



SOLIDAIRES groupe RATP

31 rue de la Grange aux Belles

75010 Paris

Tel : 06 18 86 48 79

contact@solidaires-grouperatp.org

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

ACCIDENT SUR LA LIGNE T2 DU TRAMWAY

Dans la soirée lundi 11 février 2019, deux rames de la ligne T2 du réseau de tramway de la RATP sont entrées en collision à Issy-les-Moulineaux, entre les stations Issy-Val-de-Seine et Jacques-Henry Lartigue, faisant douze blessés, dont un grave.

Catherine Guillouard, PDG de la RATP, a indiqué dans un communiqué qu'une « enquête interne a immédiatement été déclenchée afin de faire toute la lumière sur les causes de cet accident ». Sans présager des conclusions de cette enquête, Solidaires RATP tient à préciser plusieurs éléments permettant de contextualiser ce funeste accident.

Le processus d'ouverture à la concurrence, c'est à dire de privatisation qui ne dit pas son nom, dans lequel est engagé le département BUS de la RATP (département dont dépendent les lignes de tramway) engendre des coupes budgétaires tous azimuts. Les seuls objectifs que se fixe la direction du département, avec la complicité de la direction générale de la RATP et d'Ile-de-France-Mobilités (IDFM, l'autorité organisatrice) sont financiers.

Cela a des conséquences sur la qualification des agents : aujourd'hui, les tramways RATP sont « tractionnés » par des machinistes-receveurs, c'est-à-dire des chauffeurs de BUS ayant suivi un rapide module de formation. Selon la direction, conduire un tramway n'est pas un métier. Ainsi, certains machinistes-receveurs ne « tractionnent » qu'une fois tous les 45 jours. Le reste du temps, ils sont au volant d'un autobus. Et si certains sont en service sur le tramway tous les jours, ils n'en demeurent pas moins des machinistes-receveurs. Deux problématiques se cachent derrière cette non-reconnaissance de la spécificité du métier de conducteur de tramway.

Premièrement, la « flexibilité » : il est plus économique pour la direction de pouvoir envoyer comme elle le souhaite les agents conduire un bus ou un tramway, selon les jours, et même, un peu des deux au cours de la même journée. C'est comme cela aujourd'hui, mais le fait de changer constamment

de matériel n'est pas sécuritaire. Les agents ne sont pas des robots, et le fait de commencer la journée de travail sur un bus, et de la poursuivre sur un tramway (ou l'inverse) peut engendrer des mauvaises manipulations et de mauvais réflexes.

Deuxièmement, la sous-qualification : en refusant de créer un vrai métier de conducteur de tramway, la RATP réalise des économies. Elle attribue une modeste prime aux agents à chaque fois qu'ils « tractionnent », plutôt que de reconnaître leur savoir-faire, l'existence de leur métier, et de créer la grille salariale spécifique qui va avec.

De plus, la course à la compétitivité dans laquelle est lancé le département Bus de la RATP engendre des coupes budgétaires importantes dans le domaine de la formation. Les modules de formation qui permettent de prévenir entre autres le stress, ou les troubles musculo-squelettiques, ne sont quasiment plus accessibles aux agents. Avec le temps, et à l'échelle du département Bus (17 000 agents), cela a des conséquences sur la santé, la concentration et le niveau de compétence des agents, et, en bout de chaîne, sur la sécurité des usagers.

Enfin, depuis une dizaine d'années, afin de limiter les embauches, la direction du département Bus de la RATP incite par tous les moyens les agents (certains chefs de ligne allant même jusqu'à la menace verbale) à réaliser de plus en plus d'heures supplémentaires. Cela aboutit à une fatigue accumulée nuisible pour la concentration et, là encore, c'est la sécurité qui est mise à mal. Ces dernières années, plusieurs accidents de bus ayant pour origine l'endormissement du machiniste-receveur ont été recensés.

En conclusion, si la stratégie qui consiste à transformer la RATP en une « machine à cash » n'est ni abandonnée, ni remise en question, la situation va mécaniquement continuer de s'aggraver, et les accidents en tous genres vont se multiplier. Pour éviter cela, Solidaires RATP propose que le Service Public des transports de voyageurs soit protégé des méfaits de la concurrence, et maintenu en dehors du secteur marchand.

Paris, le 13 février 2019