

OUVERTURE A LA CONCURRENCE

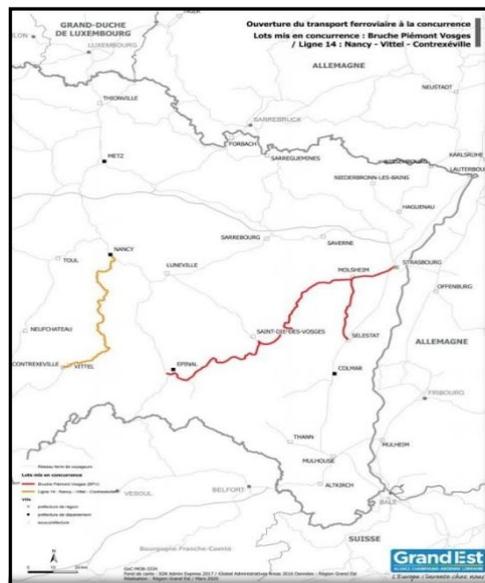
Les appels d'offre prévus dans les 10% de km/trains de la convention TER Grand-Est se traduisent en deux lots qui représentent 8% de km/trains

BPV = St-Dié-Molsheim-Strasbourg et Selestat Barr-Obernei-Molsheim - Strasbourg (16000 voyageurs/jour) + Epinal-St dié (560 voyageurs/jour)

L14 = Pont-St-Vincent et Nancy (1400 voyageurs) Vittel-Pont St Vincent (460 voyageurs/jour)

Les concessions se feront pour 22 ans compte tenu des frais à engager

A venir dans la foulée : **lignes transfrontalières** on ne sait pas encore de quels lots on parle mais il s'agit de lignes vers l'Allemagne, concernant l'exploitation commerciale.



Même si SNCF l'emporte, il y aura transfert de personnel

En effet, contrairement aux premières annonces internes, les **deux lots mis en appel d'offre concernent à la fois la maintenance de l'infrastructure concernée** (remise en état de la voie et des installations de sécurité) **et l'exploitation commerciale** (la mise en circulation des trains et leur entretien).

Pourtant, notre Direction nous avait annoncé que seule la ligne 14 serait concernée par un appel d'offre global exploitation et maintenance.

En conséquence et comme nous l'avions dénoncé, **SNCF TER Grand Est ne pourra pas répondre à ces appels d'offre** car elle ne dispose pas des compétences de maintenance de l'Infrastructure.

Pour SUD Rail, nos dirigeants qui ont soutenu les différentes réformes ferroviaires en portent la responsabilité : on nous opposait comme une obligation européenne la séparation du gestionnaire d'infrastructure et de l'exploitant et c'est aujourd'hui remis en cause par la loi LOM (Loi D'Orientation des Mobilités) qui transfère désormais la gestion de lignes fines de desserte du territoire aux autorités organisatrices.

Selon nous, il est évident qu'une entreprise intégrée comme l'était la SNCF avait un avantage concurrentiel qu'elle a dilapidé au gré de son éclatement orchestré et assumé en interne.

La réponse sera donc faite au travers de filiales ou création d'entités juridiques qui seraient donc des entreprises à part entière soumises à l'accord de branche : d'où l'importance de gagner un accord de branche synonyme de progrès pour l'ensemble des travailleurs du rail et pas synonyme de dumping social comme le proposait l'UTP où la SNCF pèse près de 95% des voix.

Nous avons d'ailleurs demandé à la Direction de respecter l'accord d'entreprise dans leurs réponses aux appels d'offre : la Directrice de Région a pris note de la demande !



Le super logo du service chargé de répondre aux appels d'offre pour TER Grand-Est

SUD-Rail Metz/Nancy

03 87 32 08 72
www.sudrailmetznancy.org
metznancy@sud-rail.org
SudRailMetzNancy

SUD-Rail Strasbourg

03 88 29 70 10
www.sudrailstrasbourg.fr
sudrail.sg@gmail.com
sudrailstrasbourg

SUD-Rail Champagne - Ar-

03 51 01 99 60
SNCF: 74 99 60
sudrailreims@free.fr
sudrailca

Quel que soit le résultat: **les cheminots concernés quitteront l'entreprise SNCF Voyageurs et seront transférés dans une nouvelle entreprise** y compris si SNCF TER Grand-Est remporte l'appel d'offre avec l'entité juridique qu'elle aura créé afin d'y intégrer l'entretien de la voie.

C'est une terrible désillusion compte tenu de l'engagement quotidien des cheminots pour assurer un service public de qualité, notamment dans la période très particulière que nous venons de traverser où seule une entreprise publique pouvait remplir sa mission essentielle de transport.

Et c'est une terrible inconnue car plusieurs garanties liées au transfert de personnel ne sont pas pérennes dans le temps.



La SNCF conserve la distribution, une bonne nouvelle en trompe l'œil

Autre modification d'importance dans les appels d'offre, **la Région Grand Est a exclu la vente des billets des futurs cahiers des charges** et maintenu sa confiance à la SNCF pour cette prestation qui sera contractualisée prochainement.

