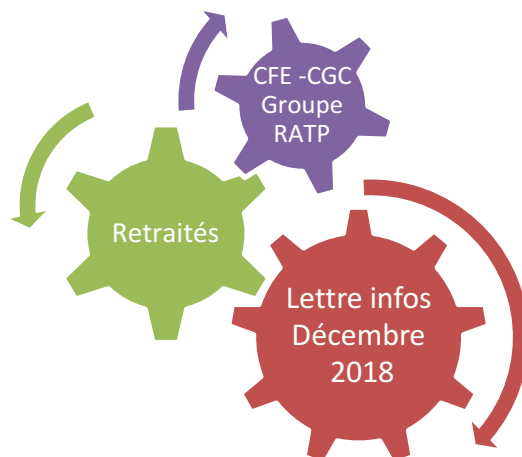




N°52

Mesdames, messieurs, chers collègues,

Vous trouverez dans la lettre de ce mois-ci des infos sur:

- la RATP,
- le Projet de Loi d'Orientation des Mobilités (L.O.M.),
- le P.L.F.S.S. présenté en CA de la CCAS du 21 décembre 2018,
- la réponse de la CRP sur la revalorisation des retraites.

A noter dans vos agendas les vœux de notre syndicat auront lieu le **11/01/2019 à l'UGC-Ciné Bercy**.

Je vous souhaite de très bonnes fêtes de fin d'année

Amicalement.

Jean-Marc GRISONI



QUELQUES INFOS

Commission de suivi du protocole d'accord de substitution du Plan d'Epargne d'Entreprise (PEE) et de l'accord relatif à la mise en place d'un Plan d'Epargne Collectif (PERCO)

Comme en 2017, un peu plus de 4 agents sur 10 est détenteur d'un PEE ou d'un PERCO (stable par rapport à 2017), la plupart des personnes qui ont souscrit au PERCO sont déjà détenteurs d'un PEE. La moitié des personnes qui investissent, choisissent un fond monétaire (ayant le risque le plus faible). Il y a 440,2 millions d'euro d'encours dont 65% proviennent du Tick'Epargne dont l'alimentation n'est plus disponible.

Avec la loi Macron, imposant le versement par défaut de l'intéressement sur le PEE, en 2018, la direction a lancé une campagne de communication, Amundi a de son côté renforcé sa plateforme téléphonique, la période d'intéressement a généré plus de 4200 appels ce qui représente 70% du volume de l'année.

Amundi a également lancé en 2018 une campagne de « relance abondement » par mail, environ 28 800 mails ont été envoyés. Aujourd'hui 71% des salariés ont renseigné leur adresse mail et 66% sont abonnés au e-service (contre 43% et 38% en 2017), l'objectif étant d'atteindre les 100% pour que chaque salarié puisse profiter des alertes mails lors de la campagne d'intéressement, d'un accès illimité aux e-relevés et e-avis d'opération (les relevés électroniques étant archivés pendant 30 ans).

En plus de son site web dit « responsive » (s'adaptant à tous les écrans), Amundi possède une application smartphone. Une toute nouvelle version de cette application sera disponible début 2019 et permettra de faire de manière intuitive tout ce qui est proposé sur le site sur son smartphone.

Réunion de négociation concernant l'accord relatif à la qualité du dialogue social au sein de la RATP

Des concessions ont été faites par la direction notamment sur la souplesse d'utilisation des moyens :

- possibilité de désigner les DS de département indépendamment des DS d'Etablissement
- moins de contraintes sur l'organisation et le fonctionnement des CSE que dans la version précédente
- amélioration du nombre d'interlocuteurs de proximité dans les réunions avec l'employeur, le nombre de désignés n'étant plus strictement limité
- existence d'une CSSCT GIS
- amélioration du nombre de membres des CSSCT en fonction des effectifs
- un membre supplémentaire à la CSSCT GDI
- crédit de 80 h / an pour les membres des CSSCT
- maintien de l'accord cadre du 23 mars (la direction voulant que ce projet d'accord s'y substitue)

Résultats des élections 1^{er} tour :

Au global, les seules OS qui gagnent des voix sont l'UNSA (chez les opérateurs et les cadres), SOLIDAIRES (qui n'existait pas précédemment) et SAT. La CFE perd des voix dans la maîtrise (SEM-CML, MRF et dans la sphère tertiaire).

On passe cependant la barre symbolique des 10% tous collèges confondus avec 10,43% et du 1/3 dans l'encadrement avec 34,47%.

Les 3 syndicats qui restent représentatifs ont donc été moins impactés par l'abstention que les autres.

La CFE est premier chez les cadres dans tous les CSE sauf à SIT.

