

Ouverture à la **concurrence voyageurs**

L'UNSA-Ferroviaire présente sa contribution
sur la place des salarié(e)s et du ferroviaire
dans le secteur de la Mobilité et des Transports,
à l'association "Régions de France"



Paris, septembre 2017





Paris, 18 septembre 2017

Septembre 2017
Contribution UNSA-Ferroviaire - ARF
Ouverture à la concurrence voyageurs

Contact :

Roger DILLESEGER

Secrétaire Général UNSA-Ferroviaire

tel. 06 08 89 71 69

L'UNSA-Ferroviaire est une organisation syndicale créée en 1922, nous avons travaillé toutes les évolutions du ferroviaire depuis :

- Les compagnies privées,
- Les régies régionales,
- La SAEM SNCF de la nationalisation,
- La création de l'EPIC SNCF de la LOTI de 1982,
- Les réformes créant RFF en 1996,
- Le fiasco de l'ouverture à la concurrence du fret depuis 2004,
- La réforme du ferroviaire de 2014.

Présente dans la majorité des entreprises ferroviaires, nous sommes représentatifs dans la branche ferroviaire en construction. Notre organisation syndicale est membre depuis leur origine des organisations syndicales ITF (fédération internationale des transports) et de l'ETF (Fédération européenne des transports)

Notre réflexion sur l'ouverture à la concurrence repose sur une expérience de plus d'un siècle de ferroviaire, concomitamment à notre expérience nationale et européenne, la question de l'ouverture à la concurrence est au centre de nos résolutions de congrès depuis la parution du livre blanc sur la revisitasson du ferroviaire.

Ces travaux sont complétés par les travaux internes de nos Unions Régionales et Unions d'Activités de Direction validés dans nos orientations syndicales lors du congrès de VITTEL 2016.

Préambule.

L'ouverture à la concurrence du transport de marchandises est partiellement effective depuis 2004, et totalement depuis 2006. Les premiers effets de cette ouverture n'ont pas donné lieu à une analyse objective ni sur les conséquences socio-économiques, ni sur les reports modaux du modèle.

Afin de tirer tous les enseignements de cette décennie de concurrence modale ferroviaire nous considérons qu'un retour d'expérience en la matière est indispensable et de nature à poser les bases d'un travail pragmatique.

Il convient de rappeler que : l'UNSA s'est toujours positionnée contre l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, non par dogmatisme, mais parce que nous considérons que la multiplication d'opérateurs sur un système guidé complexifie ce mode de transport, notamment sur ses aspects sécuritaires, sans pour autant apporter une plus-value économique avérée. L'UNSA-Ferroviaire estime que toute concurrence doit se faire entre Entreprises et non entre les salariés de ces Entreprises. En tant que première organisation syndicale progressiste de la branche, nous avons le sens des responsabilités dans notre engagement pour des négociations sociales du secteur ferroviaire non régressives.

Des sujets essentiels, non traités par le quatrième paquet ferroviaire adopté en décembre 2016, restent à l'initiative de la négociation des pays membres. Contrairement à nos voisins allemands, souvent cités en exemple, malgré 25 années de concurrence ferroviaire, les aspects sociaux ne sont, à date, toujours pas finalisés.

Nos références

La directive 91- 440, complétée par les paquets ferroviaires successifs a posé les bases de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. L'adoption du 4^{ème} paquet ferroviaire en décembre 2016 finalise le calendrier définitif de cette mise en œuvre.

Depuis 2004, nos délégations participent activement aux travaux de la convention collective fret, dans un premier temps, puis ferroviaires depuis 2014. Parallèlement, l'UNSA « Cheminots » s'est transformée en UNSA « Ferroviaire » et a développé son implantation dans de nombreuses entreprises ferroviaires (ECR, Thi Factory, EUROSTAR, VFLI, UIC, OSR, Transkeo,...).

Avec une représentativité estimée à 24%, l'UNSA-Ferroviaire est un acteur incontournable de la branche ferroviaire. Nos participations et contributions aux multiples colloques, séminaires ou Assises du Ferroviaire ont construit nos réflexions et maîtrise de ce dossier.

Un benchmark Européen en cours est de nature à tirer les leçons de nos voisins européens tant des entreprises historiques, des nouveaux entrants que des organisations syndicales.

Nos positionnements émanent de cette expérience, mais également de nos engagements dans les travaux :

- Rapport du Sénateur GRIGNON (2009)
- Travaux de M. Olivier DUTHEILLET DE LAMOTHE (2012)
- Les assises du Ferroviaire (2012)
- Rapport SAVARY
- Travaux du CESE
- Avis du Comité d'Action Stratégique
- Directives et réglementations européennes

1. Cadre général

1.1 Quels sont selon vous les avantages et inconvénients apportés par les appels d'offres par rapport à l'attribution directe actuellement pratiquée en France pour les trains régionaux ?

La définition de l'offre transport appartient à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Si la mise en appel d'offres permet une comparaison directe entre deux offres, il nous paraît essentiel de garder la maîtrise de l'effet réseau du mode de transport ferroviaire. Les effets bénéfiques sur un service bien identifié pourraient sensiblement altérer les services limitrophes, plus particulièrement sur le plan économique et de cohérence territoriale.

