



VOUS AVEZ DIT CONCURRENCE !

A QUI PROFITE CE CRIME ?

COMMENT LA RATP S'EST-ELLE RETROUVÉE DANS LA SITUATION D'ÊTRE DÉCOUPÉE ? ET SURTOUT POURQUOI ?

Le service public voyageurs sous forme d'EPIC aigüise les appétits du secteur privé.

Critiquée depuis des décennies sur ses coûts et son personnel « privilégié », l'EPIC RATP est la proie des groupes privés. Ainsi les attaques menées ont permis des lois et des décrets pour justifier le dépeçage de notre entreprise publique de service public et ainsi affûter les incisives libérales dans la lignée des privatisations des autoroutes.

Un financement public avec une ressource intarissable.

La RATP est une entreprise prospère qui dégage une marge de 3 à 4% l'année. Un chiffre d'affaire qui fait pâlir les grands groupes et une capacité d'autofinancement d'1 milliard qui lui permet même de résister à la crise sanitaire actuelle. Selon les adeptes de la concurrence libre et non faussée, elle doit donc être convertie en machine à cash pour le secteur marchand.

D'autant que le contrat avec IdFM garantit une rentrée d'argent public.

C'est cela que visent les prédateurs, l'argent public et le milliard et demi de résultat en 5 ans que l'entreprise a réalisé au prix de centaines de désorganisations de travail.

Dans le monde de la concurrence, ce sont les actionnaires qui se remplissent les poches et les usagers et les travailleurs qui trinquent ! ■



Il est faux de croire que les usagers pourront avoir le choix de prendre différents bus sur la même ligne de départ, ou encore différents métros ou RER dans le même tunnel. Donc, il s'agit bien de mettre le curseur de la concurrence sur la diminution des surfaces tertiaires, qui entraînera inévitablement des diminutions d'effectifs, entraînant ainsi la continuité de la dégradation des conditions de travail et de rémunération des agents.

ET L'AGENT RATP AU MILIEU DE TOUT ÇA ?

D'un côté, nous avons une entreprise qui doit répondre aux demandes d'IdFM sur une productivité imposée mais aussi sa volonté de réduire les coûts afin de se frotter au triste jeu de la concurrence.

Des filiales du groupe RATP seront amenées à répondre aux appels d'offres afin de « racheter » ses propres centres-bus... Quand aujourd'hui 70% du coût du transport urbain représentent les frais de personnel, on devine facilement quel levier va utiliser la Direction pour réduire ses coûts... Ce sera moins de personnel et une modération salariale permanente saupoudrée de primes.

Cette concurrence sera donc le pré-

texte à des attaques incessantes sur les effectifs, sur nos conditions de travail et sur nos rémunérations qu'imposera la Direction dans les prochains mois.

2025, ouverture à la concurrence de BUS, un séisme dans toute la RATP !

Une onde de choc qui sera ressentie par tous les agents. Le comité d'entreprise (restaurants, vacances, loisirs etc), notre service médical, la carte de service sur le réseau BUS, la mutuelle, ... 19 000 agents qui quittent l'EPIC, cela représente une grande partie des contributions patronales qui ne seront plus versées alors que l'on sait que c'est le nombre qui fait l'équilibre financier.

La Direction assure qu'un cadre social est dédié pour une partie des machinistes-receveurs et que rien, ou presque, ne changera pour eux !

Un cadre social territorialité est sur le point d'être publié au Journal Officiel par le Ministère qui, seul, a décidé de son contenu après avoir assuré un pseudo dialogue social. Un cadre low-cost moins favorable car il réduit les droits actuels et laisse en plus des agents de côté (*seuls les machinistes de Paris et de la petite couronne sont concernés*). Il ne répond pas aux exigences de la CGT-RATP et de la Fédération CGT des transports pour supprimer la concurrence entre salarié-es.

