

**CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE
NOUS, ON LA DÉFEND !**



INTRODUCTION

Cédric ROBERT - Montreuil, le 17 Octobre 2018

CONFÉRENCE DE PRESSE-
Seul le prononcé fait foi.

Mesdames et Messieurs,

Bonjour à toutes et à tous et merci d'avoir répondu à l'invitation de la Fédération CGT des Cheminots.

A mes côtés, Hervé GOMET élu au CCGPF, Fabrice DESPLANCHES, secrétaire du Collectif Technique National Equipement de la Fédération CGT des cheminots.

Au moment même où nous nous trouvons ensemble, une expertise est présentée au comité d'entreprise Maintenance et Travaux de la SNCF.

Cette expertise, commandée par les élus du CE, porte sur l'analyse du recours à la sous-traitance.

Alors même que le pacte ferroviaire voté en juin dernier a été imposé aux cheminots, aux usagers et aux populations malgré une opinion publique globalement favorable à l'action des cheminots, celui-ci ne devrait toutefois entrer en vigueur que le 01 janvier 2020.

Pourtant le président PEPY, qui porte la politique du champ de ruines et qui se pose encore une fois en liquidateur du service public ferroviaire, entend bien poursuivre le passage en force. Suppression massive des emplois, déstructuration méthodique de la SNCF, alors même qu'aucune discussion n'a été engagée en interne sur le « pacte d'entreprise », contrairement à ce qui était prévu : voilà la recette de celui qui est sensé conduire l'entreprise publique depuis 10 ans.

C'est aussi dans ce cadre, que le recours à la sous-traitance, notamment dans le domaine de la régénération et de la maintenance des infrastructures devient la règle.

Le recours à la sous-traitance dans le cadre de piques d'activités ponctuelles existe depuis de nombreuses années à la SNCF, celui-ci dépasse aujourd'hui ce principe et devient structurel.

Ainsi, l'expertise présentée ce jour met en lumière ce que la CGT des Cheminots affirme depuis de nombreuses années. Oui, il est possible de faire autrement, non, le recours à la sous-traitance n'est pas inéluctable.

L'expertise démontre, entre autres, que la sous-traitance n'est pas moins chère, qu'elle ne répond pas toujours aux exigences de qualité, de fiabilité, de sécurité, et que les conditions de travail des cheminots des entreprises concernées sont fortement dégradées.

En outre, la nécessité d'engager et de poursuivre, dans le temps, des travaux lourds sur les infrastructures justifie à nos yeux la création d'emplois pérennes au sein de la SNCF, entreprise publique de service public.

Les récents événements dramatiques qui ont eu lieu ces derniers jours nous rappellent par ailleurs combien le milieu ferroviaire est dangereux. Ainsi, les victimes cheminotes qu'elles soient d'entreprises sous-traitantes ou de la SNCF sont d'abord des victimes au travail. Si le risque 0 n'existe malheureusement pas, nous estimons que la direction de l'entreprise doit tout mettre en œuvre afin de protéger au maximum les salariés qui interviennent sur nos installations.

Cette expertise sur la sous-traitance répond donc à plusieurs enjeux : pourquoi et comment la SNCF a-t-elle recours à la sous-traitance ? Quelles sont les incidences de celles-ci sur la production ferroviaire, sur la SNCF elle-même et sur les salariés, qu'ils soient de l'entreprise publique ou pas ?

Depuis plus de 10 ans, nous constatons un développement très important de la sous-traitance touchant tous les métiers. Outre les effets sur la réduction de l'emploi cheminot, l'externalisation des missions de maintenance a entraîné :

- Une perte des savoir-faire issus pourtant d'une longue histoire ;
- La diminution du parc de matériels nécessaires à l'exercice de nos missions ;
- Des problèmes de qualité et de sécurité dans l'exécution des chantiers sous-traités.

