



Département Métro Transport et Services

# ACCORD CADRE

## TRANSVERSAL AUX METIERS DU DEPARTEMENT MTS

### SUR LA MODERNISATION DU TRANSPORT

### DU METRO DE PARIS

#### Préambule

Après de longues années consacrées à l'amélioration des infrastructures du réseau routier pour favoriser l'automobile, les valeurs véhiculées par le concept de développement durable qualifient les transports en commun comme vecteur privilégié de la mobilité urbaine, au moment où **l'incontournable besoin de renouvellement des équipements du réseau traditionnel et du parc de matériel roulant** nous impose une phase de modernisation.

#### La stratégie de modernisation

La stratégie de modernisation emprunte trois axes incontournables. Elle se situe au carrefour du nécessaire renouvellement d'équipements vieillissants - installations fixes et matériel roulant - de la mise en place d'un processus de renforcement continu de la sécurité ferroviaire et de l'augmentation et de la diversification de notre offre de transport. Ainsi, le projet de modernisation apporte des solutions dans les principaux domaines structurants de notre activité : sécurité ferroviaire et qualité de service.

#### Un planning structurant

Le programme de modernisation du métro s'articule sur le planning d'acquisition et de rénovation du matériel roulant. Le MF 2000 doit être livré sur la ligne 2 en 2006, puis sur la ligne 5 en 2008 comme le MP 89 sur la ligne 4. Au total, 12 des 14 lignes du métro verront leur matériel roulant rénové ou renouvelé dans les 15 prochaines années. Ce projet aurait de toutes façons dû être financé.

## Le programme Ouragan

La vétusté du système de signalisation, du pilotage automatique et des PCC, nous oriente vers les nouvelles technologies à base d'informatique et d'électronique embarquée. Afin de s'inscrire dans la continuité d'un réseau bénéficiant de plus d'un siècle d'expérience et de maîtrise des évolutions techniques, le programme de modernisation fait appel à des technologies innovantes dont l'efficacité a été pour l'essentiel étalonnée sur notre réseau.

Ainsi, le projet OURAGAN prévoit la mise en place d'un dispositif de contrôle continu de vitesse, dans le système de Contrôle Commande des Trains (CCT). Ce type de système, déjà utilisé sur le RER, équipe la plupart des réseaux du monde. Il propose une barrière supplémentaire pour garantir la protection de l'intégrité physique des voyageurs et du personnel. Il permet le contrôle en temps réel de la vitesse du train par rapport à la configuration de la ligne et à la position du train précédent. Il impose l'évolution de la logique fonctionnelle des PCC, afin de la rendre compatible avec la technologie CCT.

Le *contrôle continu de la vitesse des trains* permet de s'affranchir des accidents liés au dépassement de la vitesse prescrite. La réduction de l'intervalle minimal à 90 secondes - au lieu de 105 aujourd'hui sur la ligne 13 - la *signalisation embarquée* permettent de renforcer sensiblement l'offre de transport. La *redondance systématique des équipements* autorise une disponibilité garantie à 99,8%. Enfin, le système s'adapte aux caractéristiques du matériel roulant : l'OURAGAN de base type lignes 13, 5 et 9, équipées en MF 77 rénové ou en MF 2000, propose la *signalisation embarquée*, alors que l'OURAGAN simplifié type lignes 3, 12 et 10, équipées en MF 67, utilise la *signalisation latérale actuelle*.

La mise en œuvre du programme OURAGAN générera la création d'une prime liée au nouveau mode de conduite (contrôle continu de vitesse) et d'une prime calquée sur le modèle de la prime spécifique ligne 4, toutes deux indexées sur l'offre de service.

## Un métro sûr et une régularité optimale

Les portes palières proposent des réponses efficaces en sécurité publique, en régularité, en confort et en image de marque. Le choix de portes mi-hautes offre, pour un coût inférieur à celui des portes hautes type ligne 14, un résultat fonctionnel identique, une meilleure faisabilité technique et une meilleure acceptabilité de la part des conducteurs.

Elles permettent de s'affranchir du rythme intolérable d'un accident par jour sur le réseau - suicide ou chute accidentelle sur les voies - qui engendre des traumatismes importants pour le personnel, une violence inacceptable pour les voyageurs témoins et des situations familiales dramatiques qui nuisent à l'image du Métro de Paris : enfants électrocutés, adolescents tués en chahutant, voyageurs poussés...

