



Premiers essais des rames Dualis sur le T11 Express en juillet 2016.

Le tramway T11 Express sera mis en service le 1^{er} juillet en Seine-Saint-Denis, entre Epinay et Le Bourget.

Les agents du tram T11 sont-ils des cheminots « low-cost » ?

OUI

Le T11 Express va être exploité par une filiale privée de la SNCF. Pourquoi cela vous pose-t-il problème ?

Justement parce que cette filiale, Transkéo, est une société de droit privé. Les agents n'ont pas le statut de cheminots. Ils font le même métier et pourtant ils seront moins bien payés et leur régime sera bien moins avantageux : moins de congés, moins de dimanches et de jours fériés chômés... C'est du dumping social.

Transkéo est pourtant affiliée à la convention collective du ferroviaire...

Mais la SNCF a tout fait pour qu'une convention collective au rabais soit mise en place. Et ce, non pas pour se préparer à l'ouverture à la concurrence mais pour tirer vers le bas les conditions de travail et de rémunération. C'est exactement cela, le dumping social !

Qui plus est, cette convention n'a été signée que par des syndicats minoritaires. **En quoi cela risque-t-il de détériorer le service rendu aux usagers ?**

L'étude économique que le comité central de la SNCF a commandée dit très clairement que



Mathieu Borie, aiguilleur et délégué syndical Sud Rail à Paris Est, à la SNCF.

« le principe de polyvalence systématique et la brièveté de la formation des conducteurs (...) présente un risque de fragilité pour l'exploitation ». Nous sommes aussi assez inquiets concernant les missions de contrôle : la SNCF est censée mettre des agents de la sûreté ferroviaire à disposition de Transkéo sur la base d'un forfait.

Mais que se passe-t-il quand le forfait est épuisé ?

Quelle forme peut prendre votre mobilisation ?

Pour l'instant, nous nous attachons surtout à informer les salariés de Transkéo et les invitons à s'organiser pour faire entendre leurs revendications. Mais c'est difficile : les trois quarts sont encore en période d'essai et comme l'entreprise a moins d'un an, il n'y a pour l'instant ni comité d'entreprise, ni représentants du personnel.

Pour la première fois en Ile-de-France, une ligne ferroviaire va être exploitée par une société de droit privé. « Plus d'efficacité » selon la direction, « un recul » selon les syndicats.

DÉBAT

PAR GRÉGORIE PLESSE

C'est aujourd'hui que débutent les premiers tests sur la future ligne du tramway T11 Express, qui entrera en service le 1^{er} juillet entre Epinay et Le Bourget, en Seine-Saint-Denis. La SNCF veut faire de ce tram-train une « vitrine » de son savoir-faire. Mais, et c'est une grande première, elle en a sous-traité l'exploitation à une filiale créée avec Keolis. Les agents qui travailleront sur la ligne n'auront donc plus le statut de cheminot. Alain Krakovitch, directeur général de Transilien, défend ce modèle qui « vise à l'excellence », tandis que Mathieu Borie, délégué syndical Sud-Rail, estime qu'il s'agit de « dumping social ».

NON

tière de lutte contre la fraude, on ne demandera pas aux conducteurs de faire aussi du contrôle.

Les syndicats dénoncent un « dumping social » ?

Je récuse ce terme. Il est vrai que les coûts salariaux à Transkéo sont de 15 % inférieurs à ceux de la SNCF, même s'il est difficile de comparer car les métiers ne sont pas les mêmes. Néanmoins, ils relèvent de la convention collective du ferroviaire et nous sommes même allés plus loin sur certains points : nous offrons un treizième mois et des majorations,

pour le travail de nuit et le dimanche, plus importantes que ce que prévoit la convention. Par ailleurs, les salaires que nous proposons sont en moyenne de 17 % supérieurs au smic et de 67 % quand on inclut la part variable du salaire.

Transkéo sera-t-elle amenée à exploiter d'autres lignes en Ile-de-France ?

Oui, nous souhaitons que Transkéo exploite également le T12 (Massy-Evry), ainsi que le T13 (Saint-Cyr-Saint-Germain-en-Laye).



Alain Krakovitch, directeur de SNCF Transilien.

Pourquoi avoir créé une société ad hoc pour exploiter le T11 Express ?

Parce qu'il nous a semblé pertinent d'allier l'expertise de la SNCF sur les trains, et celle de Keolis sur les trams, au sein d'une même structure. Et aussi parce que l'organisation que nous allons mettre en place est très différente de ce qu'on a pu faire ailleurs. C'est ainsi qu'on espère atteindre l'excellence.

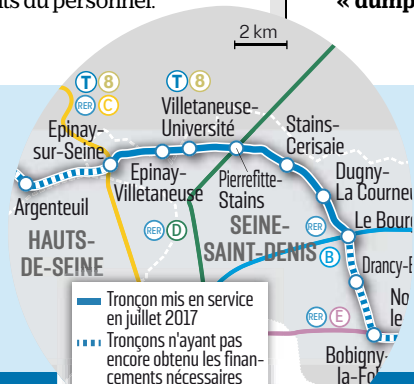
La polyvalence attendue des agents Transkéo ne constitue-t-elle pas un risque pour la bonne exploitation de la ligne ?

Au contraire. Sur une ligne aussi courte (10 km et sept gares parcourus en quinze minutes), les conducteurs risquent de rapidement tomber dans la routine et de « s'ennuyer ». Là, un jour sur cinq, ils assureront des missions commerciales et notamment la vente de billets. Mais ce n'est pas le cas de tous : en ma-

LES COÛTS SALARIAUX SONT DE 15 % INFÉRIEURS À CEUX DE LA SNCF, MÊME S'IL EST DIFFICILE DE COMPARER CAR LES MÉTIERS NE SONT PAS LES MÊMES

LA RATP VA S'Y METTRE

La RATP, candidate à l'exploitation du T9 (porte-de-Choisy - Orly-Ville), envisage aussi d'en confier la gestion à une filiale dédiée, avec un statut différent pour le personnel. « Un cheval de Troie » pour les syndicats qui redoutent « la privatisation de tout le réseau ».



100 KM/H

Le tram-train pourra rouler à 100 km/h sur les 11 km de voies ferrées nouvelles et devrait transporter à terme 60 000 voyageurs par jour.

680 M€

C'est le coût de la réalisation de cette nouvelle liaison, avec la réalisation des infrastructures et l'achat des rames d'Alstom.

7

Le nombre de gares sur le T11 : Epinay, Epinay-Villetaneuse, Pierrefitte-Stains, Stains-Cerisaie, Dugny-La Courneuve et Le Bourget.