

# Nouveau Pacte Ferroviaire

Point étape au 8 avril 2018



---

## Projet de Loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire L'UNSA-Ferroviaire dépose ses amendements !

---

SNCF  
*Sauvons Notre Cœur Ferroviaire*



**ACTE III**

Préavis de grève du samedi 7 avril 2018 à 20h00 au mardi 10 avril 2018 à 7h55

## TRANSFERT DE PERSONNEL : RECOURS AU VOLONTARIAT

### Article L.2121-21

#### Exposé des motifs :

Une mise en œuvre socialement réussie de l'ouverture à la concurrence suppose que les salariés soient effectivement volontaires pour être mutés chez le nouvel opérateur (et non pas désignés comme le prévoit l'amendement du Gouvernement). C'est la condition pour que l'ensemble des opérateurs de la branche définissent des conditions sociales et une gestion des ressources humaines qui soient attractives pour les salariés. L'engagement du Gouvernement était d'opter pour le volontariat des salariés. Il convient d'être clair sur le sujet et d'apaiser les craintes en la matière. On ne peut donc prévoir le volontariat dans un premier temps et en même temps l'obligation de transfert en cas d'insuffisance de volontaires. Ce volontariat doit, de plus, être élargi au-delà des salariés affectés aux services concernés ; d'autant plus que cette affectation n'est pas toujours connue et déterminée (le personnel roulant par exemple, sur plusieurs lignes).

#### *Proposition d'amendement UNSA :*

##### Dans l'article L2121-21 :

*Suppression de l'aliéna 1° qui fait appel au volontariat en faisant référence ensuite au recours par critère.*

##### Rédiger ainsi l'alinéa n°3 de l'article L.2121-21 :

*2° Les conditions dans lesquelles il est fait appel au volontariat, parmi les salariés affectés au service concerné, ou à défaut auprès d'autres salariés de l'entreprise jusqu'ici opératrice des services concernés.*

## MAINTIEN DES EFFECTIFS AU SEIN DE SNCF - MOBILITÉS EN CAS DE FILIALISATION

### Article concerné : le code des transports

#### Exposé des motifs :

L'étude d'impact du projet de loi envisage une structure juridique plus souple du Groupe Public Ferroviaire, par exemple par l'intermédiaire de filiales pour répondre à des appels d'offres des autorités organisatrices régionales. En effet, les autorités organisatrices demandent la transparence des comptes et une structure juridique dédiée au périmètre de leurs appels d'offres, comme c'est le cas dans les transports urbains et interurbains.

Cette situation pourrait obliger l'opérateur ferroviaire public, aujourd'hui SNCF Mobilités, à éclater son activité TER en fonction des périmètres d'appels d'offres, au-delà même des Régions administratives. Cependant, rien n'oblige à transférer les personnels dans ces filiales, créées avant tout dans un objectif de transparence comptable.

L'amendement affirme le principe d'employeur unique des agents SNCF Mobilités quelles que soient les filiales créées pour rendre des comptes sur les appels d'offres. Ce principe n'est pas incompatible avec la transparence des comptes et la refacturation à l'euro près des agents qui seront affectés aux contrats.

#### *Proposition d'amendement UNSA :*

*Les effectifs de l'opérateur ferroviaire public restent sous l'autorité du même employeur, quelles que soient les filiales créées pour satisfaire aux obligations des marchés publics. Ces effectifs seront refacturés aux filiales en transparence et à l'euro près, sans transfert d'employeur.*

*La gestion des ressources humaines, incluant les recrutements, les formations, les rémunérations, le déroulement de carrières, est une prérogative unique de l'opérateur ferroviaire public qu'il ne délègue pas à ses filiales spécialement créées pour répondre à des appels d'offres. Il en est de même pour les opérateurs ferroviaires en place, une fois les marchés opérés.*

## GARANTIE D'EMPLOI ET MODALITÉ DE RETOUR

### Article L.2121-25

#### Exposé des motifs :

La garantie d'emploi prévue risque de ne pas être opérante si les modalités concrètes n'en sont pas précisées. Il convient de prévoir certaines situations difficiles, comme la défaillance du cessionnaire, une réduction du service offert décidée par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité, des licenciements pour motifs économiques.

