



# OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU FERROVIAIRE



LIVRET D'INFORMATION

Union  
syndicale  
**Solidaires**  
**Sud**  
**Rail**





## **SUD-RAIL NE LÂCHE RIEN !**

**Depuis la lutte contre la loi Nouveau Pacte Ferroviaire de 2018, SUD-Rail alerte et informe sans relâche les cheminot·e·s sur les conséquences concrètes de l'ouverture à la concurrence et de la libéralisation du transport ferroviaire.**

**A travers ce livret, notre objectif est double : aider les cheminot·e·s à comprendre le déroulement d'un appel d'offres voyageur, mais également faire prendre conscience au monde cheminot de la portée et de l'ampleur des bouleversements à venir.**

**Lis, relis, partage, échange, débats ! C'est essentiel ! Tu vas le découvrir dans ces pages, la loi contraint davantage qu'elle ne protège les cheminot·e·s. De nombreux sujets se décideront localement, au sein même des entreprises. Il faudra gagner ou regagner ses droits. Pour ça, il faudra pouvoir compter sur des représentants du personnel formés au droit du travail et motivés, dans toutes les entreprises du futur paysage ferroviaire.**

**Nous préparons l'avenir, prépare-le avec nous !**

### **La fédération SUD-Rail**

Pourquoi l'ouverture à la concurrence	P3
Concurrence en accès libre au réseau	P4
Concurrence en service conventionné	P5
Le contenu d'un lot ouvert à la concurrence	P6
Réseau, Gares & Co, tou·te·s concerné·e·s !	P7
La mutation du secteur ferroviaire	P8
Tout doit disparaître !	P9
Imagine... une région TER en 2034	P10
Mes dates A.P.I. , A.C. , Attribution et Calcul taux d'affectation	P11
Mes dates Appel à Volontariat, Informations, Garantie de Rému	P12
Les étapes d'un appel d'offres	P14
La représentation du personnel avant les élections	P19
Les autres conséquences de l'ouverture à la concurrence	P19
Un « sac à dos social » HORS TRANSFERT ?	P20
Un « sac à dos social » LORS D'UN TRANSFERT ?	P21
Ah ? La réglementation du travail va changer ?	P22
La D.U.E. un socle commun à toutes les filiales SNCF ?	P23
Rejoins SUD-Rail !	P24

# SOMMAIRE

## **POURQUOI L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE ?**



### ***Le service public, c'est pas automatique !***

Un vrai SERVICE assuré par des entreprises PUBLIQUES c'était une vision de la société, un choix politique qui remontait à l'après-guerre en France. Depuis les années 1980, le poison de la libéralisation s'est infiltré dans la société française et ronge tout ce qui ne profite pas aux actionnaires.

Aujourd'hui, toute l'économie française est dérèglementée et privatisée : l'énergie, les transports routiers, maritimes et aériens, la finance, les télécoms, les services etc. Toute, ou presque ! Il ne reste que le secteur ferroviaire à mettre au pas !

Comme les autres secteurs économiques, le Rail c'est un service au public certes, mais c'est surtout un marché potentiel, un gros gâteau, sur lequel les capitalistes lorgnent depuis bien longtemps : tout cet argent qui échappe au marché, ça donne des idées, ça aiguise les appétits, ça fait envie. Les actionnaires sont à l'affut !

Pour le pouvoir politique, mettre fin au monopole de l'entreprise publique SNCF et libéraliser le Rail, c'est tout bénéf :

C'est **casser** un **corps social** uni et combatif : les **CHEMINOT-E-S**, capables de peser nationalement sur le débat public et de s'opposer aux politiques libérales qui s'attaquent aux travailleurs et aux citoyens !

C'est offrir un **nouveau marché** aux copains **capitalistes et financiers**, et les sommes en jeu sont colossales !

C'est enfin **exploser la réglementation** du travail SNCF pour exiger toujours **davantage de productivité** des salarié·e·s du Rail !

C'est en présentant les choix politiques comme une contrainte imposée par l'Union Européenne que nos gouvernants modifient en profondeur notre société : appliqués au Rail, ça donne la transposition des 4 paquets ferroviaires successifs, qui ont mis en œuvre sur 20 ans la fin du monopole public et l'ouverture du marché ferroviaire aux investisseurs et aux actionnaires.

L'ensemble du transport ferroviaire français est progressivement ouvert à des opérateurs privés. Les cheminot·e·s qui étaient les acteurs du service public deviennent un moyen de production ballottés d'une entreprise à l'autre au gré des appels d'offres, des achats et ventes de leur entreprise, des filialisations et privatisations de leur outil de travail ! Quelles conséquences ? La **dégradation des conditions de travail et des conditions sociales des salarié·e·s** du Rail.

L'ouverture à la concurrence entrainera l'éclatement de SNCF et marquera la fin de l'intégration de la production ferroviaire, de la mutualisation des ressources et de la péréquation tarifaire.

Les seuls gagnants de ce nouvel ordre ferroviaire, ce sont les actionnaires ! Les bénéficiaires des entreprises quitteront le Rail pour alimenter les banques, rémunérer les fonds de pensions et satisfaire les appétits des marchés boursiers !

Il est notable de constater que tous les pays de l'Union Européenne ne sont pas allés aussi loin dans la libéralisation de leur secteur ferroviaire, c'est bel et bien une **décision politique de démanteler l'entreprise publique SNCF** qui a été prise en France !

***SUD-Rail s'oppose fondamentalement à l'ouverture à la concurrence du Rail !***

***Pour se développer le ferroviaire n'a pas besoin de concurrence mais bien d'investissements massifs !***

***Il est cependant impossible d'ignorer la réalité, le monopole public c'est fini ...***

***SUD-Rail en prend acte, et prépare activement l'avenir des cheminot·e·s !***



### **Libre et non faussée ? Dans ta gueule la concurrence !**

Appelée « open access » ou « S.L.O. » (service librement organisé), c'est une concurrence frontale, au Fret comme au Voyageur. Toute entreprise ferroviaire peut louer un sillon et transporter des marchandises ou des voyageurs sur le réseau avec ses trains, ses ateliers et son personnel. Les clients chargeurs ou voyageurs ont le choix du transporteur. L'entreprise fixe librement les tarifs de son transport et ses recettes proviennent de la vente de sa prestation à ses clients, à charge pour elle de dégager son bénéfice.

***C'est de l'arnaque ! On constate aujourd'hui que les E.F. privées bénéficient de rabais sur les péages, quand SNCF les paie au prix fort ! Pire encore, les E.F. privées ne financent pas le réseau sur lequel elles circulent : c'est SNCF seule qui contribue à l'entretien et au développement du réseau, à travers le reversement au fonds de concours de l'argent gagné par le travail des cheminot·e·s !***

# FRET

## **Le Fret et le Matériel Industriel M.I.**

Toute entreprise peut transporter des marchandises par le Rail, évidemment les concurrents privés ne s'intéressent qu'aux parcours rentables.

Il reste toujours Fret SNCF entreprise publique qui fait des bénéfices, mais la boîte ne va plus vivre longtemps, la commission européenne ordonne sa liquidation d'ici à 2025 : traction, triages, ateliers locomotives ou wagons, tout doit disparaître ! Les cheminot·e·s de Fret et de M.I. (maintenance du matériel) vont être contraints de rejoindre une filiale SNCF pour le Fret ou la maintenance, une entreprise privée ou de retrouver un poste dans le groupe SNCF et ses filiales ! Fret a déjà lancé des appels d'offres pour sous-traiter l'exploitation de certains sites ou triages !



## **Les trains longues distances sur ligne nouvelle et ligne classique**

TGV, OUIGO / OSLO, mais également Trenitalia et RENFE exploitent déjà des liaisons en France. D'autres compagnies se préparent à les rejoindre. Evidemment, faut-il le préciser, les privés ne s'intéressent qu'aux liaisons les plus rentables.

A charge pour SNCF Voyageurs de se débrouiller pour gagner de l'argent sur les lignes fréquentées afin d'assurer les liaisons non rentables – quand ils en ont besoin, les politiques se rappellent que l'entreprise SNCF est publique ! Cela ne pourra pas durer bien longtemps : bientôt ce sera subvention ou suppression pour tout ce qui n'est pas rentable. Evidemment, si une liaison déficitaire devient subventionnée, le privé ne va tarder à se pointer !

Pour les cheminot·e·s de SNCF Voyages, la mise en place des axes TGV n'est qu'une étape, l'objectif, à l'horizon 2030, c'est la filialisation par axe, les cheminot·e·s TGV seront transférés dans la filiale qui reprendra leur parcours !

