



## TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 16 janvier 2019

## OUVERTURE À LA CONCURRENCE

# CONCURRENCE : L'OFFENSIVE LIBÉRALE SE POURSUIT

**Les pièces d'un grand puzzle libéral se mettent progressivement en place dans le sillage de l'adoption du pacte Ferroviaire. Courant décembre, trois textes sur l'ouverture à la concurrence et ses conséquences sont sortis : une Ordonnance, un décret et un accord sur les modalités de désignation des salariés signé par l'UNSA...**

## L'ordonnance du 12 Décembre sur l'ouverture à la concurrence

L'écriture de la réforme se poursuit, avec notamment la parution de l'Ordonnance 2018-1135 du 12 décembre 2018 sur l'ouverture à la concurrence. Les orientations dogmatiques du gouvernement sont déclinées à travers un texte qui vise à faciliter l'installation de nouveaux opérateurs en prévoyant de leur remettre « clés en main » tout ce dont ils ont besoin : Matériel et ateliers, gares, personnel...

## SNCF Réseau largement soumis à la concurrence

D'autres dispositions concernant SNCF Réseau visent à permettre de « Déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente » ou encore de « Déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés » de même que « les fonctions du gestionnaire d'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires d'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé »!

Quand Direction et gouvernement annonçaient, en plein processus d'adoption de la réforme que la concurrence ne toucherait pas SNCF Réseau, ce n'était que mensonge et dissimulation, car d'ores et déjà, plusieurs gestionnaires d'infrastructure conventionnés (GIC) sont en place sur le réseau capillaire FRET.

## Matériel, Ateliers de maintenance, Gares, tout y passe !

Concernant les appels d'offres de services ferroviaires, il y est prévu notamment des dispositions pour encadrer le transfert des matériels roulants et des ateliers de maintenance dont le volume d'activité relève majoritairement du « marché » remporté par un nouvel opérateur ou mainteneur. La maintenance pourrait faire l'objet d'appels d'offres distincts des services ferroviaires, ouvrant ainsi la porte aux constructeurs pour se voir attribuer de juteux contrats.

Concernant les gares, là aussi l'ordonnance confirme que les gares relevant du périmètre régional pourraient être soumises à appel d'offres, et donc confiées à un opérateur, voire à une autre entité si le « marché » est détaché des services ferroviaires.



## Transferts de personnels

La dernière réunion de l'année 2018 de la CCN, a examiné le texte soumis à signature concernant les modalités de désignation des personnels transférés en cas de perte de marchés. L'UNSA étant le seul signataire de l'accord, ce dernier ne réunit pas les conditions (30% de représentativité) pour être valable. Le gouvernement sera donc amené à prendre ses responsabilités sur les transferts qu'il a imposés par la loi et par décret.

Depuis le début, la Fédération CGT n'a jamais cessé de porter le volontariat intégral, en cas d'appel d'offres remporté par la concurrence au lieu du transfert obligatoire imposé par la loi.

- Un cheminot qui est affecté à plus de 50% est transférable d'office et en cas de refus, c'est le licenciement !

La « négociation » n'a donc porté que sur les modalités de désignation des salariés à défaut de volontaires pour ceux dont le taux d'affectation est inférieur à 50%, et ce dans un cadre que là aussi la loi a fixé, à savoir trois critères imposés et éventuellement des critères additionnels :

### **Taux d'affectation / Ancienneté sur la poste / Distance Domicile-travail**

UNSA et CFDT ont souhaité ajouter des critères dits « sociaux » pour compléter, à savoir :

### **Charges de Famille / Handicap**

Ces critères additionnels donnent des « points » supplémentaires pour être transférés vers le nouvel opérateur !

## Décret 2018-1242 du 27 décembre 2018 sur les transferts de personnels

Le gouvernement a publié, fin décembre, un décret sur la procédure applicable pour les transferts de personnels, la détermination du nombre, et les conséquences et procédures en cas de refus.

Trois catégories d'emplois sont définies :

- **Concourant directement** à la production
- **Concourant indirectement** à la production
- **Concourant indirectement** aux activités du service transféré

Le décret confirme qu'un refus de transfert se traduit par un licenciement dès lors que le salarié a un taux d'affectation supérieur à 50 % et, si moins de 50 %, une offre d'emploi disponible situé dans la même région ou, à défaut, situé sur le territoire national dans l'entreprise, relevant de la même catégorie que celui qu'il occupe ou sur un emploi équivalent.

Les indemnités de licenciement sont alignées sur le Code du Travail et inférieures à l'accord de Branche !

Les éléments de la rémunération qui sont maintenus en cas de transfert sont détaillés, étant précisé que ce sera sous la forme d'une indemnité différentielle, progressivement réduite au gré des augmentations individuelles ou collectives !

Enfin, le « droit au retour » est précisé : « Il peut demander » et si acceptation, c'est sur la qualification du poste à pourvoir...

**Le combat contre cette mauvaise loi et ses conséquences  
pour les cheminots et le Service Public  
doit se poursuivre !**