Il convient également de prévoir les conditions selon lesquelles les salariés ayant quitté SNCF Mobilités réintégreraient l'entreprise du Groupe Public Ferroviaire.

#### *Proposition d'amendement :*

#### Ajouter un 3ème alinéa à l'article L.2121-25 :

*Un décret en conseil d'état précisera les modalités de mise en œuvre de la garantie de l'emploi, y compris celles d'un possible retour vers SNCF Mobilités ou d'une autre entreprise du Groupe Public Ferroviaire, dans les cas de défaillance du cessionnaire ou les cas où cette garantie d'emploi ne pourrait être mise en œuvre sur les services transférés.*

## RECOURS OBLIGATOIRE AU SERVICE INTERNE DE SÉCURITÉ DE LA SNCF

### Article L. 2251-1 du code des transports

#### Exposé des motifs :

Les agents de la SUGE (police ferroviaire) sont des cheminots avec un pouvoir de police spécifique. Ils sont assermentés, armés et en uniforme. Un amendement du gouvernement propose de contractualiser les missions de la SUGE « à la demande » de chaque acteur du système ferroviaire.

L'amendement ici propose clairement de ne pas mettre la SUGE en concurrence avec des sociétés privées, de rendre ses services obligatoires, avec une contractualisation de ses moyens.

#### *Proposition d'amendement UNSA :*

#### L'article L. 2251-1 du code des transports est ainsi complété :

*« Pour assurer un haut niveau de sûreté et garantir une application homogène sur le territoire, le recours au service interne de sécurité de la SNCF est obligatoire. Il ne peut être sous-traité à des sociétés de sécurité privées. Ce service interne de la SNCF réalise ses missions dans un cadre formalisé avec chaque acteur du système ferroviaire : gestionnaire d'infrastructure, gares, autorités organisatrices, entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ».*

## OBLIGATION DE RESPECTER LA CONVENTION COLLECTIVE

### Article L.2121-19

#### Exposé des motifs :

Cette disposition est essentielle pour garantir l'effectivité des différentes garanties sociales que prévoit la présente loi, ou qui pourront trouver leur source dans des accords de branche. C'est le cas par exemple, de la garantie d'emploi, qui prévoit à l'Art. L.2121-25 que le salarié souhaitant en bénéficier soit salarié d'une entreprise de la branche.

En cela, il va sans dire que les concurrents doivent respecter la convention collective.

#### *Proposition d'amendement UNSA :*

#### Ajouter un 4ème alinéa à l'article L.2121-19 :

*Le cessionnaire s'engagera à affecter l'ensemble des salariés concernés, pour toute la durée du contrat, dans des structures juridiques relevant de la convention collective du transport ferroviaire ;*

## PRISE EN COMPTE DES CRITÈRES SOCIAUX DANS LES APPELS D'OFFRE

### Article L.2121 -23 bis

#### Exposé des motifs :

Afin de prendre en compte au mieux les enjeux sociaux et environnementaux ainsi que des enjeux de santé et de sécurité, il est nécessaire que l'autorité organisatrice mette en place un processus intégrant les représentants du personnel :

- ✓ Dans le cadre de la rédaction du cahier des charges de l'appel d'offres
- ✓ À l'issue de l'attribution du marché et pour l'ensemble de la durée du contrat.

La concertation et le dialogue social auront notamment pour objectifs d'indiquer, dans le cahier des charges de l'appel d'offres, un ensemble de critères sociaux et sociétaux qui feront l'objet d'un suivi régulier sur la durée du contrat de service public.

Rappelons que la pratique de clauses sociales existe dans les marchés publics dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (article 12 de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007).

