



FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS
UNION FÉDÉRALE DES CADRES ET MAÎTRISES



POURQUOI FAIRE FAIRE QUAND ON PEUT FAIRE ?

**Le ferroviaire,
c'est nos métiers**

**Ensemble, réfléchissons,
construisons des revendications pour
nous approprier notre travail**

Edito :

Pourquoi faire faire quand on peut faire, quand on sait faire, quand on veut faire ?

Nous sommes les experts du ferroviaire. Notre rôle est aussi d'organiser, de gérer les compétences, d'appréhender le patrimoine de façon à le maintenir en état et de le développer en l'améliorant. Au quotidien, nous dépassons les aléas afin d'assurer un service public tourné vers l'intérêt général.

Nous sommes fiers de nos métiers et de nos savoir-faire. La doctrine dominante de la sous-traitance mène à une impasse. La sécurité, l'indépendance, la préservation des savoirs afin de maîtriser l'ensemble de la chaîne de production sont au cœur de notre démarche revendicative.

Les cheminots maîtrises et cadres présents au forum organisé par l'UFCM-CGT le 16 octobre 2019 à Saint Denis contestent le discours s'enroband de nécessité



économique, de conjoncture, de montée en compétences des autres entreprises, d'absence de connaissance des nouvelles technologies dans l'entreprise.

La sous-traitance en cascade, la pression sur les petites et moyennes entreprises, la précarité des prestataires ont modifié les rapports entre salariés mais aussi le sens de notre travail ; elles génèrent des surcoûts de production et bien sûr de la souffrance.

La CGT part de la réponse aux besoins : une entreprise de service public nécessitant une technologie précise, avec un devoir intransigeant de sécurité, a besoin de savoirs et compétences avec des salariés formés qui bénéficient des mêmes garanties sociales.

Un système de production intégré ne place pas les salariés en concurrence mais en coopération...



Les services transverses :

Analyse:

Une grande entreprise publique de service public développe des particularités dans la gestion du personnel, dans la formation professionnelle, dans les règles comptables... Elle atteint aussi une taille qui rend plus efficace la gestion en interne de la médecine. Elle doit également se doter d'une politique sociale et d'action sociale en réponse directe aux besoins de ses salariés.

Sous-traiter ces services revient in fine à faire reculer les droits puisque plus personne ne les connaît. Les réponses deviennent celles de standards inadaptés aux spécificités de l'entreprise.

Dans notre entreprise, ne faut-il pas ré-internaliser ces services pour répondre au mieux aux besoins des cheminots et de la production ?

Les cheminots des Services Transverses ne sont pas un coût, ils sont une richesse et la colonne vertébrale de la SNCF, détenteurs d'un savoir-faire incontournable !

Les services transverses ne sont pas considérés comme cœur de métier, la direction fait le choix de la sous-traitance. Au final, ce sont des pertes de temps, de savoirs et de droits.



Propositions:

Nous le réaffirmons, le savoir-faire transverse permet le fonctionnement simultané de l'ensemble des métiers de tout le Groupe Public Ferroviaire !

- Des services transverses en proximité et en appui de la production.
- L'arrêt de la sous-traitance des prestations à outrance et donc la ré-internalisation de nos Services Transverses de manière unifiée et solidaire.
- La reconnaissance de nos savoir-faire transverses, leur valorisation au sein du GPU et la montée en compétences par la formation en interne.
- Des formations en interne. Nos campus formation voient leurs missions socles menacées en faisant de plus en plus appel à des instituts de formation externes, chers et sans aucune approche du ferroviaire. C'est d'ailleurs le cas des Dispositifs Qualifiants qui permettent de faire fi de nos formateurs cheminots.

Les ingénieries :

Analyse:

Les ingénieries sont essentielles, elles se doivent de développer une technologie de haute précision afin de rouler plus vite et plus sûr. Ne pas maîtriser la technologie condamne le ferroviaire à l'obsolescence. Le TGV en est l'exemple, c'est la volonté politique avec la qualification des cheminots qui a permis de développer le ferroviaire à grande vitesse et de faire de la filière française, un fleuron. La roue et le rail sont indissociables, le progrès se gagne ensemble !

Dans votre service, que doit-on internaliser pour maîtriser et moderniser les technologies ferroviaires ?

