



29 septembre 2022

"AGIR POUR NE PAS SUBIR !"



Comme dans tous les services à la population, les agents RATP sont soumis au même régime d'austérité et empêchés de bien travailler. La santé, l'éducation, le secteur social et médico-social, les services départementaux d'incendie et de secours font malheureusement l'actualité. Toutes ces missions de services publics subissent également le résultat des politiques menées depuis des dizaines d'années, aggravées par la politique du Président de la République et de son gouvernement.



► **Salaires versus profits !**

Alors qu'en 2021, 70 milliards d'euros ont été versés aux actionnaires des entreprises du CAC 40, soit 15 % de plus en un an, c'était 0 % sur la valeur du point depuis 2018 et "seulement" une augmentation de 2,2 % au 1er juillet 2022 pour les agents.

Cette revalorisation insuffisante de 2,2 % de la valeur du point, au regard d'une inflation dépassant largement les 6,5 %, est une véritable provocation et un mépris sans nom.

Où passe l'argent du fruit de notre travail ?

Les ressources existent pour une nouvelle augmentation de la valeur du point. A fortiori, quand la Direction Générale prévoit de verser, en 2022, 113 millions d'euros de dotations en capital aux filiales du groupe (en plus des 166 millions d'euros versés en 2021). Une énième recapitalisation avec les fruits du travail des agents de l'EPIC qui, comparativement, n'ont bénéficié « que » d'une enveloppe de 40 millions dont une partie en primes éphémères. Nous maintenons qu'une nouvelle augmentation de la valeur du point est d'une impérieuse nécessité, sans que cela ne mette aucunement en danger l'EPIC.

Il est temps de mettre un terme à cette situation d'injustice sociale qui ne sert ni les agents, ni les usagers, au regard de la dégradation de l'offre de transport constatée cet été sur nos réseaux.

Nous le constatons chaque fin de mois par la situation actuelle de tassement des carrières et des mesurètes catégorielles, des inégalités avec désormais les entrées de grilles de rémunération quasi au niveau du SMIC. Cette situation est inédite à la RATP !

La seule réponse adéquate et attendue des agents est bien l'augmentation immédiate consécutive du point d'indice et le rattrapage de la perte du pouvoir d'achat cumulée ces 20 dernières années.

**La CGT-RATP a déposé un préavis de grève, du
mercredi 28/09 à 22h00 au vendredi 30/09 à 07h00**

RASSEMBLEMENT 09h CHAMPIONNET - MANIFESTATION 14h DENFERT-ROCHEREAU

SEM / MTS / RER, les raisons de la colère !

Comme dans tous les secteurs de l'entreprise, au sein de nos collectifs de travail, les politiques menées par les Directions Générales successives de l'EPIC RATP et leurs équipes, dégradent nos conditions de travail et de rémunérations.

Faire des économies sur notre dos :

- Il y a un manque récurrent de personnels du fait de la politique de recrutement volontairement sous-évaluée et à cela s'ajoute désormais le manque d'attractivité de nos métiers (salaires / conditions de travail).
- Une chute de notre niveau de vie en raison de choix idéologiques en ne concédant que de rares évolutions de la part variable de la rémunération : POS, DIL, PVI, PQS... Double peine, elles ne sont pas prises en compte dans le calcul de nos futures pensions !
- Le refus de revaloriser les coefficients, y compris dès les entrées de grilles !
- Mais aussi, des tentatives permanentes de déroger à nos conditions d'utilisation, aux règles de commande des personnels ou d'introduire des expérimentations défavorables aux agents pour s'affranchir de la réglementation en vigueur.

Des craintes légitimes sur la mise en place de la Business Unit RSF*

Cette **Business Unit RATP Services Ferrés (1er janvier 2023)* regroupera les départements SEM, MTS et RER. Elle s'inscrit dans la logique mortifère de démantèlement de notre EPIC RATP. Une trajectoire économique très libérale qui déplume les services publics là où elle est mise en œuvre.

C'est donc une entreprise dans l'entreprise qui donnera une « autonomie » aux unités opérationnelles avec des objectifs de productivité sans fin pour dégager des profits !

Dans ce modèle de Business Unit, les agents seront en concurrence pour dégager le maximum de « marge ». Nous serons les ressources à surexploiter, la variable d'ajustement permanente. Le dernier clou de ce cercueil étant que cette entité pourra être transformée en filiale, prête pour la privatisation.

Les journées de la maintenance du 29/09 au 03/10/2022

Toute la maintenance s'est donné rendez-vous le 29 septembre à partir de 09h aux ateliers de Championnet. Il est urgent d'agir car personne n'est épargné par les considérations économiques mortifères pour la qualité de service et les conditions de travail, pour le Service public.

La préparation de la "concurrence" s'est traduite par une malheureuse visibilité de la maintenance dans les médias. Bus en feu et pannes à répétition sur les lignes du métro et du RER. Voilà l'image d'une maintenance qui a subi des suppressions massives d'effectifs, sous-traité des activités, réduit les salaires, allongé les pas de maintenance, commandé des pièces de moindre qualité...



Les collègues des ateliers de Championnet se voient proposer, dès maintenant, une entrée en filiale avec la perte du Statut en finalité. Ce ne sont pas les dates d'ouverture à la concurrence qui orchestrent la destruction de la RATP, mais l'adaptation que la Direction envisage au préalable.

Nous le découvrons avec la BU TRAM dont les collègues d'INFRA n'auront plus la maintenance des voies et caténaires, la Direction leur préférant la sous-traitance. Même traitement à M2E. Quant aux mainteneurs en Centre de Maintenance et de Remisage (CMR) de MRF, ils seront rattachés... à RDS.

