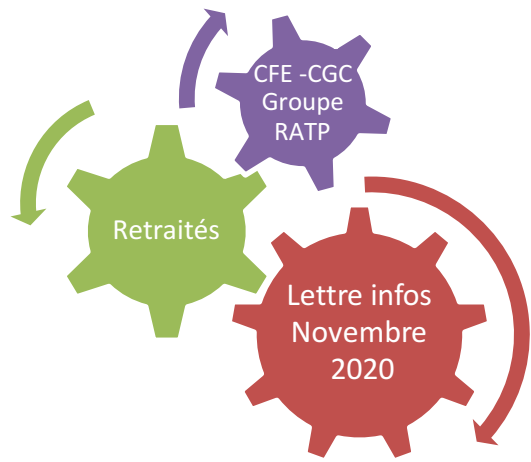




Groupe RATP

Syndicat des cadres,
des agents de maîtrise
et des techniciens
supérieurs



N°70

Mesdames, Messieurs, chers collègues,

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

- La RATP ;
- Le Conseil d'administration de la RATP.

Amicalement.

Jean-Marc GRISONI



QUELQUES INFOS

Élection des Secrétaire général, Secrétaire générale adjoint et modifications du BUREX

Conformément aux dispositions de l'article 28 des statuts de la CFE-CGC Groupe RATP approuvés par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 02/04/2019 et suite à la démission d'Audrey MALET, Secrétaire générale de la CFE-CGC Groupe RATP à compter du 10/11/2020 en raison de sa mobilité, Frédéric RUIZ, Président, propose aux membres du COMDIR présents et représentés d'élire d'une part, Milan CIRIC, actuellement Secrétaire général adjoint, en tant que Secrétaire général de la CFE-CGC Groupe RATP et d'autre part, Laure FONTAINE, Secrétaire générale adjoint de la CFE-CGC Groupe RATP.

Le nouveau BUREX ainsi constitué est le suivant :

- Frédéric RUIZ, Président
- Milan CIRIC, Secrétaire général
- Sylvain Junique, Trésorier
- Laure FONTAINE, Secrétaire générale adjoint
- Thierry DECONIHOUT, Coordinateur pour les départements d'exploitation
- Thomas GUILLEMIN, Responsable communication pour l'EPIC et les filiales du Groupe RATP
- Nathalie TETART, Responsable administratif

Cette nouvelle équipe à vocation à terminer le mandat électoral actuel jusqu'à l'AG de 2022 et préparer la transition pour le prochain mandat.

L'ensemble des membres du COMDIR ont salué l'implication, l'apport et le professionnalisme d'Audrey pour le syndicat et lui souhaitent de réussir dans la suite de son parcours.

Il est important aussi de rappeler l'apport positif de Lionel MESCAM dans la gestion financière du syndicat.

Pour la prochaine AG il serait souhaitable de faire évoluer nos statuts pour mieux gérer les postes vacants en cours de mandat et les règles de délégations. Ainsi, le responsable administratif pourrait suppléer le trésorier et les DSCA pourraient participer au comité directeur au cas où ils n'occuperaient pas un des sièges prévus dans nos statuts

Nouvelle composition du COMDIR

Suite à l'élection du nouveau Secrétaire général, Milan CIRIC et de la nouvelle Secrétaire générale adjoint, Laure FONTAINE, la composition du COMDIR à compter du 10/11/2020 est la suivante :

Jean BASSOULET (JB)	Viviane HOLC (VH)
Gérard BONNARD (GB)	Claire JEUNET-MANCY (CJM)
Milan CIRIC (MC)	Sylvain Junique (SJ)
Cécile CLOSSA (CC)	Cyril LARDIERE (CL)
Fabrice COGNARD (FC)	Catherine LE CORRE (CLC)
Thierry DECONIHOUT	Annick NARDELLI (AN)
Laurent DOMINE (LD)	Yamine RACHID (YR)
Laure FONTAINE (LF)	Fabien RENAUD (FRE)
Jacques GRATUZE (JG)	Frédéric RUIZ (FR)
Jean-Marc GRISONI (JMG)	Nathalie TETART (NT)
Thomas GUILLEMIN (TG)	Valérie VOVK (VV)
Daniel GUYARD (DG)	

Denise NICOLE, Alain TERNOIS et Christine BLONDEL ont voix consultative.

Loi LOM :

Les échanges avec le ministère se poursuivent sur le transfert des personnels liés à l'ouverture à la concurrence du réseau Bus.

Le décret sur le Cadre Social Territorialisé (CST) devrait paraître avant la fin de l'année.

La CFE a communiqué sa position officielle visant à limiter au minimum les transferts de personnels de l'EPIC vers les filiales (Groupe RATP ou non). Cette position, qui nous semble la plus acceptable pour nos collègues impactés, n'empêchera pas une réflexion de la direction pour gérer le surnombre des fonctions supports qui pourraient ne plus être prises en charges par le contrat IDFM.