Maîtriser l'ingénierie, c'est :

- Conforter la technicité des agents et de l'entreprise ;
- Mieux travailler demain pour fiabiliser le matériel roulant et l'infrastructure.
- Travailler en coopération à l'innovation de la filière ferroviaire française avec les industriels.

La maintenance, le développement et la recherche
ne sont pas un coût, mais un investissement
pour l'avenir du ferroviaire.

***La Direction décide
unilatéralement de sous-traiter
25 % de sa charge
de travail en ingénierie...
Quelle est la logique?***



Propositions:

- Développer les technicités des agents, techniciens, ingénieurs experts par la formation initiale et continue.
- Initier des programmes de recherche en coopération et non en contractualisation avec les constructeurs et industriels.
- Rapprocher les ingénieries du matériel roulant et l'infrastructure.
- Prioriser la sécurité et la qualité lors de l'établissement des règles de maintenance face aux pressions financières et commerciales.

Les prestataires

Analyse:

Les prestataires sont généralement couverts par la convention collective "Syntec", une des moins protectrices. Les directions ont recours à cette forme de sous-traitance au prétexte du manque d'autorisations d'embauche. Dans l'entreprise, des milliers de salariés apportent leur qualification (Bac + 2 à Bac + 6), sans garantie de maintenir les savoirs indispensables à notre production.

Les prestataires sont isolés et souvent pris entre les intérêts de la société qui les salarie et la société cliente.

Dans le collectif de travail, ils sont perçus comme « des pièces rapportées », dans un processus de mise en concurrence des salariés.

Ni les prestataires, ni la SNCF n'y gagnent. Beaucoup aspirent à une situation stable. Le surcoût et l'impossibilité de planifier les carrières afin de répondre aux besoins, ne présentent que des désavantages. Une entreprise comme la SNCF travaille aussi sur des projets passionnants et à long terme.

Dans votre service, combien d'embauches faut-il pour répondre aux besoins des cheminots et de la production ?

Les prestataires sont des salariés à part entière,
avec des savoirs et une expérience.

Leur avenir peut devenir celui de la SNCF.

***Je bosse pour la SNCF,
sans être salarié de la
SNCF. J'aimerais intégrer
cette boîte et avoir les
mêmes droits.***



Propositions:

- Couvrir les cadres d'organisation par un plan d'embauche des prestataires.

Pour y parvenir :

- Autoriser les représentants des prestataires à venir sur leur lieu de travail.
- Intégrer les sociétés spécialisées dans le ferroviaire dans le champ d'application de la branche ferroviaire.
- Prohiber la marchandisation du travail.

Les syndicats CGT de la Fédération des Sociétés d'Etudes et la Fédération des Cheminots travaillent ensemble pour unir les salariés et défendre leurs revendications.

Le Système d'Information

Analyse:

A la SNCF, les métiers techniques de l'informatique à la Direction des systèmes d'information sont désormais quasiment tous sous-traités. Nous ne produisons plus nos outils, mais nous achetons très chers des outils inadaptés, que les « trains de maintenance informatique » ne suffisent pas à adapter aux besoins de la production.

Pourtant, une sous-traitance en régie a un prix deux fois supérieur à celui d'un service informatique interne. Ces chiffres étaient pour la première fois apparus dans un rapport d'expertise commandé par 3 CE SNCF.

La généralisation des Centres De Services (« location » d'équipes dédiées de sous-traitance pour un projet) et l'hébergement dans le cloud (achat de services d'hébergement des données) ont fait passer, en quelques années seulement, le coût du SI SNCF de moins de 900 M€ à 1,3 Md€ par an.

1 300 000 000 € = 63 000 années de SMIC

Il faut ajouter à cela la dépendance à un fournisseur et les coûts supplémentaires en licences logicielles difficilement maîtrisables.

Dans nos services, quels sont les besoins informatiques ?

Quel que soit le métier, si les chiffres varient,
la logique reste la même : l'internalisation
relève du bon sens économique.

***La Cour des Comptes nous
dit que le « recours à
l'externalisation est une piste
intéressante puisqu'elle doit
permettre à la SNCF de réduire
les coûts de l'entreprise... »
Savent-ils compter?***



Propositions:

- En priorité, nous devons internaliser :
- Les missions d'assistance technique, notamment par l'embauche des prestataires externes,
- L'exploitation des SI (dont une partie est en Pologne)
- L'Expertise technique (aujourd'hui dans les centres de services)
- La conception/développement (externalisés en centres de services avec back office en Espagne et au Maroc).