Il est capital de préciser que le secteur ferroviaire est un secteur stratégique, voire régalién qui recouvre une autre dimension que celle de faire l'objet d'une simple comparaison commerciale au travers d'un appel d'offres au moins-disant. Le transport ferroviaire conventionné doit être pensé comme un acteur de l'aménagement du territoire, un vecteur des mobilités durables au lendemain de la COP21 et un élément clé de cohésion sociale en permettant à chaque typologie d'utilisateur d'avoir accès au train dans des conditions optimales et ceci dans le maximum des périmètres nationaux. Le maillage du territoire en matière de transport ferroviaire (TER, TGV, TET) doit rester un incontournable de l'aménagement du territoire.

1.2. Selon vous, sur quels types de lignes/ensemble de lignes pourraient être mis en œuvre les appels d'offres ? (Petites lignes avec circulations TER uniquement, « étoile ferroviaire », lignes en mixité d'usage avec d'autres activités TGV/TET/Fret/Trains régionaux opérés par un autre opérateur, etc.). Quelles sont vos recommandations pour définir les lots ?

La généralisation de l'ouverture à la concurrence s'applique par définition à l'ensemble du marché. Il convient dans un premier temps de cadrer les conditions d'ouverture à savoir en "open Access" ou en "franchises". Le découpage par lots créera inévitablement des lots plus ou moins rentables, voire plus ou moins faciles à réaliser. A terme, cette situation conduira à atrophier l'offre. Cette question relève de la politique d'aménagement du territoire dont la nation veut se doter.

Les travaux des Assises de la Mobilités devront définir des orientations claires en la matière.

Si l'ouverture doit se faire dans le cadre d'une expérimentation, il est évident que les lignes soumises à appel d'offres doivent être représentatives des difficultés que rencontrent les AOM et l'opérateur historique actuel.

L'AOM devra veiller à tenir compte du respect de l'équilibre financier qui incombe à l'exploitant historique, le Groupe Public Ferroviaire (GPF) SNCF. Une simple vision économique par ligne (coût/produit du trafic) ne nous paraît pas être une démarche pertinente car elle ne tient pas compte des enjeux de mobilité auxquels le GPF SNCF doit faire face dans une optique de maintien du service public et de la qualité du service aux usagers. C'est l'obtention d'une taille critique, et la vision globale du réseau, qui permet de répondre à chaque besoin spécifique exprimé par les usagers et leurs associations, les élus locaux et régionaux au travers des comités de lignes.

2. Principes contractuels

2.1. Quels types de contrat (marché public, concession, affermage, régie intéressée, etc...) et quelles durées semblent les plus adaptées pour l'exploitation de lignes ferroviaires régionales de voyageurs ?

Sur les types de marché, nous renvoyons au point précédent. Le ferroviaire s'inscrit dans ce que l'on appelle communément "le temps long", des contrats de HUIT ANS nous sembleraient bien dimensionnés. Il est effectivement important de trouver le type de contrat de délégation de service public qui permette aux Parties de la convention de pouvoir utiliser leurs compétences et savoir-faire au maximum. Le type de contrat actuel, matérialisé au travers des conventions d'exploitation TER, nous paraît le plus pertinent

car il laisse à l'exploitant une forte autonomie de gestion lui permettant d'être force de proposition vis-à-vis de son AOM, dès lors que cette autonomie est réelle, et que les exigences de l'AOM ne soient pas telles qu'elles fassent porter sur l'opérateur tous les risques industriels, y compris ceux jusqu'ici portant sur les « causes exonératoires », comme il apparaît par exemple dans le projet de convention TER Bourgogne Franche-Comté. De même en est-il sur les risques financiers. Il est indispensable de préserver une prise de risque équitable entre AOM et opérateur. A cet égard, les risques pris par l'AOM dans le cadre de la liberté tarifaire accordée désormais aux AOM ne doit pas être portés uniquement par l'opérateur.

Il est primordial pour les AOM d'exiger l'élaboration d'indicateurs de production reflétant la réalité, non pas pour pénaliser l'exploitant au travers de malus et engendrant des plans d'actions décidés par les AOM en toute connaissance de cause. Ce type de relation assure une responsabilisation de l'ensemble des Parties du contrat pour une amélioration à long-terme de la qualité de service. Il permet également d'éviter le « piège » de travailler pour les indicateurs seulement au détriment de la perception réelle de la qualité de service vécue par les usagers.

2.2. Quelles sont vos recommandations en matière de mécanismes contractuels d'incitation à l'amélioration de la ponctualité et à la réduction des suppressions de trains ?

Un système de bonus/malus avec des enjeux conséquents peut être incitatif. Mais bien souvent les retards ou suppressions sont liés à l'infrastructure et plus particulièrement à la capacité du réseau dans un système guidé. Les mécanismes conventionnels sont essentiels s'ils ne se limitent à n'être que de simples pénalités. Derrière les résultats engendrés par ces mécanismes (malus, réfaction de charge, pénalité pour non-respect de la composition de rames, ...), il faut une démarche corrective qui puisse être effectivement réalisée. Trop souvent, des pénalités sont appliquées et reconduites de mois en mois par l'AO sans que l'exploitant ne puisse « corriger le tir » (tension sur le parc de matériel roulant, type de rame non adapté à la ligne, vétusté du réseau, manque de personnel donnant de la réactivité à une situation perturbée, plage de travaux en journée). Il est primordial que la relation AOM/exploitant soit collaborative et ne se limite pas à une simple relation donneur d'ordre/exécution. Il semble essentiel que les futurs acteurs du transport ferroviaire (AOM/exploitants) travaillent de concert sur des procédures uniques d'intervention, d'information et de corrections face aux problèmes qui pourraient intervenir sur le réseau. Ces procédures uniques devront être assimilées également par tous les acteurs de la chaîne terrain (ASCT, Escale, Vente, SUGE, COS, Établissements Commercial Train, Gares...)

