GROUPE RATP
Syndicat des Cadres,
des Agents de Maîtrise
et des techniciens supérieurs

ENCADR'ACTU

www.cfe-cgc-ratp.com

Avril 2012

« L'ignorance fait plus de dégât que l'information » J.F.KENNEDY

BIENVENUE A LA R TP
OU COMMENT LE « A » A DISPARU



Le 21 mars 1948, la loi n° 48 - 506 relative à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne créait, dans son article 1, l'Office Régional de Transport Parisien (ORTP) et instituait, dans son article 2, la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP).

L'autonomie qui a été donnée lors de la création ne concernait que l'aspect financier et c'est progressivement que la RATP a conquis une réelle autonomie dans le choix de ses matériels et dans celui des créations ou des prolongements de lignes de BUS, de Métro et de RER.

Fêtant le 64ème anniversaire avec quelques jours d'avance, le PDG Pierre MONGIN a signé le 16 mars 2012, le nouveau contrat avec le STIF (successeur de l'ORTP). Comme nous allons le démontrer dans cette publication, ce contrat fait revenir notre belle entreprise nationale publique intégrée à l'époque de sa création puisque d'autonomie, il ne nous reste que la perception directe des recettes.

Au cours de l'élaboration du contrat, les organisations syndicales représentatives avaient été invitées à une audition devant une commission du STIF. La CFE-CGC Groupe RATP avait alors notamment demandé :

- une **durée de contrat plus longue** pour assurer une meilleure visibilité ;

- **des indicateurs moins nombreux et plus pertinents**, pour plus d'efficacité et moins de bureaucratie ;

- **des critères sociaux et environnementaux** pour élargir la mesure de la performance au delà du seul aspect financier :

- et un **financement plus équitable des matériels roulants**.

QUELLES SONT LES CARACTERISTIQUES DU CONTRAT STIF 2012/2015 ?

- Une **durée** du contrat **qui reste fixée à 4 ans**.

- **Des investissements en hausse significative** (1,65 Md€ par an contre 1,2 précédemment) qui constituent le point fort du contrat. En effet, le financement du plan quadriennal d'investissements de la RATP assure une activité pour l'ingénierie (MOP, ING...), la modernisation des réseaux existants et des extensions.

- Une augmentation importante des **subventions du STIF pour l'acquisition du matériel roulant** (à hauteur de 50% pour le renouvellement et 100% pour le matériel lié aux extensions de réseau et au développement de l'offre).

- Ces efforts, c'est une nouveauté, se font **sans augmentation de l'endettement.** En contrepartie, le STIF exige de décider des choix d'investissements de l'EPIC en amont et de contrôler leur réalisation en aval.

- **Des enjeux liés à l'exploitation** dans la continuité du contrat précédent mais avec des évolutions qui ne seront pas neutres :

  ⇒ un **engagement de productivité accrue** passant à 1% dont 0,5% est conservé par la RATP pour augmenter sa capacité d'autofinancement et réduire son endettement ;

  ⇒ une **évolution de la masse salariale par agent** (2,5%) **modeste** au regard de l'inflation prévue et sous estimée (2%) ;

  ⇒ des **indicateurs de production, de régularité et de qualité de service** nettement plus **nombreux** (141 contre 79), **précis** (par ligne de métro ou de bus, par branche pour le RER, avec répartition en heures creuses et heures de pointe) et **exigeants** (certains **objectifs ne sont pas atteignables** dans la mesure où la RATP n'en a pas la totale maîtrise).

  ⇒ Outre un travail de suivi improductif accru, ainsi qu'un risque de conflit avec le STIF sur l'interprétation et sur la communication, ces indicateurs ne permettront plus à la RATP de générer du bonus mais au contraire des **coûts supplémentaires** (malus).

  ⇒ une **quasi absence de critères sociaux et environnementaux** ce qui est fortement regrettable et ne rend pas ce contrat moderne ni adapté aux enjeux de la société actuelle.

- **Un partage des responsabilités** entre la RATP et le STIF

- **La RATP est responsable d'un service de transport** défini par le STIF en volume et en qualité. Le STIF s'engage à assurer la rémunération de la RATP par les recettes directes et des contributions forfaitaires.

- **La RATP est responsable de la pérennité des infrastructures** rattachées au Gestionnaire d'Infrastructures (GI) par sa capacité à réaliser les investissements prévus tandis que le STIF est responsable des investissements de l'Opérateur de Transport (OT).

- **La RATP assure le risque industriel** (production, coûts), le STIF le risque sur les prix de vente tandis que le risque commercial sur le trafic est partagé. En cas de modification de l'offre, la rémunération sera ajustée par avenant.

QUEL EST NOTRE AVIS SUR CE CONTRAT ?

Pour la CFE CGC Groupe RATP, ce nouveau contrat, qui est le plus contraignant depuis le début de la contractualisation, marque le début de la prise de contrôle de la RATP par le STIF,

Désormais, **le STIF joue le même rôle que les autorités organisatrices de province** en pilotant non seulement l'exploitation, mais aussi les investissements.