Tout collège confondu : 1^{er} à ING-MOP, 2^{ème} à DSC, 2^{ème} à BUS Central

Pour la gestion du CSEC, c'est l'UNSA qui devrait prendre le secrétariat et la CGT la trésorerie. La CFE pourrait monter au secrétariat qui comprendrait alors 5 membres.

Elections CRP

Pour mémoire : SOLIDAIRES a introduit une requête le 29 décembre 2016 devant le TI de Nogent sur Marne pour demander l'annulation des élections du 13/12/2016. SOLIDAIRES conteste le refus de la CRP de prendre en compte la liste de candidats SOLIDAIRES en arguant que la CRP n'avait aucun pouvoir pour s'opposer au dépôt de leur liste.

La CRP précise que toutes les modalités des élections sont déterminées dans les statuts de la CRP. L'article 7.3 du statut dispose que seules sont recevables les listes présentées par les groupes de syndicats représentatifs au niveau de l'entreprise RATP et par les groupements de syndicats des retraités représentatifs au niveau de l'entreprise RATP.

Le jugement a été rendu le 15/05/2017. Le Tribunal d'Instance a jugé le rejet de l'annulation du scrutin (les demandeurs sont déboutés) : le tribunal considère notamment qu'aucune disposition légale n'interdit à un organisme de droit privé de fixer les critères d'éligibilité au CA et de retenir parmi ces critères celui de la représentativité et que SOLIDAIRES n'établit pas son caractère représentatif au jour de sa candidature, n'ayant présenté aucun candidat au dernier scrutin aux élections professionnelles de la RATP en 2014.

Pourvoi en cassation :

Le syndicat Solidaire a constitué un pourvoi en cassation contre le jugement rendu le 15/05/2017.

1. Nominations /Mobilités

A compter du 6/11/2018, Guillaume RONDEAU est nommé directeur du département juridique en remplacement de Daniel CHADEVILLE.

A compter du 15/11/2018, Elodie CHADEL AMANOU est nommée Responsable de l'unité communication interne et corporate en remplacement de Jean-Marc BERNARDINI qui fait valoir ses droits à la retraite.

A compter du 1/12/2018, Laetitia CONFAIS est nommée RH de SIT.

A compter du 1/12/2018, Muriel GRANDGUILLAUME est nommée responsable de l'Unité Projet et Contrats du département juridique.

Projet de Loi d'Orientation des Mobilités (L.O.M.)



Pour votre information ce projet de loi est soumis à débat parlementaire et est appelé à évoluer.

Il est disponible à l'adresse suivante :

<http://www.senat.fr/leg/pjl18-157-avis-ce.pdf>

La RATP est impactée par ce projet

L'ouverture à la concurrence des transports en Ile de France est confirmée par la LOM, dans le cadre des politiques de libéralisation engagées antérieurement.

La décision de lancer maintenant une concertation sur le futur cadre social des activités autobus est un choix majeur. Le cadre fixé par le projet d'article de loi diffusé par la ministre des transports fait une large place à des décrets à venir, ce qui laisse posée la question de la place qui sera faite à la négociation avec les organisations syndicales. Ces décrets porteraient notamment sur les durées de travail et de repos, sur les modalités de transferts de salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat, et sur les garanties sociales qui s'appliqueront.

Ce projet soulève plusieurs questions, par exemple en lien avec le choix de ne prévoir une adaptation de la convention collective des transports urbains que pour les seuls départements de Paris et la petite couronne. Par ailleurs, plusieurs questions liées aux effets de l'ouverture à la concurrence ne sont pas abordées, notamment eu égard aux risques de dumping social que pourrait amener cette ouverture à la concurrence.

La possibilité ouverte à la RATP de pouvoir en Ile de France construire et aménager des réseaux, ou exploiter des lignes via des filiales, constitue également un élément nouveau, important pour les salariés actuels et futurs de la RATP et du groupe RATP.

Notre administratrice Claire Jeunet-Mancy a décrypté les modifications qui seront apportées.

L'article 38 du projet de loi prévoit les modifications suivantes du Code des transports :

Article L2142-1

« L'établissement public à caractère industriel et commercial dénommé " Régie autonome des transports parisiens " est chargé de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport collectif de personnes qui lui est confiée, dans les conditions prévues aux articles L. 1241-1 à L. 1241-7 ».

Projet de modification :

« L'établissement public à caractère industriel et commercial dénommé " Régie autonome des transports parisiens " est chargé de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport collectif de personnes qui **lui a été confiée dans la région Ile-de-France avant le 3 décembre 2009, jusqu'aux échéances fixées à l'article L. 1241-6** ».

