



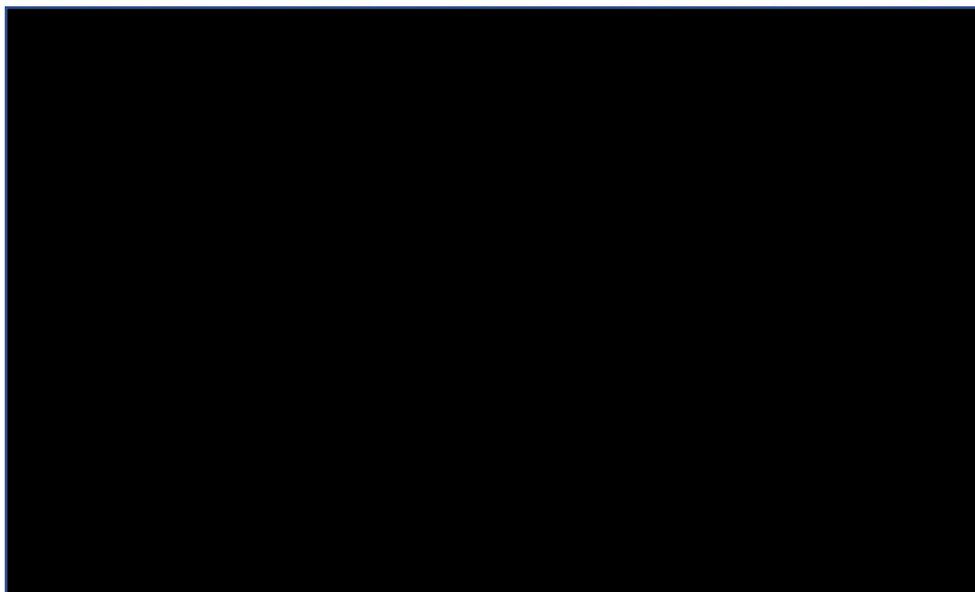
RÉFORME DES RETRAITES : MÊMES CAUSES, MÊMES EFFETS...

Tout dernièrement, le Président a annoncé sa volonté de « peut-être » remettre ce sujet sur la table avant les élections présidentielles.

A l'heure où nous écrivons ce journal, aucune décision définitive n'est prise. Pour autant, l'**UNSA RATP** est inquiète de cette velléité soudaine de relancer une nouvelle et forte crispation sociale dans notre pays. Le calcul présidentiel est-il d'alimenter l'actualité avec un sujet social plutôt que de subir régulièrement le matraquage médiatique de faits divers favorisant à priori son adversaire potentielle au second tour ?

Notre système de retraites est sans doute l'un des meilleurs du monde malgré des faiblesses évidentes, notamment concernant ces fameux salariés (les « premiers de corvée ») qui ont été au front durant la pandémie. Ils subissent des conditions de travail déplorables et des rémunérations indignes toute leur carrière et donc une pension misérable, inférieure au SMIC. De même, est-il légitime de demander 42 puis 43, puis... annuités à des « travailleurs de force » ? On pense au bâtiment, aux déménageurs, à la métallurgie, etc.

Mais ne rêvons pas. L'objectif n'est pas de rendre plus juste et équitable notre système. Il s'agit de rogner encore nos pensions privé/public pour équilibrer le financement quand une lutte acharnée contre le chômage résoudrait ce problème. On nous vante l'Allemagne : les retraités y recherchent des petits boulots tant leurs retraites ont chuté !



Les mêmes causes produisent souvent les mêmes effets ! Une réforme à la hussarde et dans la précipitation, juste avant la présidentielle, déclencherà sans doute de forts mouvements sociaux, l'UNSA RATP** en sera.**

SOMMAIRE

RETRAITES	P1
CONTRAT IDFM	P2
TRANSFERT DE PERSONNEL	P3
MPGR ASSISTANCE	P4

NOUVEAU CONTRAT IDFM

Beaucoup a déjà été dit sur ce fameux Contrat qui s'est fait attendre, chacune des parties en présence défendant son « bout de gras » avec énergie ! Il s'agira dans cet article de revenir sur les points qui nous semblent importants et impactant directement les agents de l'entreprise.

