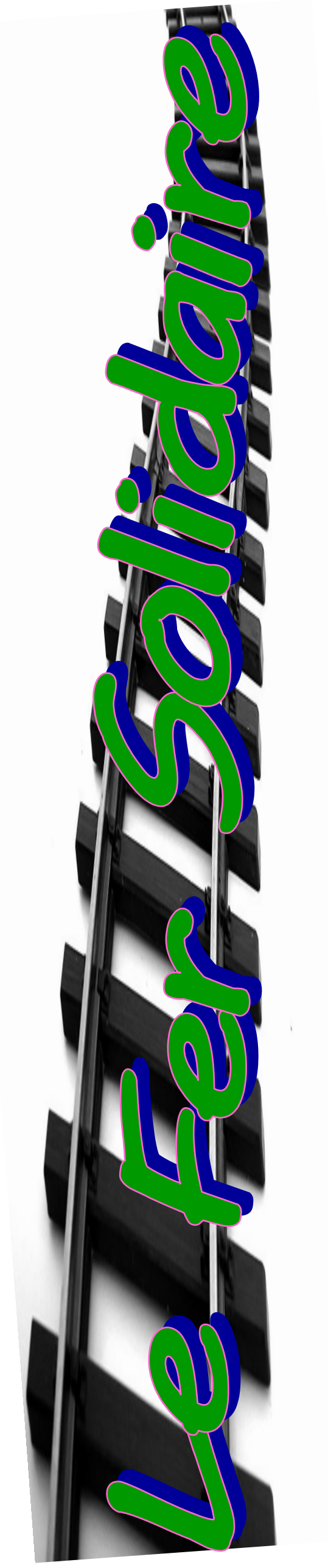
www.sudraillyon.org

Union syndicale Solidaires Sud Rail lyon

N°116 - 19 février 2020

Un journal syndical régional au service (public) des cheminots



Coup d'envoi de la privatisation Intercités Lyon-Nantes-Bordeaux !

Les premières conséquences néfastes du Pacte Ferroviaire imposé par Macron en juillet 2018 commencent à se faire sentir. L'état a annoncé le 14 décembre 2019 son intention de mettre en concurrence les lignes TET Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux.

Le 27 janvier 2020, il lance officiellement la procédure en publiant un avis de concession pour un lot unique d'une durée de dix ans sur les deux lignes Nantes/Lyon et Nantes/Bordeaux. La SNCF a annoncé qu'elle participerait à cet appel d'offre et d'autres sociétés comme Transdev ou Arriva ont déjà fait savoir qu'elles étaient intéressées. Les différents candidats doivent se faire connaitre d'ici le 28 février avant de répondre de manière plus poussée à l'appel d'offre avant l'été pour une décision finale fin 2020.

Ligne IC Nantes- Bordeaux

373 km de ligne
3 allers-retours par jour
4h49 de temps de trajet en moyenne
15 rames Coradia Liner de 6 caisses*
492 500 voyageurs en 2019
7,7 M€ de chiffre d'affaires en 2019
79,3% de régularité en 2019
94% de clients satisfaits de leur voyage

Ligne IC Nantes- Lyon

655 km de ligne
2 allers-retours par jour
6h40 de temps de trajet en moyenne
15 rames Coradia Liner de 6 caisses*
378 000 voyageurs en 2019
8 M€ de chiffre d'affaires en 2019
81,9% de régularité en 2019
93% de clients satisfaits de leur voyage

** Le parc matériel est mutualisé entre les deux lignes*

Rien n'est trop beau pour la concurrence !

Pour que l'Etat puisse trouver des candidats, rien n'est trop beau, matériel neufs, voies rénovées et augmentation de 4% de la subvention… Dire que la concurrence devait permettre de faire des économies !?

Le but est bien de faire un exemple et d'ouvrir les vannes de la concurrence dans TER dès le renouvellement des conventions dans les Régions.

L'Etat et la SNCF ont décidés que l'exploitation de ces 2 lignes représente 166 cheminots. Dans quelques jours, ce sont environ 600 cheminots qui participent actuellement à la charge qui recevront un courrier les informant du lancement de la procédure de transfert.

A quoi joue la SNCF ?

La SNCF annonce qu'elle répondra à l'appel d'offre, mais sous quelle forme, là, elle ne se ferme aucune porte ! Outre le fait que l'Etat pourrait prévoir une structure AD-Hoc dans le cahier des charges, la direction ne se ferme pas la possibilité de créer une filiale spécifique, hors réglementation SNCF, pour répondre à l'appel d'offres. Comme nous avons pu le connaitre au Fret, il y a fort à parier que le 1er concurrent de la SNCF soit … Une filiale SNCF !

- Décret n° 2019-696 du 2 juillet 2019 relatif à l'information, l'accompagnement et le transfert des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs.
- Décret n°2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

Dans ce cas-là, comme si une entreprise concurrente gagne l'appel d'offre, voici ce qu'il va se passer : comme aucun cheminot ne participe a plus de 50% de son temps à cette charge, la première phase sera un appel au volontariat. Dans un 2eme temps, s'il n'y a pas assez de volontaires (ou s'il y en a trop !) chaque agent se verra attribuer un nombre de points en fonction de son pourcentage d'utilisation sur cette charge et ceux qui auront le plus de points se verront mutés dans la nouvelle entreprise.

En cas de refus : tout est aussi prévu par les décrets ! D'abord une proposition de reclassement (sur le périmètre national) avant le licenciement du salarié, même au statut.

Pour le moment la charge en personnel susceptible d'être transféré au niveau global est la suivante : **30 TB, 4 CRML, 22 ASCT, 22 agents de services en gare, 45 agents de maintenance, 22 emplois relevant de spécialités techniques concourant indirectement à la production du service (GM, pré-op, concepteurs, suivi matériel…) et 14 autres agents (RH, comptable, communication…).**

C'est l'application de la procédure que nous dénoncions lors du pacte ferroviaire, qui à été négocié par la CFDT et validé par l'UNSA dans la convention collective.

SUD-Rail refuse que les cheminots soient la variable d'ajustement économique de l'ouverture à la concurrence et que le moins-disant social soit la règle dans les appels d'offres.
A tous les niveaux, SUD-Rail continuera à militer pour que les cheminots ne soient pas contraints d'être transférés et que le cadre social soit appliqué dans les appels d'offres .

Nous ne nous laisserons pas presser pour alimenter leurs profits et leurs dividendes !

Plus que jamais, pour avoir un maximum d'infos en temps réel, un réflexe :

www.sudraillyon.org

Vous pouvez aussi trouver de nombreuses informations sur la page Facebook du syndicat régional :

Syndicat Régional SudrailLy