Article L2142-2

« La Régie autonome des transports parisiens peut être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres lignes ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles dans la région d'Ile-de-France ».

Projet de modification :

« Dans la région Ile-de-France, la Régie autonome des transports parisiens peut, **le cas échéant par l'intermédiaire de filiales, construire ou aménager d'autres réseaux ou exploiter d'autres lignes que ceux mentionnés à l'article L. 2142-1, fournir d'autres services de transport ainsi qu'exercer toute activité qui se rattache directement ou indirectement à ses différentes missions,** notamment toute opération **d'aménagement et de développement liée ou connexe** aux infrastructures de transport ou aux besoins de mobilité, dans le respect des règles de concurrence. »

Article L2142-5

« En dehors de la région Ile-de-France et à l'étranger, la Régie autonome des transports parisiens peut, par l'intermédiaire de filiales, construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de personnes, dans le respect des règles de concurrence. Ces filiales ont le statut de société anonyme ».

Projet de modification :

« En dehors de la région Ile-de-France et à l'étranger, la Régie autonome des transports parisiens peut, par l'intermédiaire de filiales, **exercer les mêmes missions que celles mentionnés à l'article L. 2142-2,** dans le respect des règles de concurrence ». « Ces filiales ont le statut de société anonyme » : **cet alinéa est supprimé.**

Article L2142-7

« La gestion des filiales mentionnées à l'article L. 2142-5 est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe. Elles ne peuvent notamment pas bénéficier de subventions attribuées par l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les autres collectivités publiques au titre du fonctionnement et de l'investissement des transports dans la région Ile-de-France. Les emprunts émis par la régie ou ses filiales pour couvrir des dépenses d'investissements peuvent bénéficier de la garantie des collectivités territoriales. Les délibérations accordant la garantie sont exécutoires de plein droit ».

Projet de modification :

« La gestion des filiales mentionnées à l'article L. 2142-5 est autonome au plan financier dans le cadre des objectifs du groupe. **Les filiales qui opèrent des services de transport dans les conditions posées par le 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 peuvent bénéficier d'une compensation de service public dans le respect des dispositions de l'article 6 de ce règlement.**

Les emprunts émis par la **Régie autonome des transports parisiens** ou ses filiales pour couvrir des dépenses d'investissements peuvent bénéficier de la garantie des collectivités territoriales. Les délibérations accordant la garantie sont exécutoires de plein droit ».

L'article 39 du projet de loi prévoit les modifications suivantes du Code des transports :

TITRE II : DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT

Chapitre Ier : Durée du travail, travail de nuit et repos des salariés des entreprises de transport

Article L1321-1 :

« Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux salariés relevant de la convention collective ferroviaire prévue à l'article L. 2162-1, aux salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, aux salariés des entreprises de transport, routier ou fluvial et aux salariés des entreprises assurant la restauration ou exploitant les places couchées dans les trains.

Toutefois, ni les dispositions du titre II du livre Ier de la troisième partie du code du travail, ni les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent aux salariés soumis à des règles particulières, de la Régie autonome des transports parisiens et des entreprises de transport public urbain régulier de personnes ».

Projet de modification :

« Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux salariés relevant de la convention collective ferroviaire prévue à l'article L. 2162-1, aux salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, aux salariés des entreprises de transport, routier ou fluvial et aux salariés des entreprises assurant la restauration ou exploitant les places couchées dans les trains.

Toutefois, ni les dispositions du titre II du livre Ier de la troisième partie du code du travail, ni les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent aux salariés soumis à des règles particulières, de la Régie autonome des transports parisiens et des entreprises de transport public urbain régulier de personnes, **à l'exception de ceux de ces salariés qui concourent aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus ».**

Section 2 : Organisation de la durée du travail

Article L1321-3

« Dans les branches mentionnées à l'article L. 1321-1, à l'exception des entreprises de la branche ferroviaire et des salariés mentionnés à l'article L. 2162-2, il peut être dérogé par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement aux dispositions réglementaires relatives :

1° A l'aménagement et à la répartition des horaires de travail à l'intérieur de la semaine ;

2° Aux conditions de recours aux astreintes ;

3° Aux modalités de récupération des heures de travail perdues ;

4° A la période de référence sur laquelle est calculée la durée maximale hebdomadaire moyenne de travail et sont décomptées les heures supplémentaires, dans la limite de quatre mois ;

5° A l'amplitude de la journée de travail et aux coupures ».