Ainsi, si l'exploitation correspondante au lot de la ligne 14 débute en 2024 comme prévu, TER Grand Est sera amené à vendre les billets pour un autre opérateur. Car au-delà de la Convention en cours qui s'achève fin 2024, l'AO réfléchit à trouver un prestataire capable de proposer l'ensemble de la billettique multimodale Fluo qui comprend à la fois les cars et les trains de la Région.

SUD-Rail craint que les élus optent à cette échéance pour une entreprise type plateforme digitale synonyme de multiples suppressions de postes à la vente. Mais d'ici là SNCF leur aura déjà facilité la tâche au rythme des fermetures actuelles.

Pourtant, alors qu'elle prône le tout digital, l'entreprise a fait le forcing pour rouvrir les guichets TER dès le déconfinement quitte à exposer ces agents pas éligibles au télétravail.

Pour SUD-Rail, la vente physique répond à un réel besoin et crée du lien dans les territoires à l'heure où les services publics sont attaqués de partout mais plus que jamais essentiels à la nation.

L'atelier Gare basse de Strasbourg sera transféré au futur opérateur de Bruche Piémont Vosges

Nous avons également eu la confirmation que l'atelier de maintenance du matériel en gare basse de Strasbourg sera dédié aux ZGC qui serviront à la desserte des lignes du lot BPV.

En effet, le parc matériel sera exclusivement composé de ZGC ce qui explique une exploitation différée à 2025 afin de ne pas pénaliser la SNCF dans l'exercice de la Convention actuelle.

Cet atelier prendra en charge la maintenance de niveau 1 à 3 et pour la maintenance de niveaux supérieurs, chaque opérateur pourra formuler ses propositions conformément au cahier des charges de l'appel d'offre qui sera communiqué début 2021.

Cette même liberté sera offerte aux entreprises candidates à l'appel d'offre de la ligne 14 concernant la maintenance car elles pourront formuler des propositions de **création d'un atelier ou d'autres installations dédiées à la maintenance de niveau 1 à 3 des 73500 dédiés à cet axe.**

VOUS AVEZ DES QUESTIONS SUR L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE POUR GRAND-EST ?

ENVOYEZ LES NOUS : sudrail.csegrandest@gmail.com

Modalités de transfert du personnel : des critères discriminants et du volontariat contraint

Tout d'abord, il faut rappeler qu'en 2019 la **SNCF a eu l'obligation d'évaluer et de communiquer à l'AO le nombre d'ETP (équivalent temps plein) concourant au service concerné par les appels d'offre.**

Par souci de transparence envers les agents, SUD-Rail a demandé le détail de ces données : la Directrice de Région ne s'y est pas opposée.

Contrairement à ce qu'il s'est passé en PACA où l'AO a contesté le chiffrage de la SNCF, la Région Grand-Est n'a pas fait d'objection à l'évaluation présentée qui constitue donc le volume d'emploi à transférer au nouvel opérateur.

Ces emplois sont répartis en 3 groupements :

=> **les emplois opérationnels concourant directement à la production du service** : conduite, accompagnement et LAF, services en gare, maintenance courante du matériel roulant

=> **les emplois techniques concourant indirectement à la production** : ingénierie de maintenance, conception, programmation, adaptation opérationnelle pour Traction et Trains

=> **les emplois des fonctions support** : RH, comptabilité, communication dans la limite de 10% de la somme des ETP des 2 premiers groupements.

Ensuite, les décrets relatifs au transfert de personnel en cas d'appel d'offre remporté par un nouvel opérateur (y compris une filiale SNCF) distinguent 2 situations basées sur le volontariat :

=> le nombre de volontaires excède le besoin

=> le nombre de volontaires n'atteint pas le besoin

Dans le premier cas, application de critères valorisés en points pour départager les volontaires : taux d'affectation, ancienneté sur le poste, temps de trajet domicile/travail, charge de famille, handicap.

Dans le second cas, le nouvel opérateur détermine le complément de salariés nécessaire et fait application de ces mêmes critères pour désigner les salariés transférés en plus des volontaires.

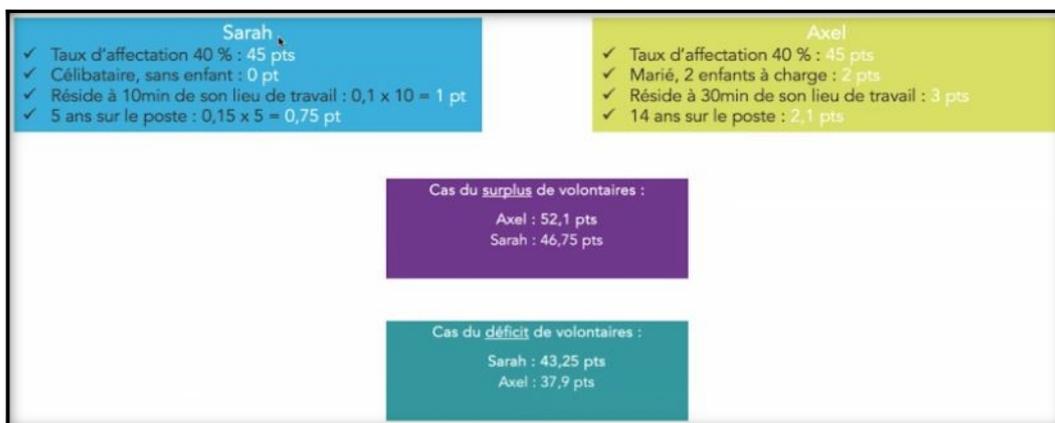
En cas de refus des salariés concernés d'être transférés au nouvel opérateur il y a rupture du contrat de travail équivalent à un licenciement économique si l'agent concerné était affecté à plus de 50% aux lignes concernées par l'appel d'offre.

