

# L'Ile-de-France, laboratoire de la SNCF pour préparer la concurrence

## TRANSPORT

**Le T11 Express, mis en service samedi, sera opéré par des salariés sous CDI de droit privé, et non par des cheminots sous statut.**

Lionel Steinmann  
@lionelsteinmann

L'inauguration de la ligne de tram-train T11 Express, samedi, en Seine-Saint-Denis, retiendra sans doute beaucoup moins l'attention du public que la mise en service le même jour des deux nouvelles sections TGV vers Bordeaux et la Bretagne (lire l'enquête page 11). Pourtant, les conditions d'exploitation de cette ligne reliant Epinay au Bourget représentent un tournant majeur pour la SNCF, car la compagnie aura recours à des salariés de droit privé, et non à des cheminots sous statut.

Ligne hybride, le T11 doit allier le confort et l'accessibilité du tram à la vitesse du train : il circulera en moyenne à 50 kilomètres-heure, avec des pointes à 100 kilomètres-heure. Les voies ont donc été intégrées au réseau ferré national (RFN), sur lequel la SNCF est toujours en monopole. Le recours à l'entreprise publique pour opérer cette nouvelle liaison était obliga-

## Nouvelle ligne, nouvelle organisation du travail



« LES ÉCHOS » / SOURCE : STIF

toire. Mais la compagnie a choisi de ne pas exploiter le T11 comme les trains de banlieue.

Un choix que SNCF Transilien justifie par les caractéristiques de la ligne : on ne gère pas une ligne de 10 kilomètres transportant 60.000 personnes par jour comme une ligne de 160 kilomètres qui en transporte 10 fois plus, explique en substance un responsable. « A produit différent, réponse différente », ce qui s'est traduit par la création de Transkeo, une société de droit privé, détenue à 51 % par Keolis (la filiale

du groupe dédiée aux transports de proximité) et 49 % par la SNCF. 90 salariés ont été recrutés pour l'occasion, mais sur des CDI de droit privé, et non sous le statut cheminot.

## Des agents polycompétents

Transkeo permet également à la SNCF de s'affranchir des règles d'organisation du travail qu'elle a tenté (sans succès) d'assouplir l'été dernier afin de gagner en productivité. Les agents de Transkeo seront polycompétents avec, par exemple, des agents de conduite qui feront un

jour par semaine de l'information voyageurs et de la vente de billets.

Selon Transilien, Transkeo devrait afficher un coût au kilomètre inférieur de 40 % à celui d'un RER. Les deux tiers de ces économies sont liées aux caractéristiques du T11 (matériel roulant moins cher, stations de tramway moins coûteuses à entretenir...) et le reste provient des choix en matière de ressources humaines.

Ces innovations ne sont pas du goût des syndicats, qui crient unanimement au dumping social. Une accusation que la direction conteste : l'organisation du travail de Transkeo respecte la convention collective du secteur mise en place en 2016, fait-elle valoir, et la rémunération va au-delà sur plusieurs points (treizième mois, compensation du travail de nuit...).

Les performances d'exploitation de Transkeo seront examinées à la loupe, que ce soit par la SNCF, les syndicats ou le client (la région Ile-de-France). Si les performances correspondent aux attentes, le recours à Transkeo pourrait être étendu aux futurs tram-trains T12 et T13, attendus en Ile-de-France pour 2021. Plus largement, la société commune préfigure la collaboration entre Keolis et sa maison mère, appelés à mettre en commun au cas par cas le meilleur de leur savoir-faire dans les futurs appels d'offres pour les TER régionaux. ■