En se mobilisant il y a bien une alternative... C'est ce que la CGT propose à travers ce tract ■

LA CONCURRENCE, SUIS-JE CONCERNÉ ?

A la RATP, on parle beaucoup de l'arrivée de la concurrence et l'entreprise ne cesse de répéter qu'elle doit s'y préparer, et surtout rattraper des écarts de compétitivité pour garder ses marchés. Mais concrètement, ça va changer quoi pour moi ?

MAGALI Machiniste Receveuse

J'ai appris que les conditions de travail seront d'ores et déjà remises en cause avant 2024. On nous demande de nous sacrifier avant tout en sachant qu'après, nous aurons de nouveau une perte conséquente de nos droits ! Déjà aujourd'hui, on me demande de faire du travail supplémentaire même si je ne veux pas en faire, on me fait comprendre que cela compte dans mon déroulement de carrière...mais au moins ce temps-là est majoré, en 2024 ce ne sera plus le cas !

GUILLAUME Agent de contrôle SCC

Il n'y a pas si longtemps, on a vécu un regroupement des agents de contrôle. Aujourd'hui, la Direction fait machine arrière et on retourne dans le département bus, maintenant Réseau de Surface !

Mais cette décision n'est que dans le cadre de la préparation de la mise en concurrence et, au passage, on ne sait même pas comment on va être affectés ! On va y perdre des plumes !

YANIS Mainteneur ex-MRB

Au fil des années, j'ai vu l'atelier devenir un centre de remisage avec peu de personnel. On vient de fusionner avec le département Bus pour devenir RDS. On entend parler du transfert mais c'est l'inconnu ! Une chose est certaine, c'est que le discours de la Direction c'est qu'on coûte cher ! Ce que l'on veut, c'est maintenir tous nos droits, et augmenter nos salaires ! J'ai déjà du mal à m'en sortir, j'ai une famille ! Je suis en colère car je pensais qu'en entrant à la RATP on garantirait mes droits et respecterait mon contrat jusqu'à la fin de ma carrière ! On ne va pas se laisser faire !

SANDRINE Service paye

On m'a demandé récemment quelle quantité de travail je réalisais pour un centre bus. Ma première réaction a été de dire que je ne savais pas exactement la quantifier. J'ai appris par la suite qu'en fait, la Direction pensait rattacher nos emplois au réseau de surface et pour le coup que nous serions transférables à RDS ! Et vu le projet « LYBY+ » les agents ne seront certainement pas remplacés ! Je pense sérieusement à me syndiquer et surtout agir !

ANTHONY Maîtrise point habitat

On n'arrête pas d'entendre parler que ce service va fermer ! On tente de nous rassurer mais DIAPASON fait déjà des ravages dans les fonctions supports. L'ouverture à la concurrence n'arrange pas l'inquiétude car si les agents du réseau de surface sont filialisés, ils ne bénéficieront pas de l'accès au point habitat, et donc il faudra moins de personnel pour assurer notre mission ! Les impacts de cette ouverture à la concurrence concernent tous les services !

“ L'an dernier, le Parlement a donc adopté la Loi d'Orientation des Mobilités dite la LOM. L'un des objectifs de cette loi a été de définir les conditions sociales qui seront appliquées aux agents de la RATP à l'occasion de l'ouverture de ses réseaux à la concurrence.

Le premier réseau RATP qui va être libéralisé, c'est-à-dire mis en concurrence, c'est le réseau bus, au 1^{er} janvier 2025. Aujourd'hui déjà, toute nouvelle ligne est soumise à la concurrence. Le réseau Optile est en cours de mise en appel d'Offre et la guerre des prix s'applique... sur le dos des salariés.

Au final, pour les 19 000 personnels transférés, ce qui se prépare, c'est un recul significatif des droits, un blocage des salaires et une dégradation très importante des conditions de travail.

Une régression sociale de grande ampleur.