# DES APPELS D'OFFRES POUR LE SERVICE CONVENTIONNÉ DE TRANSPORT DE VOYAGEURS



*Et ça pourrait également être envisageable pour du transport de marchandises !*

## **Service conventionné ?**

### **Quand y'a du pognon, les actionnaires rappliquent !**

**Une Autorité Organisatrice A.O. définit un lot** : ligne, série d'Engins Moteur (E.M.) atelier, prestation, puis **lance un appel d'offres** et enfin **choisit l'entreprise** qui va effectuer ce service. Les voyageurs n'ont pas le choix du transporteur. L'A.O. fixe les tarifs des titres de transport et perçoit les recettes. L'entreprise est rémunérée pour sa prestation de transport, ce ne sont pas les recettes ni la fréquentation qui font la rentabilité d'un lot.

### **La loi fixe et organise le transfert du personnel des services conventionnés !**

*C'est quand même facile, la concurrence dans ces conditions : même réseau, même matériel, même personnel, même dessertes ... Pas grand risque de se planter. Y'a qu'une chose qui change, c'est la poche où va l'argent !*

## INTERCITÉS

Les trains classiques SNCF

### **Les Intercités**

(appelés aussi T.E.T. Trains d'Equilibre du Territoire)

Ce sont des transports conventionnés dont l'A.O. est l'Etat Français. Il a découpé ce service en 6 lots géographiques comprenant chacun une liaison, les trains, les matériels, un atelier et surtout le personnel nécessaire pour réaliser le service. L'A.O. projette également un lot fonctionnel de vente des titres de transport. Ces lots font l'objet d'appels d'offres successifs de 2026 à 2029.

Les cheminot·e·s d'Intercités seront tou·te·s transféré·e·s soit dans des filiales SNCF soit dans d'autres entreprises ferroviaires !

**Transilien** *ter*

### **Transilien et TER**

Ce sont des transports conventionnés dont les A.O. sont Ile-de-France Mobilités et les Régions. Tout le Transilien (TN) et tout le TER vont être découpés en lots, et offerts en appels d'offres successivement jusqu'en 2034 pour TER et 2040 pour Transilien.

Le principe c'est un lot constitué d'un ensemble de lignes de taille variable, avec les trains, les matériels, un atelier et tout le personnel nécessaire pour réaliser le service. Selon les décisions des régions, les lots ne seront pas tous identiques sur tout le territoire national.

Les cheminot·e·s de Transilien et de TER seront transféré·e·s dans des filiales SNCF ou dans des entreprises privées !

### **La composition d'un lot TN ou TER mis en appel d'offres ?**

**C'est à la carte !**

L'Autorité Organisatrice organise son service TN ou TER comme elle l'entend et **élabore les lots à sa convenance**.

**La composition des lots sera variable** selon les régions. Certaines A.O. découperont leur transport ferroviaire en **1 ou 2 lots**, alors que d'autres définiront **plus de 10 lots différents**.

L'A.O. établit la **durée d'exploitation**. (maximum **15 ans, voire 22 ans** si le lot nécessite un apport de capital de la part du nouvel exploitant)

L'A.O. définit **un ensemble géographique de liaisons ferroviaires**.

L'A.O. peut **éventuellement reprendre la gestion de certaines lignes à SNCF Réseau** pour les adjoindre au lot, le prestataire sera alors à la fois transporteur et Gestionnaire d'Infrastructure (**voir p. 7**)

L'A.O. détermine **le matériel roulant** associé au lot (une ou plusieurs séries d'Engin Moteur homogènes)

L'A.O. décide du **transfert ou de la construction d'un atelier de maintenance** dédié au lot

L'A.O. choisit **les prestations incluses ou non dans le lot** parmi lesquelles le transport ferroviaire bien sûr, mais également routier, la vente des titres de transport, l'escale, l'information voyageurs etc.

La **majorité des A.O. a opté pour un lot régional unique de distribution des titres de transport**. Cette entreprise vendra les billets pour accéder à l'ensemble des services de transport de voyageurs de la région, quel que soit l'opérateur du parcours emprunté. De même pour les centres de relation clients, l'information voyageur etc. Ces lots sont dénommés lots fonctionnels.

L'A.O. prévoit des **critères de performance** soumis à un mécanisme d'incitation et de pénalité (bonus/malus) : par exemple la ponctualité, la fréquentation, le taux de suppression etc.

Pour une même A.O. les **différents lots seront opérés par différentes Entreprises Ferroviaire (E.F.)** - une E.F. pour chaque lot - mais toujours **sous la marque régionale unique** de chaque A.O.

**Une fois tous ces lots attribués, ils seront relativement figés et reconduits sur des périmètres sensiblement identiques à l'avenir lors des prochains appels d'offres dans 7, 10, 15 ou jusqu'à 22 ans ...**

**Et les cheminot-e-s ? Afin de garantir la continuité du service, la loi inclut d'office le personnel au contenu du lot !**

## **LES INFRASTRUCTURES : LES VOIES, LES GARES, & LES CHEMINOTS RÉSEAU ET GARES & CONNEXIONS ?**

### ***Reprise de mission, de gestion ou de la pleine propriété du réseau et des installations, et une possible mise à disposition des emplois !***

La loi permet à une A.O. de **reprendre à SNCF Réseau une partie de ses missions ou la Gestion d'Infrastructure G.I. complète ou même la pleine propriété de certaines lignes.**

Une A.O. peut également **reprendre à Gares & Connexions des prestations de gestion ou d'exploitation ou même la pleine propriété de certaines gares de voyageurs de certaines lignes.**

Les lignes susceptibles d'être reprises sont les Lignes de Desserte Fine du Territoire, c'est-à-dire :

- les « petites lignes » classées U.I.C. 7 à 9 consacrées majoritairement ou exclusivement au transport régional de voyageurs
- les lignes n'appartenant pas au Réseau Ferré National
- Les lignes fermées depuis au moins 5 ans

***C'est déjà le cas pour 3 lignes TER totalisant 136 km de voies et gares qui vont être reprises en pleine propriété par la région Grand Est et bien sûr mises en appels d'offres combinant voies et gares ET transport !***

L'A.O. **confiera ces charges de missions ou de gestion de lignes ou de gares à un opérateur tiers**, par le biais d'un appel d'offres.

L'A.O. peut décider de **coupler les missions ou la gestion de lignes ou de gares à un service de transport de voyageurs** pour former un lot mixte trains + voies ou gares, mis en appel d'offres. Cela équivaut à recréer ce qui a été retiré à SNCF pour fonder RFF puis SNCF Réseau. ***A noter que SNCF Réseau a interdiction de répondre à ces appels d'offres couplés ! SNCF Voyageur a l'obligation de choisir un partenaire différent pour la partie Infra de ces lots mixtes !***

L'A.O. peut choisir de **former un lot exclusivement composé de l'infrastructure**, pour une mise en appel d'offres. ***Idem, SNCF Réseau n'y répondra pas !***

C'est aussi l'A.O. qui **décide si elle reprend ou non les cheminot-e-s de SNCF Réseau et de Gares & Connexions** par une **mise à disposition du personnel SNCF au nouvel opérateur, pour une durée de 20 ans au maximum.** Ce n'est pas une obligation !

***Se retrouver mis à disposition, ça signifie être payé par SNCF, et travailler pour la nouvelle entreprise mais sous ses conditions et sa réglementation.***

***SNCF Réseau proposera un reclassement à ses salarié-e-s si l'A.O. ne souhaite pas de mise à disposition, ou si les cheminot-e-s concerné-e-s la refusent.***

***Ce reclassement, c'est au sein de SNCF Réseau et dans la même région, si c'est possible, mais s'il n'y a pas de postes disponibles ça peut aussi finir dans une autre société du groupe SNCF et dans toute la France !***

### ***Une mise en concurrence par sous-traitance des travaux !***

La concurrence est déjà une réalité pour les emplois de construction et de maintenance de SNCF Réseau par le recours massif à la sous-traitance ! L'externalisation des tâches et des savoir-faire est la norme depuis longtemps. La conséquence c'est la réduction des emplois au sein de Réseau, et le dumping social du personnel qui travaille sur les infrastructures du secteur ferroviaire en étant salarié-e d'entreprises de travaux privées.

