

# **Modernisation ligne 8**

## **Déclaration CGT**

Modernisation, amélioration de l'offre de transport, des mots désormais familiers tant ils ne recouvrent que ce que l'on veut bien y mettre. C'est peu dire pour la ligne 8. Car sans absolument rien moderniser, elle réussit le tour de passe-passe de faire quatre opérations en une.

**1/ supprimer l'attachement de république 8.**

**2/ supprimer 6 postes d'agents de maîtrise.**

**3/Augmenter la productivité sous prétexte d'amélioration de l'offre de transport grâce au redéploiement des conducteurs de République.**

**4/supprimer la surveillance galerie en mettant en place la surveillance réciproque.**

**Cette opération de productivité met en évidence un véritable Plan social avec l'éradication de 22 postes de chefs de manœuvre et de 6 postes d'agents de maîtrise.**

**Ceci est particulièrement indécent dans une période où le gouvernement lâche des milliards d'euros pour sauver les emplois.**

**Ceci est d'autant plus indécent que la ligne 8 de ce fait, n'hésite pas à mettre en place une organisation normalement prévue lors du prolongement de la ligne en 2011. Ceci pour votre bonheur et celui des investisseurs en Asie via Veolia.**

**Tout pour plaire.... Mais pas trop !** Si l'amélioration de l'offre paraît indéniable au vu du nombre de trains supplémentaires que vous sortez, la suppression de République 8 ne l'est pas. Le Stif ne l'a d'ailleurs pas demandée. La suppression de ce terminus intermédiaire présenté comme inutile et un obstacle majeur à la régularité aura des conséquences directes pour les usagers du matin et ceux du soir.

**Quel paradoxe !** Au nom de l'amélioration de l'offre de transport. Le directeur du département admet que l'on ne fait pas d'omelette sans casser d'œufs. Bref à l'entendre pour une majorité d'usagers, tout va aller mieux. Et vous qu'en pensez vous monsieur le directeur ? Sauf que ...les incidents d'exploitation sont souvent dûs à l'usure du matériel et au vieillissement des infrastructures. Et de ce point de vue, la direction ne brille pas par son anticipation, mais plutôt par ses économies. Nous pouvons le constater chaque jour au vu du temps de réaction de vos services dégradés par la suppression du personnel pour le remplacement des cheminements détériorés, ainsi qu'au nombre de tours perdus pour raison technique, usure d'installation, défaillance matériel etc...

**B2 je t'aime moi non plus!** La modernisation ligne 8 entraîne **la suppression de 22 postes de B2**. Coté reclassement à 2 ou 3 exceptions près, c'est conduite ou conduite, sinon B2. Un grand classique du département MTS. Coté promotions, c'est le néant pour l'instant. Il faudra attendre le Tableau d'avancement complémentaire. Coté prime 600 euros aux B2 qui seront amenés à quitter la ligne. C'est dérisoire et insultant à côté des 1300 euros attribués aux conducteurs de République redéployés sur la ligne.

Pour l'heure c'est une opération quasiment blanche pour la ligne, de la productivité jusqu'au bout des ongles.

Le projet présenté met en évidence une volonté de votre part de ne pas prendre en compte l'existant notamment à MAJ puisque vous avez choisi de supprimer 11 postes sans tenir compte ni de la spécificité des terminus de MAJ et CP qui constituent un groupement orphelin, ni du matériel obsolète qui les équipe: les tables Plexi.

Que dire dans ces conditions de l'obole que vous nous faites des 3 créations de postes manœuvre qui restent bien loin de l'indispensable pour répondre aux besoins de fonctionnement et de sécurité qui sont pourtant l'essence même du protocole sur lequel vous appuyez votre modernisation sur la ligne 8. Certainement vous faudra-t-il nous préciser sur quels protocoles est basé votre projet.

Concernant le départ, il existe une explication historique au fait que des équipes sont constituées de doublons toujours à MAJ pour combler le manque de chefs de départ sur les remplacements de repos où il n'existe aucune réserve départ. Ceci vous en faites abstraction dans votre projet. Comment dans ces conditions prévoyez-

vous de faire fonctionner correctement les terminus?

Concernant les reclassements, à vouloir faire comme les autres unités modernisées, vous vous distinguez finalement en proposant encore moins. Aucune nomination à la maîtrise, convenez du paradoxe de moderniser une unité où travaillent des agents qui ne sont pas suffisamment exemplaires pour être AMP.

Que dire des autres propositions ou plutôt de l'absence de propositions, rendant quasiment obligatoire et indécent le départ à la conduite d'agents qui pour certains ont de 15 à 20 ans d'ancienneté dans la sous filière B2, dans les conditions de mobilité actuelles. Comment dans ces conditions valoriser un métier où les agents sont contraints et à quel avenir dans ce métier se préparent-ils ?

Pour la surveillance réciproque à vous lire tout est dans le meilleur des mondes ; cheminements impeccables, découplage des rails traction au niveau des traversées de voie principales, pose de garde corps sur la voie une, etc....

Les agents de maîtrise ne sont pas épargnés non plus dans votre projet. Pourtant sur un document de 5 pages, seules 7 lignes leur sont consacrées. C'est dire le respect que vous leur portez.

Au final, le projet que vous nous présentez nous laisse perplexes. Des 3 audiences auxquelles vous nous avez conviés vous n'avez retenu que le minimum

### **C'est pourquoi nous vous rappelons les revendications de la CGT:**

- *Nomination d'AMD vers le Départ et la maîtrise .*
- *Nomination de 2 AMD au départ avec créations de postes à MAJ et de 1 à Balard.*
- *Pour le fonctionnement des PML la présence d'un agent de manœuvre et d'un chef de départ par service.*
- *Pour les B2 qui acceptent d'aller à la B3 : une prise en compte supérieure de l'ancienneté par rapport au protocole conduite (comme pour le GMT), ainsi que le choix de l'attachement avec titularisation dans celui-ci sur une colonne hors cadre, jusqu'à résorption à leur place comme le prévoit la règle des mutations (la direction a su le faire pour les conducteurs de la ligne 1).*
- *La présentation des autres possibilités de reclassements.*
- *Une journée complète de découverte des nouveaux métiers.*
- *Que les B2 qui souhaitent rester dans leur terminus ne soient pas résorbés à l'autre bout du réseau et puissent rester hors cadre dans le groupement en attendant un poste dans les mêmes conditions, dans celui-ci.*
- *Que tous les B2 qui n'ont pas eu d'avancement en 2008 soient sur le T.A complémentaire.*
- *Une vraie prise en compte par de réelles mesures humaines et matérielles, de la sécurité dans le cadre de la sécurité des personnels amenés à circuler sur les voies.*
- *Une prime identique de 4500 euros pour les salariés qui seraient amenés à changer d'attachement.*

**La section CGT ligne 8 présente aujourd'hui dans cette multisyndicale, souhaite que s'ouvre de véritables négociations**

**conformément à l'application des protocoles et accord-cadre en vigueur**

**Souhaitons que le 22ème chantier de Mr Mongin ne soit pas un vain mot.**