



OUVERTURE À LA CONCURRENCE...

ET SI NOUS DISIONS : **STOP MAINTENANT ?**



UN AUTRE CHOIX EST POSSIBLE !



Bus aujourd'hui.



Tramways demain.



Métro après-demain.

DES FAITS VÉRIFIÉS



Le contrat tramway 2025-2029 prévoit l'échéance du **31 décembre 2029**.



Île-de-France Mobilités indique une ouverture à la concurrence des tramways RATP à l'horizon **2030**.



Île-de-France Mobilités indique une ouverture à la concurrence du réseau métro + RER A/B à l'horizon **2040**.

JUSQU'OUÛ IRONS-NOUS DANS LA FRAGMENTATION DU TRANSPORT PUBLIC FRANCILIEN ?

- ▶ Les réseaux sont découpés en lots.
- ▶ Les opérateurs se multiplient.
- ▶ Les organisations et conditions de travail changent.
- ▶ Les cadres sociaux peuvent se différencier.

Mais une réalité, elle, ne change pas :

CE SONT LES SALARIÉS QUI FONT TOURNER LE SERVICE PUBLIC !

Conducteurs, agents de station, mainteneurs, fonctions support, maîtrises, cadres... Ce sont eux qui assurent chaque jour la continuité, la sécurité et la qualité du transport public.

LES SALARIÉS NE SONT PAS DES LOTS DE MARCHÉ !

Un salarié n'est pas une ligne comptable.
Un réseau de transport n'est pas simplement un marché à conquérir.

**PROTÉGER LES SALARIÉS
DES RAPACES DU PROFIT !**

UNSA MOBILITÉ PORTE UNE EXIGENCE :

LES SALARIÉS NE DOIVENT JAMAIS DEVENIR LA VARIABLE D'AJUSTEMENT DE LA RENTABILITÉ D'UN QUELCONQUE MARCHÉ FINANCIER.

Quand il faut dégager des marges, ce ne sont pas les effectifs, les rémunérations, les temps de repos, les conditions de travail, la santé ou les garanties sociales qui doivent payer la facture.



**PROFITS D'ABORD ?
NON !**

L'HUMAIN D'ABORD !

APRÈS LES BUS... FAUT-IL CONTINUER ?

Le calendrier actuel prévoit l'ouverture à la concurrence des tramways RATP à l'horizon **2030** puis du métro à l'horizon **2040**.

**UNSA MOBILITÉ LE DIT CLAIREMENT :
STOPPONS LES PROCHAINES OUVERTURES À LA CONCURRENCE !**

- ▶ Pourquoi poursuivre demain avec les tramways et, plus tard, avec le métro sans avoir tiré toutes les conséquences sociales des transformations déjà engagées ?
- ▶ Pourquoi fragmenter davantage un réseau qui a besoin de cohérence ?
- ▶ Pourquoi multiplier les employeurs lorsque les salariés concourent tous au fonctionnement d'un même service public régional ?

POUR UNSA MOBILITÉ, LE DÉBAT DOIT ÊTRE OUVERT MAINTENANT :

- ✓ Stopper les prochaines étapes de l'ouverture à la concurrence.
- ✓ Préserver l'unité du tramway et du métro.
- ✓ Étudier une alternative publique pour l'avenir.

ET SI LE MOUVEMENT S'INVERSAIT ?

Puisque le modèle actuel peut évoluer, pourquoi considérer la concurrence comme un chemin sans retour ?

Pourquoi ne pas envisager demain un **OPÉRATEUR PUBLIC CONTRÔLÉ PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS**, dans le respect du cadre juridique applicable ?

Un opérateur permettant de rechercher davantage de cohérence à l'échelle régionale.

UNE COHÉRENCE POUR DEMAIN

- ✓ Une cohérence d'employeur.
- ✓ Une cohérence des conditions de travail.
- ✓ Une cohérence des rémunérations et des garanties sociales.
- ✓ Une cohérence des parcours professionnels.
- ✓ Une cohérence en matière de santé et de sécurité.
- ✓ Et surtout : une protection collective forte des salariés !

Pourquoi un conducteur, un mainteneur, un agent de maîtrise ou un cadre participant au même service public devrait-il voir son environnement social dépendre du lot auquel son activité appartient ?

**UN RÉSEAU COHÉRENT MÉRITE
UNE POLITIQUE SOCIALE COHÉRENTE.**

APRÈS LA CONCURRENCE... POURQUOI PAS LA RÉINTERNALISATION ?

UNSA MOBILITÉ veut ouvrir ce débat avant qu'il ne soit trop tard.

- ✓ **STOP AUX DÉCOUPAGES SANS FIN !**
- ✓ **PROTÉGEONS LES SALARIÉS.**
- ✓ **PRÉSERVONS LA COHÉRENCE DU RÉSEAU.**
- ✓ **RÉFLÉCHISSONS À UN MODÈLE PUBLIC POUR DEMAIN.**

**UNE PRIORITÉ :
L'HUMAIN AVANT LE PROFIT !**

DU 19 OCTOBRE AU 23 OCTOBRE 2026

MON CHOIX C'EST UNSA MOBILITÉ

*Des transports
publics pour tous,
avec des salariés
respectés !*