Projet de modification :

« Dans les branches mentionnées à l'article L. 1321-1, à l'exception des entreprises de la branche ferroviaire et des salariés mentionnés à l'article L. 2162-2 **ainsi que des salariés de la branche du transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus**, il peut être dérogé par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement aux dispositions réglementaires relatives :

1° A l'aménagement et à la répartition des horaires de travail à l'intérieur de la semaine ; 2° Aux conditions de recours aux astreintes ;

3° Aux modalités de récupération des heures de travail perdues ;

4° A la période de référence sur laquelle est calculée la durée maximale hebdomadaire moyenne de travail et sont décomptées les heures supplémentaires, dans la limite de quatre mois ;

5° A l'amplitude de la journée de travail et aux coupures ».

Section 2 : Autorité organisatrice des services en région Ile-de-France

Projet de modification : insertion d'un nouvel article L. 3111-16-1 :

« Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport public urbain par autobus dans la région Ile-de-France, les contrats de travail en cours des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur. La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau. »

LIVRE III : REGLEMENTATION DU TRAVAIL SPECIFIQUE AU TRANSPORT ROUTIER

TITRE UNIQUE

Projet de modification : ajout d'un chapitre VI intitulé « Dispositions propres aux services de bus organisés par Ile-de-France Mobilités » :

« **Art. L. 3316-1. - I. - Un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la **durée du travail et de repos applicables aux salariés** de la Régie autonome des transports parisiens et aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports **par autobus**. Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.**

« Ce décret détermine :

« 1° La période de référence, supérieure à la semaine, sur laquelle l'employeur peut mettre en place un dispositif d'aménagement du temps de travail, dans la limite de douze semaines ;

« 2° Les possibilités de dépassement de la durée maximale hebdomadaire de travail mentionnée à l'article L. 3121-22 du code du travail, dans la limite de quarante-huit heures calculée sur une période de référence pouvant aller jusqu'à six mois ;

« 3° Les conditions de suspension du repos hebdomadaire, dans la limite de quatorze jours, ainsi que celles de réduction du repos hebdomadaire, dans la limite de vingt-quatre heures, si des conditions objectives, techniques ou d'organisation, le justifient ;

« 4° Les modalités de remplacement du temps de pause mentionné à l'article L. 3121-16 du code du travail par une période de repos compensateur équivalente attribuée avant la fin de la journée suivante.

« II. - Ce décret détermine également les dispositions particulières applicables aux conducteurs des services de transport public urbain de personnes par autobus dont le parcours est majoritairement effectué dans les communes d'Ile-de-France présentant des contraintes spécifiques d'exploitation, au regard notamment de la densité de population, des conditions de circulation, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de desserte.

« Un arrêté du ministre chargé des transports fixe :

« 1° La liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;

« 2° Après avis de l'autorité organisatrice des services en région Ile-de-France mentionnée à l'article L. 3111-14 du présent code, la liste des communes présentant des contraintes spécifiques d'exploitation situées dans les autres départements d'Ile-de-France.

« **Art. L. 3316-2. - Lorsqu'une convention collective applicable au transport public urbain est conclue et est étendue sur le fondement de l'article L. 2261-15 du code du travail, elle est applicable aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus.**

« **Des stipulations particulières peuvent être prévues par avenant à cette convention pour la durée du travail et de repos** afin de tenir compte des contraintes spécifiques d'exploitation mentionnées au septième alinéa de l'article L. 3316-1 du présent code.

« **Art. L. 3316-3. - Par dérogation aux articles L. 2233-1 et L. 2233-3 du code du travail, les stipulations de la convention et de l'avenant, mentionnés à l'article L. 3316-2 du présent code, peuvent compléter les dispositions statutaires applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens**

ou en déterminer les modalités d'application, dans les limites fixées par le statut particulier de la Régie autonome des transports parisiens. »

V. - Les dispositions du présent article entrent en vigueur **le 1^{er} janvier 2025**.

Pécresse vise la disparition du ticket de métro "fin 2021"

La présidente de la région Ile-de-France Valérie Pécresse vise la disparition du ticket de métro fin 2021, avec dès l'an prochain le lancement du "Smart navigo. "L'an prochain démarre le +Navigo Easy+, carte magnétique anonyme sur laquelle vous chargerez vos tickets +. Ce sera un porte-monnaie électronique pour les voyageurs occasionnels qui, contrairement au ticket, ne se démagnétisera pas", explique Mme Pécresse. Pour les voyageurs plus réguliers, "le +Navigo Liberté+ permettra d'être débité à la fin du mois du montant des trajets effectués (...)", précise-t-elle. Enfin, l'expérimentation du passe Navigo rechargeable sur smartphone Android avec Orange, va se poursuivre. "Nous sommes en négociations avec SFR, Bouygues et Apple. Nous espérons déployer ce système universel à partir de l'été 2019", souligne-t-elle. Mme Pécresse annonce également qu'elle fera voter, au prochain budget d'Île-de-France Mobilités (ex-syndicat des transports d'Île-de-France), "la gratuité totale des parkings-relais en dehors de Paris pour tous les détenteurs du passe Navigo". Au total, à l'horizon 2021, 28.000 places "seront gratuites, alors que le tarif moyen s'élève aujourd'hui à 40 euros par mois. C'est une économie d'environ 500 euros par an pour chaque usager", promet-elle.

