

# LE TRANSFERT DES SALARIÉS DU G.P.U. SNCF DANS LE CADRE DE L'OUVERTURE A LA CONCURENCE

## LE DECRET DU 2 JUILLET 2019

**Ce Décret n° 2019-696** paru au journal officiel (JO) le 2 juillet 2019, est relatif à l'information, l'accompagnement et le transfert des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

Il fixe les modalités de transfert des cheminots d'une entreprise à l'autre, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire intérieur de voyageurs.

Ces dispositions concernent les cheminots qui devront quitter leur entreprise quand celle-ci aura perdu un marché face à un opérateur rival, après l'ouverture à la concurrence.

Il précise "la procédure applicable au transfert des contrats de travail des salariés et

notamment les modalités de calcul du nombre de salariés à transférer, ainsi que les règles, indemnités et procédures applicables en cas de refus par le salarié du transfert de son contrat de travail", selon le texte publié par le JO.

Le décret "détermine également les modalités de maintien de la rémunération des salariés transférés, ainsi que les conditions d'exercice de leur droit d'option au bénéfice du statut (de cheminot, ndlr) en cas de réembauche par la SNCF". Il détaille notamment les emplois concernés par ces transferts, comme la conduite des trains, les services en gare, la "maintenance courante du matériel roulant" ou la "gestion des aléas d'exploitation".

## QUI EST CONCERNÉ ?

Selon que "le salarié est affecté à plus de 50% ou moins de 50% au service transféré", les conséquences d'un refus de transfert seront différentes. Pour celui affecté à plus de 50%, un refus conduit à une "rupture du contrat de travail" avec l'entreprise ayant gagné le marché. Le décret fixe des niveaux planchers à l'indemnité de licenciement, selon la durée de la carrière au sein de l'entreprise, et définit "le salaire ou le traitement à prendre en considération pour le calcul de cette indemnité".

Celui affecté à moins de 50% se verra proposer un autre poste par l'entreprise perdante. Pour les salariés acceptant le transfert, le décret prévoit le "maintien du niveau de leur rémunération nette de cotisations salariales". Il liste les éléments fixes et variables de cette

rémunération, à la fois pour les salariés de la SNCF sous statut de cheminot et pour les autres salariés.

La **loi ferroviaire du 27 juin 2018** a ouvert la possibilité, entre le 3 décembre 2019 et le 24 décembre 2023, aux régions d'attribuer des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.

Imposée par une directive européenne, cette mise en concurrence obligatoire à compter du 25 décembre 2023 pour les transports ferroviaires publics subventionnés par les pouvoirs publics, à la fin du contrat les liant à la SNCF.

## LA LOI FERROVIAIRE DU 27 JUIN 2018

Pour ceux qui souhaitent accéder au décret n° 2019-696 complet  
via le site officiel LEGIFRANCE, **Cliquez ici...**



### 2021, TROIS TER SONT MIS EN CONCURRENCE DANS LE CADRE D'UN APPEL D'OFFRE

Les régions qui le souhaitent vont pouvoir choisir un autre transporteur que la SNCF pour exploiter certaines de leurs lignes, à condition d'avoir prévu dans leur convention avec l'opérateur historique un "coupon détachable" prévoyant cette option.

Sur douze régions concernées, les trois premières régions à sauter le pas seront le Grand Est, les Hauts-de-France et PACA ont prévu d'ouvrir une partie des lignes régionales à la concurrence par un appel d'offres.

### ZOOM SUR L'APPEL D'OFFRE TER PACA



La mise en concurrence des lignes de TER a été un sujet presque absent des débats des élections régionales.

Pourtant, les régions sont les autorités organisatrices du transport ferroviaire qu'elles financent largement.

Depuis décembre 2019, elles peuvent lancer des appels d'offres pour leurs marchés conventionnés.

Et à partir du 25 décembre 2023, elles auront l'obligation de lancer des appels d'offres à la fin de leurs contrats d'exploitation – jusqu'ici monopole de la SNCF.

Au terme de mois de tension avec l'opérateur historique, la région a choisi de mettre deux lots en concurrence : l'étoile de Nice (un ensemble de liaison autour de la ville) et, surtout, l'emblématique Marseille-Toulon-Nice, ligne côtière réputée pour ses retards et dysfonctionnements.

**Les attributions auront lieu en septembre ou octobre 2021, plusieurs centaines de salariées de la SA VOYAGEURS sont concernés.**