2.3. Quelles sont vos recommandations en matière d'indicateurs à mettre en place pour mesurer la performance industrielle de l'opérateur et la qualité du service public ? Quels engagements l'opérateur pourrait-il prendre en la matière ?

Est-il nécessaire pour l'AO de mesurer la performance industrielle dans un système ouvert à la concurrence ? La performance industrielle est de la responsabilité du délégataire et se mesure au résultat du service fourni en comparaison de celui prévu. Concernant la qualité, la certification des lignes et des services nous semble pertinente et à même de répondre aux besoins et aspirations évolutives de la clientèle.

Comme mentionné précédemment, il est essentiel que les indicateurs soient de véritables « voyants » et non pas des objectifs stériles entraînant souvent un arbitrage coût/avantage pour l'exploitant s'il ne satisfait pas à ces mécanismes (règlement des pénalités en raison de l'impossibilité d'amélioration de la situation). La non atteinte des indicateurs doit engendrer un véritable plan d'action concerté devant aboutir à des progrès visibles et mesurables, tant par les acteurs que par les usagers des lignes impactées.

3. Offre de transport

3.1. La définition précise de l'offre de service public et des horaires relève-t-elle selon vous de l'opérateur ou de l'autorité organisatrice des transports ?

Tout comme la qualité de service, l'offre TER et les horaires doivent être définis en fonction des orientations politiques de l'AOM tout en tenant compte de la politique industrielle de l'exploitant, de l'état de l'existant, de la réalité du terrain ainsi que de l'effet Réseau Ferré National. Une relation de confiance AOM/exploitant dans une durée conventionnelle longue est l'une des caractéristiques essentielles pour atteindre une offre de transport pertinente. Dans ce domaine, on voit souvent des dissonances entre les Parties en raison des différentes temporalités (politique pour l'AOM et industrielle pour l'exploitant). L'AOM doit définir l'esprit de l'offre et des horaires à son exploitant. A l'exploitant de garder son autonomie de gestion et de fournir une offre précise. L'exploitant tiendra compte des critères techniques (commandes de sillons, articulation TER/TGV et correspondances multimodales, ...) et commerciaux (comptage des trains en termes de voyageurs, trafic en vk,). Les demandes d'affinement d'horaires doivent bien entendu être prises en compte par l'exploitant, d'où l'importance des comités de lignes où se réunissent politiques et usagers.

3.2. Dans quelle mesure l'appel d'offres doit-il permettre à l'opérateur de faire varier les dessertes (fréquences, arrêts, missions, horaires détaillés...) pour permettre des optimisations ?

La variation des dessertes dans le cadre d'un appel d'offres s'inscrit dans une démarche de mieux-disant. Le mieux-disant est vertueux et dépend de la capacité d'innovation des opérateurs candidats pour répondre aux besoins des usagers en termes de mobilités. C'est déjà la vocation du GPF SNCF qui est « force de proposition » vis-à-vis de son AOM. A contrario, l'offre « prix » des soumissionnaires dans une démarche de moins-disant dépend en grande partie d'une course vers le moins-disant social, dégradant le niveau social des salariés des entreprises ferroviaires et, par corollaire, la sécurité et la stabilité du secteur ferroviaire. Pour rappel, nous défendons un corps social cheminots homogène, condition préalable à un secteur ferroviaire en bonne santé.

Il est à mentionner que l'innovation, si elle est vertueuse, doit engendrer une vraie plus-value pour les usagers dans leur quotidien. Le gain d'un appel d'offre ne doit pas correspondre à la simple qualité de rédaction d'un dossier irréaliste par un nouvel opérateur qui engendrera par la suite des pénalités et une dégradation de la qualité de service pour les usagers. L'innovation commerciale est saine si les candidatures portent sur les domaines de compétences des opérateurs ferroviaires et ne débordent pas sur des critères non tenables par les candidats (critères liés au réseau, à des investissements non réalisés, ...).

4. Ressources Humaines

4.1. Quelles sont vos préconisations en matière de transfert du personnel ? Le cas échéant, quelles informations relatives au personnel devraient figurer dans le cahier des charges ?

A ce stade, le transfert de personnel n'est envisageable que de l'entreprise historique vers de nouvelles entreprises. Il convient toutefois de s'inscrire dans une vision à long terme où des entreprises « non SNCF » perdraient des marchés au bénéfice du GPF SNCF.

La question des personnels est un élément vital en cas de changement d'opérateur. Ce sujet doit être clarifié en toute objectivité tant pour les entreprises que pour les salariés.

La convention devra définir les personnels concernés.

Dans le cadre de la défense du corps social homogène des cheminots, un vrai parcours professionnel et social doit être garanti pour l'ensemble des agents du ferroviaire (parcours professionnel, social) quelle que soit l'entreprise prenante afin de préserver la valorisation du savoir-faire et la qualité des profils

cheminots. La concurrence ne doit pas se faire sur le seul aspect social, ce qui engendrerait une dégradation du secteur ferroviaire préjudiciable pour les usagers et l'économie française.

Pour que le transfert puisse se réaliser sans heurts sociaux majeurs, il importe que les règles sociales soient précisément définies dans un premier temps par la loi, laquelle doit affirmer les obligations incontournables du repreneur issues du droit statutaire (comme la protection sociale, la garantie de réintégration du salarié au sein du GPF SNCF en cas de licenciement économique etc.) et les dispositions sociales qui doivent être négociées impérativement dans les conventions avec les AOM. En tout état de cause, l'emploi devra être préservé sur le bassin d'emploi. Il importe également que le salarié puisse exercer son choix, entre nouvel opérateur et opérateur historique, ce choix devant être prévu réversible en fonction de circonstances de vie du salarié.