La Métropole va-t-elle assouplir l'interdiction des véhicules polluants ? En pleine crise des Gilets jaunes, s'ils ne comptent pas revenir sur l'interdiction des véhicules les plus polluants dans le périmètre de l'A86 qui affectera des milliers de conducteurs, certains élus n'excluent pas des aménagements.

Plus aucun véhicule très polluant admis à rouler à l'intérieur de l'anneau de l'autoroute A86. La décision a été votée le 12 novembre par la Métropole du Grand Paris pour réduire la pollution en Ile-de-France. Avec un calendrier serré, prévoyant une application en juillet 2019. Des milliers d'automobilistes devront renoncer à leur véhicule essence et diesel d'avant 1997, ou diesel immatriculé avant le 31 décembre 2000. Certains élus estiment tout de même qu'il faudra sans doute revoir un peu le calendrier afin de s'adapter au renouvellement du parc automobile.

Les « policiers » de la RATP équipés de caméras

Depuis début décembre, les agents de sécurité du Groupe de protection et de sécurité des réseaux de la RATP (le GPSR) testent l'usage d'une caméra piéton. Il s'agit d'une caméra mobile, en modèle

réduit, utilisée par les forces de l'ordre. Son usage est autorisé dans les transports en commun à titre expérimental par les deux groupes de sûreté de la SNCF et de la RATP. Les caméras sont déclenchées par leur porteur au moment d'une intervention, lorsque le ton commence à monter ou que l'agent se sent menacé. Le recours à la caméra piéton vise à prévenir les incidents. Des expérimentations ont montré que lorsque les caméras sont utilisées, les échanges s'adoucissent entre usagers et forces de sécurité dans les situations délicates. Les caméras pourraient aussi permettre de rétablir les faits quand la version entre usagers et forces de sûreté diverge ou encore de poursuivre les auteurs d'incidents « par la collecte de preuves

IDF: pas de hausse du passe Navigo en 2019.

Le prix de l'abonnement du passe Navigo, qui permet de prendre les transports en commun, restera stable en 2019, comme en 2018, a annoncé la présidente de la Région Ile-de-France Valérie Pécresse. "Nous avons 8 millions de salariés qui prennent les transports en commun tous les jours. Pour eux, j'ai décidé que pour la deuxième année consécutive, nous n'augmenterions ni le passe Navigo, ni le passe Imagin'R.

Place de la Bastille : les notes confidentielles dont la mairie de Paris n'a pas tenu compte

Alors que les travaux d'aménagement se poursuivent place de la Bastille à Paris, des notes confidentielles révèlent que la mairie de Paris a ignoré les alertes de la RATP et d'Ile-de France mobilités.

"Compte tenu de la géométrie de l'aménagement présenté et de son fonctionnement dynamique supposé, le risque de blocage régulier des lignes de bus est avéré, ce qui n'est pas acceptable pour la RATP". "L'aménagement de la place de la Bastille n'a fait l'objet d'aucune saisie préalable formelle d'Ile-de-France mobilités avant que le projet ne soit arrêté". "Les arrêts d'autobus rejetés hors de la place, les éloignera des accès du métro et générera des correspondances bus/ bus plus longues. Cela pénalisera en particulier les personnes à mobilité réduite". "Cet aménagement devrait créer de fortes difficultés de circulation pour les bus, et provoquera un effet autobloquant à certains carrefours, paralysant entièrement le trafic"

La position de la Mairie de Paris semble être devenue une habitude. Au fil des années, de multiples aménagements de voirie se sont traduits par le ralentissement des autobus. Sur les Grands Boulevards par exemple, ou encore boulevard Magenta, dont Anne Hidalgo avouait pourtant en interview qu'il était raté et qu'il faudrait le refaire. Même chose boulevard Saint-Marcel, dangereux pour les piétons et catastrophique pour les commerces alentour.