***SUD-Rail revendique la ré-internalisation à SNCF de toutes les tâches de construction, maintenance et exploitation du réseau ferré français.***

### ***Les appels d'offres vont se multiplier dans les prochaines années !***

C'est la fin de l'entreprise SNCF en tant qu'E.F. unique et intégrée sur le territoire français. Dans les 10 prochaines années le paysage ferroviaire français va se retrouver totalement chamboulé par **l'apparition de nouvelles entreprises** et **l'éclatement de SNCF Voyageurs en des dizaines de filiales**.

Par la création d'une multitude d'E.F. dédiées à un lot ou à un marché, voyageur comme fret, S.L.O. comme service conventionné, ce sont **environ 100 E.F. distinctes** qui vont se côtoyer sur le territoire. Ces E.F. seront les filiales d'une dizaine de groupes qui se partageront le marché des services conventionnés, du S.L.O., du Fret et de la Gestion d'Infrastructures (G.I.) en France. Un même groupe créera autant de filiales distinctes que de lots remportés ou de marchés.

Ces groupes sont des acteurs ferroviaires historiques (SNCF, RATP, Trenitalia, Renfe, DB ...), de nouveaux acteurs internationaux (Transdev, TCA Rail, Evolyn, FlixTrain ...), nationaux (Le Train, Kévin Speed, Proxima ...) ou même régionaux.



***Le paysage ferroviaire français en 2040  
chaque tache de couleur = une E.F. différente ...***

Une centaine d'E.F. distinctes, ça signifie l'**émergence d'un véritable marché de l'emploi au sein de la branche ferroviaire**, mais également la limitation des possibilités d'évolution dans son entreprise, avec pour conséquence le **bouleversement des parcours personnels et professionnels**. Ca veut également dire potentiellement 100 accords d'entreprise différents sur tous les sujets et donc **jusqu'à 100 réglementations du travail différentes !**

***SUD-Rail revendique le maintien inconditionnel des droits sociaux, des accords collectifs et des garanties SNCF dans toutes les filiales SNCF, ainsi que leur généralisation à l'ensemble des entreprises de la branche ferroviaire !***

***SUD-Rail exige un accord de branche à la hauteur des enjeux pour les cheminot·e·s sur les sujets de l'inaptitude, de la mobilité géographique et inter-entreprises et des parcours professionnels !***



## ***A la production, tou-te-s concerné-e-s !***

C'est le pillage de SNCF ! Le **Fret**, le **Matériel Industriel**, les **TGV** et **lignes classiques longues distances**, les **Intercités**, les **Transiliens**, les **TER** et même partiellement les **infrastructures Réseau et Gares & Connexions** seront arrachés à SNCF !

Chaque morceau d'activité **deviendra**, une fois découpé en un lot, **une petite E.F. autonome**, filiale SNCF ou privée, avec son **propre personnel dédié** : traction, relation client, commande, planification, maintenance, comptabilité, RH etc.

***L'intégralité de la production des activités de transport ferroviaire SNCF sera filialisée ou privatisée, ouvertement ou de manière détournée dans les 10 à 15 ans à venir !***

***TOU-TE-S les cheminot-e-s SNCF Fret, M.I. ou Voyageurs de la production seront transféré-e-s dans des filiales SNCF ou des entreprises privées.***

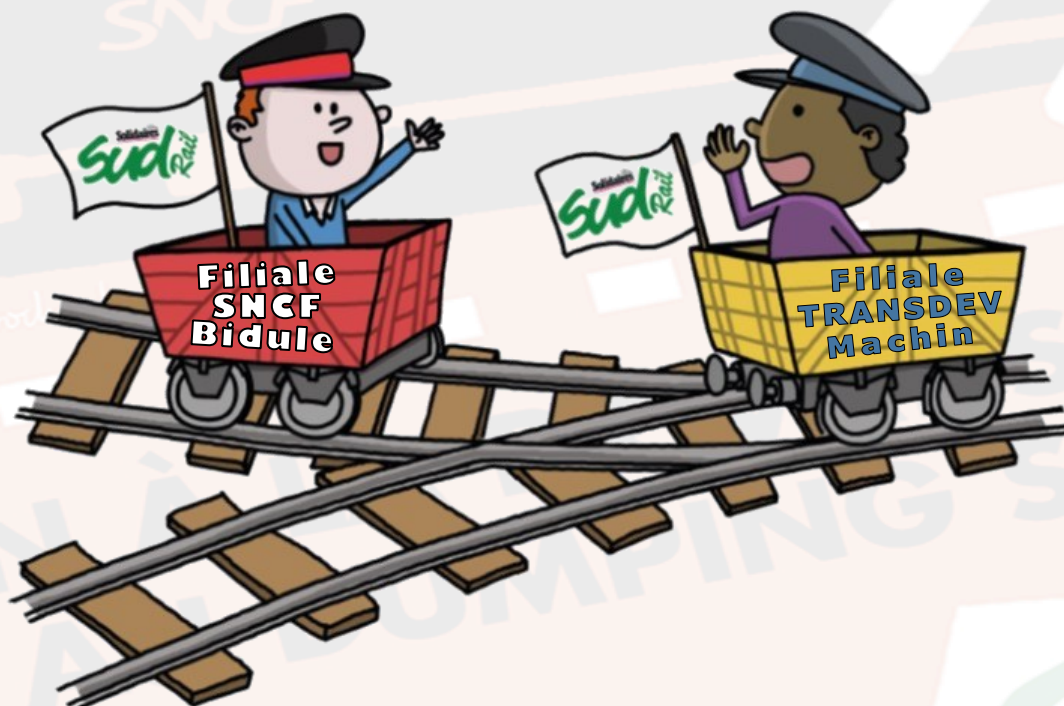
***CERTAIN-E-S cheminot-e-s SNCF Réseau et Gares & Connexions seront mis-e-s à disposition de filiales ou d'entreprises privées.***

Dans un secteur ferroviaire concurrentiel, qu'est-ce qui fera la différence entre les entreprises ?

Le réseau ? Il sera le même pour tous ! Le matériel roulant ? Il sera identique ou similaire, tout comme les charges d'énergie de traction ! Où vont pouvoir se concentrer les efforts des acteurs du marché ferroviaire pour être compétitifs ?

Evidement, sur **la productivité, la polyvalence, l'organisation et les conditions de travail ainsi que sur les salaires** du personnel ! C'est pas un scoop, comme partout, la **concurrence** se fait au détriment des salarié-e-s et entraîne le **dumping social** ! La loi prévoit certes des garanties aux cheminot-e-s transféré-e-s et aux cheminot-e-s mis-es à disposition, mais elles sont bien loin du niveau des conditions actuelles !

***Tu veux conserver tes droits ? Il faudra lutter !***





**Imagine une région dans 10 ans, et son TER entièrement ouvert à la concurrence :**

**7 lots donc 7 entreprises distinctes**

- 2 filiales 100 % SNCF l'une sur du TER classique en étoile, l'autre sur des liaisons urbaines en tram-train, tram et cars routiers
- une filiale SNCF majoritaire associée à un transporteur de bus local sur un lot péri-urbain.
- une filiale SNCF minoritaire associée à un groupement d'entreprises du BTP sur un lot mixte train léger et Gestion d'Infrastructure avec réhabilitation d'une « petite ligne ».
- une filiale d'une E.F. de Hong Kong qui exploite une liaison rapide entre 2 villes importantes.
- une co-entreprise filiale d'un opérateur historique espagnol et d'un nouvel opérateur tchèque sur une liaison inter-régionale, pour le compte de 2 A.O. associées pour l'occasion.
- une filiale d'un voyageur coté en bourse qui assure le lot de distribution physique, par téléphone et internet des titres de transport + service des réclamations + Information Voyageurs I.V. pour le compte des 6 autres E.F.

L'A.O. impose une tenue régionale unique pour tous les agents visibles du public, y compris les conducteurs. Seul un écusson distingue l'entreprise.

Dans une grande gare, 3 escales différentes se côtoient, dans une autre moins fréquentée, une entreprise assure les missions pour 2 transporteurs – c'est contractuel, et facturé !

Dans les petites gares d'une ligne, l'escale est volante : un minibus, 3 agents et vogue la galère ...

Une E.F. fait systématiquement accompagner ses trains par un binôme de personnel commercial, une autre ne fait que du contrôle occasionnel à quai : montée, descente, à l'improviste.

Une conductrice utilise une tablette pour sa marche, son collègue de l'autre ligne est doté d'un recueil de fiches-trains papier. L'une a conservé un roulement – théorique, bien sûr, les modifications étant possibles à 3 jours, l'autre découvre son planning d'une semaine à l'autre.