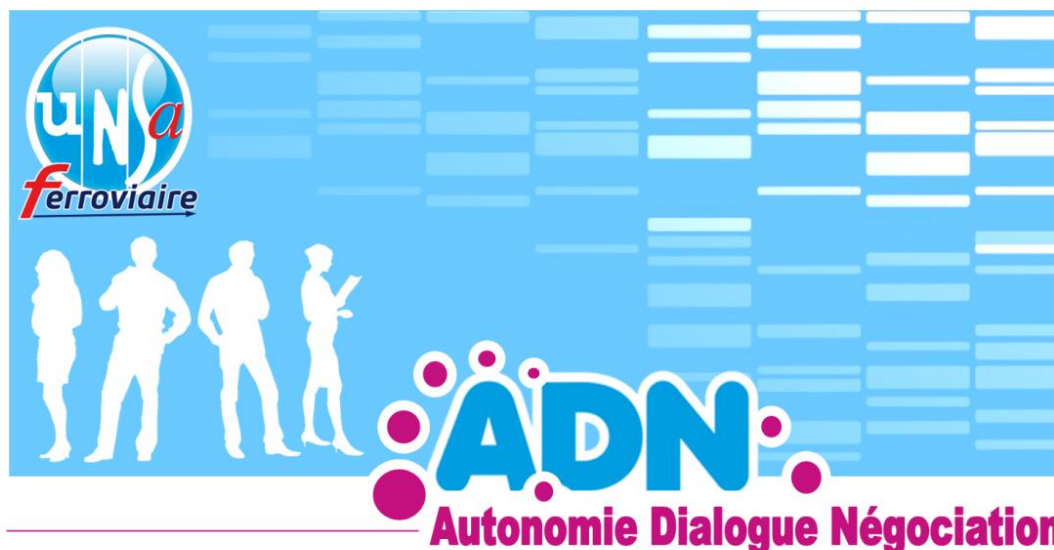
Ces clauses évitent, au demeurant, de faire du social la variable d'ajustement des réorganisations, des restructurations, des solutions « moins-disantes » proposées par des opérateurs aux abois.

Prévoir que les spécifications des marchés incluront des clauses sociales, et que celles-ci feront l'objet d'une négociation, est de nature à permettre d'anticiper les difficultés liées aux transferts éventuels des marchés et des salariés à un nouvel opérateur, ainsi qu'à faciliter un transfert se réalisant dans de bonnes conditions.

#### *Proposition d'amendement UNSA :*

#### L'article 3 2° est ainsi modifié :

*2° Compléter et préciser l'application des dispositions du règlement (CE) n° 2007/1370 du Parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route en ce qui concerne les conditions dans lesquelles les autorités compétentes en matière de service public de transport ferroviaire de voyageurs définissent les spécifications des obligations de service public, en intégrant notamment les clauses sociales incluses dans le marché public, leurs modalités de suivi, ainsi qu'en ce qui concerne les conditions et procédures de passation et d'exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs.*



### Article L. 2111-25 du code des transports

#### Exposé des motifs :

La solution proposée dans la rédaction actuelle du projet de loi, de recourir à un conventionnement avec l'Etat ou les régions sur ces dessertes, va générer des besoins de financement public complémentaires importants ou, au contraire, un renoncement à la desserte d'une partie des territoires par TGV en raison de l'absence de moyens ou, pire, à une privatisation des ressources par certains opérateurs qui n'interviendront que sur les axes où les taux de rentabilité seront satisfaisants et/ou couverts par la collectivité. Or, le système actuel de péréquation donne satisfaction et laisse l'offre TGV en bonne situation compétitive comparé aux autres modes.

Nous privilégions le principe d'open Access équilibré et régulé. Il s'agit d'appréhender les dessertes selon les principes de la péréquation selon les équilibres visant également à ne pas fragiliser SNCF Réseau. Cette attribution de sillons sous conditions de « mission de services publics » est de nature à permettre le maintien des équilibres territoriaux et économiques tout en laissant l'opportunité d'effets d'amélioration du service rendu liée à l'introduction de la concurrence entre opérateurs et en respectant le cadre fixé par l'Union Européenne.