Ce que ne dit pas la loi, c'est la remise en cause de tous les droits comme le 13^{ème} mois, les accords métiers et les déroulements de carrière, les congés soins enfants, le supplément familial de traitement etc...Et que les conditions de travail vont être soumises à re-négociation dans l'entreprise, dès 2021, pour s'adapter au nouveau cadre concurrentiel et celui du transfert des personnels.

Bien au-delà des agents de RDS, c'est l'ensemble des agents de la RATP qui est concerné. Ce qui va être mis en œuvre pour le réseau BUS servira aussi pour le tram, métro et RER. Dès maintenant, nous vivons déjà les impacts de cette préparation puisque nous subissons partout des pressions liées à la productivité, LYBY+, le transfert de SCC, non remplacements de postes, rupture conventionnelle collective etc ■■■■

LUTTER CONTRE LE DUMPING SOCIAL AVEC UN STATUT UNIQUE DES SALARIÉS DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

Parce que la mise en concurrence entre opérateurs, signifie d'abord une mise en concurrence des salariés entre eux, là est l'origine d'un dumping social sans limite qui conduit notamment à dégrader l'emploi, les niveaux de rémunération et les conditions de travail.

Tout à l'inverse, la CGT-RATP propose la mise en place d'un socle social de haut niveau, l'une des conditions d'un service public de qualité.

Tout en combattant la logique de libéralisation des réseaux, la CGT porte des exigences immédiates pour aller à contre-sens et contrecarrer la tendance à l'abaissement des droits sociaux.

C'est dans ce contexte que la CGT RATP porte une autre alternative aux développements de la RATP, qui a démontré dans cette période de

crise sanitaire et économique, toute son efficacité en maintenant un service public multimodal s'appuyant sur son caractère intégré qui lui a permis d'intervenir sur tous ses matériels roulants, ainsi que sur ses infrastructures, garantissant la sécurité des usagers.

Pour ne pas subir, la CGT propose de construire un statut d'un haut niveau social pour l'ensemble des salariés du transport quelque soit l'opérateur autour de 4 piliers :

- **Salaire et Classification ;**
- **Temps de travail et Conditions de travail ;**
- **Protection sociale ;**
- **Autres garanties sociales.**

Ce sont autant de leviers pour les opérateurs et les donneurs d'ordre pour mettre en concurrence les salariés en faisant pression sur le niveau

social de chacun d'eux. Les situations étant très disparates d'une entreprise à l'autre, d'une convention collective ou statut à l'autre, il ne s'agit pas de nous calquer sur un seul modèle mais de définir, ensemble, ce qui nous apparaît comme le minimum acceptable et d'un haut niveau social pour vivre dignement du fruit de notre travail et garantir notre santé au travail.

Ce statut social doit également permettre d'assurer la sécurité des usagers des transports et ceux de la route.

Ce socle ne doit pas être le prétexte pour remettre en cause les organisations et conquises existants, mais de garantir que ceux-ci ne peuvent plus servir à mettre en concurrence les salariés pour satisfaire les appétits financiers des entreprises marchandes ■

L'AMBITION EST DE GARANTIR DES DROITS NOUVEAUX POUR TOUS, OPPOSABLES À TOUT EMPLOYEUR DU TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR ROUTE, TRAM ET MÉTRO.

La création du Statut unifié des salariés du transport pour que chacun dispose de droits individuels attachés à la personne, cumulatifs et progressifs, transférables d'une entreprise à l'autre et opposables à tout employeur du secteur. Notamment, le droit à un emploi pérenne, à un salaire et à une progression de carrière, à la formation professionnelle, à une protection sociale de haut niveau, l'accès à un logement décent, la prise en compte de la pénibilité qui doit se traduire par un départ à la retraite anticipée à taux plein.

Pour le bâtir, l'actuel Statut du personnel de la RATP est un repère essentiel. Ses dispositions constituent, sur beaucoup d'aspects, une référence qu'il s'agit d'étendre à l'ensemble des travailleurs du transport public, avec des améliorations.