Chaque E.F. entretient ses rames dans son atelier, avec chacune son outillage et son personnel en nombre réduit, mais très polyvalent : frein, aménagement intérieur, diesel, électrique, remisage-dégarage, manutention, on fait tout à la fois !

La région d'à côté, moins fortunée, a réduit la fréquence des dessertes, et a fortement augmenté ses tarifs. Et il faut jongler avec les tarifs si on traverse les 2 régions.

Partout, le retard d'un opérateur n'en lie pas un autre : les rapides des S.L.O. filent et n'attendent plus les TER en galère, et inversement, si le dernier rapide en S.L.O. (privé lui aussi) du soir n'entre pas en gare à l'heure, ce sont les taxis – à charge des voyageurs ! – et non les trains qui ramènent les voyageurs chez eux !

**Alors ça te plaît ? Pas vraiment ? Nous non plus, ça ne nous convient pas du tout !**

**Rejoins nous ! Lutte à nos côtés pour un vrai service public, et des conditions de travail et de rémunération décentes pour les salarié-e-s !**

# MON LOT, MES DATES : A.P.I. , A.C. , ATTRIBUTION ET PÉRIODE DE CALCUL DU TAUX D'AFFECTION

**Commence par bien lire les étapes d'un appel d'offre p. 14 à 19, puis complète cette page et la double page suivante avec tes dates au fur et à mesure de l'avancement de ton appel d'offre**

## 1) A.P.I.

*date A.P.I.*

**J'apprends que ma ligne va être mise en appel d'offre**

Reporte ici les dates de l'A.P.I. , de l'Avis de Concession, de l'Attribution et de la période de calcul du taux d'affectation. Fais de même sur la double page suivante avec les dates liées au transfert.

**12 MOIS  
MINIMUM**

## 2) AVIS DE CONCESSION

*date A.C.*

**Je découvre le contenu du lot et le nombre d'emplois transférés dans chaque groupement et catégorie d'emploi**

## MA PÉRIODE DE CALCUL DU TAUX D'AFFECTION

relevé sur 12 mois

DU *date A - 12 mois*

AU *date A*

**voir p. 15**

**PAS DE DÉLAI  
1 À 2 ANS ENVIRON**

**12 MOIS**

## 3) ATTRIBUTION

*date A*

**Je découvre le nom de l'entreprise qui va reprendre le lot et les emplois transférés**



# MON LOT, MES DATES : APPEL À VOLONTARIAT, INFORM

Commence par bien lire les étapes d'un appel d'offres p. 14 à 19, puis comp  
Les dates d'appel à volontariat et d'information sont déterminées par la no

APPEL À VOLONTARIAT le  
(durée 3 mois)

date T - 16 mois minimum

Je dois déc  
la nouvelle

FIN De l'appel à volontaire le

date T - 13 mois minimum

déla

INFORMATION au plus tard le

date T - 12 mois minimum

SNCF établ  
ainsi que la

J'ÉTAIS VOLONTAIRE

SNCF a classé ma candidature d'après  
les 5 critères

JE N'ÉTA

SNCF M

SNCF  
REFUSE

SNCF  
ACCEPTÉ

JE REFUSE  
j'ai 2 mois  
pour le faire

selon mon taux d'affectat

MON POSTE  
EST  
MAINTENU,  
JE RESTERAI  
SUR MON  
POSTE  
APRÈS LE

date T

MON POSTE  
N'EXISTERA  
PLUS, JE  
SERAI  
RECLASSÉ-E  
SNCF À  
PARTIR DU

date T

JE SERAI  
TRANSFÉRÉ-E  
LE

date T

+ 50 %  
MON  
CONTRAT  
SERA  
ROMPU DANS  
LE MOIS  
SUIVANT LE

date T

- 5 %  
SN  
PR  
1 F

JE REFUSE  
j'ai 1 mois  
pour le faire

MON  
CONTRAT  
SERA  
ROMPU DANS  
LE MOIS  
SUIVANT LE

date T

DÉBUT PÉRIODE DE CALCUL DE LA

4) TRANSFERT ET MISE EN EXPLOITAT

16 MOIS MINIMUM

12 MOIS MINIMUM



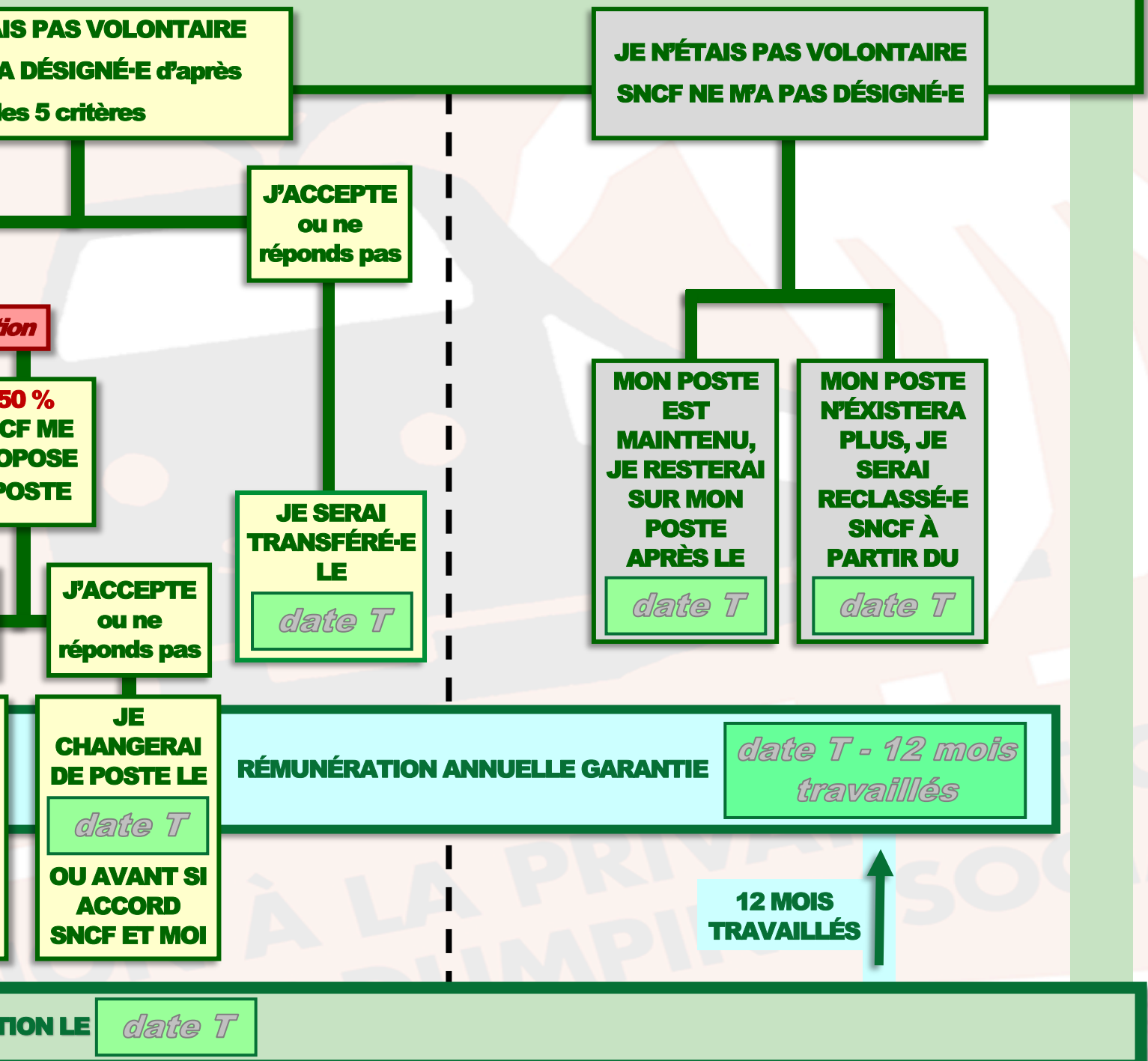
# ATIONS, GARANTIE DE RÉMUNÉRATION ET TRANSFERT

**Préparez les dates en commençant en bas de la page par la date du transfert. Nouvelle entreprise, son seul impératif : respecter le délai légal à chaque étape.**

**Pensez si je suis volontaire ou non. Je ne connais pas encore mes futures conditions de travail dans la nouvelle entreprise... Je peux être volontaire et pas accepté-e tout comme non volontaire et désigné-e !**

**3 mois**  
**Classe les candidatures d'après les 5 critères, je ne sais pas encore si je suis admis-e**

**Élabore la liste des volontaires accepté-e-s (après acceptation par SNCF je ne peux plus renoncer) et la liste des désigné-e-s et informe les intéressé-e-s et la nouvelle entreprise**



Un appel d'offres de service conventionné comporte 4 étapes clés :

- |                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1) Avis Public d'Information (A.P.I.) | 3) Attribution                                |
| 2) Avis de concession (A.C.)          | 4) Transfert et Mise en Exploitation (M.E.X.) |

## 1) A.P.I.

L'A.O. fait part publiquement de son intention de lancer un appel d'offres. **L'A.O. et SNCF déterminent le nombre d'emplois** — et donc de salarié·e·s — qui seront **transférés** à l'entreprise nouvelle exploitante.