L'exemple du 1^{er} Partenariat Public-Privé sur la ligne SEA nous montre que les partenaires privés (Vinci) ont su profiter du savoir-faire de l'entreprise historique, particulièrement en matière de formations. Les agents recrutés ont été formés par des cheminots de la Filiale SNCF Systra. La difficulté de recruter dans des métiers spécifiques ferroviaires est un constat pour ces entreprises. Ce qui nous amène à penser que s'il y a des centres de formations aux métiers ferroviaires dans le futur, ils devront prendre en compte l'expérience et le savoir-faire des cheminots de l'entreprise historique. Ceci afin de pérenniser notre système ferroviaire performant. Une documentation complète reprenant l'ensemble des éléments (cf 4.4) devra être réalisée. De plus, un entretien personnalisé devra être proposé dans tous les cas de figure (option ou transfert obligatoire) à chaque salarié, au statut – contractuel, susceptible d'être concerné. Cette charge pourrait être conduite par un prestataire spécialisé.

4.2. [Que pensez-vous du système mis en place en Allemagne avec la création d'une structure nationale de gestion du personnel au statut, dont les charges spécifiques sont prises en charge par l'Etat ? Un tel organisme, qui refacture ensuite les prestations aux opérateurs ferroviaires, vous semble-t-il de nature à garantir la pérennité des spécificités liées au statut ? Jugez-vous pertinent sa mise en place en France ?](#) La structure existant en Allemagne date de 1995, nous doutons fort qu'avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire cette possibilité reste ouverte.

Afin de préserver les conditions d'emploi des cheminots de l'entreprise historique, nous préconisons que l'employabilité sous condition du STATUT du GPF SNCF soit élargie à toutes les entreprises ferroviaires.

Concernant la thématique de la protection sociale, et afin de d'en garantir la traçabilité, l'UNSA-Ferroviaire préconise que la Caisse de Prévoyance et de Retraite (CPRP) SNCF devienne caisse de branche du secteur ferroviaire.

4.3. [Considérez-vous que le transfert doive être obligatoire pour les salariés potentiellement concernés ? Ou au contraire jugez-vous souhaitable d'offrir un droit d'option aux salariés leur laissant ainsi le choix entre le transfert vers le nouvel opérateur \(avec continuité du poste\) ou le maintien au sein du groupe SNCF \(avec évolution du poste et mobilité géographique éventuelle\), tel que le proposait le rapport d'Olivier Dutheillet de Lamothe à l'occasion des assises du ferroviaire en 2012.](#)

L'UNSA Ferroviaire est très attachée à la garantie de l'emploi découlant du Statut de cheminot. Dans une entreprise de service comme le transport ferroviaire, la masse salariale représente près de 37% (en 2016) de la charge et constitue de facto une part importante des dépenses de l'entreprise. Il nous semble difficile de laisser la charge salariale à l'entreprise qui perd un marché, cette méthode entraînerait à terme une augmentation des coûts des services gardés par l'entreprise cédante et par là-même la perte de nouveaux marchés. Nous considérons que le salarié doit rester maître de ses choix et de son parcours professionnel. Au regard de la taille du GPF SNCF qui détient aujourd'hui le monopole, une négociation portant sur l'ensemble des champs sociaux, eu égard des éléments énoncés dans la question suivante, non repris par la loi doit obligatoirement être instaurée dès la mise en appel d'offre du GPF SNCF. Cette

disposition pourrait être intégrée dans le processus GPEC en phase de négociation dans le GPF SNCF. Le second scénario de mise à disposition (MAD) des salariés du GPF SNCF comme il existe déjà entre du GPF SNCF et ses filiales, peut être envisagé mais sans que cette solution aboutisse à un chantage de type Maintien de l'emploi contre reprise de la dette.

L'articulation Loi / Convention de transfert permettrait aux salariés de bénéficier d'un parcours professionnel choisi, leur permettant d'évoluer dans des entreprises différentes. Les salariés garderaient le socle des spécificités garanties par la loi (Caisse de prévoyance et de retraite, retraites, Facilités de Circulation ...) et bénéficieraient des règles sociales négociées lors de l'accord de transfert.

4.4. Quelles devraient être selon vous les garanties données aux salariés transférés vers un nouvel opérateur ?

Comme évoqué plus haut, même si dans un premier temps les transferts iront uniquement dans le sens SNCF → EF, on ne peut exclure du texte législatif le schéma inverse.

Notre positionnement syndical s'inscrit clairement sur le fait que la concurrence ne doit pas se faire sur le dos des salariés.

Par conséquent, ***nous considérons que transfert ne doit pas être source de réduction des droits.***

L'accord négocié à l'occasion du transfert abordera l'ensemble des thèmes sociaux non repris dans la loi. A minima, et dans la mesure où la loi ne les reprendrait ou ne les préciserait pas, doivent être intégrés dans la négociation la question des parcours professionnels, de la promotion, les conditions de l'évolution individuelle de la rémunération, y compris la prise en compte de l'ancienneté et les clauses spécifiques de contrat (comme la mobilité, la clause de retour...).