Des améliorations sont également attendues en terme de régularité. Sur l'ensemble du réseau, les intrusions sur les voies représentent 36% des causes de retard. On recense une augmentation de 75% du nombre d'incidents dans les 10 dernières années et une hausse de 50% du retard cumulé en 4 ans. Les départs de feu, liés à la présence importante de débris sur les voies, devraient également être maîtrisés : 72 sur la ligne 11 contre 0 sur la ligne 14 en 5 ans.

## L'automatisation de la ligne 1

Le bilan effectué sur la ligne 14 renforce le constat positif effectué sur l'ensemble des lignes traditionnelles en termes de sécurité ferroviaire, de fiabilité et de qualité de service... Le système automatique propose un surcroît de souplesse d'adaptation de l'offre de transport aux demandes évolutives de nos voyageurs.

Il permet d'utiliser le personnel pour renforcer le contact clientèle sur la ligne automatisée ou pour augmenter l'offre sur les autres lignes. Il donne l'opportunité de responsabiliser d'une autre manière le personnel, d'accentuer les marges d'autonomies et de créativité, de favoriser l'enrichissement des activités et des trajectoires professionnelles, notamment celles des agents de conduite qui, depuis plus d'un siècle, ont pleinement contribué à faire du Métro de Paris un référent mondial en matière de transport urbain ferroviaire.

Dans un contexte favorable, l'incontournable besoin de renouvellement des équipements et du parc de matériel roulant et le choix de recourir aux portes palières pour apporter de réelles solutions aux problèmes les plus prégnants du réseau entrent en résonance avec l'ambition de réaliser une première mondiale dans le domaine du transport : l'automatisation d'une ligne traditionnelle en condition d'exploitation.

A l'instar du système OURAGAN, la technologie est pensée au service de la satisfaction des voyageurs, de la sécurité ferroviaire et de la qualité de service, de l'évolution des trajectoires professionnelles et des métiers et d'une forte compétitivité du métro dans le contexte national et international, afin de favoriser le développement du groupe RATP et de valoriser le savoir-faire de nos industriels.

Le comparatif entre les deux technologies disponibles – Contrôle Commande des Trains pour le programme OURAGAN et système à automatisme intégral – montrent de faibles différences de coûts de réalisation. La stratégie de modernisation engage le Métro de Paris pour les prochaines décennies. Un faisceau de logiques converge pour éclairer la pertinence d'un choix responsable : l'automatisation de la ligne 1 constitue une opportunité à saisir.

L'étude de faisabilité réalisée en 2003 au sein de la RATP montre que l'automatisation de la ligne 1 est économiquement pertinente et techniquement réalisable. En incluant les industriels, la démarche préparatoire franchit une nouvelle étape. Il s'agit de préciser à l'aide d'un regard externe la faisabilité technique et l'estimation des coûts.

## Le progrès technique au service du progrès social

L'incontournable adaptation aux transformations techniques et aux évolutions de la demande de transport doit être accompagnée de la valorisation de l'apport du personnel dans la mise en œuvre de la stratégie de modernisation. Le protocole sur le déroulement de carrière des conducteurs du métro et du RER marque de ce point de vue une étape significative. Un point de sortie pour le déroulement de carrière des conducteurs du métro et du RER sera défini lors de la mise en service en automatique de la ligne 1 ou au plus tard en 2010.

L'accord cadre sur la modernisation du transport matérialise une nouvelle étape dans la déclinaison des avancées sociales liées au projet d'automatisation de la ligne 1. Il vient compléter les investissements consentis par les autorités de tutelle pour faire du Métro de Paris un référent mondial en matière de transport ferroviaire urbain.

La modernisation représente une épopée qui, sur un défi technologique majeur, mobilisera toutes les compétences et l'expertise ferroviaire du Métro de Paris. La modernisation prend tout son sens en transcendant le rôle de l'Homme au cœur d'une organisation qualifiante. Elle ne peut s'envisager qu'en examinant les trajectoires sociales et l'évolution du contenu des métiers des femmes et des hommes concernés par ce grand projet.

## Principes fondamentaux

L'organisation du transport de la ligne 1 s'appuie sur les principes définis puis affinés sur la ligne 14. Deux ans avant la mise en service en automatique de la ligne 1, des mesures d'accompagnement seront négociées localement pour préciser les conditions de départ et de redéploiement des agents non concernés par le fonctionnement du nouveau système.

