



ÉCONOMIE

## Les syndicats vent debout contre le tram-train de la SNCF

Filiale de droit privé de Keolis et de la SNCF, Transkeo exploitera en juillet une nouvelle ligne en Île-de-France.

**TRANSPORT** Ce tramway fait bouillir de colère les cheminots de la SNCF. La ligne du T 11 Express, le tram-train qui doit relier le 1<sup>er</sup> juillet Épinay-sur-Seine et Le Bourget, est considérée comme une déclaration de guerre. En effet, aucun agent de la SNCF ne participera à son exploitation : elle est confiée à une nouvelle société, Transkeo, dont le capital est détenu à 51 % par Keolis, filiale de la SNCF, et à 49 % par la SNCF elle-même. Le recrutement des 90 salariés de Transkeo est en cours. « Au total, nous avons reçu 3 500 CV et nous avons retenu 2,5 % des candidatures », raconte Alain Krakovitch, directeur général de SNCF Transilien, réseau de l'entreprise publique en Île-de-France. Un comble alors qu'il peine à recruter des conducteurs de trains pour sa région parce que c'est un métier plus contraignant et complexe.

Pourquoi n'avoir pas ouvert l'embauche aux cheminots de la SNCF ? « Cette ligne n'a rien à voir avec ce que fait la SNCF en Île-de-France, souligne Alain Krakovitch. Le T 11 a la vitesse d'un train et l'accessibilité d'un tramway mais c'est un "petit produit" d'un point de vue industriel. » Il

circule-ra sur une ligne de 10,6 kilomètres de long seulement et devrait transporter 60 000 passagers par jour. Rien à voir avec une ligne du RER qui transporte des centaines de milliers de passagers par jour (540 000 pour la ligne C et 600 000 pour la ligne D). Le dirigeant de la SNCF a voulu qu'une organisation inédite soit mise en place pour atteindre un niveau de service « excellent ». Le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), maître d'orchestre des transports dans la région, a fixé à 98 % l'objectif de régularité du T 11.

Pour y parvenir, tous les conducteurs seront polyvalents : ils tourneront d'une semaine à l'autre sur d'autres postes passant à la vente dans l'une des sept gares ou bien à l'information aux voyageurs. « La routine de conduire pendant des mois sur une ligne de 10 kilomètres est un facteur de risque important », argumente le dirigeant de la SNCF. Seuls les 20 contrôleurs n'exerceront qu'une seule fonction.

## Un coût inférieur de 40 %

Globalement, le coût d'exploitation de Transkeo devrait être inférieur de 40 % à celui d'une ligne du Transilien mais supérieur à une ligne classique de tramway.

La semaine dernière, lors d'un comité central du groupe public ferroviaire, les quatre syndicats représentatifs (CGT, Unsa, SUD et CFDT) ont rendu un avis négatif sur cette filiale de droit privé. Ils dénoncent un « dumping social » et une « concurrence organisée en interne ». « Ce n'est pas le cas, réplique Alain Krakovitch. La convention collective de branche sera respectée. » Le directeur général adjoint de Keolis Île-de-France, André Magnon-Pujo, souligne que les rémunérations fixes seront supérieures de 17 % et de 67 % si l'on ajoute la part variable.

À l'horizon de 2021, deux autres lignes de tram-train, la T 12 et la T 13, seront mises en service et devraient être confiées à Transkeo. ■

par Valérie Collet [E@V\\_Collet](mailto:E@V_Collet)

### ENCADRÉS DE L'ARTICLE

10,8 km

10,8 km Longueur de la ligne de tram train T11 Express

