

DANGER POUR LES CHEMINOT-E-S ET LES USAGER-E-S !

Vers la privatisation du TER en Pays de Loire?

L'engagement des démarches préalables à la mise en concurrence des lignes TER a été votée le 10 juillet par le conseil régional de la région Pays de la Loire.

Si la majorité régionale actuelle (droite et centre) est reconduite aux prochaines élections régionales en juillet prochain, c'est à coup sûr l'ensemble du réseau TER Pays de Loire qui sera découpé en six lots ouverts à la concurrence.

Le premier lot porte sur le tram-train, entre Nantes et Châteaubriant au Nord, et Nantes et Clisson au Sud.

Le second lot dit « Sud Loire » concernera la « desserte des plages » incluant les lignes Nantes-Pornic, Nantes-Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Nantes-La Roche-sur-Yon et Nantes-les-Sables d'Olonne, Nantes-La Rochelle. S'ajoutent, à l'intérieur des terres, Nantes-Cholet et Angers-Cholet.

Pour ces 2 premiers lots, l'attribution du ou des contrat(s) est envisagée au second semestre 2022. Le début d'exécution des services est envisagée au plus tôt au 10 décembre 2023 (début du SA 2024). La durée envisagée du ou des contrat(s) sera d'au moins dix ans.

Dans les deux cas, le matériel roulant sera mis à la disposition des opérateurs par la Région.

Les autres lots concerneront d'abord Nantes-Angers, Nantes-Tours-Orléans, Angers-Saumur. Puis un lot autour du Mans avec Paris-Chartres-Le Mans, un lot inter-villes et interrégional, Nantes-Quimper-Brest, Nantes-Rennes, Nantes-Angers-Laval-Rennes, par la virgule de Sablé et Nantes-Le Mans.

Le dernier lot portera sur une « petite ligne » pour la rénovation de laquelle la signature de la Région Aquitaine était encore attendue il y a quelques jours, entre La Roche-sur-Yon, Bressuire, Saumur et Tours.

TOUTES ET TOUS CONCERNÉ-E-S !

LES AGENTS DE RÉSEAU AUSSI !

La loi de réforme du ferroviaire de 2018 qui a mis en place l'ouverture au privé des métiers Voyageurs, mais aussi de ceux de la Circulation et de l'Équipement, a été combattue à juste titre par les cheminot-e-s 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 cheminot-e-s, le gouvernement Macron voulait abattre le dernier rempart au libéralisme ferroviaire. Fin du Statut, ouverture à la concurrence, convention collective, transférabilité des cheminot-e-s, mise à disposition du savoir-faire, éclatement de l'entreprise en Société Anonyme, abandon du FRET public,...



Profits privés contre service public

Que ce soit pour la région Pays de Loire, mais aussi Grand-Est, Paca, Hauts de France, Centre Val de Loire et Transilien Ile de France... les conseils régionaux se saisissent aujourd'hui de la possibilité offerte par Macron d'ouvrir le marché ferroviaire à la concurrence.

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

Pourtant c'est bien la politique de l'entreprise de ces dernières années qui entraîne des dysfonctionnements, car cette politique n'a fait que détruire notre outil de travail.

Les conséquences de l'ouverture à la concurrence pour les cheminot-e-s du Voyageur

A chaque appel d'offre, la région organise les conditions d'appels, les besoins humains et matériels nécessaires. Les cheminot-e-s du Voyageur, au statut ou contractuels, se retrouvent face à 2 choix plus mauvais l'un que l'autre quand ils sont concernés par les transferts:

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.



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.

Quel avenir professionnel ?

L'effectif excédentaire non prévu d'être repris par l'appel d'offre se verra obligé d'accepter une mutation, voire un changement de métier.

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 et de conditions de travail.

SUD-Rail sera aux côtés des cheminot-e-s concerné-e-s pour leur obtenir des réponses.

Cette privatisation, nous n'en voulons pas !

Le chantage et les pressions exercés individuellement sur les cheminot-e-s dans le cadre d'appels d'offre ne sont pas acceptables. La seule réponse que nous devons y apporter est la mobilisation collective !

Si la SNCF ne remporte pas ces appels d'offre, le processus de transfert sera long. Il doit être l'occasion pour tous les cheminot-e-s, des activités Voyageurs mais aussi de Réseau, qui sont concerné-e-s, comme le montre les appels d'offre dans la région Grand Est - de construire un rapport de force.

Cette mobilisation, nous devons la mener avec les usager-e-s et les citoyen-ne-s, pour refuser que le ferroviaire ne devienne, dans le « monde d'après », un terrain de jeu pour actionnaires.