La RATP se veut prête en cas de crue majeure de la Seine

L'entreprise a testé à Balard le déploiement de son plan de protection contre le risque d'inondation. Un exercice qui doit permettre aux équipes de se roder en cas de crise. Les équipes de la RATP ont édifié un mur en parpaing destiné à empêcher l'eau de s'insinuer dans la station de métro. Une quarantaine d'agents ont été mobilisés pour édifier en quelques heures d'un côté une protection en parpaing, de l'autre une protection en aluminium afin de mettre à l'abri un poste d'alimentation électrique et un poste d'épuisement. En cas de crue de la Seine, il faudrait protéger l'ensemble des bouches d'aération des stations menacées. « L'objectif est de continuer l'exploitation le plus longtemps possible dans des conditions de sécurité, donc il faut faire en sorte de déployer au bon moment les édifications. Sur 253 kilomètres de réseau ferré, la RATP en compte près de 140 en zone inondable. 70 stations sont particulièrement vulnérables. »



En cas de crue majeure, la RATP serait prête à faire face en un jour ou dans les quatre jours au maximum

En juin 2016, la Seine en crue avait atteint les 6,10 mètres sur l'échelle hydrométrique du pont d'Austerlitz. En janvier 2018, elle avait culminé à 5,84 mètres.

Dans un cas comme dans l'autre, la RATP n'a pas eu à édifier ses barrages temporaires. Le seuil critique a été fixé à 6,60 mètres.

Lors de la crue de 1910, la Seine avait atteint 8,62 mètres et la moitié du réseau de transport de la RATP, envahi par la boue et les débris, était devenue impraticable.

Si l'histoire se répétait, il faudrait s'attendre à un arrêt du réseau pendant un an ou dix-huit mois. Le coût de la remise en état est évalué à 3,5 milliards d'euros. À comparer aux 6 millions d'euros investis initialement dans le plan de prévention.

Information sur le Projet de Loi de Financement de la Sécurité Sociale (P.L.F.S.S.)

Projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2019

Présentation

INTRODUCTION

Après une présentation officielle le 25 septembre 2018 et suite aux échanges qui ont suivis entre l'Assemblée nationale et le Sénat, le PLFSS 2019 a été adopté le 3 décembre à l'Assemblée nationale en dernière lecture.

Pour 2019, le taux de progression de l'ONDAM est de 2,5 % (2,3 % en 2018), soit le taux le plus élevé depuis 6 ans (216,2 Md€ de dépenses totales en 2019).

Cette note a pour objet d'exposer les principales mesures impactant la CCAS régime obligatoire de sécurité sociale gérant les risques maladie, AT-MP, invalidité et décès. Les mesures relatives aux autres risques n'impactant pas la Caisse ne seront pas présentées.

CONTENU

1. Mise en œuvre de la transformation du CICE en baisse pérenne de cotisations (art. 8)...2
2. Financement forfaitaire de pathologies chroniques (art. 38) 2
3. L'utilisation du numérique pour améliorer la qualité de la prise en charge (art. 49) 2
4. Le principe d'une prescription dématérialisée des arrêts de travail et la facilitation de l'accès au temps partiel thérapeutique (article 50) 2
5. Un panier 100% santé dans les domaines de l'optique, des aides auditives et prothèses dentaires ET une extension de MT dents (art. 51) 2
6. Fusion entre CMU-C et ACS (art. 52) 3
7. Gestion et financement des dispositifs de prise en charge exceptionnelle (art. 54) 3
8. Modification du calendrier des examens de santé obligatoires des jeunes (art. 56) 3
9. Généralisation de la vaccination antigrippale par les pharmaciens (art. 59) 3
10. Prise en charge d'un parcours de bilan et soins précoces pour les jeunes atteints d'autisme (art. 62) 3

- | | |
|--|---|
| 11. Renforcer l'accès précoce à certains produits de santé innovants ET préciser les règles de prise en charge des médicaments homéopathiques (art. 65). | 3 |
| 12. Favoriser le recours aux médicaments génériques et biosimilaires (art. 66) | 3 |
| 13. Revalorisation des prestations sociales (art. 68) | 4 |
| 14. Création d'un congé paternité supplémentaire en cas d'hospitalisation d'un nouveau-né (article 72) | 4 |

1) Mise en œuvre de la transformation du CICE en baisse pérenne de cotisations (art. 8)

Conformément à la LFSS 2018, le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) et le crédit d'impôt sur la taxe sur les salaires (CITS) sont transformés, à compter du 1er janvier 2019, en un allègement permanent dégressif de cotisations d'assurance maladie.