12 MOIS MINIMUM

La loi établit 3 groupements d'emplois, chacun divisés en 5 catégories d'emplois.

C'est une « photo à l'instant T » du nombre d'emplois nécessaires au lot en appel d'offres et destinés à être transférés. Ce nombre d'emplois transférés n'est pas communiqué à ce stade.

La loi impose un délai de 12 mois au minimum avant la prochaine étape : l'avis de concession

## 2) AVIS DE CONCESSION

Également dénommé Avis d'Appel Public à Concurrence A.A.P.C. ou Appel à Candidature

1 MOIS MAXIMUM

L'A.O. annonce formellement le début de l'appel d'offres du lot, et elle sélectionne les entreprises admises à y participer.

## LIVRET D'INFORMATION AUX SALARIÉ·E·S

### 1ère communication obligatoire

**SNCF communique aux salarié·e·s** qui travaillent pour l'A.O. **le nombre d'emplois transférés** calculés au moment de l'A.P.I. via le « **livret d'information aux salarié·e·s** »

1 OU 2 ANS ENVIRON ...

A présent c'est silence radio pendant plusieurs mois, : **il ne se passe plus rien en public, mais le processus continue en coulisse** entre l'A.O. et les entreprises admises à participer :

- Remise du Cahier des Charges (ou Dossier de Consultation des Entreprises D.C.E.) par l'A.O. aux entreprises ou groupements retenus
- Élaboration des offres par les entreprises
- Remise des offres à l'A.O.
- Négociations éventuelles entre l'A.O. et les entreprises

**Pas de délai avant la prochaine étape : L'attribution**

## ET DU TRANSFERT DES SALARIÉ-E-S



### 12 mois avant l'attribution

**SNCF calcule le taux d'affectation** durant les 12 mois précédant l'attribution pour tou-te-s les **salarié-e-s qui travaillent sur le lot**.

**DÉBUT PÉRIODE  
CALCUL TAUX  
AFFECTATION**

*Le taux d'affectation, exprimé en pourcentage, c'est le ratio entre le temps de travail consacré au lot et le temps de travail total. Selon les emplois et les postes tenus, le taux d'affectation est calculé individuellement ou par la moyenne d'une équipe.*

12 MOIS

**L'A.O. notifie le marché au gagnant, et décline les offres des perdants**

**3) ATTRIBUTION**

15 JOURS  
MAXIMUM

### 2ème communication obligatoire

**SNCF communique aux salarié-e-s** le nom du gagnant et les informe sur la suite du processus de transfert.

**NOTIFICATION DU  
GAGNANT AUX  
CHEMINOT-E-S**

*La suite se décompte à rebours de la dernière étape : la mise en exploitation et le transfert des salarié-e-s.*

Délai  
variable

### 3ème communication obligatoire

**La nouvelle** entreprise (filiale SNCF ou privée) **informe les salarié-e-s** par une présentation générale de son organisation et de son contrat. Elle reste délibérément floue sur les futures conditions de travail et de rémunération, et démarre l'**appel à volontaires** pour le transfert.

**APPEL À  
VOLONTARIAT  
durée 3 mois**

SNCF communique à chaque cheminot-e son taux d'affectation.

Pendant 3 mois, **tou-te-s les salarié-e-s SNCF qui travaillent pour l'A.O. peuvent être volontaires** pour être transféré-e-s dans leur métier, parfois dans même un métier différent, éventuellement en choisissant un Lieu Principal d'Affectation L.P.A. spécifique.

**A ce moment de la procédure, les salarié-e-s n'ont encore aucune information sur les conditions de travail dans la nouvelle entreprise.**

16 MOIS  
MINIMUM

*Les cheminot-e-s ont besoin d'informations loyales pour prendre une décision libre et éclairée !*

**SUD-Rail revendique la présentation des conditions de travail et de rémunération dans la nouvelle entreprise AVANT le début de la période de volontariat !**

**4) TRANSFERT  
MISE EN  
EXPLOITATION**



### APPEL À VOLONTARIAT durée 3 mois

Les cheminot·e·s ont 3 mois pour décider s'ils·elles souhaitent être volontaires pour le transfert. A l'issue de ce délai, **SNCF départage les volontaires** si c'est nécessaire, mais n'avise pas immédiatement les volontaires de l'acceptation ou du rejet de leur candidature.

Si le **nombre de volontaires** est **insuffisant**, **SNCF** procède à la **désignation** complémentaire de **salarié·e·s** qui seront **transféré·e·s** jusqu'à atteindre le nombre d'emplois transférés calculés au moment de l'API.

Pour le **départage des volontaires** comme pour la **désignation**

**5 critères** sont pris en compte :

- **Le taux d'affectation** - La situation de famille
- L'ancienneté sur le poste - La situation de handicap
- Le temps de trajet exprimé en minutes entre le domicile et le Lieu Principal d'Affectation (L.P.A.) le plus proche

**Le critère prépondérant est le taux d'affectation.**

### INFORMATION ACCEPTATION VOLONTARIAT DÉSIGNATION

#### **4ème communication obligatoire**

**SNCF informe les volontaires de l'acceptation ou du rejet de leur candidature. Une fois leur candidature acceptée, les salarié·e·s ne peuvent plus annuler leur volontariat et seront transféré·e·s à la date de mise en exploitation.**

**SNCF informe les salarié·e·s désigné·e·s par un courrier individuel et leur rappelle leur taux d'affectation.**

**L'information aux volontaires accepté·e·s et aux désigné·e·s est fournie par SNCF au plus tard 12 mois avant le transfert. Entre la fin de l'appel à volontariat et cette information il peut se passer plusieurs mois ..**

**Les cheminot·e·s qui ne sont ni volontaires ni désigné·e·s ainsi que les volontaires refusé·e·s continueront de travailler sur leur emploi après la mise en exploitation si c'est possible, sinon ce sera un reclassement comme dans une réorganisation SNCF « classique ».**

**Les contrats de travail en cours depuis moins de 6 mois à la date de l'attribution ne sont pas transférés. Mais si une filiale SNCF remporte le marché, SNCF proposera tout de même à ces salarié·e·s de rejoindre la filiale.**

**De même, si une filiale SNCF succède à SNCF, entre l'attribution et le transfert, les nouveaux·elles embauché·e·s sur le lot signeront un contrat de travail tripartite avec 2 employeurs, SNCF Voyageurs et la future filiale, pour y être transféré·e·s le jour de la mise en exploitation.**

### 4) TRANSFERT MISE EN EXPLOITATION

12 MOIS MINIMUM





## ET DU TRANSFERT DES SALARIÉ·E·S



Les salarié·e·s **désigné·e·s** ont **2 mois** pour **accepter** ou **refuser** leur **transfert**.

DÉSIGNATION

2 MOIS

*S'ils-elles acceptent, ils-elles seront transféré·e·s exactement dans les mêmes conditions que les volontaires accepté·e·s.*

S'ils-elles refusent, c'est leur **taux d'affectation qui détermine les conséquences du refus** : RUPTURE OU 1 OFFRE D'EMPLOI

REFUS

### • Taux d'affectation à plus de 50%

Le **refus** du **transfert** entraîne la **rupture contrat de travail** dans **le mois qui suit la mise en exploitation**, dans l'intervalle les cheminot·e·s continuent de travailler à leur poste pour SNCF.

*Rupture scandaleuse avec de maigres indemnités ! 1/4 de mois de salaire par année d'ancienneté jusqu'à 10 ans, puis 1/3 de mois salaire par année au-delà de 10 ans.*

### • Taux d'affectation à moins de 50%

SNCF fait une proposition de reclassement au sein de SNCF Voyageurs par **une offre d'emploi**.

1 OFFRE D'EMPLOI  
durée 1 mois

Les salarié·e·s désigné·e·s qui refusent leur transfert et qui sont à moins de 50% de taux d'affectation ont 1 mois pour accepter ou refuser l'offre d'emploi.

