



PROLONGEMENT DES DÉGRADATIONS

LA DIRECTION DE LA LIGNE 11 MÉPRISE SES AGENTS

Le protocole « fige les termes de l'accompagnement du projet de modernisation de la ligne 11 dans des conditions de mobilisation participative à la réussite ».

La ligne 11 subit une véritable transformation :

- Renforcement des quais (pour l'arrivée futur des portes palières et donc l'automatisation de la ligne)
- Fermeture de 9 mois du terminus principal
- Fermeture de la moitié de la ligne
- Fermeture du terminus Mairie des lilas
- Déménagement du secrétariat

Toutes ces transformations ont un impact direct sur nos conditions de travail et donc notre santé mentale / physique. La dégradation des locaux suite aux nombreux travaux ont fait apparaître des fuites au corps de garde de porte des lilas, aux toilettes de châtelet et de mairie des lilas. Cela a aussi eu un impact sur l'éclairage des stations, le PMI de porte des lilas. La liaison phonique ainsi que les PAP ont été aussi impactés par les conséquences de ce projet d'envergure. Le pilotage automatique est souvent hors service, soit à cause du matériel soit à cause du tapis PA. De plus se rajoute la crise sanitaire du covid 19 qui nous oblige à porter un masque alors que notre air est irrespirable (pollution de l'air souterraine + poussières dégagées par les travaux).

LES CONDITIONS DE TRAVAIL DÉGRADÉES EN PERMANENCE IMPACTENT SUR LES ERREURS FERROVIAIRES

Nous avons dû faire un mouvement de grève en juillet 2019, car nos conditions de travail étaient inacceptables : Des services à 9 tours, des services à plus de 6 tours consécutifs, pas de glissement à hôtel de ville, des pauses réduites.

Alors que notre terminus principal était fermé et malgré l'absence de confort du corps de garde de porte des lilas, la direction a fait le choix de continuer à nous faire vivre une cadence infernale. Pas le temps d'aller aux toilettes, pas le temps de remplir une bouteille d'eau, et pas le temps de remplir son 520 ni de faire le service voyageur sans stress.

« Il faut prendre le temps » nous dit-on. Mais faire 8 tours et dire 16 fois : « Je prends le temps de... ; change-moi mon heure stp, je vais aux toilettes... » est impossible. Pourtant la marche type et les tableaux de service permettent d'avoir le temps nécessaire, mais ils le compressent. Notre implication n'est plus à prouver. Combien ont eu des dépassements de vitesse, des franchissements de signaux, des arrêts à des stations fermées ou des non-arrêts à des stations ouvertes, une mauvaise vigilance des T.IV de chantier et des répétiteurs de signaux de manœuvres ? Combien devront renoncer à un avancement qui aura des conséquences sur leur pension de retraite ?



D'après le tableau de bord du trimestre 3 2020, la ligne 11 affiche un score supérieur aux lignes automatiques.

Combien d'entre nous avons des problèmes de santé qui résultent du stress au travail (cadence infernale) et à la défectuosité de notre matériel (siège, vibration, amortissement...)? La direction joue les négociateurs au rabais face à ses agents (conducteurs, agents de stations, GMDT, GT, PCC, AMP, secrétariat, agents de la maintenance) qui assurent professionnellement leur mission de service public dans un contexte très particulier, à savoir des travaux d'envergure et de modernisation.

Le syndicat **Solidaires Ratp** rappelle que la ligne 11 subit un réel changement : **Ouragan** (PCC modernisé + Octys) ; **changement de matériel** (période de mixité avec 3 matériels différents) ; un **prolongement** (déménagement, marche blanche, signature de ligne).

NOS CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE VIE AU TRAVAIL NE SONT PAS À VENDRE

Le syndicat **Solidaires Ratp** considère que le directeur de la ligne 11 a la mémoire courte, et ne récompense pas les agents à leur juste valeur, que ce soit par rapport au passé, pour le présent et dans le futur. **Les compensations pécuniaires ponctuelles ne pourront jamais être à la hauteur des dégradations continues de nos conditions de travail existantes et à venir.** Aux vues des sommes proposés, la direction brade notre santé contre des clopinettes. Alors si la direction à besoin

d'argent, qu'il demande à la direction générale de mettre fin au projet de la nouvelle tenue, ou de revendre l'application Mappy, ou de revendre les drones. Notre santé au travail ne peut être bradée au détriment des investissements inutiles.

Nous vous laissons analyser par vous-mêmes les propositions de la direction et prendre conscience que **notre mécontentement doit être entendu** quelque soit les conséquences. N'oublions jamais qu'un relevé de décision est toujours très mal vu par la direction générale, car cela signifierait que le dialogue social n'a pas abouti.



GROUPE



Ligne	EFFECTIF (T3 2020)	POS au km	PSR au km	OCTYS (2020) au km	ENV.LIG NE	TK En milliers	PRIX KM	KM	1 TOUR KM
3	224.4	0.063801€	0.072374€	0.0344260€	40392€	2717	0.14866€	11.7	23.4
5	218.7	0.055724€	0.061479€	0.0343186€	39366€	3570	0.110268€	14.6	29.2
7	381.4	0.056667€	0.063134€		68652€	4743	0.1447438€	22.5	45
9	308.9	0.057070€	0.065179€	0.02498€	55602€	4653	0.11949709€	19.6	39.2
11	113.1	0.056667€	0.067331€	0.042002€ *	20358€	1619	0.12574428€	6.28	12.56

La direction nous ment ! Comment peut-elle nous annoncer un prix de 0,166/Km si elle ne connaît pas l'effectif type prévu pour le prolongement et nombre de tours (km commercial) prévu dans le contrat IDFM ?

* Nota : **0.042002** est la résultante de 0.166euros/km annoncé dans le protocole qui se soustrait à la POS et à LA PSR (Prime surveillance réciproque) qui est en fonction de l'effectif 2020 et du prix km.

- Enveloppe ligne= Effectif type ligne x 15euros x 12 mois
- Prix kilomètre de la ligne = enveloppe ligne / le nombre de kilomètre contractuel (idfm)
- Etat individuel de la POS = POS+PSR+OCTYS