

ST DENIS, LE 2 mai 2023



RÉ-INTERNALISATION À L'ÉQUIPEMENT: UN EFFET D'ANNONCE ?

500...le plan de ré-internalisation de la direction

Ce plan de ré-internalisation fait suite aux annonces du président Farandou en janvier 2021 de ré-internalisation de 500 postes à l'équipement d'ici 2023. Le 19 avril 2023 se tenait le comité de suivi de ce plan de ré-internalisation. A date, ce serait l'équivalent de 380 emplois (création de poste, maintien de poste, heures réinternalisées ...) qui auraient été créés ou maintenus dans les établissements équipement selon la direction. Même si ce plan sent parfois la bidouille (transfert d'agents d'une équipe à l'autre par exemple), quoi qu'il en soit, **ce plan de ré-internalisation reste une paille rapporté au nombre d'agents de l'équipement (près de 36000) et aux manques d'effectifs existants.**

Ce plan est sans doute aussi dicté par le fait que les entreprises privées n'ont pas la compétence technique et sécurité pour assurer aujourd'hui les chantiers à la place des agents SNCF (accidents, surcoûts, malfaçons...).

Si il y a ré-internalisation ponctuelle aujourd'hui, pour SUD-Rail c'est avant tout qu'il y a eu une externalisation ratée ces dernières années.

500 et après ?

À la question de savoir ce que compte faire la direction une fois ce plan de 500 ré-internalisations effectué, la direction, au mieux, reste vague. Si elle veut nous faire avaler des couleuvres en laissant penser qu'elle pourrait faire marche arrière sur ses objectifs d'externalisation, filialisation et privatisation, c'est raté.

Pour SUD-Rail, la direction SNCF maintient son cap dans ses objectifs d'externalisation et de réduction des effectifs cheminots. La restructuration maintenir demain dans les établissements équipement, avec la mise en place de structures (UTM) pouvant s'adapter rapidement à fonctionner avec la sous-traitance, va dans ce sens.

Les faits démontrent donc au contraire qu'externalisation et filialisation restent un objectif pour la direction. Pas pour réduire les coûts des chantiers (puisque c'est l'inverse qui se passe, les chantiers externalisés ou sous-traités coûtent plus cher), mais pour diminuer la masse salariale SNCF et casser au passage l'outil de travail cheminot pour niveler par le bas nos conditions de vie et de travail.

MISE AU POINT :

Nous n'incriminons pas nos collègues du privé, mais leurs conditions de travail. Pour nous, ils feraient certainement de bons collègues de travail.

SUD-Rail revendique un alignement par le haut des conditions de travail, de sécurité et des conditions de rémunération **pour tous les travailleurs du rail**, qu'ils soient agents SNCF, filiales SNCF ou salariés des entreprises privées.

SUD-Rail demande une vraie politique de ré-internalisation pour remettre la sécurité et les conditions de travail au premier plan. Les récents accidents de travail mortels de ce début d'année de salariés d'entreprises sous-traitantes sur des chantiers SNCF Réseau confirment de façon tragique que le niveau de sécurité, de formation et de connaissance de l'environnement ferroviaire dans les entreprises privées est insuffisant et source de risques pour les salariés et les usagers.