L'**acceptation de l'emploi entraîne le changement d'emploi le jour de la mise en exploitation**, ou avant si les 2 parties s'accordent sur une date anticipée.

*Une seule exception : si le transfert entraîne un changement de lieu d'affectation vers une autre région, les salarié·e·s qui refusent leur transfert demeurent au sein de SNCF quel que soit leur taux d'affectation. Ils-elles continueront de travailler sur leur emploi après la mise en exploitation si c'est possible, sinon ce sera un reclassement comme dans une réorganisation SNCF « classique ».*

1 MOIS

**Le refus de l'offre d'emploi entraîne la rupture du contrat de travail** dans **le mois qui suit la mise en exploitation**, dans l'intervalle les cheminot·e·s continueront de travailler à leur poste pour SNCF.

REFUS

*Rupture scandaleuse avec de maigres indemnités ! 1/4 de mois de salaire par année d'ancienneté jusqu'à 10 ans, puis 1/3 de mois salaire par année au-delà de 10 ans.*

*Il n'y a pas de 2<sup>ème</sup> tour de désignation, les emplois transférés non pourvus à la suite des refus ne sont pas recomplétés.*



## LES ÉTAPES D'UN APPEL D'OFFRES ET DU TRANSFERT...

### DÉBUT PÉRIODE CALCUL GARANTIE DE RÉMUNÉRATION

La **rémunération annuelle dans la nouvelle entreprise** ne pourra **pas** être **inférieure** à sa **rémunération SNCF des 12 mois travaillés qui ont précédés le transfert.**

↑  
12 MOIS  
TRAVAILLÉS

*(voir le détail de la garantie de rémunération p. 21 « sac à dos social »)*

### 4) TRANSFERT MISE EN EXPLOITATION

#### **Transfert à la date de changement d'entreprise**

Les **cheminot-e-s volontaires** dont la candidature a été retenue, et les **cheminot-e-s désigné-e-s** qui ont accepté leur transfert sont **transféré-e-s** à la nouvelle entreprise **le jour de la mise en exploitation** du nouveau contrat.

***Les cheminot-e-s transféré-e-s ne pourront plus être volontaires pour les appels d'offres ultérieurs des lots suivants de l'A.O.***

La nouvelle entreprise organisera des **élections professionnelles** et **discutera** ensuite uniquement avec les **syndicats représentatifs** au sein de l'entreprise et les **représentant-e-s du personnel** nouvellement élu-e-s.

***SUD-Rail sera au rendez-vous !***

La nouvelle entreprise **dénoncera les accords d'entreprise SNCF** en respectant un préavis de 3 mois, les anciens accords restent en vigueur jusqu'à conclusion de nouveaux accords d'entreprise, ou au maximum 12 mois après la dénonciation si aucun accord n'est trouvé.

***Survie des accords SNCF 15 mois au maximum après transfert ...***

***Sans accords collectifs après ces 15 mois, c'est la convention collective de la branche ferroviaire qui s'applique et elle est moche !***

Exemples des minima de la réglementation du travail de branche :

- Sédentaires : 219 à 228 jours travaillés par an ; des repos à résidence de 11h pouvant être réduits à 10h ; des journées à 10 h de travail...
- Roulant-e-s : 215 jours travaillés par an ; des journées à 10h de travail et 12h d'amplitude ; un encadrement des repos par 21h/04h ; des repos à résidence de 13h pouvant être réduits à 11h ; des doubles R.H.R. ...
- Pour tou-te-s : 48h de travail hebdomadaires maxi ; 39 repos doubles annuels mini ; prises de service délocalisées dans un rayon de 50 km ...

**FILIALISER / PRIVATISER  
N'EST PAS GRAVEMENT A NOS  
CONDITIONS DE TRAVAIL**

***Il est inacceptable de céder au chantage et d'acter un recul des conditions de travail sous la menace de tomber à l'accord de branche !***

***Le rapport de force paie toujours !***

***TOUT EST A RE-NÉGOCIER !? NOUS SERONS LÀ !!!***



## **QUELLE REPRÉSENTATION DU PERSONNEL ENTRE LE TRANSFERT ET LES ÉLECTIONS ?**

Dès le transfert il n'y a pas encore de CSE donc pas de représentant·e·s du personnel. **SUD-Rail, comme tous les autres syndicats, n'est pas encore représentatif dans l'entreprise.**

Dès le transfert il y a changement juridique d'employeur, même si transfert dans une filiale 100 % SNCF. **Les préavis en cours au sein du Groupe Public Ferroviaire ne s'appliquent pas en filiale !**

Deux adhérent·e·s SUD-Rail au minimum créent une section syndicale et nomment un·e Responsable de Section Syndicale (**R.S.S.**) qui est le·la **seul·e interlocut·eur·rice** représentant la section syndicale et donc le syndicat SUD-Rail **pour discuter avec la direction jusqu'aux élections**. Il·elle peut présenter des revendications à la direction.

Tout·e salarié·e peut porter un droit d'alerte, et évidemment également exercer son droit de retrait.

**La fédération SUD-Rail peut déposer un préavis de grève** dans la nouvelle entreprise. Comme pour toute entreprise chargée de la gestion d'un service public, les conditions sont la pose du préavis au moins 5 jours avant le début de la grève et l'obligation de négocier pendant la période de préavis.

Après les élections professionnelles, les élu·e·s siègent en C.S.E. et la négociation des accords peut commencer. Le nombre de représentants du personnel est fonction des effectifs de l'entreprise, les syndicats ayant obtenu plus de 10% des voix exprimées aux élections sont représentatifs dans l'entreprise et peuvent nommer un·e Délégué·e Syndical·e D.S.

***SUD-Rail prépare et forme aujourd'hui ses équipes pour être forts et gagner ensemble les luttes de demain !***

## **QUELLES CONSÉQUENCES INDIRECTES POUR LES CHEMINOT·E·S SNCF, TRANSFÉRÉ·E·S OU NON ?**

Chaque E.F. privée mettra en place ses propres activités sociales. Certaines filiales SNCF en feront autant, d'autres choisiront la mutualisation avec SNCF, ce sera la décision de chaque C.S.E.

Une fois la branche ferroviaire entièrement ouverte à la concurrence, on peut s'attendre à des **difficultés** pour faire fonctionner les **activités sociales et culturelles SNCF** : les CASI, la restauration, les centres de vacances, les colos et les autres activités sociales et culturelles. Certaines activités devront être réduites ou arrêtées.

Chaque entreprise tiendra ses élections, avec pour résultat vraisemblable des **syndicats de lutte forts** dans les **entreprises qui font la production**, et des syndicats réformistes renforcés au sein du groupe SNCF Holding et SA devenues des coquilles (quasiment) vides.

Qui va représenter les salarié·e·s des filiales SNCF dans la Holding et les salariés des E.F. dans les directions des grands groupes ?

On peut s'attendre un fonctionnement syndical plus difficile, en particulier quand on s'efforce de ne pas se couper du travail en militant ...

Comment dégager occasionnellement des militant·e·s non élu·e·s et des adhérent·e·s ?

Que deviendront les locaux syndicaux, comment loger les syndicats régionaux, la fédération ?

Comment faire fonctionner et vivre un syndicat régional réunissant des salarié·e·s d'une dizaine d'E.F. différentes ?

Comment se déplacer physiquement dans cette myriade d'E.F. et accéder aux salarié·e·s ?

***Nécessité fait loi, l'âme de SUD-Rail c'est le militantisme de terrain !  
Nous trouverons toujours le moyen de militer et de lutter !***



## LE « SAC À DOS SOCIAL » : LES GARANTIES LIÉES À LA LOI

### **En cas de changement d'employeur par décision personnelle HORS TRANSFERT**

A moyen terme, l'ouverture à la concurrence conduira à l'émergence d'un véritable marché du travail des métiers du ferroviaire. Tous·tes les cheminot·e·s, SNCF comme privé·e·s, pourront librement décider de changer d'employeur tout en restant dans la branche ferroviaire.

***On peut s'attendre à ce que les métiers de la conduite et de la maintenance du matériel roulant soient particulièrement recherchés par les E.F.***

Si un·e cheminot·e SNCF contractuel·le ou statutaire décide de changer d'employeur par convenance personnelle, c'est bien que ses futures conditions de travail lui conviennent : réglementation du travail, salaire, lieu d'affectation, nature du service, horaires ... Il·elle quittera SNCF par démission et sera embauché·e dans une autre entreprise, en perdant au passage le bénéfice des facilités de circulation.