### ✓ Pour les agents de conduite

L'automatisation de la ligne 1 amène à réfléchir au redéploiement et à l'évolution des postes de conducteurs de cette ligne.

Ils seront affectés :

- pour une part à la création de postes de Superviseurs d'Exploitation destinés à la ligne 1,
- pour une autre part à la mise en place de Maîtrises spécifiques segment 1 destinées à renforcer l'équipe d'exploitation pour la mise en service des lignes en Ouragan, à valoriser l'activité transport et à développer la qualité de service.

Après 15 ans de qualification conduite et sur avis de l'encadrement, les Maîtrises spécifiques seront qualifiées sur le stage conduite de la Maîtrise Polyvalente. Ceux qui seront motivés par une nouvelle évolution de carrière - après 5 ans d'exercice en Maîtrise spécifique et sur avis de l'encadrement – pourront accéder à la Maîtrise Polyvalente en étant qualifiés sur les autres stages de la formation.

- pour une troisième part aux promotions sociales liées à la création de postes de Maîtrise spécifique et de Superviseur d'Exploitation qui accompagneront les transformations de ligne,
- pour une dernière part à favoriser le développement de l'offre de transport sur le reste du réseau Métro.

A dater de la signature du présent document, pour permettre d'anticiper les avancées sociales, toute création de poste de maîtrise spécifique transport ou de poste pour améliorer l'offre de transport sur le réseau Métro ou de postes de Superviseur d'Exploitation sur la ligne 1 sera comptabilisée comme mesure d'accompagnement et tout départ d'un conducteur de la ligne 1 sera remplacé par un conducteur en réserve supplémentaire. Toutefois, afin de ne pas pénaliser les demandes antérieures à l'annonce officielle du programme de modernisation du transport du Métro, les demandes de mutations antérieures au 31/12/2002 sont conservées.

L'évolution du taux de conducteurs en réserve supplémentaire fera l'objet d'un suivi attentif de la part de la ligne 1 et du département. Il pourrait conduire à renforcer provisoirement l'encadrement de proximité pour favoriser l'intégration des conducteurs nouvellement qualifiés.

✓ Pour les agents B2

Le protocole OURAGAN sert de référent pour l'avenir des agents de la sous-filière. Pour valoriser le travail effectué lors de la phase transitoire entre système traditionnel et système automatique, les chefs de départ de la ligne 1 seront nommés gestionnaires de terminus à la mise en service en automatique de la ligne. A la même date, 10 chefs de départ ou chefs de transport du réseau seront nommés en maîtrise spécifique, segment 1.

Tout départ d'un chef des manœuvres ou d'un chef de manœuvre sera remplacé par un poste de chef de manœuvre intérimaire à dater de la signature du présent document.

✓ Pour les agents B4

Les agents de la sous-filière B4 impactés par la refonte de l'organisation de la ligne 1 bénéficieront au minimum des mesures du protocole du 16 mars 1990 sur les actions de changement, des mesures liées à la refonte du contrôle des recettes et des mesures liées à l'arrivée des nouveaux outils informatiques de gestion des ressources humaines.

✓ Pour les AMP

La hausse du niveau de qualification induite par le recours à des nouvelles technologies permettra d'augmenter très sensiblement le nombre d'AMP présents sur le réseau. Des formations lourdes et complémentaires seront dispensées aux AMP qui occuperont les postes de Superviseur Principaux d'Exploitation sur la ligne 1.

Des mesures favorisant et valorisant la mobilité des AMP de la ligne 1 seront négociées en local avec l'appui du département et appliquées lors de la mise en service en automatique. Le protocole du 16 mars 1990 sur les actions de changement, constituera la base minimale pour ces négociations.

Les AMP présents sur la ligne 1 à la date de signature du présent accord et ceux qui auront participé à la mise en place de l'automatisation seront prioritaires pour occuper les postes de Superviseurs Principaux d'Exploitation de la ligne 1.

A la mise en service en automatique de la ligne 1, la prime de 70€\* - dont 65% fixe et 35% variable – déjà attribuée aux AMP "non habilités" d'un certain nombre de lignes sera étendue à l'ensemble du réseau, dans les conditions définies par le protocole OURAGAN. A la même date, 10 points équivalent salaire de cette prime seront soumis à pension.

\* Valeur "p" au 01/05/2003