

CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE
NOUS, ON LA DÉFEND !

Montreuil, le 27 Février 2018

SOUS-TRAITANCE

UN DANGER POUR L'AVENIR !

Les rapports Duron et Spinetta sont maintenant connus. Les choix de ces dernières années, avec en point d'orgue, la loi du 04 août 2014, n'a fait qu'avancer le démantèlement du système ferroviaire français. Si ces deux rapports précisent plus encore, les contours souhaités par le gouvernement et la direction, les cheminots de l'équipement, par leur nombre, leur technicité, leur formation auront tout lieu de s'y opposer !

Lorsque l'on parle de sous-traitance, des notions bien précises sont à prendre en compte. Plusieurs types existent. Elle est stratégique, de spécialité ou bien encore de capacité.

L'externalisation, elle, est un transfert stable et durable qui est décidé dans le cadre d'une démarche stratégique, d'un processus interne vers un prestataire externe. Elle s'accompagne fréquemment d'un transfert de ressources matérielles ou humaines vers le prestataire choisi.

La situation actuelle à SNCF Réseau n'est plus celle de la sous-traitance dite « classique » mais plutôt celle d'une externalisation stratégique. Celle-ci est motivée par une réduction des coûts.

Le passage du « faire » au « faire faire » implique des transformations avec une évolution au sein des établissements, de la structuration des effectifs assurant la maintenance du réseau, avec une inversion progressive de la proportion des personnels d'exécution et des personnels maîtrise et cadres, chargés d'encadrer l'activité.

Autre impact, l'évolution des compétences et des métiers, y compris pour les agents dont la part d'encadrement et de contrôle du travail des prestataires augmente au détriment de la réalisation des opérations. Un exemple précis : 2 000 soudures sous-traitées, entre 800 et 1 000 réalisées par les cheminots, entraînent un contrôle de chaque soudure sous-traitée par un agent SNCF. Ce qui entraîne que les agents effectuent plus de contrôle que de soudures.

Si l'emploi a toujours été une variable d'ajustement à l'équipement, celle-ci s'est traduite, au plan de l'ancienneté des agents de terrain, par des ruptures importantes entre générations et un réel déséquilibre entre cheminots expérimentés et inexpérimentés. Les montées en compétences deviennent de plus en plus difficiles dans ce contexte de renouvellement. Après une forte baisse des effectifs, il y a eu une reprise des recrutements ce qui a déséquilibré la pyramide des anciennetés. La proportion entre anciens et nouveaux, perturbe considérablement les mécanismes de montées en compétences historiquement en place à la SNCF.

Cette politique pose d'importants problèmes en termes de sécurité qui poussent à prendre des risques dixit un responsable. Le moindre problème technique pointu, pose le problème de ressources. Trop peu d'agents ayant une bonne connaissance technique de terrain sont encore en place.



LA SOUS-TRAITANCE DU RISQUE :

Les premières activités sous-traitées ont été celles jugées les plus pénibles physiquement et à plus faible valeur ajoutée. Cela a entraîné une baisse des accidents du travail avec arrêt. La direction a d'ailleurs su l'utiliser, en s'adjudgeant le bénéfice de cette baisse.

Cependant elle n'a en rien amélioré les conditions de travail des cheminots, elle n'a fait que transférer nombre de tâches, reportant de fait, les accidents de travail sur les salariés des entreprises privées ! Pour rappel, ce sont 5 salariés de ces entreprises qui sont décédés en 2017.

Les entreprises extérieures, soumises à une forte concurrence et au poids des indicateurs dans l'obtention des marchés, sont incitées à dissimuler les AT de leurs salariés.

Pourtant les entreprises privées coûtent 10% plus cher que les cheminots !

Pour comprendre peut-être faut-il se pencher vers le gâteau que procure la régénération. C'est un effort d'un montant de 2 milliards d'euros, hors Ile-de-France en 2016 et qui va être de 2,5 milliards d'ici 2021. De quoi combler bien des appétits !

Tout ceci aurait pu en rester là sans la volonté du Gouvernement de modifier en profondeur la SNCF. Le rapport Spinetta, dresse un tableau peu reluisant si l'on veut bien comprendre ce qui se joue.

L'effectif actuel est de 32 720 cheminots de l'équipement sur l'ensemble du territoire.

Pour la CGT, les cheminots doivent reprendre la main et inverser cette spirale dangereuse !

Les problèmes de montées en compétences internes vont aller en s'accroissant si rien n'est fait. Les entreprises vont monter en compétences, peu importe ce que cela coûtera et la question pourra se poser rapidement concernant l'avenir même des cheminots.

Il serait dangereux de penser que tout restera en état, que l'avenir est assuré. En effet, l'appétit de ces entreprises est sans fin et leur côté humain est encore à créer !

D'ailleurs, celles-ci se penchent de très prêt sur l'entretien courant qui pourrait être transféré à hauteur de 30 %.

Pour la CGT, il y a urgence à ce que les cheminots de l'équipement, partout, qu'ils soient sur les travaux, en déplacement, en bureaux, prennent en main leur avenir.

Le 22 mars 2018, la CGT vous propose de faire front commun, pour défendre nos métiers, nos techniques, pour maintenir en interne, des savoirs qui feront que le ferroviaire en France sera toujours un des plus sûrs !

La CGT revendique :

- ✓ Des recrutements à statut ;
- ✓ La réinternalisation des charges et l'intégration au statut des cheminots des filiales et des entreprises ;
- ✓ Des conditions sociales de haut niveau pour tous les cheminots pour lutter contre le dumping social ;
- ✓ Une réglementation et une formation de haut niveau basée sur les 9 principes de prévention pour une application de règles de sécurité indépendante des lois du marché et de la concurrence.

« LA SNCF, CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE, NOUS, ON LA DÉFEND ! »