécessite 45 minutes de trajet.

### UN NOUVEAU CAMPUS POUR M

Un nouveau campus va sortir de terre et les locaux actuels du technicampus vont être restitués à leurs propriétaires. ...





L'entreprise a prévu d'investir 33,81 M€ pour construire trois bâtiments : formation, hébergement et atelier, sur un terrain de 24 890 m<sup>2</sup>. Avec 9 885 m<sup>2</sup> de surface construite, c'est une réduction de plus de 10 % par rapport aux bâtiments actuels, supportée par la partie hébergement qui ne comptera que 75 chambres.



Le bâtiment formation (4 829 m<sup>2</sup>) comportera trois étages, dix salles TP de 75 m<sup>2</sup>, 18 salles banalisées, une salle EXOP ainsi que les bureaux de direction et formateurs. Le RDC concentrera l'accueil, le foyer, le *show-room* et le Fab Lab.



Le bâtiment atelier abritera l'école de soudure, l'atelier de maintenance ainsi que des salles de lancement et deux salles de formation banalisées de 50 m<sup>2</sup>.



Le bâtiment hébergement comportera deux étages avec au rez-de-chaussée restaurant, espaces de convivialité et 75 chambres dans les étages.

Le choix de ne construire que 75 chambres est justifié par la présence de nombreux hôtels à proximité et par le rapprochement de la gare SNCF qui permettra à de nombreux stagiaires de rentrer chez eux quotidiennement. Ces chambres seront réservées en priorité aux stagiaires mineurs, les apprentis, qui viennent 11 semaines au technicampus au cours de leurs années de formation. Le stagiaire adulte devra être hébergé la plupart du temps hors du site. Ceci impliquera de réétudier le fonctionnement de l'hébergement et de la restauration, car la délocalisation de l'hôtellerie aura un impact certain sur la prestation de restauration le soir, voire celle du midi.

### UN SITE BEAUCOUP PLUS ACCESSIBLE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Les places de stationnement seront réservées au personnel du site. Les stagiaires désirant s'y rendre avec leur véhicule devront donc le garer sur la voie publique. On nous promet que les constructions seront certifiées « *haute qualité environnementale & bâtiment durable* », labellisées *Biodiversity* et Bâtiment biosourcé. De belles promesses qui avaient déjà été émises lors de la construction du bâtiment actuel, mais qui n'ont jamais été tenues : les panneaux solaires n'ont jamais fonctionné et la température des salles de formation a imposé l'installation de climatiseurs après réception des bâtiments. Peut-être que s'agissant d'une construction dont la maîtrise d'ouvrage est SNCF Immobilier et S2FIT (filiale SNCF) le cahier des charges sera respecté. L'UNSA le souhaite ardemment.

### LE PERMIS DE CONSTRUIRE A ÉTÉ DÉPOSÉ EN JUIN DERNIER ET DEVRAIT ÊTRE OBTENU MI-NOVEMBRE 2023

Il est prévu de débuter les travaux à l'issue des délais de recours en avril 2024. Ils dureront environ 20 mois. L'atelier soudure devra être mis à disposition début septembre 2025 pour être aménagé et l'atelier de maintenance fin octobre 2025, la livraison étant prévue le 1<sup>er</sup> décembre. Le calendrier est extrêmement contraint par les baux actuels du technicampus arrivant à échéance le 30 juin 2025 pour le technicampus zone 2 qui héberge l'atelier soudure et l'EXOP et le 30 mars 2026 pour le site principal. L'organisation du déménagement et le fonctionnement futur restent à imaginer en à peine trois ans pour assurer une transition en douceur en évitant l'interruption des formations. Un très beau challenge auquel l'UNSA ne manquera pas de participer !



UNSA-FERROVIAIRE