C'est le but d'un « **socle social harmonisé de haut niveau** » s'imposant à tous les opérateurs, actuels ou futurs bâti d'abord au niveau de l'Ile-de-France où il existe une problématique particulière du fait de la loi ORTF.

Cela passe par un décret-cadre

fixant des obligations en matière de conditions de travail, question centrale sur laquelle s'exerce aujourd'hui le dumping social. Les minima fixés par ce décret constitueront autant d'obligations légales que tout accord collectif ou dispositions réglementaires propres au secteur ou à une entreprise de ce secteur devra respecter.

Ce décret devra notamment **intégrer l'objectif général de réduction du temps de travail à 32 h** et le décliner pour les différentes catégories de personnel, en prévoyant des droits spécifiques pour les travailleurs de nuit ■

STOP AU DEPEÇAGE DE LA RATP !

La CGT-RATP et la Fédération CGT des transports n'ont pas souhaité faire la politique de la «chaise vide» face au Ministère et ont participé, avec détermination et dans l'intérêt des agents, aux concertations.

Pour rappel, il s'agit pour les pouvoirs publics de se conformer à la loi qui l'oblige à rencontrer l'ensemble des organisations syndicales représentatives de l'Épic RATP et de la branche des transports urbains avant la publication des décrets relatifs au transfert des agents de la RATP et du futur cadre social territorial. Il est nécessaire d'être présent pour affirmer à nouveau notre opposition aux choix politiques opérés par l'État, Île de France Mobilité, et la Direction de la RATP. Rien dans les textes (ORTF et LOM) n'oblige à mettre en concurrence le réseau historique RATP. Il s'agit d'un choix dogmatique et libéral fait par l'état et IdFM qui ne servira pas à remplir la mission de service public et les enjeux climatiques qui s'imposent dans la période.



Que les choses soient claires, concerter n'est pas négocier !

Les concertations permettent à la CGT de porter des revendications face à un Ministère qui ne cherche qu'un affichage de «dialogue social». Si leur but est de mettre en place des outils réglementaires permettant de se conformer aux doctrines de la dérégulation libérale du service public de transport de voyageurs en Île de France, nous avons pour but d'inverser le rapport de force afin de les contraindre à nous écouter.

Il s'agira indéniablement d'imposer des reculs sociaux pour les agents RATP transférés au regard des «garanties» invoquées par le Ministère dans leur maigre communication.



Est-ce irrémédiable ?

Rien n'est encore figé et ce que la loi fait, elle peut également le défaire.
En revanche, rien ne pourra se faire sans l'implication des salariés !

Nous devons nous mobiliser pour infléchir la position des décideurs en convergence avec l'ensemble des salariés de la profession.

En lien avec la Fédération CGT des transports, exigeons la mise en œuvre d'un socle social unique, d'un socle social garanti pour un statut unique des salariés du transport de voyageurs par route, métro et tramway.

Seule cette perspective permettra de mettre un coup d'arrêt à la mise en concurrence des salariés au détriment de leur statut social et de la qualité du Service public.

LA CGT-RATP EST DEPUIS TOUJOURS OPPOSÉE AU DÉPEÇAGE DE LA RATP, ENTREPRISE PUBLIQUE DE SERVICE PUBLIC !

Maintenant que l'on connaît précisément les contours de la mise en œuvre de ce projet fou, la CGT-RATP appelle tous les salariés de l'entreprise à se mobiliser massivement pour que l'État, IdFM et la Direction abandonnent ce choix politique absurde qui ne répond ni aux besoins des franciliens, ni à l'assurance d'un avenir pérenne pour les 44 000 agents de la RATP.

Un préavis de grève a été déposé auprès de la Direction générale pour le **jeudi 17 décembre 2020 qui couvre l'ensemble des catégories professionnelles et des services, du 16/12 à 22H au 18/12 à 7h00.**

Disponible sur www.cgt-ratp.fr