Toujours plus d'indicateurs !

Le prochain Contrat, ce sont 244 indicateurs qualité au lieu de 113 dans le précédent, mais une possibilité de bonus financier de 100 millions au lieu de 25 millions, s'il sont atteints.

La France devient de plus en plus le pays des critères, des normes et autres exigences administratives. Cela se traduit par toujours plus de services ou de salariés en charge de la « paperasse » qui en découle (n'a-t-on pas deux fois plus de services administratifs à l'Hôpital par exemple que dans beaucoup d'autres pays ?)

Dans un contexte financier compliqué et contraint (d'autant plus avec la crise sanitaire), les exigences qualité d'IDFM sont bien plus fortes qu'auparavant, mettant toujours plus la RATP sous tension.

Il est légitime que IDFM porte son attention sur la qualité du service que nous proposons. C'est la principale attente de nos voyageurs. Mais les difficultés que nous affrontons sur le terrain sont-elles dues à nos déficiences ou plutôt à la saturation de nos réseaux, aux incivilités que nous subissons, à la densité urbaine en Ile de France, à un aménagement territorial déséquilibré ?

Toujours de la productivité !

La productivité exigée par IDFM passe de 0.5% bruts dans le précédent Contrat à 1% net ! La RATP ayant besoin de marges d'autofinancement pour son développement, il y a fort à parier que la productivité finalement recherchée sera donc supérieure à ce 1% contractuel. Pour une part importante, cette productivité sera effectuée sur la masse salariale. Cela induit donc la poursuite de la modération salariale mais surtout des suppressions de postes, déjà engagées comme avec le programme Diapason. Cela signifie une charge de travail accrue pour les salariés qui conservent leur poste.

Le dernier Contrat avant la mise en concurrence de bus ! Puis les autres...

Ce Contrat prépare la mise en concurrence de 2025. Il impose la séparation des activités : Transport – Infrastructures – Sureté.

Les Infrastructures et la Sureté sont ce qu'il restera de l'EPIC dans les prochaines années. Tout le reste a vocation à être filialisé, en commençant par le secteur Bus. Nul besoin de privatiser la RATP, cela se fait tout seul ! Car bien évidemment, la filialisation s'accompagnera de l'extinction du Statut dans ces secteurs.

Une mise sous tutelle de la RATP !

Auparavant, la RATP estimait ses recettes probables et ses coûts de fonctionnement. En réponse et après négociation, IDFM proposait un financement qui permettait à la RATP de dégager une marge. Désormais, toutes les recettes vont directement à IDFM. La RATP perçoit une rémunération d'exploitation au travers du Contrat. Elle perd donc en autonomie et devient un simple prestataire/exécutant. On comprend mieux la volonté de la RATP de développer d'autres activités en plus du simple transport physique de voyageurs. Ces activités ne sont pas comprises dans le Contrat IDFM, s'il y a profits, c'est « tout bénéfice » pour la RATP qui n'a aucun compte à rendre sur ces activités.



Les prochaines années verront se poursuivre les réorganisations, les efforts supplémentaires demandés depuis des années. Elles seront également marquées par « le départ de l'EPIC » de près de 20 000 salariés statutaires, en 2025, qui perdront leur Statut au passage. **Jusqu' alors, la RATP évoluait, elle va désormais muter.**

Dans ce contexte, quel rôle pour les organisations syndicales dès lors que cet avenir, nous ne l'empêcherons pas complètement ? Pour l'**UNSA RATP**, il est de notre responsabilité qu'au-delà des chiffres et des bilans financiers, l'humain soit respecté et accompagné.

