



Quand la direction fait des affaires !

23.11.2016

Très loin des propos de certains, la CGT RATP joue pleinement son rôle depuis 70 années dans la défense des salariés, que ce soit au niveau national ou local comme pour l'automatisation de la Ligne 4 ! Dans ce dossier, l'une de nos premières préoccupations est l'emploi car à chaque poste supprimé, c'est notre protection sociale et nos retraites qui sont mises en danger car elles perdent une partie de leur capacité de financement ! La seconde est le traitement social des conducteurs de la Ligne 4.

CGT Métro - RER

85 rue Charlot
75003 Paris

Tél : 01 44 84 52 55

Int : 58 771

Fax : 01 44 78 53 48

Cgtmetro-
rer@gmail.com

Retrouvez toutes les
infos sur notre site:

www.cgt-metro-rer.fr

Suivez toute l'actualité de la CGT métro RER en vous abonnant sur notre site et en nous suivant sur facebook

CRP RATP
Dès maintenant je vote CGT !!!

Les propositions de la CGT RATP

Redéploiement des postes conducteur non « transformés » en postes SE (Superviseur d'Exploitation):

Cela aurait permis, d'une part, de remettre à niveau les effectifs, et d'autre part, d'améliorer les conditions de travail (augmentation des pas au glissement, diminution du nombre de tours par service, etc...) qui n'ont cessées de se dégrader, en particulier sur les lignes dont l'offre a été renforcée.

Il ne s'agit donc pas d'une position dogmatique coupée de la réalité.

Pour autant, le silence observé, sur ce sujet, par les organisations syndicales (UNSA et FO) qui se sont annoncées aujourd'hui, comme signataires de ce protocole, laisse penser que les conditions de travail des agents de conduite du réseau ne sont pas leur préoccupation première !

Mise en place d'un système progressif de primes :

Outre l'intérêt de conserver les conducteurs les plus expérimentés par des mesures incitatives pendant la période difficile de mixité, cela aurait permis aux conducteurs de conserver leurs habitudes de vie et de travail, le plus longtemps possible.

La direction, appuyée par l'UNSA et FO, main dans la main, a refusé au prétexte que les « anciens » conducteurs auraient du mal à s'adapter.

Pour autant, c'est tous les jours et tout au long de leur carrière que les conducteurs doivent s'adapter !

Belle reconnaissance de notre qualification et du métier de conducteurs que nous montre la direction !

Ce que la direction ne dit pas, c'est qu'un conducteur non titulaire permet à la direction une flexibilité qu'elle n'a pas avec un agent titulaire de sa colonne.



Nombre de postes SE supérieur à ce qui a été fait sur la Ligne 1 :

Au regard de l'environnement difficile dans lequel travaillent les agents, la CGT a milité, dès les premières audiences, pour que le nombre de créations de postes SE soit revu à la hausse par rapport aux 40 postes proposés initialement par la direction.

La direction nous a entendus sur cette question, ce sera 51 postes SE et 3 MS (Maitrise Secteur) liés au protocole de modernisation de la ligne 9.

Primes liées à l'automatisation :

Au regard de l'évolution du coût de la vie, le montant des primes doit être d'un niveau supérieur à celui de la Ligne 1 dans le cadre de son automatisation.

La CGT a ainsi proposé lors des audiences :

Prime de mobilité : 600€ minimum (progressive en fonction de l'éloignement du nouvel attachement).

Prime d'automatisation de 5500€ (Payable dès l'application du protocole).

1000€ par année effectuée sur la Ligne 4 à compter de l'application du protocole.

Cela aurait représenté pour un conducteur qui resterait sur la Ligne 4 jusqu'à l'automatisation totale de la ligne prévue en 2022, un montant total perçu de 10 500€ (5500€ + 1000€ x 5 ans).

Au regard du refus par la direction de mettre en place un système progressif des primes, la CGT a revu ses revendications sur le sujet :

Prime de mobilité : 600€ minimum (progressive en fonction de l'éloignement du nouvel attachement).

Prime d'automatisation de 2000€ (Payable dès l'application du protocole).

2500€ par année effectuée sur la Ligne 4 à compter de l'application du protocole (proposé sur 3 ans minimum mais la possibilité de lisser dans le temps était envisageable).

Au total, si l'on considère qu'un conducteur reste sur la Ligne 4 jusqu'à l'arrivée des premières navettes, prévue en 2020, il percevrait, avec elle le projet de la CGT un montant total de 10100€ (2600€ + 2500€ x 3).

Pour la direction, cette somme est utopiste et a préféré les 7200€ proposés par l'UNSA.

Pour autant, elle ne représente que moins de 1% du budget global de l'automatisation de la ligne.

De plus, le montant global des primes revendiquées par la CGT, est sans commune mesure avec l'immense économie réalisée, à terme, sur la masse salariale !

Pour finir, La direction a acté la demande de l'UNSA concernant la création de 6 postes au GMT réservés aux conducteurs de la Ligne 4. Si cette mesure semble séduisante au premier regard, elle est simplement une anticipation d'une réévaluation prévue de l'effectif GMT pour faire face, dans un futur proche, à un pique d'activité. En effet, le parc matériel sur plusieurs lignes va être renouvelé (certain, comme sur la Ligne 9, est déjà en cours) et celui de la ligne 6 va être remplacé par les MP89 de la Ligne 4.

Pour mes conditions de travail et de vie au travail,

Pour une juste rémunération,

Je vote CGT !