Nous avons déposé des préavis distincts, sur 5 jours, afin de revendiquer sur les salaires, les effectifs, les primes du dimanche et le maintien de nos activités au sein de l'EPIC.

Le rassemblement des mainteneurs à Championnet n'est pas un baroud d'honneur mais bien un moyen de pression sur la Direction de l'entreprise pour faire savoir qu'un autre choix que la concurrence est possible, à la maintenance comme pour nos autres missions et activités de l'entreprise publique de Service public.

▶ **Encadrement, rien ne va plus !**



Au prétexte de la concurrence, la RATP est engagée dans une course effrénée pour baisser ses coûts au risque de la maltraitance de ses salarié.e.s et de la mise en péril de son avenir.

La chose s'étale désormais quotidiennement dans la presse : faute de personnel, les services non couverts flirtent désormais avec les 20 % sur le réseau de surface et la RATP a toutes les peines du monde à recruter et en est réduite à s'essayer au job dating, à recruter sur Leboncoin, à diffuser des annonces dans les bus ou à singer les parrainages financièrement intéressés. La RATP ne fait plus rêver...

La dégradation de la situation, actuelle et future, s'observe à tous les étages

Aucun pan de leurs activités n'est épargné : contenu et sens du travail, salaire et pouvoir d'achat, déroulement de carrière, conditions d'accueil au poste de travail, télétravail...

L'ère Guillouard aura été un hiver salarial avec une unique revalorisation du point (+2,2 %) face à une inflation 5 fois supérieure (+10,5 %). Le déroulement de carrière a été entièrement revu pour le mettre à la main de la seule entreprise avec « suppression ! » comme mot d'ordre unique :

- suppression des enveloppes garanties,
- suppression des obligations de consommation,
- suppression des commissions de classement,
- suppression des grilles,
- suppression des échelons (pour les cadres).

Dans le tertiaire, les espaces ont été « flex-officisés » à des fins d'économie. Pas sûr que les opérations d'enchantement comme la distribution de goodies, la crémaillère "Fête comme chez vous" ou le Rooftop du 9ème étage de Lyby puissent durablement faire oublier les nuisances sonores, l'inconfort climatique et la froideur impersonnelle de postes de travail banalisés...

Le télétravail a été « renégocié » par l'entreprise sans tenir aucun compte des enseignements des confinements sanitaires successifs et des aspirations des agents mais avec deux objectifs clairs : mettre le télétravail au service de la transformation des espaces (LYBY+, VB+...) et contenir son coût.

Et enfin, last but not least, la réorganisation que constitue RATP 2023 opère une mutation des finalités du travail. Quelle que soit sa forme exacte, centre de services partagés, centre d'expertise, business unit, filiale ou prestataire industriel, chaque entité est désormais organisée en centre de profit autonome ayant une finalité première sinon unique : faire la démonstration de sa pérennité c'est-à-dire celle de sa viabilité financière. C'est une profonde transformation du travail et de la culture d'entreprise. A ce jeu-là, les notions de Service public et d'entreprise intégrée cessent de se conjuguer au futur.



En partant, Madame Guillouard laissera derrière elle une entreprise très abîmée qui aura bien du mal à concourir aux appels d'offres du réseau de surface si elle continue de faire la démonstration de son incapacité à honorer la commande de service d'Ile-de-France-Mobilités.

Il est donc urgent de revoir la politique de l'entreprise. Elle aura un avenir pour autant qu'elle cessera de dégrader les conditions de travail.

**La recette en est simple ; la Direction Générale doit prendre au sérieux la valeur n°1 du Groupe RATP :
« les femmes et les hommes sont pour nous le bien le plus précieux ».**

La privatisation du réseau de surface en 2024 : POURQUOI, COMMENT, POUR QUI ?

Peu d'entre vous le savent mais, main dans la main, le Gouvernement, le Conseil Régional et la Direction de la RATP, organisent aujourd'hui la privatisation de la totalité du réseau bus en décembre 2024, suivie d'ici 2029 de la totalité du réseau Tramway.

Comment en est-on arrivé là ?

En 2007, l'Union Européenne ouvre le bal avec sa directive européenne (OSP) invitant à l'ouverture à la concurrence des réseaux de transports.

En 2009, le Gouvernement Sarkozy saute sur l'occasion pour planifier cette ouverture à la concurrence : 2024 pour le réseau BUS, 2029 pour le Tramway, 2039 pour le métro et le RER.

En 2019, Macron et sa loi LOM achève le processus. Concrètement, en 2024, le réseau RATP doit être éclaté en 12 « lots », qui doivent être attribués à une entreprise de droit privé différente, l'entreprise publique RATP (Établissement Public Industriel et Commercial) ne devant se maintenir sur aucun de ces lots.

Des dégradations immédiates pour les agents et les usagers !

Le Covid, maintenant la guerre, ont servi de prétexte à écraser le niveau de l'ensemble des services publics du pays, déjà considérablement affaiblis par les politiques des dernières années.

Pour préparer la privatisation, **une pénurie organisée est à l'œuvre**, puisque depuis le mois de mars 2020, c'est le Conseil Régional et la Direction de la RATP, qui ont fait le choix de réduire le nombre de bus en circulation pour faire de nouvelles économies sur le dos des usagers.

A l'heure actuelle, 2 lignes de bus sur 3 ne sont pas repassées à leur niveau d'offre normal d'avant le Covid.

~~LA CONCURRENCE N'EST PAS LA SOLUTION, C'EST LE PROBLÈME !~~

Pour toutes ces raisons, l'intervention de toutes et de tous pour défendre nos intérêts, sur les salaires, les pensions, les conditions de travail et l'entreprise publique de Service public est nécessaire.

Le 29 septembre est un rendez-vous à ne pas manquer !