Il importe que le salarié puisse décider de son parcours professionnel en toute connaissance de cause : il devrait donc pouvoir identifier clairement les caractéristiques sociales existant dans la nouvelle entreprise, dans un document additionnant les apports : Loi + Convention collective + accord de transfert + accords collectifs en vigueur dans la nouvelle entreprise + autres aspects des dispositions assimilables au règlement intérieur.

En tout état de cause, les règles retenues et appliquées pour le transfert et la réintégration doivent être les mêmes pour le personnel contractuel du GPF que pour le personnel statutaire (Cadre Permanent).

Pour garantir la pérennité des spécificités liées au statut aux personnels, il conviendra de préciser que le transfert sera neutre en termes de protection sociale pour les personnels concernés.

Deux priorités majeures doivent être prédéfinies. La première concerne la retraite. Les droits à pension, d'ancienneté, proportionnelle et de réforme, font partie du contrat social.

Concernant les cotisations sociales retraite :

En lien avec le régime spécial de retraite, le GPF SNCF verse des cotisations sociales pour prendre en charge les spécificités du régime. De ce fait, l'Entreprise historique verse une surcotisation retraite appelée T2. Son pourcentage est fixé pour 2017 à 13,84%. Ce taux peut évoluer pour différentes raisons : arbitrage de la tutelle, modifications des règles des cotisations retraite et des taux de retraite complémentaire du régime général.

Le maintien dans son intégralité des droits à la retraite suppose qu'une structure ad-hoc refacture cette cotisation retraite T2 aux entreprises ferroviaires prenantes. L'UNSA-Ferroviaire propose que la CPRP SNCF devienne l'acteur central en matière de collecte des droits sociaux.

Concernant l'assurance maladie, le transfert ne doit pas avoir d'impact sur le droit constant. Dans ce cadre, il conviendra de trouver une solution pour isoler les salariés transférés de la couverture complémentaire obligatoire de l'Entreprise ferroviaire prenante.

Les personnels contractuels transférés devraient pouvoir choisir entre la protection complémentaire obligatoire du GPF ou celle de l'entreprise ferroviaire prenante. Si le salarié opte pour conserver la complémentaire santé et prévoyance du GPF SNCF l'entreprise prenante devra prendre en charge la cotisation patronale. Les salariés au statut doivent garder la possibilité offerte par l'article 2 du statut, partie indissociable des droits spécifiques du salarié en matière d'assurance maladie. A ce titre, la cotisation versée par le GPF SNCF, pour la médecine de soins s'élève à 1,25% de la rémunération mensuelle.

Pour cette partie de l'assurance maladie, un droit d'option peut être proposé au salarié transféré. Le salarié doit pouvoir en toute connaissance de cause, prononcer un choix pour sa couverture de l'assurance maladie. En revanche, en cas de retour il doit pouvoir bénéficier, toujours en connaissance de cause, du régime de prévoyance lié au statut.

Le suivi de la médecine du travail doit être réalisé par les Services Médicaux du GPF SNCF.

Il en est de même, le cas échéant, pour la médecine d'aptitude : la visite médicale d'aptitude serait assurée par les Caisses d'Allocations familiales (CAFS) du GPF SNCF et facturée à l'entreprise prenante.

Trois autres points méritent une attention particulière.

Dans le cadre des obligations légales, le GPF SNCF verse une contribution au Fonds d'Action Sanitaire et Sociale géré par l'Entreprise : ce taux est de 1,1%. Les cheminots au statut transférés doivent conserver le chemin du droit pour toutes les prestations de l'Action Sociale du GPF SNCF.

Le GPF SNCF conserve une spécificité pour orienter prioritairement la collecte du 1% logement vers sa filiale ICF-Habitat. La contribution patronale pour le logement de l'entreprise prenante devra être isolée afin de trouver un moyen (structure ad-hoc) pour l'affecter à la PEEC du GPF SNCF. Les cheminots transférés doivent pouvoir conserver l'accès à l'espace logement du GPF SNCF pour faciliter le traitement de leur demande de logement.

Au-delà de la Participation des Employeurs à l'Effort de Construction (PEEC), les salariés transférés, au statut et les contractuels, doivent conserver les droits aux différentes aides au logement dès lors qu'ils ont été éligibles aux dispositions de l'accord RH 00934. Ces éventuelles aides doivent être supportées par les entreprises ferroviaires prenantes.

Le cautionnement dans le cadre d'un prêt immobilier resterait possible pour le salarié transféré et se ferait par la prise en charge financière de l'entreprise cédante.

Enfin, en cas de fin d'activité professionnelle d'un salarié au statut transféré, l'entreprise prenante devrait au prorata participer financièrement au versement de l'allocation de fin de carrière, voire abonder celle-ci selon les règles en vigueur dans l'entreprise ferroviaire prenante, au prorata de la durée de l'activité professionnelle réalisée dans cette entreprise ferroviaire.

4.5. Que pensez-vous de la mise en place d'un droit de retour pour les salariés ? Le cas échéant, selon quelles modalités pourrait être mis en place ce droit de retour (notamment la durée pendant laquelle ce droit de retour pourrait s'exercer).

Cette question soulève la particularité d'un ancien cheminot à STATUT parti dans une Entreprise Ferroviaire (EF) et qui reviendrait dans le GPF SNCF. Une continuité dans le parcours du salarié est indispensable. Compte tenu de l'allongement des carrières, cette disposition est plus que nécessaire.

A minima, le droit de retour devrait être imposé par la loi dans l'hypothèse où un licenciement économique du salarié transféré serait envisagé.

