

## Danger immédiat pour les cheminots et les usagers

Les conseils régionaux se saisissent de la possibilité offerte par Macron d'ouvrir le marché ferroviaire à la concurrence.

Grand-Est, Paca, Pays de Loire, et Hauts de France, les présidents de conseil régionaux ne se cachent plus pour faire du service public un sujet économique.

La qualité de service est systématiquement mise en avant pour critiquer la SNCF, mais surtout les cheminots.

La politique de l'entreprise de ces dernières années n'a fait que de détruire notre outil, et malgré la volonté quotidienne des cheminots, les moyens nous ont été retirés.

Les décideurs pensent que le savoir-faire cheminot est à leur disposition.

Nous voulons sauver nos emplois, nos rémunérations et nos conditions de travail. Derrière leurs projets, des familles existent.



Les cheminots de la région n'accepteront pas les conditions imposées par la réforme du ferroviaire



### 2018 Les destructions s'accélèrent

La réforme du ferroviaire de 2018 a été combattue par les cheminots car elle apportait un grand nombre d'attaques directes envers le chemin de fer public au service du public.

Sous prétexte de toucher aux soi-disant avantages des cheminots, le gouvernement Macron voulait abattre le dernier rempart au libéralisme ferroviaire.

Fin du Statut, ouverture à la concurrence, convention collective, transférabilité des cheminots, mise à disposition du savoir-faire, éclatement de l'entreprise en Société Anonyme, abandon du FRET public,...

Voilà les réels objectifs de cette réforme

# L'ouverture à la concurrence impose quoi ?

A chaque appel d'offre, la région organise les conditions d'appels, les besoins humains et matériels nécessaires. Les cheminots, au Statut ou contractuel, se retrouvent face à deux choix plus mauvais l'un que l'autre quand ils sont concernés par cet appel.

## Acceptation du transfert : le contrat de travail est transféré à la nouvelle entreprise

Concrètement cela signifie seulement un maintien de la rémunération calculée sur les 12 derniers mois et une garantie de l'emploi au sein de la branche ferroviaire (au gré des transferts...)

Mais cela signifie aussi et surtout la disparition au bout d'une durée de 15 mois maximum :

- des accords collectifs SNCF : organisation du travail, cessation progressive d'activité, reclassement en cas d'inaptitude, action sociale...
- de l'avancement en échelon et du classement en position de rémunération
- des dispositions règlementaires liées à la rémunération contenues dans le RH 0131.

Cela signifie aussi que les facilités de circulation, l'accès aux cabinets médicaux et le logement sont renvoyés à une négociation au niveau de la branche ferroviaire.

50%

## Refus du transfert : dans ce cas de figure il y aura 2 scénarii liés à la mobilité

✓ Le transfert n'implique pas de mobilité interrégionale :

➤ Si le/la cheminot est affecté à + de 50% au service transféré : il y a rupture du contrat de travail et versement d'une indemnité à la charge de la nouvelle entreprise

➤ Si le/la cheminot est affecté à - de 50% au service transféré : la SNCF fait une seule proposition d'offre d'emploi situé dans la région ou sur le territoire national ! **Si cette proposition est refusée, il y a rupture du contrat de travail** et versement d'une indemnité à la charge de la SNCF. Si cette proposition est acceptée la mutation est réalisée.

✓ Le transfert implique une mobilité interrégionale : il y aura mutation au sein de la SNCF.

Ces dispositions sont issues de la loi dite « Pacte ferroviaire » que nous avons combattue durant plusieurs mois. L'effectif excédentaire non prévu d'être repris par l'appel d'offre se verra obligé d'accepter une mutation, voir un changement de métier.

La région Hauts de France ouvre 3 appels sur l'étoile de St Pol, l'étoile d'Amiens et le Beauvais/Paris. Elle impose aussi la création d'une entreprise dédiée à cet appel d'offre, ce qui devrait exclure de fait la SNCF, sauf par la création d'une filiale.

Aucun chiffrage actuel de l'effectif concerné n'a été réalisé, mais nous savons tous quels sont les sites, et les métiers concernés. Mais ça ne sera pas équivalent à ce que l'on connaît aujourd'hui. La région décidera de l'emploi...

Et la direction se refuse à être transparente sur la situation sous prétexte de couvrir ses études de marchés.

Pas un mot sur combien d'agents seront laissés sur le carreau. Pas un mot sur l'impact familial des agents concernés.

Aucune garantie de maintien d'emploi, de rémunération, de conditions d'emploi.

SUD-Rail sera aux côtés des cheminots concernés pour leur obtenir ces réponses.



Les usagers doivent voir dans cette ouverture à la concurrence l'absence de prise en compte de leurs attentes.