

GI : L'ÉCLATEMENT PROGRAMMÉ DE LA RATP SE PRÉCISE

OU

CRE : L'AVIS DURAILLE

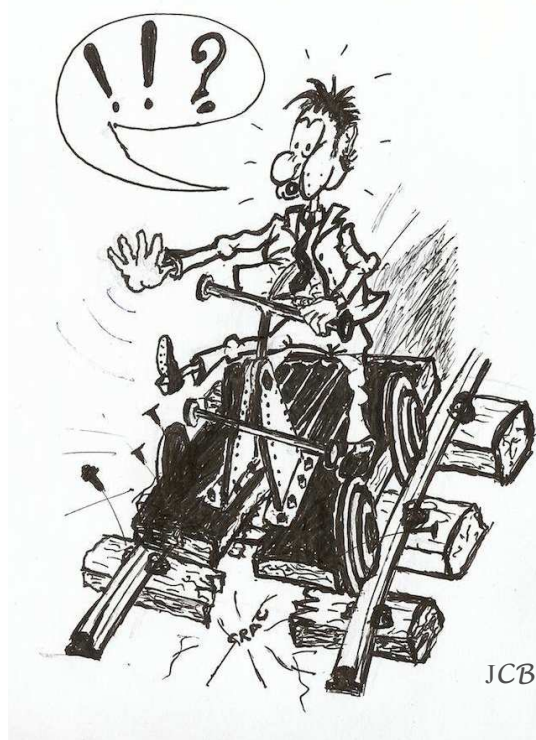
Les instances représentatives du personnel (CDEP, CRE) vont être amenées à se prononcer sur la création du département Gestionnaire d'Infrastructure.

Encore faut-il que les éléments fournis permettent aux instances de se prononcer.

Car une fois que les élus se seront prononcés, pour ou contre, la décision du chef d'entreprise s'appliquera irrémédiablement.

Les élus doivent donc s'assurer d'être en possession des **informations nécessaires** avant de rendre un avis quel qu'il soit. **Car sans l'avis des élus, la décision ne peut être mise en œuvre.**

Cette responsabilité, qui permet la prise en compte des **intérêts des salariés**, prend toute son importance dans le cadre d'un projet structurant qui va conditionner l'avenir de la RATP.



JCB

La mise en place de la mission Gestionnaire d'Infrastructure et la création du département GI, qui vont de paire, constituent le **changement majeur de la RATP depuis sa création**.

En effet, il s'agit du **premier pas concret vers la désintégration programmée de la RATP** afin de permettre l'arrivée progressive de la concurrence sur les réseaux exploités par la RATP. Cette désintégration est-elle pertinente et nécessaire ? On peut en douter puisque c'est justement le caractère intégré qui a fait la force de la RATP et que l'Europe n'impose pas un éclatement.

Pour parvenir à une **séparation comptable des activités** d'exploitant et de gestionnaire d'infrastructures que la loi exige à compter du 1er janvier 2012, la direction de la RATP a choisi de **créer un département de gestion des infrastructures** pour supporter la mission GI et crédibiliser la séparation comptable, en tirant (?) l'expérience des autres entreprises de réseaux qui ont vécu cette séparation avant la RATP (EDF, France Telecom, SNCF...).

Ainsi le choix fait est original mais conduira à terme, c'est une question de temps, au même résultat, c'est-à-dire à l'**indépendance juridique du GI**. Cette séparation pouvant intervenir sans délai, puisque le département GI aura son propre bilan, son propre compte de résultats et que ses relations avec le reste de la RATP seront contractualisées en bonne et due forme.

Car la mission GI ne concerne pas que la maintenance, mais aussi la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure ou encore la satisfaction aux exigences essentielles de sécurité. **C'est plusieurs milliers d'agents qui vont travailler directement pour la mission GI sans nécessairement appartenir au département GI**, qui leur apporterait pourtant plus de garanties pour l'avenir.

Contre l'avis des organisations syndicales et celui des représentants du personnel, la direction va d'abord demander l'**avis** des CDEP EST, M2E et DSC en mai et celui **du CRE en juin**, sur la création du département GI pour pouvoir mettre en place ce département le 1er janvier 2012.

Mais, à cette date, **les instances représentatives du personnel n'auront pas les éléments économiques nécessaires pour pouvoir se prononcer sur la pertinence de la création du département GI**. En effet, ni les conventions gérant les relations entre le département GI et le reste de la RATP, ni la répartition de la dette, ni les contours du nouveau contrat STIF ne seront connus. Les surcoûts de coordination ne sont pas davantage identifiés tandis que l'avenir à moyen terme de l'organisation reste floue.

Se prononcer, positivement ou négativement, reviendrait à signer un chèque en blanc pour une réorganisation déterminante pour l'avenir des agents, des usagers, voyageurs ou clients et des contribuables.

Les élus du personnel ont-ils le droit de prendre une position en émettant un avis sans avoir tous les éléments d'appréciation ?

À la CFE-CGC RATP, nous pensons que ce serait irresponsable.



JE SOUTIENS LA CFE-CGC RATP
EN ADHERANT
www.cfe-cgc-ratp.com