Il·elle **bénéficiera de l'ancienneté de branche cumulée depuis 2015** qui sera reconnue par les autres entreprises du ferroviaire. ***(voir p. 22 accord classification et rémunération)***

Pour un·e **contractuel·le SNCF qui change volontairement d'employeur, affilié·e au régime général, rien ne change** : il·elle continuera à cotiser au régime général, avec les **mêmes conditions de retraite**.

Un·e **statutaire SNCF qui change volontairement d'employeur, conserve** tout de même **deux spécificités** liées au statut **à condition de continuer à relever de Convention Collective Nationale de la branche ferroviaire** C.C.N.

***Aucune garantie n'est maintenue pour un emploi dans une autre branche professionnelle !***

**La garantie d'emploi** : dans une E.F. privée, un·e ex-statutaire SNCF ne pourra **pas faire l'objet d'un licenciement économique**.

***Le licenciement pour faute ou pour inaptitude sera possible !***

**La garantie de retraite** : un·e ex-statutaire SNCF continuera de bénéficier des dispositions du **régime spécial de retraite** dans des **conditions identiques** à celle des cheminot·e·s statutaires SNCF **pour l'âge et similaires**, mais pas strictement identiques, pour le calcul du montant de la retraite.

Le calcul du montant de la pension sera adapté, pour se rapprocher du montant que le statutaire aurait perçu à SNCF.

La structure de la rémunération est différente chez les E.F. privées, la partie fixe du salaire étant en général plus élevée, et la partie variable plus faible qu'à SNCF.

La loi a mis en place un mécanisme de recalcul complexe :

Un taux d'abattement fixé par décret réduira artificiellement la part de salaire soumise à cotisation retraite, et sur ce salaire liquidable reconstitué s'appliqueront les taux de cotisation sociale salarié (9,87%) et employeur (37,40%, T1 et T2 sur les fiches de paye) des statutaires SNCF.

Le calcul de la retraite se fera sur les 6 ou 12 mois qui précèdent l'avant-dernier mois de travail. (selon le plus favorable pour le·la salarié·s)

***6 ou 12 mois pour prendre en compte l'éventuel 13ème mois, et les 2 derniers mois d'activité sont exclus du calcul pour ne pas gonfler artificiellement le montant de la retraite par le solde de tout compte et l'Indemnité de Départ en Retraite I.D.R. prévue par la C.C.N.***

## ET À LA BRANCHE FERROVIAIRE



### **TRANSFERT du contrat de travail dans le cadre d'un CHANGEMENT D'ATTRIBUTAIRE LORS D'UN APPEL D'OFFRE**

Un-e cheminot-e **SNCF statutaire transféré-e, volontaire comme désigné-e**, bénéficie des **2 garanties** détaillées sur la page précédente : **emploi et retraite**.

Un-e cheminot-e **SNCF contractuel-le ou statutaire transféré-e, volontaire comme désigné-e**, bénéficie dans sa nouvelle entreprise de **garanties particulières supplémentaires liées au transfert**.

#### **La garantie de salaire (voir aussi p. 18)**

Sa **rémunération annuelle dans la nouvelle entreprise** ne pourra **pas** être **inférieure** à sa **rémunération SNCF des 12 mois travaillés qui ont précédé son transfert**.

*La rémunération prise en compte comprend le salaire, les primes, les E.V.S. etc. Les éléments exceptionnels tels que la monétisation du CET, le bonus mobilité pour mutation etc. ne comptent pas.*

**Les jours de grèves sont neutralisés pour le calcul de la garantie de salaire.**

Ce **salaire annuel garanti est** donc **individuel** et attaché à l'agent-e, son montant dépend de son ancienneté, de sa classe, de ses primes etc.

Il est calculé une fois pour toute au moment du transfert. Ensuite, rien ne garantit que la rémunération future va suivre la trajectoire qu'elle aurait eu au sein de SNCF et que le salaire va augmenter. La seule garantie est de ne pas toucher moins. La **garantie de salaire est différentielle et annuelle** : elle complète éventuellement la rémunération annuelle dans la nouvelle entreprise si elle est inférieure. Si le salaire augmente tout en restant inférieur au montant garanti, l'indemnité baisse. Elle pourrait n'être versée qu'en une fois à la fin de l'année, pour toute l'année écoulée.

#### **Les garanties sociales diverses**

##### **Garanties liées au transfert et prévues à la C.C.N.**

- Maintien du droit à l'occupation d'un logement SNCF et des aides locatives.
- Maintien de l'accès à la médecine de soins spécialisée SNCF **uniquement pour les statutaires**.
- Paiement ou transfert des droits Compte Epargne Temps C.E.T. avec un abondement exceptionnel de 20 % du C.E.T. fin d'activité par SNCF. **Un C.E.T. éventuel dans la nouvelle entreprise devra être négocié après le transfert.**
- Maintien obligatoire du C.E.T. spécial et mise en place d'un Plan d'Epargne Retraite Obligatoire P.E.R.O. pour les ADC statutaires SNCF embauché-e-s entre la fin des bonifications traction et la fin du statut (entre le 01.01.2009 — et le 31.12.2019).
- Maintien des dispositifs pénibilité P1, P2, P3 et de la Cessation Progressive d'Activité « formule fixe » pour les statutaires SNCF.
- Paiement ou transfert des congés.
- Maintien des dispositions retraite pour les ancien-ne-s apprenti-e-s et ex-élèves SNCF.
- Maintien des Facilités de circulation F.C. pour les salarié-e-s et retraité-e-s SNCF + ayants-droit sur les services transférés.
- Maintien des F.C. pour les salarié-e-s transféré-e-s + retraité-e-s et ayants-droit sur les services SNCF et sur les services transférés.
- POSSIBILITÉ pour toute entreprise relevant de la C.C.N. de mettre en place des F.C. pour ses propres salarié-e-s (*embauché-e-s hors transfert*) par un accord d'entreprise et avec paiement de compensations inter-entreprises. **Possibilité de F.C. et pas obligation !**
- Maintien des médailles d'honneur des chemins de fer avec allocation et congés attachés.

**Dans chaque E.F. SUD-Rail ira chercher ce qui manque à cette liste !**



## QUELLE RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL ?

### ***T'en as vraiment besoin, d'une réglementation du travail ?***

L'ouverture à la concurrence n'est absolument pas adossée à un « cadre social de haut niveau ». Elle constitue au contraire une dégradation de l'ensemble des conditions sociales des cheminot·e·s, à commencer par leurs conditions de travail.

En transférant les cheminot·e·s en filiales, SNCF rabote leurs droits ! Le passage en filiale fait du personnel transféré des cheminot·e·s au rabais, à basses conditions sociales ! ***SNCF méprise les cheminot·e·s et trahit le contrat social et moral qui les lie à l'entreprise !***

Les textes règlementaires qui régissent la vie des cheminot·e·s SNCF aujourd'hui, dont la réglementation du travail, sont des accords d'entreprise dont l'application est limitée aux entreprises SNCF qui constituent le Groupe Public Unifié G.P.U. SNCF. **Ces accords d'entreprise SNCF ne s'appliqueront pas aux nouvelles filiales ni aux nouvelles entreprises !**

Pour toutes les **autres entreprises ferroviaires : filiales SNCF et E.F. privées, c'est la superposition du code du travail, de la convention collective de la branche ferroviaire C.C.N. et des accords d'entreprise internes** qui s'applique.

**1) Le code du travail** : c'est le socle de base pour tou·te·s les salarié·e·s. Il est régulièrement remis en question et rogné par nos gouvernants sous prétexte de le simplifier.

**2) La convention collective de la branche ferroviaire C.C.N.** : elle complète le code du travail. Elle s'applique à tou·te·s les travailleur·euse·s du Rail en France, dans toutes les entreprises ferroviaires.