La direction explique le développement de la sous-traitance en raison notamment de coûts inférieurs. Pourtant, cette question reste à démontrer : les exemples ne manquent pas de chantiers où les cheminots de la SNCF doivent refaire les travaux, ce qui est rarement comptabilisé. Cette politique de sous-traitance ne semble pas avoir de limite. Nous considérons donc qu'il existe un autre modèle de gestion visant :

- A maintenir un haut niveau de compétences compatible avec les exigences de qualité et de sécurité des circulations ;
- La maîtrise de la chaîne de production via la ré-internalisation des charges de la sous-traitance ;
- L'amélioration des conditions de travail ;
- La maîtrise et l'efficacité des dépenses publiques.

Pour cela, il faut tordre le cou aux messages et idées préconçues savamment distillés par la direction de l'entreprise.

La sous-traitance actuelle à SNCF Réseau n'est plus celle de la sous-traitance « classique » mais correspond à une volonté stratégique d'externalisation de notre travail.

SNCF Réseau utilise l'externalisation comme pivot pour forcer le changement de modèle économique, passer du « faire » au « faire faire ».

Interrogée sur la pertinence économique de cette stratégie, SNCF Réseau est incapable de quantifier l'apport des sous-traitants à ses marges financières. Nous assistons à une politique d'entreprise qui repose uniquement sur un dogme, une croyance : « l'externalisation va permettre la réduction des coûts ».

La sous-traitance en quelques chiffres :

- 35 % de l'activité de SNCF Réseau est actuellement sous-traitée.
- 2/3 des travaux sont externalisés.
- Un objectif de 24 à 30 % est fixé pour externaliser l'entretien courant, soit plus du triple du volume actuel.
- 3 Md € dépensés en 2016, soit +67 % depuis 2011 et +27 % attendus d'ici 2020.
- Un chiffre d'affaires du privé multiplié par 4 en 10 ans.
- 3 grands groupes du BTP qui se partagent 70 % de l'activité.

Derrière ces données et cette stratégie, se cache une réalité alarmante.

Les sous-traitants ne sont pas autonomes, ce qui génère des coûts d'accompagnement et d'encadrement pour SNCF Réseau.

Aucune région n'est épargnée par les malfaçons.

Bien que 32 entreprises sous-traitantes aient fait l'objet de sanctions pour malfaçons ou non-respect des règles de sécurité, SNCF Réseau persiste dans cette politique.

L'externalisation constitue un puissant facteur de pression sur les emplois cheminot.e.s et sur les conditions de travail

- 0 emploi supplémentaire pour SNCF Réseau en 2018 alors que l'activité est croissante.
- Une baisse attendue des effectifs après 2020.
- Pression sur les cheminot.e.s pour toujours plus de mobilité géographique.
- Pression pour réaliser les travaux dans des conditions minimales d'organisation non respectées à cause du manque d'emploi.

A contrario :

- +73 % pour les effectifs des sous-traitants depuis 2008.
- 8 689 salariés travaillent aujourd'hui dans les entreprises sous-traitantes de la SNCF.

L'externalisation fait peser un risque réel et sérieux sur la maîtrise de notre patrimoine, la qualité de notre expertise et la maîtrise des coûts à long terme.

La direction prétend que le recours à la sous-traitance coûte moins cher. C'est faux.

L'expertise le démontre.

Sur le court terme, les prestataires doivent acquérir le savoir-faire (montée en compétence), se former à des activités complexes et dangereuses et investir dans des matériels (engins lourds) : cela représente pour la SNCF un surcoût de 10%, ce que la direction admet.

Autrement dit, recourir à la sous-traitance coûte immédiatement plus cher que faire faire le travail directement par les cheminots de SNCF Réseau.

A long terme, de nombreux coûts cachés et/ou non calculés pèsent sur le coût réel de la maintenance : renoncements partiels ou totaux de chantiers de régénération liés à des problèmes de rendement et de qualité, opérations d'entretiens non réalisées dans les règles de l'art. On constate déjà que nombre de chantiers assurés par des prestataires présentent des défauts, qui doivent être repris, partiellement ou parfois en totalité. Avec à la clef des surcoûts... qui ne sont jamais évalués !

