

## **SNCF découpée en filiales : la crainte d'une casse sociale**

Titre(s) : SNCF découpée en filiales : la crainte d'une casse sociale [[périodique] ]

Ensemble : Alternatives économiques 467

Editeur, producteur : 01/02/26

Description matérielle : pp.60-61

ISSN : 0247-3739

Note sur la description matérielle : 2

Résumé ou extrait : Depuis 2024, la SNCF, après près de 80 ans de monopole sur les lignes ferroviaires régionales, fait face à la concurrence à travers des appels d'offres régionaux. Elle a perdu la ligne Marseille-Nice au profit de Transdev, mais a remporté la majorité des contrats mis en compétition. Pour s'adapter, SNCF Voyageurs ne répond plus directement aux appels d'offres mais crée des filiales dédiées pour chaque lot, même si la région ne l'exige pas. Par exemple, l'étoile ferroviaire de Nice, remportée en 2021 et exploitée depuis fin 2024, est gérée par la filiale Sud Azur. à partir de 2030, toutes les lignes TER passeront par des appels d'offres, ce qui entraînera la création de dizaines de nouvelles filiales et la renégociation de nombreuses conventions collectives pour les salariés, avec le risque d'une dégradation des acquis sociaux. à Nice, le cadre social SNCF classique s'appliquait pour une période transitoire de 15 mois, mais les négociations pour un nouveau cadre sont à peine entamées. Selon Jordan Mandelli, cosecrétaire régional Sud-Rail Paca, les discussions partent d'une " page blanche " et n'ont pas encore abordé les salaires ou le temps de travail. La SNCF affirme que les filiales dédiées bénéficieront d'un cadre social de haut niveau, avec maintien de la grille salariale, du régime de retraite et du statut, et que seules l'organisation du travail et le contenu des métiers seraient modifiés. Cependant, ce champ est suffisamment large pour inclure des éléments comme les jours fériés travaillés, la part variable de la rémunération, ou les RIT (repos intermédiaires de travail). Jean Finez, sociologue à l'université de Grenoble Alpes, souligne que la filialisation peut permettre d'introduire une part variable dans la rémunération et de modifier l'organisation du travail, comme cela s'est vu dans d'autres entreprises. La région Paca soutient la filialisation, arguant qu'elle permet de s'appuyer sur des équipes dédiées et de répondre aux exigences croissantes des donneurs d'ordre. Les régions poussent à la baisse des coûts : dans un appel d'offres remporté par la SNCF en octobre autour de Marseille, la région Paca exige 30 % de trains en plus par rapport à l'ancien contrat, mais pour un prix 30 % moins élevé au kilomètre. L'objectif est de rentabiliser davantage les lignes en augmentant le nombre de trains, le ferroviaire étant un secteur à coûts fixes élevés. Pour atteindre ces objectifs de réduction des coûts, la modification de l'organisation du travail est identifiée comme la principale variable d'ajustement. Certains chercheurs estiment que la SNCF peut réaliser des gains de productivité en modifiant certains fonctionnements jugés inefficaces, mais il est difficile d'imaginer que le nouveau cadre social ne sera pas dégradé d'une manière ou d'une autre. La qualité du service TER dépend de nombreux facteurs hors du contrôle des opérateurs, comme la vétusté des infrastructures ou les conditions météorologiques. L'exemple de la ligne Marseille-Nice est révélateur : malgré des investissements publics importants (achat par la région de 16 rames neuves et

construction d'un nouvel atelier de maintenance à Nice), la qualité de service ne s'est pas améliorée. Si la région annonce 95 % de trains à l'heure avec le nouvel opérateur, ce chiffre ne prend en compte que les retards imputables à l'opérateur ; toutes causes confondues, la ponctualité tombe à 85 %, soit le même niveau qu'avec la SNCF. Chez Transdev, une première grève a eu lieu en novembre pour réclamer une augmentation des salaires, en baisse par rapport à ceux de la SNCF, et de meilleures conditions de travail. Ce scénario pourrait se reproduire chez Sud Azur, où les négociations actuelles portent sur des aspects secondaires comme le droit à la déconnexion, mais pourraient bientôt aborder des sujets plus sensibles comme les jours fériés ou les RIT.

Sujet - Collectivité : Société nationale des chemins de fer français

Sujet - Nom commun : Transports ferroviaires

Filiales