



Tract aux Cheminot-e-s

Marseille, le 30 septembre 2021

OUVERTURE à LA CONCURRENCE EN PACA : Où en est-on ?

L'annonce a fait l'effet d'une bombe.

Le Conseil Régional a choisi « Transdev » pour exploiter le lot Marseille-Nice.

La SNCF à travers d'une filiale est la seule candidate sur l'Étoile Azurienne, et va donc de fait gagner cette partie. Concrètement, pour les cheminots, après avoir été volontaires ou désignés, cela représenterait un transfert dans une filiale de la SNCF et dans une filiale de « Transdev », dans les conditions prévues par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018.

Mais pour cela, le Conseil Régional doit présenter cette décision et la faire voter dans une plénière. Elle sera prise le 29 octobre 2021 par un hémicycle composé uniquement de libéraux.

S'en suivra une longue série de discussions et de « négociations » sur les conditions de ce transfert, mais à partir de ce principe, le coup d'envoi du dépeçage de l'ensemble des activités des Sociétés Anonymes a été donné.

D'ailleurs, le 17 juin 2021, les cheminots de l'équipement avec la CGT ont fait reculer une tentative de sous-traitance de la Maintenance des voies au technicentre de Pautrier. C'est donc bien un projet global.

La CGT demeure persuadée que c'est une mauvaise décision politique pour les cheminots et pour les usagers.

Nous sommes résolument **contre l'ouverture à la concurrence.**

Partout où cela a été mis en œuvre, le résultat est sans appel :

- Le prix a augmenté pour l'utilisateur.
- Cela a coûté plus cher au contribuable.
- L'outil de travail a été pillé par des années de sous-investissement et de dumping social et a usé les salariés.

C'est le cas pour le ferroviaire en Angleterre et en Allemagne, mais c'est aussi le cas en France, à La Poste, dans l'énergie (EDF, Engie, etc.), les Autoroutes, ...

La CGT ne laissera donc pas le dumping social s'installer dans le ferroviaire et usera de toute son intelligence **pour y faire barrage.**

Le contexte :

- **29 octobre :** Validation par le conseil régional.
- **Été 2025 :** Lot 1 : Inter métropoles : mise en œuvre de l'exploitation par une filiale TRANSDEV
- **Service 2025 (Fin 2024) :** Lot 2 : Azur : mise en œuvre de l'exploitation par une filiale de la SNCF (SNCF Sud Azur)
- **2024 :** Les Appels d'offres deviennent obligatoires. La convention TER PACA finissant en 2023, **seul le rapport de force pourra imposer une convention sur dix ans** et si elle est signée avant la fin 2023.
- **7 lots pour le TER PACA :** Le conseil régional l'avait annoncé avant l'été dans la presse.

Secteur CGT des Cheminots de la région PACA

19, rue Bénédict 13001 MARSEILLE



<https://twitter.com/CheminotCGTPACA>



cgtcheminots.paca@wanadoo.fr

C'est donc un choix politique qui est réalisé.

Celui de **décentraliser les décisions** de dessertes fines ou de **suppressions de liaisons** ferroviaires en territoire, laissant les mains libres aux Régions.

Rappelons-nous les propos d'Édouard Philippe 1er Ministre en 2018 : « On ne ferme pas 9000 kilomètres de Ligne depuis Paris ».

Nous pressentons bien que des discussions s'opèrent sur les choix stratégiques.

Malheureusement **les décisions impactant le service public**, mais également **les vies** de milliers de cheminot-e-s, sans qu'ils en aient connaissance et sans prendre en compte leurs avis, **se prennent dans le plus grand secret**.

À l'heure de choix historiques et stratégiques pour la Nation, tout s'opère en secret, mais où et par qui ?

À l'heure où nous écrivons ces lignes, nous savons que quelque part dans des études notariales la SNCF et le Conseil Régional se disputent le prix de vente des Technicentres de Nice Ville, Nice Saint Roch, Cannes la Bocca, Marseille Pautrier. Pour le Technicentre, la demande porte sur le transfert de la propriété des matériels roulants (15 automotrices TER 2N NG (Z26500), 16 automotrices REGIO 2N (Z55500) et 8 automoteurs XGC (X76500)).

L'heure de la Braderie a donc commencé !!!

