



## ***SURVEILLANCE RECIPROQUE SECURITE REDUITE***

### **MISE EN PLACE DE LA SURVEILLANCE RECIPROQUE SUR LA LIGNE 2 EN DECEMBRE 2007.**

La Direction de la ligne 2 a reçu séparément, fin juin, l'ensemble des organisations syndicales pour une présentation du 1<sup>er</sup> projet de tableau qui inclut **la surveillance réciproque et les services G** (16h00/23h00). La mise en application dépend des fonds débloqués par le STIF et s'effectuera sans doute en fin d'année.

Les négociations vont bon train, car la Direction souhaiterait clore ce dossier avant septembre. Elle veut tout simplement créer un ersatz du modèle, pourtant calamiteux, de la ligne 4... SUD RATP ne tombera pas dans le piège, et prendra la défense des agents si tous les éléments ne sont pas clairement explicités (programmes de dégarage et garage, garde-temps etc...). Nous espérons que la 2<sup>ème</sup> audience sera mieux agrémentée.

### **Suppression d'une dizaine de chefs de manœuvre à Nation 2.**

Le protocole **OURAGAN** influe directement sur le devenir des métiers de la manœuvre et du départ. « *La mise en Ouragan d'une ligne de Métro se traduit par la modernisation du PCC, par la rénovation du matériel roulant, par l'optimisation des performances des systèmes d'exploitation ferroviaire et par une évolution significative de l'organisation. De grandes transformations, qui justifient la définition des mesures sociales qui figure dans le protocole.* » Merci aux syndicats signataires : une modernisation en échange de plusieurs centaines d'emplois livrés en pâture !

La Direction de la ligne 2 prend bien soin d'éviter la confusion des genres, en différenciant les dossiers : « surveillance réciproque » et « suppression des chefs de manœuvre » ! À ce jour, les organisations syndicales n'ont été aucunement conviées à une audience sur l'avenir des B2. Il est pourtant envisagé de supprimer entre dix et douze postes. SUD RATP a été obligé de déposer une alarme sociale sur le problème de reclassement des chefs de manœuvre (voir tract).

### **Surveillance réciproque ?**

Nous aurions tous pensé qu'avec l'économie de personnel (B2) réalisée, la surveillance réciproque améliorerait la sécurité des agents qui iront dégarer ou garer sur les voies secondaires. Il n'en est rien ! La Direction préfère faire taire les conducteurs en vantant l'octroi d'une prime de 110 euros maximum par mois. La RATP espère que ceux-ci appliqueront sa recette-miracle : une surveillance visuelle et **auditive**. Les expertises lancées sur les lignes 1, 3, 4, 11 et 13 démontrent malheureusement les faiblesses du système.

#### **Explications :**

Actuellement, le poste de surveillance galerie sert à la vérification du bon fonctionnement des installations (signaux, appareils de voies, éclairage...) et permet d'assurer la sécurité des conducteurs, du début du premier dégarage à la fin du dernier garage. En cas de problèmes, une intervention immédiate est donc possible, par actionnement d'un rupteur d'alarme en cas de mise en danger du personnel, ou des voyageurs. Eh oui, à Nation 2 la visite du patrimoine s'effectue tous les jours ! Par ailleurs, le **conducteur de manœuvre** a la possibilité de se faire accompagner par un agent B2.

Demain, la surveillance réciproque consistera en un binôme, voire un trinôme de conducteurs qui devront s'auto surveiller, lors du parcours du corps de garde jusqu'à la cabine de conduite, et vice-versa. Pendant les opérations de dégarage ou de garage, le passage entre les voitures ne sera pas sécurisé. La Direction espère que le conducteur criera assez fort pour être entendu de ses collègues. Si aucun CR ne dégage derrière lui (exemple V4-5), c'est le chef des manœuvres à la table, qui au moment opportun devra s'apercevoir du danger !!! De plus, à certaines périodes de la journée, la conception du tableau peut faire qu'un conducteur se retrouvera isolé dans les galeries. Seul son PAP ou son THF (organes non reconnus comme dispositifs de sécurité par la Direction) lui serviront à joindre quelqu'un en cas d'accident !

Pour les déplacements du conducteur de manœuvre, c'est le flou complet ! SUD RATP a affirmé qu'en absence de surveillance, le conducteur n'assurera pas sa fonction. Nous avons proposé que les deux conducteurs en matin travaillent ensemble, et que celui de l'après-midi ou de nuit fasse équipe, avec la manœuvre incorporée dans les services. À suivre !

### **Organisation de la surveillance réciproque.**

En consultant le premier projet de tableau, beaucoup d'entre-vous ont exprimé leurs inquiétudes sur l'organisation de la surveillance réciproque : qui fait quoi ? Qui me surveille et qui dois-je surveiller ? Quelles sont les modalités de réalisation ? Comment peut-on assurer la sécurité du collègue en seulement 3 ou 4 minutes ? Quelle est ma responsabilité en cas d'accident ? Pourquoi, ma prise de service n'est-elle pas notifiée en début de service ? La SR vient-elle en plus de l'activité prévue, et peut-elle générer des retards conséquents en cas de perturbations sur la ligne ?

SUD RATP demande que les consignes soient clairement notifiées sur les fiches de travail. Auparavant, la surveillance était assurée par un poste spécifique, sous contrôle de l'agent de maîtrise ; chacun connaissait sa fonction. Maintenant...

En situation dégradée, la Direction veut nous faire croire que ce sera : « le meilleur des mondes » ! Comment la surveillance réciproque va être organisée et gérée ? Dégarer son train V4 ou V5 n'est pas la même chose que dégarer dans le faisceau ? Les conducteurs en ION-DON ou en réserve seront-ils utilisés à cette tâche pour dépanner ? Pourra-t-on employer un chef de manœuvre en réserve ? Les chefs de dépôts et chefs des manœuvres recevront-ils une formation spécifique ? En effet, les dégarages ou garages ne pourront plus, comme alors, être placés par rapport à un horaire spécifique qui offrait une souplesse d'adaptation, mais par rapport à l'établissement d'une « chaîne de sécurité ». Bien des inquiétudes qui seront, nous l'espérons, levées à la prochaine audience.

### **Services G**

Conformément au protocole 2004, des services de type G de catégorie nuit -finissant avant 23h- sont créés. Ils seront mis en œuvre concomitamment à l'adjonction de l'effectif rendu nécessaire par les avenants demandés par le STIF, dans chaque terminus du réseau concerné, à raison de 2 services au maximum de ce type, qui permettront de créer **2 colonnes de roulement, et 1 de réserve (à Nation 2)** et, pour les terminus disposant d'un effectif inférieur à 70 conducteurs, **d'une seule colonne de roulement (à Porte Dauphine)** et, en fonction des groupements, une colonne de réserve. Après consultation, les conducteurs de la ligne ont fait le choix d'avoir des colonnes en repos 0 séparées. Elles seront attribuées selon l'ancienneté de CTP.

Le remplacement des services G sera assuré par les agents en réserve G, puis, en fonction des disponibilités. Ou alors, par 2 agents couvrant le service, ou par des agents de la réserve générale, ou des agents volontaires.

Cotisations : 60 € par an ou 5 € par mois	<b>SYNDICAT SUD RATP</b> 3, rue Rampon 75011 PARIS
--	---