



Audience du 30 avril 2015 avec la Direction du Matériel.

Au lendemain de leur visite "houleuse" au Technicentre de Romilly, le Directeur du Matériel Xavier Ouin, et son Directeur Industriel Guillaume Marbach recevaient en audience les OS du Technicentre d'Oullins le 30 avril dernier. Le DET et la responsable RH étaient présents également.

Nouvellement en poste depuis le mois de janvier, Mr Ouin fait le tour des Technicentres pour faire le point sur "l'excellence opérationnelle", "le 5S, et "le management visuel", et après sa petite visite d'inspection aux ateliers, il s'est dit satisfait du travail des cheminots d'Oullins.

Après quelques minutes de palabres sans intérêt, nous l'avons interpellé sur les projets de la Direction concernant l'avenir des ateliers, les transferts de charges LOC et bien sûr le projet d'atelier PRM.

Baisse de charge ???

D'après nos dirigeants, avec la crise; les activités (TGV, TET, Voyage) rationalisent leurs parcs engins et cela engendre une importante baisse de charge de maintenance industrielle.

Cette baisse s'annonce durable, le Matériel doit donc baisser ses frais fixes pour être compétitif.

Face à une telle baisse de charge, Mr Ouin nous dit qu'une entreprise "normale" fermerait ses usines mais «... **le président Pépy s'est engagé à ne fermer aucun site ...**».

Pour la Direction, le projet d'atelier PRM est une « **relocalisation** » dans un "outil moderne" afin d'optimiser la production et améliorer les conditions de travail.

Mr Ouin insiste sur le fait qu'il n'y a pas de « **fermeture** », et de plus Oullins bénéficie d'un bassin d'emploi dynamique.

Concernant le transfert des charges loc vers Nevers, nos dirigeants nous expliquent qu'ils font jouer la solidarité entre établissement. En gros on ferme Oullins pour sauver Nevers qui n'aurait plus de boulot... !!!

Sur la localisation du futur atelier PRM, la Direction de l'immobilier « *travaillerait* » avec les élus politiques du département et le site devrait être connu avant l'été, ou pendant l'été, ou après l'été, ou en décembre, ou ...etc.

Les critères retenus par la Direction pour ce nouvel atelier sont : un bâtiment d'environ 35000 m², et un accès routier pour les camions, les cheminots eux devront s'adapter...comme à Rennes !

De la charge LOC : Oui...mais pas pour Oullins ?

La Direction n'a de cesse pour nous faire avaler la pilule de la fermeture d'Oullins, de nous dire qu'avec la crise « nos clients » n'ont plus les moyens de financer la maintenance, notamment les BB 26000.

Or, l'activité Fret vient de passer une commande de 79 OP mi vie de BB 26000. Cette nouvelle charge de travail cumulée avec les 28 autres BB 26000 à réaliser en 2015/2016 représente 107 loc et 4 à 5 ans de travail pour les ateliers d'Oullins.

Mais cette charge, c'est l'atelier de Nevers qui va en hériter car d'après la Direction, en 2016 les Nivernais n'ont plus de boulot.

Le DET nous promet un beau voyage !

Le Directeur d'Oullins qui n'a pipé mot pendant plus d'une heure à cette audience, a, pour montrer qu'il existait, promis qu'il nous paierait une visite touristique à l'atelier de Rennes.

Décidément, ce bon Directeur n'est pas à une contradiction près. Après nous avoir envoyé les CRS à la Direction régionale, il se transforme en guide touristique pour tenter de nous convaincre du bien fondé du projet PRM. Pas facile d'être D.E.T en 2015 !!!

Des patrons sans aucune culture ferroviaire !!!

La CGT a rappelé au Directeur que les ateliers d'Oullins, c'est aussi une histoire industrielle et sociale de 140 ans, avec des périodes parfois dramatiques, comme sous l'occupation allemande, mais aussi des réussites techniques avec le « Zébulon » et les « nez jaunes ».

A notre grande surprise, nos « patrons » ne savaient pas ce qu'était le Zébulon et ils nous ont demandé de leur expliquer.

Pour la CGT, comment peut-on être à la tête du Matériel et décider de l'avenir des Cheminots d'Oullins sans connaître l'histoire industrielle de l'atelier d'Oullins ?

Le Zébulon était une motrice Z 7100 transformée en 1974 par les Cheminots d'Oullins pour tester la technique du TGV. Ce prototype qui a roulé à plus de 300 km/h, a permis de valider les essais en ligne à grande vitesse.



Pour la CGT, ignorer ce fait d'histoire est une faute grave pour un Dirigeant du Matériel, et cela prouve bien qu'aujourd'hui nous sommes dirigés par des financiers qui ignorent tout du matériel et applique bêtement les orientations décidées par le président Pépy.

Pour la CGT, rien aujourd'hui ne justifie la délocalisation des PRM et le transfert des charges locomotives.



La charge PRM est stable et pérenne !



Le Technicentre d'Oullins a une commande de 107 BB 26000 à traiter en OP mi-vie d'ici 2020 !



Les BB 36000 doivent obligatoirement passer en OP au potentiel maxi de 24 ans !



Oullins doit se préparer à la maintenance des locomotives de nouvelles générations (BB 27000/27300/37000) !

Le syndicat CGT des cheminots d'Oullins revendique la construction du nouvel atelier PRM sur le site d'Oullins, et le maintien de la charge LOC au « montage » afin de garantir aux cheminots un avenir serein.

NON à la FERMETURE des Ateliers d'Oullins !