



## Déclaration CGT/RATP Interopérabilité ligne B

Suite à une expertise commandée par le STIF qui a amené à la préconisation d'un système d'interopérabilité dans l'exploitation de la ligne B du RER entre les deux opérateurs publics, préconisation reprise par nos directions d'entreprises dans un courrier adressé au STIF en date du 18 septembre 2007 ; nous sommes amenés aujourd'hui à échanger dans le cadre d'une réunion de concertation (et non de négociations comme nous le souhaitons) des modalités pratiques éventuelles d'application et des conséquences sur l'organisation des services, des métiers, des rémunérations, de la formation comme des dispositions relatives à la sécurité ferroviaire.

Cette décision est renforcée par son intégration dans les récents contrats qu'a passés le STIF avec la RATP et la SNCF et se traduit, notamment, par la suppression de la relève entre les conducteurs RATP et SNCF à la Gare du Nord sur la ligne B du RER.

Pour notre organisation syndicale, il est indiscutable qu'une offre de transport de meilleure qualité, de plus grande régularité doit être offerte aux voyageurs, les problèmes de retards sur cette ligne, la densité de la population comme la demande exponentielle comme des contraintes techniques d'exploitation doivent amener nos entreprises publiques à travailler dans une plus grande complémentarité, avec pour objectif d'offrir une meilleure et une plus grande offre de transport ... loin des objectifs préalablement définis de rentabilité financière et à l'opposé d'une mise en concurrence de la RATP et de la SNCF.

Nous revendiquons la nécessité à ce que nos entreprises publiques travaillent dans le cadre de coopérations renforcées, le dossier « interopérabilité ligne B » peut aller dans ce sens s'il ne se résume pas à avoir comme une finalité des économies d'échelles, à l'opposé d'une réponse à la problématique aujourd'hui posée et qui aura des conséquences notables sur la capacité de nos entreprises à répondre pleinement à leurs missions de service public.

Il nous apparaît que le schéma directeur « RER B Nord + » et la rénovation des matériels MI79 (prévue jusqu'en 2012) sont autant d'opérations à même de renforcer efficacement la régularité sur cette ligne.

C'est pourquoi, au regard du dossier présenté, ce projet risque de n'être qu'un affichage ne réglant pas un nécessaire développement de l'offre permettant l'amélioration de la régularité.

Notre environnement institutionnel et réglementaire, notamment les dispositions libérales du règlement européen, le désengagement financier de l'Etat, les exigences du STIF (qui ne mesure

pas toujours les conséquences sociales de ses décisions sur l'entreprise) sont autant d'éléments qui nous interrogent sur les finalités réelles de ce projet, sentiment renforcé par une mise en œuvre précipitée.

Ce dossier est loin d'être un dossier « technique » et touche à des décisions politiques qui engagent notre service public pour l'avenir. Pour autant, des questions doivent trouver réponses, notamment sur le rôle et la place de l'encadrement, les organisations de travail, les conditions de travail, la sécurité ferroviaire comme sur les éventuels impacts sur la maintenance et l'entretien des matériels et des infrastructures.

De plus, les discussions avec les organisations syndicales nous apparaissent être menées de manière qui confond vitesse et précipitation et ne permettent pas la mise en œuvre d'une dialogue social de qualité pourtant prôné par le PDG et réaffirmé dans le plan d'entreprise 2008/2012 :

- Pas de dossier remis 10 jours avant l'intersyndicale permettant d'appréhender l'ensemble des impacts sociaux et économiques de ce projet.
- Mise en œuvre d'une réunion de concertation et non de négociation.
- Une volonté à traiter exclusivement des aspects techniques de ce dossier et un refus, a priori, d'avancer sur un le volet social.

Ce dossier soulève un nombre important d'interrogations et d'inquiétudes pour les agents concernés, la CGT/RATP demande à ce que tous les aspects de ce dossier soient discutés, négociés et ouvrent à un protocole d'accord portant notamment sur : les conditions de travail ; les effectifs ; la réalisation des missions ; la formation ; la sécurité ferroviaire ; l'harmonisation des procédures SNCF/RATP ; les aspects primes, salaires et repos.

La CGT/RATP est attachée aux missions de service public de nos entreprises publiques qui doivent répondre aux besoins de transports d'aujourd'hui et anticiper ceux de demain.

La situation sur la ligne B du RER, à l'instar de ce qui doit être mis en œuvre pour la ligne A comme pour la désaturation de la ligne 13 du métro doivent être des axes de travail prioritaires permettant de répondre efficacement et de façon pérenne à des conditions de transports fortement dégradées qu'ont à subir quotidiennement des usagers.

C'est le sens de nos missions de service public, c'est le sens de l'engagement de notre organisation syndicale.

22/02/08