Les Responsables de Travaux

Analyse:

La sous-traitance stratégique provoque l'augmentation de la charge de l'encadrement opérationnel, donc sur des agents chargés d'organiser et de piloter la production. La vie d'un chantier, c'est d'abord la gestion des aléas dépendant de multiples facteurs (météo, pannes d'engins, retards des circulations, installations stratégiques indisponibles ...).

Les responsables de travaux sont en grande difficulté pour mener à bien leurs chantiers étant donné qu'ils n'ont pas la main et aucun lien hiérarchique avec les entreprises sous-traitantes.

Les chefs de lot Travaux de l'infrastructure enchaînent les réunions dans la journée puis se rendent sur les chantiers la nuit en dehors de toute réglementation sur la répartition du temps de travail et au détriment de leur santé.

La planification d'un chantier ne représente plus le même travail ni la même charge. Elle devient plus complexe dans l'ordonnancement des tâches du fait de la spécialisation des prestataires. Autant de contraintes qui rendent extrêmement difficile voire impossible la gestion des aléas.

Quelle doit être l'organisation de la maîtrise d'œuvre pour travailler sereinement ensemble ?

Au lieu de se facturer.
Le savoir-faire et l'expérience se partagent,
c'est la coopération !

La sous-traitance pour la maintenance des installations implique de prévoir la production sans avoir toutes les cartes en main, sans connaître précisément la disponibilité et le niveau de compétences des prestataires.



Propositions:

- Internaliser les travaux pour se donner les moyens de réellement piloter la production, et parler le même langage, appliquer la même réglementation, avoir tous le même socle de compétences.
- Repenser l'organisation du suivi des travaux, avec les embauches pour répartir les tâches de travail.

Les Dirigeants de proximité

Analyse:

Nombre de DPx alertent leurs responsables sur leur charge de travail qui n'a pas diminué avec l'augmentation de l'externalisation. Par contre, les tâches administratives augmentent, il n'est pas rare que les DPx travaillent plus de 60 heures par semaine.

Le risque majeur de l'externalisation est celui de la perte des compétences des cheminots SNCF.

Pourtant, nous le réaffirmons : c'est bel et bien la haute technicité des cheminots SNCF qui constitue la force de notre entreprise et qui permet de produire des trains en sécurité.

Ce sont les changements d'organisation permanents, la gestion des effectifs au plus serré et le transfert de l'activité vers des entreprises privées qui mettent à mal ce système et créent des risques sur la sécurité des circulations.

Dans votre service, que doit-on internaliser pour mieux organiser le travail et se concentrer sur nos tâches métiers ?

La production en interne n'est pas un coût, elle permet aux encadrants de maîtriser la qualité de la production.

***L'externalisation, c'est moins
d'agents dans les équipes et du
surtravail pour les DPx.
Un surcoût avéré, une rigidité
dans l'organisation de la
production, sans compter la
paperasse que cela demande!***



Propositions:

Afin de conserver la maîtrise de notre outil industriel, il nous faut :

- L'internalisation des charges de travail et l'augmentation des effectifs ;
- Un plan de recrutement ambitieux et immédiat ;
- Un niveau de formation élevé des agents ;
- Le décompte des heures travaillées, avec un dispositif d'alerte ;
- La création de postes pour soulager la charge de travail du dirigeant de proximité ;
- L'installation de pôles d'appui en proximité.

S'approprier le travail, c'est exiger les moyens pour bien le faire.

Dans nos services, que faudrait-il internaliser pour qu'ils fonctionnent mieux et durablement ?

Nous sommes les acteurs et les experts de la production ferroviaire, nous devons être entendus en ce qui concerne les moyens et les compétences nécessaires à la réalisation du travail en respectant toutes les exigences de qualité, sécurité qui sont de notre responsabilité. Bref, avoir une véritable maîtrise de la production !

Le recours à la sous-traitance tend à accroître les difficultés du travail d'encadrement opérationnel, comme des techniciens au risque d'un « surengagement » au détriment de nos fondamentaux.

N'acceptons pas le discours de quelques dirigeants peu scrupuleux, exigeons la ré-internalisation de nos emplois, garante du maintien de nos qualifications et de la qualité du travail. C'est l'affaire de tous.