En cas de refus d'un salarié affecté à moins de 50%, la SNCF doit proposer à l'agent un poste équivalent sur son bassin d'emploi ou à défaut un poste équivalent sur le territoire national.

Si la proposition de poste est refusée par l'agent, cela conduit également à la rupture du contrat de travail.

SUD-Rail dénonce le chantage à l'emploi que ce décret favorise car les agents n'auront pas vraiment le choix s'ils souhaitent rester travailler dans leur bassin de vie. De plus, nous avons demandé que les postes équivalents proposés sur le bassin d'emploi en cas de refus du salarié soient étendus à SNCF Réseau et Gares et Connexions.

Pour finir, vous constaterez que la notion de taux d'affectation revêt une importance capitale selon que l'on dépasse ou non les 50% : **celle-ci sera calculée sur l'affectation de l'agent pendant 12 mois suivant la publication du cahier des charges et se terminant au plus tard 16 mois avant la date d'attribution de la concession.**



Exemple d'attribution des points pour le transfert de personnel

		SALARIÉ AU STATUT	SALARIÉ CONTRACTUEL
PÉRENNE	La rémunération nette sur les 12 derniers mois (Minimum garanti de manière pérenne)	✓	✓
	La garantie de l'emploi sans limite de temps si le salarié reste au sein de la branche ferroviaire	✓	
	L'affiliation au régime spécial de retraite de manière pérenne si le salarié reste au sein de la branche ferroviaire	✓	
	L'affiliation au régime général de retraite		✓
	Le maintien de l'application de la convention collective nationale de la branche ferroviaire	✓	✓
MAXIMUM 15 MOIS (à défaut d'accord signé au sein de la nouvelle entreprise)	Le maintien des accords collectifs d'entreprise (Ex. organisation du travail, cessation progressive d'activité...)	✓	✓
	Avancement en échelon et conditions de classement en position (Article 13, chapitre 6 + chapitre 2 du statut)	✓	
	Les dispositions réglementaires liées à la rémunération (Ex. RH131)	✓	✓
RENOUVOYÉS À LA NÉGOCIATION DE BRANCHE	Les facilités de circulation SNCF	✓	✓
	L'accès à la médecine de soins spécialisée	✓	
	Le logement	✓	✓

Ce qui est conservé par les agents après transfert, n'hésitez pas à pencher la tête pour voir que ni la rémunération, ni l'avancement, ni l'accord collectif ne restent bien longtemps...

La qualité de service est mise à mal par la Direction elle-même

SUD-Rail dénonce la qualité de service sur certaines lignes ou dans certaines gares qui ne permettrait pas de remporter le cas échéant l'appel d'offre.

La Directrice de Régions s'est félicitée de la progression de 5 points de la régularité entre Nancy et Pont St Vincent, mais il faut rappeler qu'il y a peu les élus locaux ont dû intervenir auprès de l'AO car la SNCF supprimait sans cesse des TER sur cet axe pour défaut de matériel ou pour récupérer le personnel en cas d'absence d'ADC ou d'ASCT.

La direction ne créerait-elle pas elle-même ces situations (suppressions de train, information voyageur via les applications complètement erronée, aucune prise en charge client, etc...) pour faire fuir les usagers et ainsi laisser passer ces lignes à la concurrence sans avoir pu répondre aux

attentes du cahier des charges défini par l'AO.

En conclusion, cette réunion n'a été que la répétition d'un discours que l'on entend depuis des années : les cheminots doivent travailler plus, ils doivent avoir confiance en la Direction tout comme les usagers, démontrer leur savoir-faire, être acteur de la sécurité. Or c'est cette même Direction qui détruit tout cela. **Comment peut-elle continuer à exiger l'excellence à ses agents tout en organisant la précarisation de leurs métiers ?**

Depuis des années la ligne directrice a été la préparation de l'arrivée de la concurrence sur fond de restriction budgétaire et de gains de productivité. Et plus cette échéance se rapproche plus on s'oriente vers une sorte de dernière démarque où tout doit disparaître.

Demain c'est sur l'ensemble du territoire, que les appels d'offre vont venir détruire nos conditions de travail et le service public. Nous devons donc être vigilants et mobilisés sur ce qui se passe en ce moment.

