

LE COMMENCEMENT DE LA FIN DE L'EPIC ?

La RATP a été créée le 1er janvier 1949 avec un statut d'Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) en application de la loi du 21 mars 1948.

En 1959, l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Région Parisienne confirme la RATP comme la société exploitante des réseaux dont elle a la charge depuis sa création et ajoute que la RATP « peut être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles ».

En 2000, la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) autorise la RATP à intervenir, par le biais de filiales, dans la conception et l'exploitation de réseaux de transport public sur tout le territoire national. ***La concurrence, par le simple jeu de la réciprocité, est à notre porte pour les nouvelles lignes sur notre territoire historique.***

L'entrée en vigueur, le 3 décembre 2009, du règlement CE n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, oblige les autorités compétentes en matière de transport « à conclure un contrat de service public avec l'opérateur à qui elles octroient un droit exclusif et/ou une compensation en échange de la réalisation d'obligations de service public (OSP)- Cf. Encadractua n°4 - janvier 2010. ***La concurrence est à notre porte sur nos propres lignes et réseaux mais avec un délai nous permettant de nous y préparer au mieux.***

A partir de cet instant, la vente par appartements de notre belle entreprise publique nationale intégrée a démarré. Le premier fut l'ingénierie de « feu le département PIL » (ancêtre de ING) qui fut rebaptisé XELIS après filialisation, puis vint le tour des activités de network management passées de SIT vers ING pour devenir la filiale IXXI et maintenant c'est tout le département ING qui est en cours de filialisation (ainsi que l'atteste une lettre de notre PDG adressée le 29/07/10 à Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'état en charge des transports).

Qui sera le prochain département à quitter notre bel EPIC pour être filialisé dans le groupe RATP ?

- ♦ **SIT** dont la réorganisation tend à supprimer ce qui n'est pas en général du domaine d'une Direction des Systèmes Informatiques externe ?
- ♦ **SEC** dont toutes les activités environnementales et non directement liées à la sécurité ont été dispatchées dans d'autres départements (SDG, MTS, etc.) ?

La CFE CGC RATP est consciente qu'il est nécessaire d'évoluer pour faire face à la concurrence, toutefois elle ne peut accepter que cette évolution s'accompagne de régression sociale (diminution des jours de RTT, suppression des HV, etc.). De même qu'elle ne peut accepter, sous couvert de l'obligation de séparer les comptes, que l'EPIC se transforme en deux entités :

- gestionnaire d'infrastructures, dont la pérennité est assurée par la loi ORTF
- opérateur de transport dont la durée de vie est liée à la bonne volonté du STIF.

PLAN D'EPARGNE ENTREPRISE

La CFE CGC RATP a gagné **seule** le combat pour le maintien de la rémunération à 7 % de tous les avoirs investis sur Tick'Epargne jusqu'au 01/07/2015. Puis avec l'UNSA, les Indépendants et la CFTC nous avons négocié les dispositions de l'accord de substitution, les autres organisations ne souhaitant pas pour des raisons diverses entrer dans le processus de négociation.

Cet accord qui sera soumis, fin octobre, à signature après la séance du comité d'entreprise devrait recueillir l'assentiment nécessaire pour être appliqué à moins que tous les autres syndicats ne fassent jouer, ensemble, leur droit d'opposition.

Que contient cet accord en plus du maintien de la rémunération de Tick'Epargne ?

- Concernant le nouveau plan :

- les agents auront la possibilité de choisir le ou les fonds sur le(s)quel(s) ils souhaitent placer leur épargne, sachant qu'aucune rémunération n'est garantie : un fonds sécuritaire (AMUNDI LABEL MONETAIRE), un fonds solidaire (AMUNDI LABEL EQUILIBRE MONETAIRE) et un fonds dynamique (AMUNDI LABEL DYNAMIQUE) ;

- l'abondement évoluera de la manière suivante :

- au 1er janvier 2011

TRANCHES	TAUX	ABONDT
De 0 à 500 €	25 %	125 €
De 501 à 1500 €	15 %	150 €
De 1501 à 2000 €	10 %	50 €

Soit un abondement maximum de 325 €.

- Au 1er janvier 2013

TRANCHES	TAUX	ABONDT
De 0 à 500 €	30 %	150 €
De 501 à 1500 €	20 %	200 €
De 1501 à 2000 €	10 %	50 €

Soit un abondement maximum de 400 €.

- Au 1er janvier 2014

TRANCHES	TAUX	ABONDT
De 0 à 500 €	30 %	150 €
De 501 à 1500 €	25 %	250 €
De 1501 à 2000 €	10 %	50 €

Soit un abondement maximum de 450 €.

- Au 1er janvier 2015

TRANCHES	TAUX	ABONDT
De 0 à 500 €	55 %	275 €
De 501 à 1500 €	45 %	450 €
De 1501 à 2000 €	35 %	175 €

Soit un abondement maximum de 900 €.

- Concernant Tick'Epargne :

A partir du 01/07/15, les sommes investies pourront y être maintenues, sans limite de temps avec une

rémunération équivalente au taux du livret A majoré de 0,5 % (soit actuellement 2.25 %).

Les titulaires de part du FCPE IMPACT ISR CROISSANCE seront invités à choisir entre le remboursement des parts disponibles ou le transfert dans l'un des trois fonds du nouveau PEE. A défaut de choix, les avoirs seront transférés collectivement le 1er janvier 2011 vers le nouveau fonds dynamique FCPE « AMUNDI Label Dynamique ».

ELECTIONS

Le découpage électoral de l'entreprise sera conforme au protocole électoral que nous avons signé notamment avec l'UNSA et les Indépendants, à savoir l'existence de 11 CDEP. Par rapport aux élections de 2006, le seul changement est la création d'un CDEP SEM/CML avec corrélativement la mise en place d'un CDEP MTS et d'un CDEP DSC sans CML.

De ce fait, la CFE CGC RATP considère que le nombre de sièges au Comité Régie d'Entreprise devrait être augmenté d'au moins une unité (un titulaire et un suppléant) soit 13 titulaires et 13 suppléants. Le siège supplémentaire devrait, à nos yeux, revenir au CDEP SEM/CML.

METRO SERVICE

Le volet « encadrement » du protocole METROSERVICE a été signé le 5 octobre 2010 par la CFE CGC RATP, l'UNSA, les Indépendants et la CFTC.

Il a notamment pour objectifs de mettre les managers opérationnels au cœur de la réussite globale de ce projet en renforçant leur rôle afin de garantir une bonne qualité de service, un meilleur professionnalisme des agents qu'ils encadrent ainsi que la bonne gestion des priorités clients.

Ce protocole prévoit le renforcement des effectifs de management de proximité (+ 46 postes). Il précise également l'organisation du management de proximité et le rôle du Manager Ligne (ML) et du manager Station (MS) ainsi que les modes d'accès à ces fonctions.

Ce protocole comporte, en outre, des dispositions relatives à la formation et à l'organisation du travail des managers de proximité (roulement, prime de fonction).

Enfin, des mesures d'accompagnement sont incluses pour reconnaître l'implication de chacun. Il s'agit du versement d'une gratification exceptionnelle de **300 €** ainsi que la mise en place d'une double prime exceptionnelle selon l'atteinte des objectifs 2011 et 2012.

Ce protocole est l'aboutissement d'une négociation longue et difficile et constitue un point d'équilibre même s'il n'est pas totalement satisfaisant.

La CFE CGC RATP souhaite, notamment, que l'implication des cadres ainsi que celle des formateurs relais soient reconnues lors de l'attribution de la prime de résultats 2010 versée en 2011.