C'est une somme d'accords négociés entre le syndicat des patrons, l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (U.T.P.) et les 4 syndicats représentatifs de la branche ferroviaire : CGT, UNSA, SUD-Rail Solidaires et CFDT. Pour obtenir un accord, il faut cumuler 30% de représentativité, pour le dénoncer il en faut 50%. Les accords de branche importants en vigueur à ce jour sont :

**L'accord sur la réglementation du travail**, qui est malheureusement très en dessous de la réglementation SNCF, 2 syndicats cumulant plus de 30 % l'ont signé. ***Seul SUD-Rail l'a dénoncé sans pouvoir empêcher son application. La faiblesse de la réglementation du travail de branche constitue un véritable point noir pour tou·te·s les cheminot·e·s.***

**L'accord sur la classification et la rémunération**, qui harmonise et encadre les pratiques des différentes entreprises. Après s'être opposé à un projet désavantageux, ***SUD-Rail a validé et signé une 2ème version améliorée de cet accord et a permis son application.*** Les métiers y sont évalués et cotés, tou·te·s les salarié·e·s du Rail sont placés sur une même grille de compétences et de qualification, par classe, selon la complexité de l'emploi tenu. Cela permet d'assurer des conditions d'emploi et de rémunération comparables dans toutes les entreprises de la branche ferroviaire. L'accord impose des salaires minimaux par classe et reconnaît et rémunère l'ancienneté de branche. Il garantit également le maintien des facilités de circulation aux cheminot·e·s SNCF et SNCF transféré·e·s suite à un appel d'offres et ouvre la possibilité de facilités de circulation à tou·te·s les travailleur·euse·s du Rail.

**L'accord sur les garanties sociales des salarié·e·s transféré·e·s**, qui précise des règles et des garanties pour les cheminot·e·s SNCF transféré·e·s en filiale SNCF ou vers une autre E.F. suite à un appel d'offres. ***Il est insuffisant !***

**3) Les accords d'entreprise** : ils établissent des droits supplémentaires pour les salarié·e·s d'une entreprise. Ils sont négociés entre l'employeur et les syndicats représentatifs dans l'entreprise. Pour conclure un accord il faut réunir 50% de la représentativité syndicale de l'entreprise.

***SUD-Rail revendique le maintien intégral de tous les accords, avantages et garanties SNCF aux salarié·e·s transféré·e·s !***

## **UN SOCLE SOCIAL COMMUN À TOUTES LES FILIALES SNCF CRÉÉES POUR LES APPELS D'OFFRES VOYAGEURS ?**



**SNCF a fait le choix de répondre aux appels d'offres exclusivement via des filiales (filiales à 100 % SNCF ou avec un partenaire, minoritaire ou majoritaire selon les cas) . Ce n'est pas anodin !**

Les A.O. imposent la réduction des coûts, et SNCF veut augmenter ses marges ! Cela induit des objectifs de productivité considérables, qui passent par le dumping social ! Ainsi, SNCF évite soigneusement d'évoquer la durée, les conditions de travail, la rémunération avant le transfert et renvoie à la négociation après les élections professionnelles dans les filiales. Après transfert, chaque filiale devra donc négocier son propre cadre social, à minima pour les sujets imposés par la loi. Pour leur alléger la tâche, SNCF a fixé par Décision Unilatérale de l'Employeur **D.U.E.** un **cadre social au rabais**, commun **aux filiales créées en réponse aux appels d'offres des A.O. où SNCF est majoritaire.**

***Le contenu de la D.U.E. : ... beaucoup de blabla déjà prévu par la loi ...***

***La majorité des points repris dans la D.U.E. est imposée par la loi. On y trouve quelques mesures supplémentaires dont les plus importantes sont :***

- Amélioration de la proposition d'emploi faite aux salarié·e·s désigné·e·s, dont le taux d'affectation est inférieur à 50% et refusant leur transfert dans une filiale : si pas de poste régional au sein de SA Voyageurs, alors SNCF proposera 2 offres d'emploi au lieu d'une seule : 1 offre nationale dans la SA Voyageurs + 1 offre régionale dans le groupe SNCF
- Accès à la médecine soins spécialisée élargi aux **contractuel·le·s transféré·e·s** et aux **nouveaux·nouvelles embauché·e·s** par les filiales
- Attribution des Facilités de Circulation F.C. aux nouveaux·nouvelles embauché·e·s par les filiales. *Ce n'était pas une obligation légale*
- Accès au C.E.T. ADC et P.E.R.E. Plan d'Épargne Retraite d'Entreprise ADC aux statutaires éligibles (embauché·e·s au statut de 2009 à 2019) qui deviennent ADC ou qui le sont déjà et rejoignent la filiale APRÈS le transfert
- Possibilité de promotion et de postuler sur des postes des 6 sociétés SNCF.  *Holding, Réseau, Voyageurs, Gare & Co, G.I.E., Fret, tout le monde comprend que Fret c'est mort, et on ne connaît pas encore les détails de la société qui va lui succéder*
- Maintien des mutations géographiques vers SNCF et Filiales. *Mais il y aura moins d'établissement SNCF ou de Filiales pour accueillir les agent·e·s muté·e·s*
- Maintien des parcours pro ASCT et ADC. *Dans quelles conditions avec le passage de lots entiers à des entreprises privées ?*
- Adhésion à la mutuelle de groupe SNCF. *Mise en place prévue en 2025*
- Accès aux logements sociaux SNCF
- Accès au plan d'épargne du groupe SNCF
- Prise en charge du voyage familial biennal (1x/2ans) des salarié·e·s originaires des DROM-TOM-COM
- Octroi de l'Allocation Familiale supplémentaire A.F.S. aux salarié·e·s transféré·e·s, muté·e·s et recruté·e·s
- Application de la pénibilité P1, P2, P3 aux Emplois Reconnus à Pénibilité Avérée E.R.P.A. et aux postes à + de 65 nuits / an ou en 3 x 8 . **Le nouvel accord C.A.A. s'applique de droit aux filiales créées en réponse aux appels d'offres des A.O. où est SNCF est majoritaire**

***Qu'est-ce qui manque à la D.U.E. ? L'ESSENTIEL !***

***L'organisation et les conditions de travail ! Les conditions de rémunération !***

***Le droit syndical ! Et de nombreux « détails » du cadre social cheminot !***

- **Un point pour les ADC et ASCT transféré·e·s dans une autre entreprise **HORS FILIALE** suite perte d'un lot : possibilité de conserver son rang dans les listings d'accès de parcours pro SNCF et prise en compte si réintégration à SNCF dans la période de 3 à 8 ans après transfert.**



## ADHÉRER À SUD-RAIL

**Les syndicats les plus puissants en France sont ceux des Patrons. Plus de 80% d'entre eux sont syndiqués au MEDEF ou ailleurs. Face à eux, moins de 10% des salarié-e-s sont syndiqué-e-s.**

**Se syndiquer à SUD-Rail, c'est refuser la fatalité, c'est faire partie de ces salarié-e-s qui veulent changer le cours des choses.**

**Rejoindre SUD-Rail, c'est le moyen d'apprendre à s'organiser, c'est la possibilité de discuter, de réfléchir collectivement, de rassembler les énergies.**

**SUD-Rail est indépendant de tout parti politique.**

**SUD-Rail développe son action en fonction des seuls intérêts des cheminot-e-s, quel que soit le pouvoir en place. Pour nous, faire du syndicalisme est une conviction et non un plan de carrière ou une profession. À ce titre, nous refusons de bénéficier d'avantages particuliers liés à notre activité syndicale.**

**SUD-Rail, un syndicat indépendant, mais pas neutre.**

**La défense des salarié-e-s ne s'arrête pas une fois franchie la porte du local syndical. C'est pourquoi nous participons aux mobilisations non seulement pour défendre nos acquis mais aussi pour les chômeurs-euses, les sans droits, l'égalité entre les hommes et des femmes, ou pour une « autre mondialisation ». Nous nous opposons au racisme et l'extrême droite sous toutes ses formes.**

**C'est aussi pourquoi nous appartenons à l'Union Syndicale Solidaires qui avec ses 90 000 adhérent-e-s regroupe des syndicats de tous secteurs professionnels qui partagent ces valeurs.**

**Soyons plus nombreux et nombreuses pour nous défendre et gagner de nouveaux droits. Le syndicat est un outil indispensable pour organiser les salarié-e-s, leur permettre de confronter leurs idées, de construire le rapport de force, de se mobiliser et de gagner.**

**Pas de dogmatisme, du pragmatisme et de la lutte !**

**Pour retrouver les coordonnées de tes délégué-e-s et militant-e-s SUD-Rail, flashe le code Android ou IOS, ouvre l'appli SUD-Rail, onglet « vos syndicats régionaux ». Appelle-les, ou passe les voir !**

**Fédération SUD-Rail  
38 rue des Renouillères 93200 SAINT-DENIS  
01 42 43 35 75 / federation@sudrail.fr**

**RETROUVE NOUS SUR LES RÉSEAUX !**



X

WHATSAPP FACEBOOK

INSTA

APPLI  
ANDROÏD

APPLI  
IOS