Une clause d'option de retour dans l'entreprise possible dans la première année de présence dans la nouvelle entreprise pourrait utilement accompagner la clause minimale légale, ainsi qu'une clause permettant au salarié un retour selon les circonstances de la vie, une sorte de priorité type RH910.

Concernant la thématique de la protection sociale, et afin de d'en garantir la traçabilité, l'UNSA-Ferroviaire préconise que la Caisse de Prévoyance et de Retraite (CPRP) SNCF devienne caisse de branche du secteur ferroviaire.

5. Tarification et recettes

5.1 Quelles sont vos recommandations en matière de tarification et de responsabilisation des opérateurs sur les recettes ?

La tarification relève de l'AO. Le législateur l'a clairement exprimé en permettant enfin la liberté tarifaire aux Régions. Cette liberté participe clairement à l'aménagement du territoire et permet l'expression d'une volonté politique et d'une mise en œuvre du SRADDET.

Les recettes et leur évolution sont intimement liées à l'offre de service et à la politique tarifaire. Par conséquent la responsabilisation de l'opérateur passe par une négociation permettant un principe gagnant-gagnant. Il n'est pas concevable qu'une AOM laisse endosser tous les risques industriels, commerciaux et industriels au seul opérateur. La liberté tarifaire accordée aux régions ne doit pas avoir pour conséquence l'étranglement financier des opérateurs, faisant ainsi de la masse salariale la seule variable d'ajustement, porte ouverte au dumping social.

Néanmoins, il convient de garder une certaine cohérence tarifaire entre les différents produits (TER/TER, TER/ TGV), afin de maintenir un repère et une visibilité pour l'ensemble des usagers dans le cadre de l'aménagement du territoire et des possibilités de déplacements à offrir aux Français.

5.2. Quelles sont vos recommandations pour permettre l'intégration tarifaire avec les autres réseaux de transport collectif (transports ferroviaires gérés par d'autres opérateurs, transports routiers interurbains, transports urbains, etc...) ?

Les coûts d'investissement liés à l'intégration tarifaire sont conséquents (phase d'études des systèmes existants, déploiement de l'architecture informatique, dialogue entre les différents systèmes, ...). Le co-financement entre les agglomérations, la Région et les opérateurs, est un élément décisif. Afin qu'il soit vertueux, le système d'intégration tarifaire doit être ouvert et universel, ce qui permettra d'éviter des coûts d'adaptation ultérieurs importants. Un système ouvert sera vertueux car il est un élément de croissance du transport collectif, tous modes confondus (synergie). Il est également important de penser (chaîne du voyage) et de rendre le système compatible de nombreux prestataires (stationnement, location de vélo, lieu de garage, etc.).

Des clefs de répartitions des recettes doivent être définies lors de la phase d'étude afin que chaque opérateur puisse être acteur à part entière de l'intermodalité. Cette clef de répartition est un élément vertueux du système car chaque acteur y trouvera un intérêt économique certain. Cette clef de répartition définie dès le début de l'étude mettra aussi tous les prestataires sur le même pied d'égalité et sera, par là-même, le gage d'un système tarifaire pérenne et non soumis à de brusques augmentations pour les usagers des transports collectifs.

6. Lutte anti-fraude

6.1 Quelles sont vos recommandations en matière de lutte contre la fraude ?

- Travail en amont avec partenaires sûreté (Surveillance Générale (SUGE) / Établissement Commercial des Trains (ECT) ou autres acteurs pour identifier les trains ou zones sensibles Lutte Anti-Fraude (LAF) et monter les opérations LAF ciblées au sol et embarquées. Boucler avec les gares, CLD, .com Pour croiser les résultats des opérations LAF et la rentrée des recettes des Bureaux Voyageurs (BV) le jour de l'opération.
- Associer les partenaires externes (Police et Gendarmerie) dans le cadre des CLSPD dans le cadre d'opération de grande envergure (bouclage gare).
- Multiplier les portiques LAF et sûreté et associer systématiquement des équipes LAF (SUGE/ECT/ESCALE) au sol mobile.
- Maintenir le contrôle et la présence à bord.
- Insérer une véritable politique LAF dans les conventions d'exploitation avec l'AOM. L'AOM doit donner les moyens à l'exploitant de déployer une lutte anti-fraude effective sur le réseau. Le suivi d'indicateurs pertinents et réels par la Région doit mener à des plans d'actions aboutis, et non pas à des opérations « gadgets ». La LAF et la sûreté doivent être un élément de préoccupation des AOM.
- Associer en IDF les équipes SUGE et GPSR (sûreté RATP) pour un maillage fin des zones LAF à traiter.
- Rendre possible l'achat d'un titre de transport.

Les nouvelles technologies et les réseaux sociaux facilitent grandement la fraude (site « comment frauder par ligne », annonce d'opération coup de poing, etc...) il est donc impératif de vigiler quotidiennement ces sites et que les auteurs soient sanctionnés.

7. Distribution

7.1 Quelles sont vos recommandations en matière de distribution ?

Aujourd'hui un voyageur peut acheter un voyage dans son intégralité (TER, TGV ...) L'arrivée de la concurrence et la multitude d'opérateurs risque de mettre fin à cette possibilité.

Cela impactera certainement les TER surtout pour les voyages dits loisirs. Il est donc primordial que les voyageurs puissent acheter, se renseigner sur la globalité du voyage et ça quel que soit l'opérateur emprunté.

De plus, il est essentiel de garder un réseau de distribution physique sur l'ensemble du territoire, même si les ventes sur l'internet augmentent. En effet certaines catégories de voyageurs (ceux qui n'ont pas l'internet, pour les tarifs sociaux, etc.) utilisent essentiellement ce canal de distribution.

