

COMPLÉMENT DE LECTURE

Ouverture à la concurrence des TET Nantes-Lyon & Nantes-Bordeaux : une réalité d'ici 10 mois

C'est officiel, l'État vient de publier un appel européen à candidature pour l'ouverture à la concurrence des lignes TET Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux. Demi-surprise, le lobbying et autres menaces par voie de presse de certaines entreprises ferroviaires de boycotter l'appel d'offres de l'État ont porté : comme elles le réclamaient, la maintenance des trains fait partie intégrante de l'appel d'offres.



Ouverture à la concurrence des TET Nantes-Lyon & Nantes-Bordeaux : une réalité d'ici 10 mois

Pour la CFDT, la priorité n'est plus d'affirmer notre opposition à l'ouverture à la concurrence, mais de continuer à poser des mesures de protection contre le dumping social. C'est le travail sans relâche de la CFDT qui a porté des amendements à la loi dite « *nouveau pacte ferroviaire* » afin d'améliorer les conditions de transferts. C'est aussi dans cette optique que la CFDT a obtenu de nombreuses avancées dans l'accord de branche sur les rémunérations et les classifications qu'elle a décidé de signer. En ce qui concerne plus particulièrement les TET, la CFDT a participé activement aux comités de concertation organisés par l'État sur le schéma directeur de ces lignes, afin de fixer ses exigences, notamment au travers de clauses sociales.



QUE DIT CET APPEL D'OFFRES ?

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des lignes ferroviaires à caractère national, l'État a annoncé – dans la précipitation le 9 janvier 2019 – sa décision d'ouvrir les lignes TET de Nantes-Bordeaux et de Nantes-Lyon à la concurrence et cela dès le service 2022, soit en décembre 2021. Le futur exploitant devra assurer une fréquence minimale de quatre allers-retours pour Nantes-Bordeaux et de deux à trois allers-retours pour Nantes-Lyon, les candidats étant « *libres de proposer une offre plus importante en termes de fréquence ou de prolongement de la desserte* ».

QUID DE LA MAINTENANCE DES TRAINS ?

Des trains neufs seront mis à disposition par l'État, l'exploitant devant s'occuper de leur maintenance, de la politique commerciale et tarifaire et de la vente des titres de transport, éventuellement en passant par des sous-traitants. La maintenance du matériel roulant pourra être réalisée soit dans le technicentre de la SNCF à Nantes, soit dans « *un nouvel atelier à réaliser par le titulaire dont la propriété reviendra à l'État à la fin du contrat de service public* ».

QUE DIT LA CFDT ?

UNE DÉCISION POLITIQUE HÂTIVE ET PRÉCIPITÉE

Cette décision de l'ouverture à la concurrence prise sans aucune concertation préalable quelques mois seulement après les grèves de mai et juin 2018 qui ont abouti à la loi « *nouveau pacte ferroviaire* » est en fait une réponse en direction de Bruxelles pour montrer la bonne volonté de l'État français d'ouvrir rapidement les marchés du transport ferroviaire à la concurrence.

LA CFDT N'A JAMAIS ÉTÉ FAVORABLE À L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE, MAIS ELLE CONSTATE AUJOURD'HUI QUE CETTE POSSIBILITÉ EST INSCRITE DANS LA LOI. DONT ACTE...

CONCERNANT CES DEUX LIGNES TET

Pour la CFDT, l'ensemble des éléments qui doivent conduire à l'ouverture à la concurrence n'ont pas encore abouti, notamment concernant la convention collective de la branche ferroviaire qui reste à consolider, malgré l'accord classification / rémunération / ancienneté et les

Ouverture à la concurrence des TET Nantes-Lyon & Nantes-Bordeaux : une réalité d'ici 10 mois

modalités de transferts du personnel cheminot de la SNCF.

POURQUOI DES CLAUSES SOCIALES DEMANDÉES PAR LA CFDT SONT-ELLES NÉCESSAIRES ?

Le dossier de candidature que recevront les soumissionnaires devra renseigner sur l'application ou non de clauses sociales pour le personnel en place.

POUR LE PERSONNEL

- **Quid du personnel SNCF** affecté à cette desserte et notamment les agents de conduite (SNCF), les contrôleurs (SNCF), mais aussi les agents en charge de l'accueil et de la distribution ?
- **Quid du personnel uniquement affecté** à cet axe sans autre possibilité d'évolution sur d'autres réseaux ?
- **Quid de l'insertion** de clauses sociales réellement sécurisantes dans les appels d'offres ?

À L'ISSUE DE L'APPEL D'OFFRES, EN CAS DE CHANGEMENT D'ATTRIBUTAIRE, DU PERSONNEL DE LA SNCF SERA TRANSFÉRÉ

Un processus long de plusieurs mois va démarrer, priorisant d'abord le volontariat avant de déterminer les transferts obligatoires restant éventuellement nécessaires. La CFDT souligne donc l'urgente nécessité de sécuriser le personnel concerné dans les meilleures conditions sociales possibles. Or, sur ce sujet, beaucoup trop d'incertitudes demeurent encore pour les salariés. Il est donc plus que temps d'apporter des clarifications.