2) Financement forfaitaire de pathologies chroniques (art. 38)

Afin d'inciter les professionnels à mieux prévenir et freiner l'évolution des maladies chroniques, il est prévu de créer un mode de rémunération par forfait et le substituer à la tarification à l'activité et à l'acte pour la prise en charge de certaines pathologies. Dans un premier temps, en 2019, ces forfaits ne concerneront que les établissements de santé, et deux pathologies : diabète et insuffisance rénale chronique.

3) L'utilisation du numérique pour améliorer la qualité de la prise en charge (art. 49)

Le but de l'article 49 est de permettre aux organismes d'assurance maladie de mieux informer les prescripteurs sur certaines prises en charge de leurs patients en transmettant à ces derniers des informations détenues par eux même (données personnelles, administratives etc). La transmission par le pharmacien des données de prescription à l'organisme d'assurance maladie devient obligatoire sous peine de pénalité.

4) Le principe d'une prescription dématérialisée des arrêts de travail et la facilitation de l'accès au temps partiel thérapeutique (article 50)

Il est désormais prévu de rendre progressivement obligatoire la dématérialisation des arrêts de travail et de supprimer l'obligation d'arrêt de travail à temps plein préalable au temps partiel thérapeutique.

5) Un panier 100% santé dans les domaines de l'optique, des aides auditives et prothèses dentaires ET une extension de MT dents (art. 51)

- **Le panier 100 %santé :**

Le dispositif 100% santé, anciennement appelé « RAC O » (reste à charge zéro), devrait permettre la mise en place progressive (de 2019 à 2021) du remboursement intégral de certaines lunettes, prothèses dentaires et auditives par les organismes d'assurance maladie obligatoire et complémentaires.

- **L'extension du dispositif MT'dents :**

Afin de développer la prévention, un examen bucco-dentaire obligatoire MT'dents pour les jeunes dès 3 ans sera mis en place. Il sera pris en charge à 100 % par l'assurance maladie et bénéficiera de la dispense d'avance de frais.

6) Fusion entre CMU-C et ACS (art. 52)

L'article 52 fusionne le dispositif de l'aide à l'acquisition d'une complémentaire santé (ACS) avec celui avec la couverture maladie universelle complémentaire (CMU-C) en un seul dispositif. La mesure vise à étendre l'éligibilité de la CMU-C aux actuels bénéficiaires de l'ACS à compter du 1er novembre 2019 moyennant, en fonction des ressources, le paiement d'une participation financière. L'article 52 prévoit également le recadrage de la prise des frais de santé des pensionnés vivant à l'étranger lors des séjours temporaires en France.

7) Gestion et financement des dispositifs de prise en charge exceptionnelle (art. 54)

Un dispositif dérogatoire législatif et réglementaire est créé afin de gérer les situations graves, imprévues dans des cas d'épidémie. Il sera encadré par un décret qui devra préciser les bénéficiaires de la prise en charge (victimes et le cas échéant proches de la victime); le champ de la prise en charge exceptionnelle (exonération du ticket modérateur, prise en charge des participations forfaitaires et franchises, des dépassements d'honoraires ou tarifaires, etc.), et les modalités d'organisation.

8) Modification du calendrier des examens de santé obligatoires des jeunes (art. 56)

La mesure prévoit de redéployer les 20 examens obligatoires des enfants (réalisés aujourd'hui avant l'âge de 6 ans) pour couvrir une période plus grande allant jusqu'à leur 18 ans. Ces examens sont ajoutés à la liste des soins donnant lieu à une exonération de ticket modérateur et à la dispense d'avance de frais.

9) Généralisation de la vaccination antigrippale par les pharmaciens (art. 59)

Cet article prévoit une généralisation de la vaccination antigrippale par le pharmacien d'officine, en dehors du cadre expérimental actuel. Cette généralisation de la vaccination antigrippale par le pharmacien sera effective pour la campagne de vaccination antigrippale organisée d'octobre 2019 à janvier 2020.

10) Prise en charge d'un parcours de bilan et soins précoces pour les jeunes atteints d'autisme (art. 62)

Un parcours de bilans et soins précoces des jeunes enfants (de 0 à 6 ans) atteints de troubles du neuro-développement est mis en place et sera pris en charge par l'assurance maladie. Celle-ci prendra en charge les interventions des psychologues, psychomotriciens et ergothérapeutes intervenants dans le cadre d'un parcours de soins. La prise en charge du parcours est soumise à prescription médicale. Les caisses de sécurité sociale devront verser le forfait d'intervention précoce aux plateformes d'intervention et de coordination. Cette mesure entrera en vigueur au 1er janvier 2019 mais un décret fixera les conditions d'application.

