



## Le nouveau contrat IDFM-Transilien (Lignes D/R) prépare l'ouverture à la concurrence et augure une nouvelle cure d'austérité pour les cheminot.es !

IDFM et Transilien avancent des chiffres qui donnent le tournis, plus de 8 milliards d'euros d'investissement au cours du futur exercice 2020-2023. En réalité, ce montant traduit surtout selon nous le sous-investissement chronique dont a souffert le ferroviaire en IDF notamment en matière de régénération du réseau, d'investissements dans le matériel roulant, sans oublier la déshumanisation des gares, les baisses d'emploi cheminots, etc.

### Une pression toujours plus forte sur les cheminot.es !

**Le nouveau contrat nous est présenté sous la forme d'une « nouvelle philosophie » en matière d'exploitation.** En réalité, cette « nouvelle philosophie » peut être résumée ainsi : « **il faut que tout change pour que rien ne change, mais en pire !** ». **Le nouveau contrat ne fait qu'accentuer la pression de l'Autorité organisatrice sur la SNCF et, par conséquent, sur les cheminot.es.**

Il prévoit en effet de multiplier par quatre la part financière consacrée aux bonus/malus financiers imposés à l'entreprise (23 M€ dans le précédent contrat à 100 M€ avec le nouveau dont 19,1M€ pour D/R). IDFM, main dans la main avec la direction de l'entreprise, impose des objectifs très lourds qui vont avoir un impact direct sur le travail des cheminot.es :

- Le contrat renforce la logique de performance avec la création de 4 indicateurs supplémentaires (respect de la desserte par axe ; performance du matériel roulant ; qualité de la prise en charge en cas de travaux ; H00) ;
- Il impose des objectifs de croissance des recettes qui paraissent irréalistes au regard de la crise sanitaire que nous traversons et la décroissance de la fréquentation.
- Il impose des objectifs de hausse de productivité en matière de LAF de 3%/an : cette chasse aux fraudeurs va se traduire mécaniquement par une pression plus forte exercée sur les ASCT : course effrénée aux chiffres, toujours plus de répression et toujours moins de services aux usager.es., et **la perspective d'une augmentation des faits sureté et des agressions pour nos collègues.**

Les indicateurs ne seront plus mensuels, donc tous les bonus/malus seront applicables à la semaine et tout repose sur la SA Voyageurs. Si les incidents dépendent de Gare et Connexions ou de Réseau, c'est SA Voyageurs qui subira la perte. Les Malus ne s'appliquent pas en cas de force majeure, mais une voiture sur un PN ou un Cerf en gare de Chantilly ne seront pas considérés comme de la force majeure, donc on se doute bien qu'il va être compliqué de respecter certains aspects du contrat.

### Les bonus sont les futurs profits de la boîte et les malus seront les futures aggravations des conditions de travail !

Le document présenté par la Direction en CSE ne dit (évidemment) rien sur les évolutions des charges d'exploitation (dites « charges R11 », qui s'élèvent à 2,1 Md€ dans le nouveau contrat) destinées à financer la conduite, la maintenance, le fonctionnement, l'énergie, etc. Le contrat fait porter à l'entreprise le « risque industriel », c'est-à-

dire qu'il impose à l'entreprise la « maîtrise des coûts » : **quelles conséquences pour l'emploi et les conditions de travail des agents ?**

## Haro sur la R !

Dans cette course folle à la productivité, la région a décidé de mettre une pression toute particulière sur la ligne R : **les bonus/malus seront multipliés par 14 par rapport au précédent contrat ! Quand on fait le ratio entre le bonus-malus par train de la R et celui de la D, on voit bien quelle ligne va être priorisée.**

En mettant une pression insensée en matière de performance de production et avec des objectifs difficilement atteignables, Péresse prépare les esprits à l'ouverture à la concurrence de la R. Quand on veut se débarrasser de son chien, on dit qu'il a la rage...

## Nouveau système de recettes qui facilitera la concurrence

Le changement le plus important du contrat est le nouveau système de recette. Dorénavant, c'est IDFM qui perçoit directement celles-ci, Transilien devient donc commissionnaire, c'est-à-dire que Transilien est rémunéré pour un service. Avec ce système, IDFM permet à n'importe quel opérateur de venir sur n'importe quelle ligne vu qu'IDFM s'est organisé pour gérer toute la partie « recette ». Si on couple cela à la mise en place du nouveau mode de vente de ticket (Smartphone et ticket dématérialisé), on se doute qu'il se prépare de nouvelles fermetures de nombreux guichets. **Toujours moins de service public pour toujours moins d'emplois !**

## Opposer toujours plus cheminot.es et usager.es !

De nouvelles dispositions prévoient de meilleurs remboursements des usager.es en cas de grève (de l'ordre de 2€ par jour grève/par abonné.es) : on voit d'ici les gros titres dans les médias dominants sur les « couts de la grève ». **Ou comment délégitimer l'action syndicale pour défendre le service public et l'emploi des cheminot.es !**

Une part importante (25%) des bonus/malus sera réalisée sur la base des enquêtes perception des usager.es : ou comment renforcer le « cheminot bashing » !

Le nouveau contrat ne fait que renforcer la logique de la « relation client », alors que l'exigence sociale et environnementale du transport ferroviaire en IDF doit renforcer la logique de service public.

Pour finir, dans le document de présentation « Tous SNCF Transilien », il est annoncé 2,5% d'économies par an (hors péage) sur 5 ans. Cette phrase suffit à faire comprendre que les cheminots vont être la variable d'ajustement par la hausse de productivité et des suppressions de postes.

**SUD-Rail dénonce la pression insupportable qui sera exercée sur les cheminot.es avec ce nouveau contrat. Péresse et Farandou s'entendent comme larrons en foire pour engager la course à la productivité et le démantèlement du service public.**

**On ne laissera pas faire et SUD-Rail mettra à disposition son outil syndical pour défendre les cheminot.es et les usager.es !**

**Pour rappel, les dates de l'ouverture à la concurrence pour les lignes D et R sont :**

**Ligne R : Décembre 2026 ou 2027**

**Ligne D : Décembre 2032**