UN DROIT AU TRANSFERT QUI NÉCESSITE DES GARANTIES SUPPLÉMENTAIRES

Pour mémoire, les négociations de l'accord de branche relatif aux modalités de transfert du personnel, engagées en septembre 2018, se sont achevées par un échec en décembre de la même année et finalement par la publication d'un décret en lieu et place de cet accord en juillet 2019. Malgré la prise en compte de plusieurs revendications et propositions issues directement du contre-projet d'accord transmis par la CFDT, nous avons jugé que les dispositions prévues étaient insuffisantes :

- **en l'absence de période transitoire** de cinq ans à partir du premier changement d'attributaire durant laquelle les transferts auraient été



exclusivement effectués sur la base du volontariat ;

- **en raison d'une pondération excessive** du critère d'affectation aux dépens des critères sociaux dans l'établissement des listes de transferts.

LA CFDT AVAIT ALORS ÉTÉ SEULE À SOULIGNER LA PROBLÉMATIQUE DE L'EXTENSION POSSIBLE ET NON COUVERTE PAR LA LOI DU CHAMP DE LA SOUS-TRAITANCE PAR UN NOUVEL EXPLOITANT.

Une telle situation conduirait à de potentiels transferts en second rang, avec un risque majeur de contournement des garanties inscrites dans la convention collective et dans la loi. Par son action auprès des parlementaires, la CFDT a depuis obtenu l'inscription d'un article spécifique de la loi d'orientation des mobilités qui étend les dispositions relatives au sac à dos social à ce cas de figure. Cette disposition sera fort utile, car le risque de sous-traitance de l'activité de maintenance du matériel est très fort sur ces deux lignes de TET.

IL FAUT CEPENDANT DES GARANTIES COMPLÉMENTAIRES

SUR LA RÉMUNÉRATION PAR EXEMPLE

Un décret fixant les modalités de l'équivalence de rémunération en cas de transfert intègre la plupart des éléments variables de solde dans la rémunération, ce qui est positif. ☺☺☺

COMPLÉMENT DE LECTURE

Ouverture à la concurrence des TET Nantes-Lyon & Nantes-Bordeaux : une réalité d'ici 10 mois

⊗⊗⊗ Cependant, l'absence de prise en compte de l'allocation familiale supplémentaire (AFS) est un manque inacceptable du point de vue de la CFDT, qui a engagé un recours contentieux devant le Conseil d'État contre ce décret. La stabilisation du droit social encadrant les transferts n'est donc toujours pas faite et plusieurs mois de discussions seront sans doute encore nécessaires pour y parvenir. Si la CFDT avait défendu lors des négociations de la branche collective du ferroviaire en cours une mise en place transitoire de cinq ans durant laquelle les transferts auraient été effectués exclusivement sur la base du volontariat, c'est précisément parce que cette application progressive du dispositif laissait le temps utile pour finaliser le cadre social de la branche ferroviaire.

AU TITRE DES SUJETS RESTANT À TRAITER

La négociation de branche concernant les autres droits transférables commence à peine et elle nécessite au préalable des décisions de l'État qui tardent à venir tant et si bien que le patronat et les organisations syndicales ont adressé une motion commune au gouvernement le 10 septembre dernier ! À l'issue de la très importante négociation de l'accord de branche sur les classifications et les rémunérations, nous devons prendre la mesure de l'ampleur de la tâche et de ses enjeux : sans CCN, les cheminots transférés n'ont que les protections posées par la loi. La CFDT lance toutes ses forces dans la construction de ce nouveau cadre social. Les autres organisations syndicales, le patronat, mais aussi l'État et les régions doivent prendre leurs responsabilités.

L'ÉTAT DOIT JOUER SON RÔLE DE RÉGULATEUR SOCIAL

Dans ce contexte, la CFDT estime que les autorités organisatrices des mobilités (AOM) – État et régions – doivent avoir un vrai rôle de régulateur social dans le cadre des appels d'offres qui seront lancés. Cette ouverture à la concurrence ne doit pas se résumer à une course effrénée vers un dumping social. L'AOM doit assurer la protection des salariés transférés qui n'auront pas toujours choisi de changer d'entreprise.



EN COMPLÉMENT DES ACCORDS DE BRANCHE EN COURS DE DISCUSSION

La CFDT attend donc de ces dernières des engagements pour insérer des clauses de responsabilité sociale dans les appels d'offres. Ces clauses permettront un rôle d'amortisseur social pour les premiers cheminots concernés par ces transferts, elles constitueraient des mesures d'apaisement en attendant que les dispositions conventionnelles soient pleinement établies, puisque les négociations se poursuivent désormais dans le cadre d'un agenda social très chargé.

IL FAUT QUE LES DÉCIDEURS EN PRENNENT CONSCIENCE

Les transformations à venir dans le secteur ne pourront se réaliser sans l'adhésion du personnel en place, l'humain doit rester au cœur des préoccupations. L'épisode de l'explosion des files d'attente aux guichets et l'opération Chrono'Gares menée par la CFDT a permis de montrer les limites de la transformation vers le « tout digital » et l'attachement de nos concitoyens pour un service humain de proximité. ●

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE NE SAURAIT OCCULTER CES ENJEUX PRIORITAIRES. LA CFDT CHEMINOTS SE BATTRA POUR QUE L'INTÉRÊT SOCIAL DES VOYAGEURS ET DES SALARIÉS SOIT PRÉSERVÉ PAR DES DISPOSITIONS ADÉQUATES. LA CFDT CHEMINOTS AGIT SANS RELÂCHE AUPRÈS DES DÉCIDEURS POUR OBTENIR CES GARANTIES.