Plutôt que de s'opposer en vain et ne rien obtenir (*il est tellement confortable pour une Direction de n'avoir que des opposants systématiques n'empêchant souvent pas grand-chose...*), l'**UNSA RATP** tentera certes d'éviter certains choix mais sera toujours force de propositions pour que les agents ne soient pas les victimes de ces fortes évolutions qui nous attendent. Les agents doivent y trouver leur compte, outre des garanties sur leur avenir !



TRANSFERTS DE PERSONNELS : NOTRE DÉSACCORD !



Dans ce contexte d'ouverture à la concurrence du secteur BUS/MRB en 2025, le gouvernement a préparé un décret « transferts » après le décret sur les conditions de travail des machinistes.

Ce décret liste les salariés qui seront transférés après attribution des lots mis en concurrence (centres bus pour l'essentiel) et la façon dont les choses se dérouleront pour eux.

Ce décret a fait l'objet, comme le précédent, d'échanges avec les organisations syndicales représentatives, le gouvernement ne retenant à la fin que ce qu'il souhaite, nous le rappelons !

L'UNSA RATP a exprimé son opposition à la liste de métiers concernés par les transferts.

En effet, afin d'alléger les comptes de l'EPIC mais surtout pour éviter tout « sureffectif » à l'issue de la mise en concurrence de BUS/MRB, la Direction a convaincu le Ministère des Transports d'établir une liste de personnels transférables « plus longue que le bras ». On y retrouve jusqu'à des salariés de GIS ou du Siège (paye ou marketing par exemple !)

C'est inédit ! Les mises en concurrence sont monnaie courante en province depuis fort longtemps. Quand un réseau passe de Transdev à Keolis ou RATP Dev par exemple, le gagnant de l'appel d'offre récupère évidemment les personnels de l'entreprise, à l'exception de la Direction qui réintègre le groupe d'origine. De même, les fonctions support ne sont pas transférées car elles travaillent évidemment pour un grand nombre d'entités du groupe.

La RATP cherche donc à se séparer à bon compte de salariés sous Statut, plus que nécessaire.

L'UNSA RATP a exprimé son opposition au Ministère des Transports, à l'Administration du Travail qui doit valider ce projet de décret, comme auprès de IDFM. Nous l'exprimerons autant que nécessaire auprès de tous les interlocuteurs utiles.

LE SAVIEZ-VOUS ? MPGR ASSISTANCE VOUS AIDE !

Tous les adhérents Mutuelle bénéficient, à la fois pour eux-mêmes ou pour un proche, d'une **assistance 24h/24 et 7j/7** afin d'être accompagnés et aidés au quotidien suite à une immobilisation, une maladie, une hospitalisation ou en cas de détresse physique ou psychologique.

La Mutuelle a passé un contrat avec IMA, une société d'assistance créée en 1981, à l'initiative de 3 grandes mutuelles d'assurance : MAAF, MAIF et MACIF - ensuite rejointes par la MATMUT, la Mutuelle des Motards, l'AGPM, la MAPA...

Ce service d'assistance est là pour vous accompagner au quotidien vous et vos proches en cas d'accident, d'hospitalisation, d'immobilisation à domicile, d'intervention chirurgicale ou de chirurgie ambulatoire, de séjour en maternité, de perte d'autonomie, de traumatisme, de décès, ou encore si vous assistez un proche.

Composez le 05.49.76.66.70, muni de votre N° adhérent marqué sur votre carte mutuelle.



Groupe Mutualiste RATP
Votre santé
notre engagement

Sur simple appel, vous serez mis en relation avec des professionnels du Groupe IMA, qui assureront gratuitement les prestations d'assistance à vos côtés :

- Des déplacements médicaux
- Une aide au quotidien
- Une assistance familiale
- Un accompagnement à domicile renforcé en cas de pathologies lourdes
- Des aides en cas de décès
- Des conseils et un soutien de spécialistes (travailleur social, juristes, psychologue-clinicien...)
- Un soutien aux aidants



UNSA RATP
11, rue Victor Hugo - 93170 BAGNOLET
Tél. : 01 58 78 52 21 - unsa.ratp@gmail.com
www.unsa-ratp.org