La direction estime que le recours à la sous-traitance n'a pas d'impact sur la qualité, la fiabilité, la sécurité des circulations. C'est faux

L'expertise le démontre. L'externalisation de la maîtrise d'œuvre sur les travaux d'investissement par exemple, a connu des expérimentations cette année.

Les retours ne sont pas au niveau des exigences de qualité. Certaines lignes après travaux ne sont pas ré-ouvertes à la circulation, ou bien avec ralentissements.

D'ailleurs, le témoignage cité dans l'expertise d'un responsable est éloquent, je cite : « *La maîtrise d'œuvre, ça ne marche pas. Il y a trop de malfaçons découvertes en fin de course (...). En ce qui concerne la maîtrise d'œuvre en ligne exploitée, pour moi, on en est loin. Trop de risques !* » fin de citation.

Tous ces éléments favorisent les risques pour la qualité, la fiabilité et la sécurité du réseau à long terme, et peuvent se révéler particulièrement coûteux au final.

L'idée selon laquelle il est préférable de « faire-faire » pour ne se consacrer qu'aux missions censées être à plus forte valeur ajoutée exerce une pression sur les sous-traitants eux-mêmes, contraints de mener à bien les travaux dans des conditions dégradées, faute de moyens et d'encadrement suffisants.

Par ailleurs, l'expertise pointe le fait que l'augmentation de la coactivité s'avère propice aux dysfonctionnements du fait d'une multiplicité d'intervenants qui n'ont pas de règles communes stables et partagées, comme c'était le cas autrefois dans le cadre de l'entreprise intégrée.

La direction occulte l'impact du principe de la sous-traitance sur les conditions sociales et de travail des cheminots des entreprises concernées.

L'expertise est extrêmement claire. Elle pointe, entre autres, la précarisation des prestataires qui ne bénéficient pas des mêmes protections sociales que le donneur d'ordre (convention collective BTP et régime de travail moins favorables) et qui bien souvent souffrent d'une diminution de l'expertise des personnels intervenants, faute de pouvoir dégager les moyens suffisants (turn-over important, niveau de formation limitée, fort appel à l'intérim, etc.).

La DARES dans une enquête plus récente sur la sous-traitance met également en évidence une pression temporelle plus forte et un nombre d'accidents du travail plus élevé chez les sous-traitants que chez les donneurs d'ordre.

Il faut souligner que les fortes exigences du système qualité et sécurité vis-à-vis des sous-traitants, présentent un effet pernicieux : les entreprises sous-traitantes, soumises à une forte concurrence et au poids de cet indicateur dans l'obtention des marchés, sont incitées à dissimuler les AT de leurs salariés.

En conséquence, nous estimons qu'il faut réinternaliser les charges de travail au sein de la SNCF.

Une ré-internalisation des charges mérite d'être menée dès à présent à tous les niveaux. Il apparaît qu'il faut ralentir et / ou stopper le processus d'externalisation au niveau de l'entretien courant et des Opérations de Grand Entretien, développer les moyens de préserver les compétences techniques et la connaissance du réseau et fiabiliser le système de remontée des dysfonctionnements rencontrés lors des travaux de régénération avec un plan d'actions pour y remédier et pour les empêcher de réapparaître.

Pour cela, il faut renforcer les effectifs en interne.

Sans être exhaustif sur le contenu de l'expertise présentée ce jour, il apparaît donc que l'externalisation des charges de maintenance de l'infrastructure répond avant tout au dogme libéral qui vise à saccager la SNCF.

Les présidents Pepy et Jeantet ainsi que le Gouvernement sont donc responsables d'un abaissement du niveau des règles de maintenance sous couvert d'économies alors que celles-ci ne sont pas démontrées. Leur responsabilité apparaît au grand jour. Leur attitude est le fruit d'une volonté plus large d'en finir avec le service public, y compris en mettant de côté l'impérieuse nécessité d'envisager la maintenance du réseau ferré, sa fiabilité, son efficacité sous un autre angle que celui de la destruction de la SNCF.

Merci de votre attention.