#### *Proposition d'amendement UNSA :*

#### *L'article L. 2111-25 du code des transports est ainsi modifié :*

*3° Lorsqu'un opérateur fera valoir son intérêt pour l'exploitation d'un sillon, d'une desserte, d'un service et que les dispositifs d'adaptation des péages prévus au 2° du présent article s'avèreront insuffisants pour assurer le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, l'Etat, par l'intermédiaire de son autorité de régulation, soumettra l'autorisation d'exploiter du demandeur à la condition qu'il exploite des portions de réseau relevant d'une logique d'aménagement du territoire, dans des proportions similaires à celles exercées par le ou les autres opérateurs, de façon à assurer à la fois une concurrence équitable, le maintien et le développement de dessertes concourant à l'aménagement du territoire.*

*4° L'Etat, ou une autre autorité organisatrice de mobilités, devra réaliser ou faire réaliser des études d'impacts de territoire (socio-économiques) avant toute décision d'entrée ou de sortie du marché afin de ne pas déstabiliser l'équilibre des dessertes.*

*5° Afin d'éviter toute incohérence dans les plans de transport, inter-transporteurs ou intermodaux, toute initiative d'entrée ou de sortie du marché, par les opérateurs, doit également être étudiée et validée en fonction des schémas de transport en place afin de garantir l'équilibre et la cohérence des dessertes.*

## GESTION DES GARES

**L'article 4 alinéa 5 du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire est ainsi amendé, portant modification de l'article L. 2121-16 du code des transports modifié.**

### **Exposé des motifs :**

Les gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire font partie du patrimoine de l'Etat et participent d'une logique d'aménagement du territoire, de telle sorte que les décisions d'ouverture, de fermeture, de développement ou de restriction de service de ces gares relèvent naturellement de prérogatives publiques aux incidences socio-politiques. Elles doivent à ce titre être gérées comme « un maillon central de la chaîne multimodale », facilité essentielle s'il en est, et soutenue dans leur modernisation avec l'appui des collectivités territoriales et de l'Etat.

Il existe une péréquation économique au sein du Groupe Public Ferroviaire entre un ensemble de gares générant plus de coûts que de revenus et quelques gares dont l'exploitation est, réellement ou potentiellement, rentable. Ainsi, 5 % des gares françaises génèrent plus de deux tiers des ressources, réinvesties dans les travaux et les réaménagements.

La cession à un opérateur privé, de tout ou partie des actifs liés à une gare, pourrait donc être de nature à réduire la capacité de la puissance publique d'adapter de façon réactive les gares aux besoins du service public, aux mises en conformité et donc à accroître les coûts pour la collectivité. Cela laisserait également à la charge de la collectivité un surcroît de financement lié à l'exploitation des gares dont le maintien en activité découle d'obligations de service public et de contribution à l'aménagement du territoire.

Rappelons au passage que la loi précise déjà les rôles et prérogatives de G&C avec notamment une exigence forte autour de son modèle économique qui repose sur une logique d'économie circulaire : 50 % des résultats « non régulés » (commerces, etc.) viennent réduire le montant des activités régulées (factures aux transporteurs, etc.).

### **Proposition d'amendement UNSA :**

***Modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire en permettant, notamment, aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares, avec obligation de contractualiser ces services. La propriété des gares étant conservée au sein du Groupement Public Ferroviaire, un contrat spécifique devra être conclu avec le gestionnaire de gares (G&C) pour que ces prestations de gestion ou d'exploitation puissent être assumées par ce dernier, dans le cadre des synergies qu'il déploie.***

## ATTRIBUTION DIRECTE D'UN CONTRAT RÉGIONAL EXISTANT

### Article concerné : le code des transports

#### Exposé des motifs :

Le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire prévoit des exceptions permettant aux autorités organisatrices de ne pas ouvrir à la concurrence (« attribution directe »). Le périmètre de ces exceptions n'est pas clairement défini : un contrat existant, un marché, une ligne, un réseau ?