Selon une récente étude de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), 1 individu sur 4 n'est pas « connecté à l'Internet » : la vision idéalisée portée par certains décideurs d'une distribution digitalisée porte de grands risques sur plusieurs plans, à commencer par l'intro d'une fraude massive non intentionnelle (client de bonne foi dans l'incapacité d'acheter un titre de transport).

C'est une erreur fondamentale de penser que le client ne serait sensible qu'au prix. Le contact et la présence humaine doivent rester centraux dans l'approche d'un système global de distribution, la distribution à distance ne devant être considérée que comme un appoint répondant à une demande de distribution rapide grandissante mais non exclusive, et qui ne doit surtout pas être considérée dogmatiquement comme base du schéma de distribution.

Par ailleurs, les statistiques montrent que 50% des personnes qui ont utilisé l'internet pour une recherche tarifaire ou une vente, ont recours au réseau dit physique. Cela montre que les réseaux de distribution sont complémentaires.

Néanmoins, dans certains contextes (environnement à faible densité de population dont le mode ferroviaire est essentiel à la vie quotidienne), de nouvelles pratiques ou évolutions des missions des personnels peuvent être envisagées pour garantir à tous un accès au service public de qualité.

La présence humaine au sol et à bord des trains reste un marqueur fort auprès de la clientèle : elle est indissociable de la notion de service, qu'aucune machine de distribution ne peut rendre de façon satisfaisante.

L'intermodalité est développée en région et les besoins "clients" ont évolué avec ce nouveau paramètre. La vente de tous les produits intermodaux (Trains, bus, vélo, parking ...) doit être possible dans tous les points de vente et par tous les opérateurs, à condition que la clef de répartition des recettes financières soit clairement définie.

8. Information des voyageurs

8.1 Quelles sont vos recommandations en matière d'information des voyageurs ?

La complexité du monde ferroviaire et la multiplication des acteurs impactent la fiabilité de l'information. Les problématiques de l'information voyageurs sont dues à la multitude des canaux d'information (métiers, opérateurs). L'arrivée de nouveaux entrants ne fera qu'augmenter cette problématique.

Il faut donc un système unique, complet et des procédures communes à tous. Ce système doit être accessible de tous les acteurs du monde ferroviaire

L'information voyageurs doit arriver en priorité aux contrôleurs (ASCT) qui sont à bord, aux personnels en gare, ainsi que tous les acteurs de la chaîne du voyage (COS) afin de donner des éléments fiables et vérifiés aux usagers.

9. Gares

9.1 Quelles sont vos recommandations par rapport à la gestion des gares ? Celle-ci devrait-elle selon vous être partie intégrante des appels d'offres ?

Les gares et les quais sont des espaces naturels de gestion des flux de voyageurs modaux voire intermodaux. La qualité du service attendu par les voyageurs dépend de la capacité de l'interaction entre les différents opérateurs de mobilité plus particulièrement dans les situations perturbées.

Les gares doivent rester en priorité des espaces du ferroviaire où le voyageur doit pouvoir trouver des services du ferroviaire. Il est essentiel qu'elles ne soient pas incluses dans les appels d'offres sous peine de voir des gares gérées de façon différentes selon les opérateurs en place. La majorité des gares

du territoire ont été repensées sur un modèle quasi unique afin que le voyageur ne soit pas perturbé et qu'il puisse facilement se retrouver où qu'il soit. Il est prouvé que le voyage est facteur de stress chez les usagers, les gares ont été remodelées pour limiter ces facteurs. Le danger de mettre les gares dans les appels d'offre seraient de voir des gares disparates, tant au niveau des services que des aménagements.

Il faut absolument éviter qu'elles ne deviennent que de simples centres commerciaux. Les gares sont un élément clef de la valorisation du travail et du savoir-faire des cheminots, aucun lieu (gares, points d'arrêts, haltes ferroviaires et routières...) ne doit être abandonné, chaque lieu étant un lien entre l'usager et transporteur. Il conviendra également de faire en sorte que les usagers/voyageurs puissent

avoir accès aux différents modes de transports proposés par les opérateurs, dans la mesure du possible. Les gares sont de plus en plus axées sur un système intermodal et multimodal, il ne faudrait pas que certains opérateurs ne proposent certains services car ils ne seraient pas rentables. Tous les voyageurs doivent, notamment dans les grandes et moyennes gares, avoir accès aux mêmes services. Ceci dans un gage de pérennisation d'un service public de qualité pour tous.

Toutes les prestations offertes par les gares doivent être facturées à chaque opérateur.

10. Matériel roulant/maintenance

10.1 Quelles sont vos recommandations en matière d'organisation de la maintenance des matériels roulants dans les appels d'offres ?

La maintenance des matériels roulants revêt d'un caractère de sécurité des circulations important.

Le GPF SNCF est dimensionnée pour assurer l'entretien de l'intégralité du parc du matériel roulant ferroviaire, que ce soit sur les maintenances de premier et deuxième niveau, comme pour les 4^{ème} et 5^{ème} niveau dans les Technicentre industriels. Sur cet aspect il convient également de distinguer le parc géré sous convention et le parc en open access.

L'outil industriel humain et technique assurant la maintenance trouve sa pertinence et sa rentabilité dans la capacité de pouvoir traiter un volume conséquent. Nous considérons que dans un même atelier, il serait impossible d'affecter les ressources humaines et l'outil de production à des clients spécifiques (SNCF ou EF). Morceler cette charge serait de nature à altérer les conditions économiques et sécuritaire du service.