11) Renforcer l'accès précoce à certains produits de santé innovants ET préciser les règles de prise en charge des médicaments homéopathiques (art. 65)

L'article prévoit de pouvoir donner dans des situations graves, en l'absence d'alternative thérapeutique, l'autorisation temporaire d'utilisation pour des indications thérapeutiques, des dispositifs médicaux et certains médicaments dont l'efficacité et la sécurité d'emploi sont établies. En outre, l'article précise les règles de prise en charge des médicaments homéopathiques.

12) Favoriser le recours aux médicaments génériques et biosimilaires (art. 66)

La mention « non substituable » du médicament sur l'ordonnance devra désormais être justifiée par le médecin sur des critères médicaux objectifs prévus par arrêté. En cas de refus du patient de la substitution du médicament son remboursement sera limité. Le nouveau registre des médicaments hybrides sera mis en place progressivement. L'achat de biosimilaires par les

établissements hospitaliers sera facilité par la prise en compte de l'efficacité des dépenses dans leurs appels d'offres.

13) Revalorisation des prestations sociales (art. 68)

Certaines prestations sociales, au titre de 2019 et 2020 seront revalorisées de 0,3 % et non en fonction de l'inflation, y compris celles servies par les régimes spéciaux.

Sont notamment concernés :

- Les pensions d'invalidité, les rentes AT et MP, les indemnités en capital dues aux victimes d'AT/MP, la majoration pour tierce personne.

Resteront en revanche revalorisées en fonction de l'inflation les autres prestations telles notamment :

- le plafond de ressources pris en compte pour l'attribution de la couverture maladie universelle complémentaire (CMU-C) et l'aide à la complémentaire santé (ACS);

14) Création d'un congé paternité supplémentaire en cas d'hospitalisation d'un nouveau-né (art. 72)

La mesure prévoit d'allonger le congé paternité pour les pères d'enfant dont l'état de santé nécessite une hospitalisation immédiate après la naissance dans une unité de soins spécialisée. La mesure doit entrer en vigueur pour les naissances intervenant à compter d'une date fixée par décret et au plus tard à compter du 1er juillet 2019.

INFO DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CRP

Nous avons relancé le directeur de la caisse suite à notre demande de bénéficier pour les retraités de la CRP de la revalorisation des retraites de AGIRC-ARRCO de 0,6% au 1^{er} octobre 2018.

Voici sa réponse :

Suite à votre relance du 12 décembre et suite à notre échange lors du Conseil d'Administration de la semaine dernière, je vous prie de trouver ci-après la réponse que le représentant du Ministère de l'action et des comptes publics, monsieur Charasse, vous avait faite lors du Conseil d'Administration de la CRP RATP du mois d'octobre et qui n'avait pas été reprise effectivement in extenso dans le projet de PV de ce Conseil.

"Monsieur Charasse évoque la revalorisation décidée par le Gouvernement et prévue en PLFSS 2019 qui sera bien de 0,3 % en 2019 et de 0,3 % en 2020, pour les pensions de retraite (revalorisation au 1er janvier) comme pour les pensions d'invalidité ou assimilées. Il indique par ailleurs que cette revalorisation maîtrisée, en lien également avec la situation sur l'ensemble des finances publiques et le respect de nos engagements européens, s'inscrit dans la volonté de prioriser les revalorisations des prestations sociales sur les prestations de solidarité, notamment l'ASPA qui voit son montant mensuel augmenter de 100 € en trois ans.

Il cite également le courrier de la CFE CGC auquel il peut être apporté la réponse suivante. L'AGIRC ARRCO n'est pas impactée par la revalorisation des pensions de base car ces régimes sont gérés par les partenaires sociaux et leurs règles de revalorisation relèvent du champ conventionnel. Il indique qu'aucun lien ne peut donc être établi en ce qui concerne les modalités de revalorisation des pensions entre d'un côté le régime RATP et les régimes de retraite de droit commun dans leur ensemble, les pensions du régime RATP suivant uniquement les modalités de revalorisation du régime de base (RG) et des régimes de la fonction publique définies par le code de la sécurité sociale, et d'un autre côté les pensions AGIRC-ARRCO, dont les règles de revalorisation sont définies par les partenaires sociaux. D'ailleurs, ces pensions versées par l'AGIRC-ARRCO seront revalorisées de 0,6% en novembre 2018 et n'avaient pas été revalorisées depuis l'année 2013. Il indique qu'il va relayer l'interpellation des syndicats et remonter les informations auprès des ministres."

Après ces réponses à la formulation gouvernementale on peut en déduire que la CRP n'est en définitive, par un jeu de dépôt/transfert, qu'une source de financement de ces régimes mais ne peut de son côté bénéficier des revalorisations pour ses affiliés.

