



## TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 24 août 2020

## LIGNE NANCY-CONTREXÉVILLE

# LA PRIVATISATION ET LE LICENCIEMENT COMME RÉSULTAT DE LA RÉFORME ?

**Depuis quelques jours, un document d'information est diffusé par la Direction SNCF aux agents de la Région Grand-Est sur l'impact pour les cheminots de la mise en concession de la ligne Nancy-Contrexéville. En fin de processus, le licenciement (y compris pour les statutaires) est largement présent. Il y a clairement une volonté d'en faire un élément "normal" des procédures de mise en concurrence.**

**La CGT souhaite donc apporter son analyse sur ce sujet !**

Depuis la publication des décrets d'application de la réforme de 2018, plusieurs Régions ont lancé un processus de mise en concurrence (Grand-Est, PACA, Hauts-de-France, Centre Val-de-Loire...). Pour faciliter le dépeçage du service public, le législateur (très largement inspiré par la Direction SNCF) a prévu un transfert obligatoire des cheminots au nouveau concessionnaire. En cas de refus, le licenciement est prononcé.

Pour Nancy-Contrexéville, 39 postes doivent être transférés et l'échéance serait 2024. Mais cette situation pose plusieurs problématiques sur lesquelles il est indispensable que les cheminots se fassent entendre !

### La spécialisation est un piège !

Selon le document de la Direction SNCF, lorsque la charge de travail du cheminot est constituée à plus de 50 % du marché perdu, et qu'il refuse son transfert, il est licencié. Dans les autres cas, il doit y avoir une proposition de reclassement. Au-delà de l'efficacité pour la production, la mixité des charges de travail est donc aussi un rempart contre l'obligation de transfert. À l'inverse, la spécialisation conduit à être piégé dans un non-choix : transfert contraint ou licenciement.

**C'est donc une première piste : batailler pour que nos postes soient mixtes et qu'aucune charge ne représente plus de 50 % de notre activité !**

### La perspective de licenciement est inacceptable !

Même si la loi a été écrite comme cela, il est scandaleux de mettre en avant la perspective d'une rupture de contrat pour les cheminots, quel que soit leur statut. Certaines OS ont négocié les critères de transfert, ce qui conduit à sacrifier des cheminots pour en épargner d'autres (et à valider le principe du transfert obligatoire). Or, ce qui a toujours caractérisé les cheminots, c'est leur solidarité. Pas question de dénoncer les collègues ! Avec des milliers de départs en retraite chaque année, il est parfaitement possible de reclasser ceux qui ne voudraient pas être transférés en cas de perte de marché, d'autant que la procédure d'attribution va durer plus de 3 ans !

**La CGT agira pour que personne ne soit laissé de côté, mais nous aurons besoin du soutien et de l'implication de tous les cheminots. N'attendons pas ! Organisons-nous dès maintenant.**

### Infra concerné : La Région Grand-Est crée un monopole privé !

Dans sa délibération, le Conseil Régional Grand-Est (majorité les Républicains) prévoit un appel d'offres sur une concession de l'exploitation des trains ET de la gestion des infrastructures. Grâce à cela, les règles européennes lui permettent de fixer la durée de concession à 22 ans !!!



Autrement dit, après avoir séparé la roue du rail et avoir créé des dysfonctionnements majeurs dans l'entreprise publique, les élus de droite réunissent le système pour le privé. Quant à la concession, ils ne veulent pas de convention de longue durée avec la SNCF, mais ils garantissent un monopole de près d'un quart de siècle au privé !

Si on rajoute que l'infrastructure aura été intégralement rénovée pendant les années de fermeture, on comprend qu'il ne s'agit pas de "concurrence libre et non faussée" mais bien de démembrement et de privatisation du service public.

Il faut préciser que le Conseil Régional anticipe la publication de décrets du Gouvernement pour autoriser le transfert de la Gestion de l'Infra à des opérateurs privés, ce qui confirme la collusion entre la droite régionale et le pouvoir macroniste.

### **La concurrence est totalement artificielle !**

Les opérateurs potentiels sont connus : la SNCF ou ses filiales, les filiales de la RATP et les filiales de Transdev. Autrement dit, 2 entreprises publiques et une société dont le propriétaire est la Caisse des Dépôts et Consignations, bras armé financier de l'Etat ! Pour valider ses orientations idéologiques et faire vivre la concurrence qu'il a voulue, le Gouvernement oblige donc ces entreprises à gaspiller des moyens dans des affrontements coûteux et stériles ! Au final, c'est un moyen pour menacer les salariés, les opposer entre eux, et donc leur faire accepter une spirale de régression sociale.

### **Nous continuons d'exiger une CCN de haut niveau !**

Pour faire face à nos critiques et à la grève lors de la réforme ferroviaire, le Gouvernement avait promis une Convention Collective Nationale de haut niveau afin d'éviter le dumping social. Aujourd'hui cette protection n'existe pas. Par exemple, le dernier volet "classification et rémunération" fixait un salaire minimal de branche inférieur de 30 % à ce qui existe actuellement dans les principales EF. C'est pour cela que la CGT s'y est opposée. Les socles sociaux de la CCN doivent empêcher que la concurrence se fasse sur des promesses de casse sociale.

**La CGT exige le respect des engagements et la réouverture des négociations sur l'ensemble des volets de la CCN.**

### **La SNCF doit garder cette ligne !**

Les élus de droite ne cachent pas leur volonté de confier les lignes ferroviaires au privé. Ils tentent de camoufler le caractère purement idéologique de leur démarche derrière des critiques sur la qualité du travail des cheminots.

Avant même d'envisager un transfert de personnel, il faut se battre pour que la SNCF redevienne incontournable sur les questions ferroviaires. Or, la réduction fanatique de l'emploi ces dernières années a abouti à une baisse sans précédent de la qualité de service qui est aujourd'hui la principale critique des usagers. Pour la CGT, il est donc indispensable d'aborder la mise en concurrence non sous l'angle de la baisse des "coûts" (tout en augmentant la marge bénéficiaire !) comme le fait la Direction SNCF, mais bien sous celle de l'excellence dans la réponse aux besoins de la population. Il faut créer de l'emploi pour apporter des solutions aux défaillances qui existaient sur cette ligne avant sa fermeture pour travaux en 2016, comme l'absence d'ADC ou les pannes matérielles.

**La CGT va organiser le dialogue avec les usagers pour mettre en lumière cette situation. La concurrence n'est pas la solution, c'est un problème supplémentaire. La solution c'est le retour à un grand service public du transport ferroviaire opéré par une SNCF publique, unifiée et dotée de moyens adaptés.**

**Comme d'habitude, la CGT sera présente sur tous les fronts : la défense des cheminots menacés de transfert ou de licenciement, la dénonciation de l'opération de privatisation menée par le Conseil Régional Grand-Est, et la critique de l'organisation du système ferroviaire imposé par le Gouvernement.**

**Plus que jamais, soyons solidaires, unis et organisés  
pour faire face aux attaques !**