❖ Sur l'aspect financier :

Alors que le conseil Régional nous privait de 44 millions d'€ par ans durant 3 ans, nous avons permis au travers d'un engagement important des cheminot-e-s de redresser la production pour que la SNCF, avec sa structure historique, puisse faire la démonstration de son efficacité.

Malgré un engagement sans faille, notamment durant toute la période de crise sanitaire, de confinement et un résultat exceptionnel, 94% de régularité, la SNCF n'a pas positionné sa structure historique d'entreprise publique intégrée et fait le choix de transférer ses personnels.

Cette décision est vécue comme une véritable trahison.

Pire après avoir gagné au tribunal contre le Conseil Régional sur le contentieux des 132 millions, la SNCF fait le choix d'en abandonner une partie sans contrepartie.

De plus le Conseil Régional fait le choix de mettre en position confortable les nouveaux modèles de libéralisation en offrant 270 millions de rames et 94 millions pour la construction de nouveaux technicentres.

C'est un affront de voir que 10 millions seront également donnés à « Transdev » avant même qu'il n'ait fait rouler aucun train.

Selon les discours politiques, l'ouverture à la concurrence devrait faire baisser les prix. Et finalement Transdev produira pour 20€ du km-train au lieu de 15,80€ aujourd'hui par la SNCF.

Et ce avec 81 cheminots de moins.

L'ouverture à la concurrence coûtera donc plus cher au contribuable et dégradera forcément les conditions de travail des cheminots qui seront affectés à cette entreprise.

❖ Conséquences sociales :

L'entreprise se targue de vouloir négocier un socle social de haut niveau pour les salariés qui seraient transférés dans les filiales SNCF.

Quid de ce raisonnement, que deviendront ceux transférés à Transdev ?

La loi prévoit des garanties qui constituent des socles minimaux, qui permettent de râper certaines dispositions sociales actuelles.

Les facilités de circulation, l'accès à la médecine de soin, le logement sont renvoyés à la négociation de Branche que l'UTP ne veut pas étendre à l'ensemble des salariés de la Branche.

Récemment le gouvernement a même tenté de faire fiscaliser les FC pour les cheminots (Statutaires et contractuels).

❖ **L'impact sur l'emploi de l'ouverture à la concurrence :**

IMPACT DE L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE SUR L'EMPLOI		Lot Inter métropoles (Filiale Transdev)			Lot Azur (Filiale SNCF SUD AZUR)			Total
		Actuel	Au 29/06/2025		Actuel	Au 15/12/2024		
Groupe d'emplois	Catégorie d'emplois	Nombre d'emplois	Nombre d'emplois	Écarts	Nombre d'emplois	Nombre d'emplois	Écarts	
Emplois Opérationnels	Conduite Ligne	33	31	-2	137	126	-11	-13
	Accompagnement train et LAF	58	46	-12	132	130	-2	-14
	Services en gare	65	20	-45	199	102	-97	-142
	Maintenance du Matériel	39	35	-4	87	63	-24	-28
Fonctions d'appui Technique	Matériel	7	5	-2	16	13	-3	-5
	Exploitation	27	18	-9	79	54	-25	-34
Fonctions Supports	RH, Comptabilité, Contrôle gestion et achats, Système d'information, Communication, Marketing, contrat	15	8	-7	41	23	-18	-25
TOTAL		244	163	-81	691	511	-180	-261

❖ **Garanties maintenues :**

La loi cadre des garanties sur celle de la CCN que l'UTP ne permet pas de haut niveau, donc de caniveau.

Salaires : Pour la rémunération, les garanties portent sur la rémunération nette sur les 12 derniers mois sur le minimum garanti par le statut (Traitement+ Prime de travail, Indemnité de résidence, PFA et Gratification de Vacances).

Les éléments variables (RH131) ne sont garantis que sur 15 mois.

L'avancement en échelon et les conditions des notations ne sont également garantis que sur 15 mois.

Attention : Le maintien des accords d'entreprise tels que l'organisation du travail et la Cessation Progressive d'Activité ne sont garantis que 15 mois.

Comme nous pouvons le voir, que nous soyons au statut, contractuel, ou embauché depuis le 1^{er} janvier 2020 les échanges et les textes réglementaires montrent que tous les cheminots vont être concernés par les discussions à venir sur le niveau social et sur les conditions de travail.