S'il est indéniable que notre client principal est le STIF dans la mesure où nous réalisons plus de 90 % de nos recettes en Ile de France, il n'est pas pour autant admissible que nos dirigeants aient cédé aussi facilement aux sirènes financières de cet organisme oubliant au passage que ce sont **les femmes et les hommes** de cette entreprise **qui ont permis l'obtention d'excellents résultats** qualitatifs et quantitatifs dans tous les domaines (exploitation, maintenance et ingénierie) où ils exercent.

Le point de vue de l'Administrateur CFE CGC Groupe RATP

Pour des enjeux économique et politique, la RATP a obtenu la signature du contrat STIF 2012 - 2015 avant la fin du 1er trimestre 2012 et avant les échéances électorales.

Pour cela la RATP a fait des concessions importantes au détriment des salariés qui auront à réaliser des prouesses au quotidien pour tenir les engagements de production et de qualité de service en heure de pointe et en heure creuse .

Les efforts de productivité se poursuivent, les indicateurs de production et de qualité de service seront objectivement plus difficiles à atteindre. La RATP, déjà sous tutelle de l'État, est désormais sous contrôle "rapproché" du STIF et de ses usagers.
Les conditions de travail liées au stress risquent de se dégrader pour le management de proximité et les agents d'exploitation afin d'assurer au quotidien la réalisation de ce contrat.

Pourtant, il faut rester confiant même si les objectifs seront difficilement atteignables et auront un impact sur l'intéressement des salariés. Il faudra encore se réorganiser, s'adapter aux nouvelles contraintes et nous préparer à ces évolutions managériales dans un environnement de plus en plus concurrentiel.

Il y a des limites qu'il convient de ne pas dépasser sous risque d'avoir des effets contraires aux objectifs attendus. Le plan d'entreprise Vision 2020 nous donnera un éclairage sur le nouveau Modèle économico - Social de l'entreprise.

Restons Vigilants

SALAIRES

Le 14 mars, la Négociation Annuelle Obligatoire sur les salaires (NAO) n'a pas apporté les réponses que la CFE-CGC Groupe RATP attendait en matière de reconnaissance du travail réalisé par les agents qui a conduit aux excellents résultats de 2011.

En effet, après 5 heures de débat, la direction n'a accepté d'augmenter la valeur du point de base que de 1,1 % en 2012 (0,8 % en mars et 0,3 % en octobre) et d'envisager des négociations sur l'aide au transport avant l'été (Allocation Complémentaire de Déplacement - ACD et remboursement frais de transport domicile - travail).

L'effet de la première mesure aura lieu sur la feuille de paye d'avril 2012, avec rappel d'un mois.

INTERESSEMENT

Pour la première fois en 2012, l'intéressement ne sera pas versé en avril comme chaque année mais en mai. Quelle est la raison de cette dérive ? Nous aurons la réponse le 10 mai lors de la commission de suivi du protocole relatif à l'intéressement.
D'ores et déjà, compte tenu des excellents résultats réalisés par l'entreprise grâce à l'implication de chaque agent dans l'exercice de ses missions (particulièrement les agents d'encadrement), la CFE CGC Groupe RATP peut vous révéler que le montant individuel devrait avoisiner voire dépasser celui de l'an dernier, à savoir **1000 € bruts à présence complète sur l'année 2011.**

RISQUES PSYCHOSOCIAUX

Pour faire suite à la signature de l'accord sur la prévention des risques psychosociaux, les partenaires sociaux se sont réunis pour concerter la première concrétisation de cet accord. C'est ainsi, que le 2 avril 2012, a été mis en place la plateforme de conseil et d'appui.
Marie Christine RAOULT, responsable de l'Observatoire Social prend en charge cette plateforme avec comme maître mot, le mot **RESPECT**.
Outre son rôle essentiel de conseil et d'appui au management pour l'aider à faire face aux situations sensibles, la plateforme sera informée en direct des demandes d'attention élaborées par les agents qui se sentent en situation pré conflictuelle.
Ce lien direct permet d'éviter le rejet des demandes pour raison de procédure disciplinaire concomitante (procédure qui pouvait être mise en œuvre dès la connaissance de la demande d'attention).
Les six conciliateurs en charge d'examiner les demandes d'attention ont été nommés par le PDG ainsi que le prévoit le texte. Il s'agit de :
Joëlle BOUGEARD (CML), Betty CHAPPE (MOP), Florence RODET (Fondation RATP), Bernard BELLEC (GDI), Benjamin CLAUSTRE (DIT) et Pierre FOUR (CGF).

Nous ne doutons pas qu'ils feront preuve de professionnalisme et d'objectivité et permettront la résolution des problèmes auxquels ils seront confrontés dans un processus gagnant - gagnant.
La CFE CGC Groupe RATP restera vigilante sur l'application au quotidien de ce texte fondamental pour les relations humaines à la RATP.

Syndicat C.F.E.-CGC Groupe RATP
21, square Saint Charles 75012 PARIS

Téléphone : 01 58 76 80 00
Télécopie : 01 58 76 80 87

Courriel : contact@cfe-cgc-ratp.com
Site : www.cfe-cgc-ratp.com