



PAS DE BAISSÉ DE LA RÉMUNÉRATION POUR LES GCIF !

Depuis longtemps,
la CGT alerte sur
la fragilité des EVS liés
aux perceptions
imposées par la
Direction aux ASCT,
et particulièrement
sur le réseau Transilien.

Désormais, deux
événements majeurs
viennent percuter cette
réalité. L'harmonisation
tarifaire Métro-RER
et l'application de
nouvelles règles
européennes (STI OPE).

Pour y faire face, la CGT
propose des pistes de
revalorisation salariale
juste et pérenne.

L'instauration du tarif unique Métro-RER depuis le 1er janvier 2025 marque un tournant significatif dans le mode tarifaire des transports en Île-de-France. Cette réforme, qui instaure une augmentation exponentielle du prix du ticket de métro pour les usagers tout en étendant leur validité sur l'ensemble du réseau Transilien, a pris racine lors de l'envolée des prix durant les JOP.

Selon ses promoteurs, ces évolutions visent à simplifier les tarifs pour les usagers. Ainsi, si l'on en croit les décideurs d'Île-de-France Mobilités, un des principaux objectifs du tarif unique est d'encourager l'utilisation des transports en commun en rendant les prix plus attractifs... Cela reste à démontrer dans les faits avec un ticket de métro à 2,50 euros.

Cependant, cette nouvelle donne soulève de nombreuses questions et particulièrement vis-à-vis de la rémunération des GCIF (groupes de contrôle d'Île-de-France). Aussi, selon cette logique, les ASCT GCIF pourraient voir leurs conditions de travail se dégrader du fait de l'augmentation du nombre de titres à vérifier dans des conditions de moins en moins optimales (dégradation des conditions de transport) et voir en même temps leur rémunération évoluer à la baisse du fait d'une diminution du niveau de perception. Si la CGT n'a jamais été favorable à ce type de prime à l'objectif, elle s'oppose à toute baisse de rémunération quelle qu'elle soit.

Interpellée par les syndicats CGT, la Direction a entrepris une compensation de l'ordre de 20 %, sans toutefois la pérenniser. Ce calcul se basant sur les opérations passées lèse notamment les nouveaux ASCT et entérine ainsi à terme une baisse de rémunération.

Dans cette actualité, viennent se greffer les conséquences à venir de l'application du règlement européen STI OPE. D'ailleurs, la Direction répondant à la CGT lors de l'instance bord du 7 novembre 2024 affirmait que si à ce stade rien n'était définitif, elle estimait que seuls les ASCT habilités sécurité pourraient ne pas être impactés par ce règlement.

Concrètement et sans faire dans la fiction, l'application telle que définit par ce texte européen conduirait à la baisse de la formation, la disparition du contenu et des missions sécurité et d'aptitude. La perte de la notion formation et sécurité aurait ainsi des conséquences désastreuses, notamment sur la perte du code prime 24 (montant de la prime de travail divisé par deux), sur la réglementation du travail (titre 1 et 2), sur la possibilité d'obtenir une CAA spécifique ASCT de 36 mois (au regard des conditions d'éligibilité).

Pour la CGT, ces situations ne sont pas inéluctables et nécessitent un élargissement du champ revendicatif et du rapport de force. Aussi,

- la CGT revendique la refonte et la revalorisation de la prime de travail des ASCT ;
- la CGT ne cesse d'œuvrer pour que le métier d'ASCT demeure un métier avec du contenu sécurité ;
- la CGT propose la revalorisation de l'indemnité Transilien ;
- la CGT revendique une grille unique des salaires pour tous les cheminot-e-s statutaires et les contractuels.

**LA CGT DEMEURE VIGILANTE SUR LA PRISE
EN COMPTE DE CES SITUATIONS ET APPELLE
LA DIRECTION À PRENDRE EN CONSIDÉRATION
L'ENSEMBLE DES REVENDICATIONS.**

