



## Mieux comprendre le conflit sur la ligne A du RER

La CGT a travaillé la construction d'une plate-forme revendicative depuis plus de 10 mois **dans un cadre unitaire** autour de :

- ↪ l'amélioration des conditions de travail,
- ↪ la revalorisation de la qualification Conducteur sur la ligne A.

Dates clés :

- **Février 2008** : mise en place du renforcement de l'offre de transport sur la branche CERGY sans l'effectif nécessaire.
- **29 janvier 2009** : revendications portées dans le cadre de la mobilisation nationale autour de salaires, emplois et conditions de travail.
- **8 juin 2009** : un incident d'exploitation dont on a voulu faire porter les conséquences à un conducteur (pressions, accusations, retrait de son poste de travail) ont débouché sur une mobilisation à près de 98 % le 8 juin.
- **7 octobre 2009** : revendications portées dans le cadre de la mobilisation nationale autour de salaires, emplois et conditions de travail.
- **9 novembre 2009** : grève avec trafic nul pour l'ouverture de négociations sur les revendications ci-dessus : conditions de travail, salaires/qualifications.

### Conditions de travail

Les conditions de travail des conducteurs se sont dégradées par le manque de personnel et par la saturation de la ligne qui a considérablement dégradée son exploitation.

La mise en place d'un plan régularité Ligne A (après l'intervention médiatique de SARKOZY) ayant pour but de répondre à la situation de cette ligne surchargée n'a eu que comme conséquence, la dégradation des conditions de travail, la dérèglementation des conditions d'utilisation du personnel et un management tourné vers la culpabilisation des conducteurs en les faisant passer pour les seuls responsables des défauts de régularité.

Pour la CGT :

*Il était possible d'améliorer immédiatement la situation avec des effectifs supplémentaires afin de réaliser ce que l'on appelle des glissements lors des retournements en bout de ligne, qui seraient de nature à apporter plus de la fluidité à l'exploitation et à rattraper le retard accumulé en ligne.*

⇒ *Sur ce point la direction s'est engagée et ceci avant le conflit à travailler dans ce sens, prenant en compte trop tardivement cette revendication que la CGT porte depuis de nombreuses années.*

**Revalorisation de la qualification**

Cette revendication s'est articulée autour de la revalorisation d'une prime existante (prime qualification pénibilité qui englobe la prime suggestion RER) incluse dans le salaire et dont une partie est soumise à pension.

Cette revendication s'est construite au regard des modifications croissantes des conditions d'exploitation, de l'augmentation des différents types de trains, du degré de sécurité définies ci-dessus.

*C'est le rapport de force du 9 novembre 2009 qui a obligé la direction d'engager négociations qui ce sont déroulées les 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre.*

**Négociations des 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 2009 :**

Les revendications de l'intersyndicale CGT, CFDT, SUD et FO rejointe par l'UNSA et les Indépendants, à l'entrée des négociations portaient sur la revalorisation de la qualification des conductrices et conducteurs de la ligne A.

La direction reconnaissait la nécessité de répondre rapidement à la problématique ligne A, mais a refusé d'y répondre par le biais de la prime qualification RER.

Elle a proposé l'articulation suivante :

⇒ Une prime pérenne avec une partie fixe et une partie variable.

Ajoutant à cette mesure une proposition d'intégration en point salaire d'une prime existante.

En signe d'ouverture dans cette négociation, les 6 organisations syndicales ont accepté l'articulation proposée par la direction.

Si la négociation a permis de rapprocher nos positions notamment sur l'articulation pour la mise en œuvre de la reconnaissance, un désaccord important subsistait sur le niveau de cette dernière.

## **Raisons de la rupture des négociations ?**

*– La direction a eu la volonté de faire échouer cette négociation et l'a mené à la façon de « marchand de tapis ».*

*- La direction a eu la volonté de complexifier les négociations Ligne A en y incluant des mesures globales RER qui devaient être négociées en 2010.*

La rupture des négociations a débouché sur le dépôt d'un préavis le 1<sup>er</sup> décembre au soir.

Lors de la rencontre direction/syndicats dans le cadre du préavis, le 8 décembre, la direction a posé comme préalable à toute négociation le retrait des préavis.

Ce n'est qu'après 6 jours de grève que la direction a accepté d'ouvrir les négociations dans le cadre du conflit.

Lors de ces nouvelles négociations, l'idée d'une prime avec une partie fixe et une partie variable a été transformé par la direction en une prime uniquement variable basée sur la régularité. Ces propositions n'ont eu que pour seul but de bloquer la négociation.

## **La stratégie de la direction :**

- ⇒ Ne pas lâcher pour éviter d'envoyer un signe aux autres catégories dans l'entreprise tous secteurs confondus.
- ⇒ Un plan d'entreprise axé sur plus de productivité (faire plus avec moins) dont le but est la performance économique au détriment du service public et avec plus de recul social , un plan renforcé par la « lettre de mission » de SARKOZY dans le cadre de la reconduction du PDG de la RATP.

Productivité = restructurations = suppression de postes = pression sur les salaires = dégradation des conditions de travail.

C'est dans ce cadre que le PDG de la RATP a inscrit sa stratégie. La nature de ce conflit n'est donc pas une surprise.

Depuis près d'un an la CGT n'a eu cesse d'interpeller la direction, de «l'alarmer» sur la situation tant sur les conditions de travail et de reconnaissance de la qualification des conducteurs que sur les conditions de transport des usagers.

Il n'y a pas d'ambiguïté sur la stratégie de la direction qui joue depuis le début la carte du pourrissement.

➤ Qui a intérêt à ce que le conflit dure, avec un trafic assuré en partie aux heures dite de pointes avec des salariés « réquisitionnés » ?

A ce jour, l'article du FIGARO dans lequel M. MONGIN, PDG de la RATP, affirme la détermination de la direction de l'entreprise à ne rien céder depuis le début du conflit, nous conforte dans notre analyse que la direction voulait faire un exemple de sa capacité à mettre en place le service minimum tant vanté par M. SARKOZY.

Après 13 jours de conflit, les conducteurs montrent leurs déterminations et leur attachement à leurs conditions de travail en rejetant massivement l'idée d'une prime variable basée sur la régularité dont ils ne sont pas les seuls dépositaires. La mise en place d'une telle prime ne ferait qu'aggraver la dégradation des conditions de travail et remettrait en cause la réglementation qui nous permet d'assurer un service public de qualité et transporter les usagers en toute sécurité.

La difficulté de sortir de ce mouvement est engendré par le niveau de blocage voulu par la direction à seul fin d'exemple.