Pour l'UNSA Ferroviaire, la maintenance du matériel roulant est à considérer comme une fonction essentielle dans sa globalité. Le DOMAINE MATÉRIEL du GPF SNCF doit être le prestataire de service de l'ensemble des EF.

11. Sûreté

11.1 Quelles sont vos recommandations en matière de sûreté ?

- Vendre les services de la SUGE aux entrants en s'appuyant sur une offre de service de qualité. La base sera le Document de Référence Sûreté, base légale : réforme 2014 et décret 2015 et la loi L2251-1 du code des transports.
- Seules le GPF SNCF et RATP peuvent disposer d'un service interne de sûreté. Cette position monopolistique doit être utilisée afin de vendre le savoir-faire sûreté et LAF du GPF SNCF.
- Travail en amont avec partenaires sûreté (SUGE / ECT) pour identifier les trains sensibles LAF et monter les opérations LAF ciblées au sol et embarquées. Boucler avec les gares, CLD, .com pour croiser les résultats des opérations LAF et la rentrée des recettes des BV le jour de l'opération.
- Utiliser la connaissance du terrain l'implantation et le réseau de partenaires sûreté afin d'associer l'expérience de SNCF en matière de sûreté et LAF.
- Associer les partenaires externes (Police et Gendarmerie) dans le cadre des CLSPD pour le montage d'opération de grande envergure (bouclage gare).
- Utiliser la possibilité qu'à la SUGE de travailler sur le ferroviaire et guidé pour adapter le champ d'action LAF au champ plus large du transport.
- Multiplier les portiques LAF et sûreté et associer systématiquement des équipes LAF (SUGE/ECT/ESCALE) au sol mobile.

- Associer en IDF les équipes SUGE et GPSR (sûreté RATP) pour un maillage fin des zones LAF à traiter.
- Imposer aux concurrents une "taxe" sûreté afin de sécuriser les gares (portique, CAB). Taxe à incorporer dans l'achat du sillon puisque impactant le "toucher de gare."

12. Infrastructures

12.1 Quels sont les besoins pour les nouveaux entrants en matière de connaissance de l'infrastructure ferroviaire (état des constituants, ralentissements, mesure de la qualité de service liée à l'infrastructure, voies de service, programmation des travaux, etc...) ? Quelles informations doivent être transmises dans le cahier des charges puis sur la durée de vie des contrats ?

Les informations à donner sont les mêmes que pour SNCF-Mobilités. L'état de l'infrastructure, à l'instar des routes est sujet à modification sans préavis en fonction des besoins et aléas d'utilisation (incidents, accidents, événements extérieurs). Tout comme SNCF-Mobilités, les opérateurs devront s'adapter et adapter leur offre en fonction de l'état du réseau.

12.2 Quelles sont vos recommandations par rapport à la commande des sillons, à la gestion des situations perturbées, et aux systèmes d'incitations à la qualité de service ?

L'UNSA-Ferroviaire estime que : le niveau de sécurité, la pertinence économique et l'efficacité pratique nécessitent une collaboration étroite entre le gestionnaire de réseau, les gares et le transporteur. Le système intégré est de nature à limiter les interfaces et intervenants entre les différents services.

Dans un cadre d'ouverture à la concurrence, afin de garder une cohérence dans la politique d'aménagement du territoire, chaque opérateur devra avoir accès aux informations sur le réseau et la gestion des circulations.

Une charte de « succession des trains » en fonction des opérateurs de transport devant cohabiter sur un réseau guidé sera à établir pour traiter des cas de situations perturbées.

La définition et l'accès équitable de ces éléments sont de la responsabilité de l'ARAFER.

13. Commentaires libres et autres suggestions

Les conclusions des Assises du Ferroviaire (2012) ont pointé la question du financement du transport ferroviaire et plus particulièrement celui de la régénération du réseau classique. A date, Cette question reste totalement d'actualité. La soutenabilité de la dette par l'entreprise historique et la progression du coût des sillons sont de nature à fragiliser le système.

Cette problématique ne peut se résoudre par la seule productivité exigée au GPF SNCF. La productivité réalisée les dernières décennies est de nature à prouver que la recherche de l'autofinancement du mode ferroviaire ne peut être une solution exclusive.

Ce financement doit interroger nos gouvernants à construire une politique d'aménagement du territoire répondant aux attentes des citoyens.

Dès lors il convient de s'interroger objectivement comment la généralisation de l'ouverture à la concurrence ferroviaire pourrait contribuer à améliorer le modèle dans sa globalité ? L'UNSA Ferroviaire considère que la multiplication des acteurs sur un réseau guidé complexifiera un peu plus le système.

L'UNSA-Ferroviaire contribuera aux ASSISES de la MOBILITÉ annoncées par le nouveau Ministre des Transports.

Pour l'UNSA-Ferroviaire l'aspect social revêt une importance particulière dans le chantier de l'ouverture à la concurrence ferroviaire.

La sécurité, la qualité, les performances économiques ne doivent pas être sacrifiées sur le dos de la concurrence comme cela se passe actuellement dans le transport routier de marchandises.

Nous considérons que les aspects sociaux liés à l'ouverture à la concurrence doivent être traités et sécurisés avant toute ouverture !

Nous ne saurons accepter ou cautionner toute réduction de droit acquis par le cheminot, ces droits font partie de leur contrat de travail.



AUTO
nome

*plus
qu'un
syndicat...*

Posi
tif

effi
CACE