En France, l'ouverture à la concurrence des trains régionaux consisterait à allotir les contrats de services publics régionaux. **Le périmètre de l'allotissement est lui-même un sujet possible de contentieux.**

L'amendement précise que l'attribution directe peut concerner un réseau régional, déjà financé par un contrat de service public existant à ce périmètre, permettant de mutualiser les moyens entre grandes lignes et petites lignes.

Il permet ainsi à chaque Région de garder la maîtrise de décision sur la pertinence de l'ouverture à la concurrence sur son réseau régional.

Rappelons que l'Art 5 du Règlement 2016/2338 prévoit les motifs d'exception suivants :

- 1) Marché de petite échelle (article 5.4): contrat de service public à valeur annuelle moyenne < à 7.5 M€ ou < 500 000 km pour le transport ferroviaire de voyageurs ;
- 2) La justification d'une plus grande efficacité de l'attribution directe pour certains marchés : les autorités organisatrices de transport peuvent considérer que l'ouverture à la concurrence n'est pas pertinente et publier une décision motivée démontrant que deux conditions sont réunies (article 5.4 bis):
  - ✓ L'attribution directe est justifiée par des caractéristiques structurelles et géographiques du marché et du réseau (taille, caractéristique de la demande, complexité du réseau, isolement technique et géographique, services couverts par le contrat) ;
  - ✓ L'attribution directe aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité ou les deux par rapport au précédent contrat de service public attribué.
  - ✓ Cependant, dans le cas où elle choisirait l'attribution directe, l'autorité compétente doit définir des exigences en matière de performance mesurables, transparentes et vérifiables avec des indicateurs et des évaluations périodiques (ponctualité des services, fréquence des circulations, qualité du matériel...), et des mesures efficaces et dissuasives si l'entreprise ferroviaire ne satisfait pas aux exigences.
- 3) 3) Si l'ouverture à la concurrence du contrat de service public impacte d'autres procédures de mise en concurrence, l'autorité organisatrice peut évoquer ces « circonstances exceptionnelles » pour retarder l'ouverture à la concurrence (Article 5.3 bis):

Dans le cas où l'ouverture à la concurrence du contrat de service public risquerait d'affecter le nombre et la qualité des offres susceptibles d'être reçues sur d'autres procédures de mise en concurrence en cours, ou si le champ d'application du contrat de service public doit être modifié pour optimiser l'offre de service public, l'ouverture à la concurrence du contrat de service public peut être différée (pour une durée < 5 ans).

Dans cet amendement, la numérotation des articles du Code des Transports n'est pas précisée. Elle devra être adaptée à l'ensemble du projet de loi proposé.

**Proposition d'amendement UNSA :**

*L'autorité organisatrice peut attribuer directement un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs dans les cas prévus par les paragraphes 2, 3bis, 4, 4bis, 4ter et 5 de l'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil. L'attribution directe peut s'appliquer à un contrat existant au périmètre régional, au regard des caractéristiques géographiques et démographiques de la Région, de l'efficacité économique recherchée par la complémentarité des lignes entre elles et la mutualisation des moyens.*


Ces amendements UNSA, remis aux groupes parlementaires, sont de nature à renforcer de façon significative le corps social des Cheminots.

Le travail de l'UNSA-Ferroviaire continue afin de rendre le Nouveau Pacte Ferroviaire 2018 efficient pour les salariés, le GPF SNCF et les services publics.


L'UNSA-Ferroviaire ira à la rencontre des parlementaires pour appuyer SES propositions et pour toutes précisions utiles.

**Nouveau Pacte Ferroviaire**

Modèle du transport ferroviaire  
L'UNSA-Ferroviaire **présente sa contribution**



Paris, mars avril 2018



*SNCF  
Sauvons Notre Cœur Ferroviaire*