❖ **Filiale SNCF :**

Si nous connaissons médiatiquement les candidats retenus, pour l'heure nous avons uniquement connaissance des discussions sur les garanties que proposerait la SNCF pour ses filiales.

Ceci étant dit les garanties apportées sont basées aussi sur une perception de pertes de certains éléments :

- Les notations deviendraient autonomes et adaptées aux filiales
- La progression salariale pour les contractuels se ferait sur la base du Groupe et non plus sur le niveau du GPU.
- Les parcours Pro seraient facilités et ne seraient plus automatiques comme actuellement.

Nous connaissons certaines difficultés à faire respecter les accords actuels.

Alors, comment faire confiance à des engagements que nous savons fragiles ?

❖ **Pour Transdev :**

La CGT n'a aucun élément sur ses intentions, mais au regard de son actionnaire majoritaire (l'État par le biais de la Caisse de Dépôt et de Consignations) nous supposons qu'ils appliqueront la loi portant sur la réforme de 2018 comme la SNCF pour ses filiales.

Soyons sûrs que ses projets ne seront pas de nature à porter vers le haut les conditions sociales.

Secteur CGT des Cheminots de la région PACA

19, rue Bénédict 13001 MARSEILLE



<https://twitter.com/CheminotCGTPACA>



cgtcheminots.paca@wanadoo.fr

Conformément à toutes les intentions que ce soit du côté SNCF que du côté de Transdev, tous les éléments doivent être connus 16 mois avant le démarrage de l'exploitation.

Ce qui est loin de pouvoir donner une lisibilité sur les éléments précis qui seront nécessaires pour pouvoir mesurer le niveau d'attaque par ce projet.

De plus les cheminots volontaires ne sauront s'ils sont retenus que 12 mois avant le début de l'exploitation.

Comme démontré par le tableau 261 emplois vont être supprimé lors du passage dans le nouveau système appliqué. C'est un véritable plan social qui va toucher tous les cheminots (Exécutions, Maitrises et Cadres).

Comment absorber un tel delta, lorsque les ATM peinent à trouver des postes et parfois même des missions temporaires.

Avec la même logique que sur ces deux lots, imaginons le résultat si la Région ouvre le reste du TER à la concurrence avec une suppression d'emplois aussi élevée.

La CGT dit STOP !!! Il est temps de hausser le ton.

En PACA, nous avons porté, au travers de nombreux rassemblements et grèves, dans l'unité la plus large possible, le fait que la SNCF devait candidater aux appels d'offres avec sa structure historique et avec des personnels mis à disposition. Cela aurait permis de maintenir un haut niveau social.

Si nous restons synthétiques, ces quelques éléments officiels permettent de mesurer l'ampleur de l'attaque qui s'opère pour tous les cheminot-e-s.

Personne ne sera épargné par la mise en œuvre d'une ouverture à la concurrence qui conditionne l'avenir de tous les cheminots, et ce quel que soit sa S.A. SNCF.

Cheminots de l'exécution, Maitrise ou Cadre, Cheminots à statut, contractuels ou embauchés depuis le 1^{er} janvier 2020, l'ouverture à la concurrence est l'outil de mise en œuvre de la réforme de 2018 qui va impacter chacun d'entre nous.

Des discussions et des négociations vont s'engager tôt ou tard et les contenus dépendront directement du rapport de Force que nous saurons collectivement mettre en face du Conseil Régional et des Directions de la SNCF et de TRANSDEV.

LA CGT propose de mettre sous surveillance des cheminots les débats à venir.

Il est temps d'engager le bras de Fer.

Le 5 octobre constitue une étape importante de grève unitaire et interprofessionnelle.

Le 14 octobre : La CGT déposera un préavis de grève régional tous services contre les projets de l'entreprise qui constituent de véritables reculs pour tous les cheminots.

À TER une intersyndicale CGT, CFDT et FO a déposé une DCI Unitaire avec en ligne de mire le projet d'ouverture à la concurrence et contre le dumping social envisagé.

Le 29 octobre : À l'appel de la Fédération CGT des cheminots, un grand rassemblement National aura lieu à Marseille et se transformera en Manifestation.