Pluri-syndicale de négociation du projet d'accord sur l'accompagnement du Programme Diapason

Une partie des revendications de la CFE ont été prises en compte :

- le maintien de la rémunération en cas de mobilité interne a été précisée ;
- la durée du congé de mobilité a été portée de 6 à 9 mois ;
- la limite de formation d'adaptation portée de 4000 à 8000€ par dérogation ;
- la limite de formation de reconversion portée de 10000 à 15000€ par dérogation ;
- élargissement du champs des formations à la gestion d'entreprise à toute formation nécessaire à la réalisation du projet professionnel, et son montant maximum porté de 3000 à 8000€ ;

- l'indemnité de rupture portée de 0,3 mois de salaire mensuel par année d'ancienneté à 0,5 mois et son plafond de 9 mois non cumulé avec celui des indemnités légales de licenciement ;
- la rémunération du congé fin de carrière a été portée de 60% à 75%.

Le congé fin de carrière ouvre droit à l'avancement, ce qui n'est pas le cas du congé mobilité.

Trois critiques n'ont pas été retenues :

- La précision que les licenciements économiques n'existent pas à la RATP n'a pas été mentionnée ;
- l'obligation de non concurrence en cas de mobilité externe n'existe pas dans les contrats de travail des salariés RATP (sauf exception) ;
- l'utilisation du CET fin de carrière dans le cadre de l'accord n'ouvre pas droit à abondement, ce qui est contraire à l'accord CET.

A noter : la commission de suivi instituée dans le cadre du déroulement de l'accord n'est ouverte qu'aux signataires de l'accord, ce qui est une première à la RATP.

CRP : CA le 25/11

Un courrier unanime OSR et Direction de la CRP a été rédigé pour demander aux tutelles de faire évoluer la réglementation sur des situations particulières, liées aux pensions de reversions.

Pour information les conjoints demandeurs de pension de reversion doivent désormais se connecter sur le site gouvernemental INFO RETRAITE pour connaître leurs droits et pensions qu'ils peuvent obtenir.

C'est un site de référence pour tous les régimes.

La convention de gestion (COG) de la CRP avec l'Etat a été renouvelée pour 2021.

Projet de décret sur la loi LOM



Groupe RATP

Frédéric RUIZ

Président

frederic.ruiz@cfe-cgc-ratp.com

Portable : 06 50 63 80 00

CFE CGC Groupe RATP

21 square Saint-Charles – 75012 Paris

Téléphone : 01 58 76 80 00 – télécopie : 01 58 76 80 87

contact@cfe-cgc-ratp.com

Paris, le 24 octobre 2020

Monsieur Aymeric MORIN

Secrétariat d'Etat chargé des Transports

Hôtel Le Play

40 rue du Bac

75007 Paris

REF : CFE-CGC 2020-055

Courrier adressé par voie électronique

OBJET : LOM - Projet de décret « transfert de personnel »

Monsieur le Conseiller social,

Comme indiqué lors de notre réunion téléphonique du 18 novembre 2020, je vous adresse les questions et remarques de la CFE-CGC Groupe RATP concernant le projet de décret cité en objet.

En préambule, nous nous étonnons que les pouvoirs publics poursuivent leur travail de destruction des entreprises publiques de service public, sans tirer les conséquences des crises successives que traverse le pays, ni prendre en compte la nouvelle sensibilité des citoyens aux enjeux sociétaux et environnementaux.

En effet, le dogme européen du « tout marché », qui consiste notamment à remplacer les monopoles publics nationaux par des oligopoles multinationaux, progressivement privatisés, n'a pas fait preuve de son efficacité sociale et environnementale et ne sert pas l'intérêt général.

L'humain a besoin de stabilité et de perspectives claires à long terme. Il ne saurait être considéré comme une marchandise que l'on promène d'entreprise en entreprise sans son consentement, à plus forte raison lorsqu'il a signé un contrat de travail avec une entreprise lui garantissant la sécurité de l'emploi et des possibilités de développement de compétences et de rémunération.

C'est la raison pour laquelle le transfert des contrats de travail revêt un caractère particulièrement anxiogène pour les salariés de la RATP alors que de nombreux points restent à éclaircir (liste non exhaustive) :

- Les catégories d'emplois sont regroupées en trois groupements. Quels sont précisément les emplois figurant dans chacun des groupements ?
- Quelle est la définition précise du taux d'affectation ? Celle-ci est à préciser dans le projet de décret.
- Qu'entend-on précisément par garanties sociales de haut niveau ?

- Les emplois ne sont pas nécessairement classés de la même façon selon le statut de la RATP et selon la CCNTU. Des garanties doivent-être apportées sur une absence de déclassement des salariés qui pourraient être concernés.
- Le CST d'une part, et la CCNTU d'autre part, changent les durées de travail et de repos par rapport à l'existant. Quelle incidence ont ces changements sur les ETP conducteurs et sur les ETP autres emplois ?
- Les ETP transférés sont arrondis à l'entier supérieur ou inférieur. Parle-t-on d'arrondi arithmétique (0,5 est arrondi à 1) ?
- La CFE-CGC Groupe RATP regrette qu'une procédure de volontariat n'ait pu être mise en place, à l'instar du ferroviaire. Les arguments de « délais beaucoup plus resserrés » et de « base légale ne le permettant pas » ne sont aucunement recevables. A minima, il convient d'en relever le poids parmi les critères de classement.
- Toujours concernant les critères de classement, le plafond de points lié à l'éloignement du domicile par rapport au lieu de travail correspond à 40 minutes. Cela semble peu en Ile-de-France.
- La règle de calcul de l'indemnité versée en cas de refus de transfert doit être égale à celle de l'indemnité légale de licenciement et versée dans son intégralité. Seul son versement doit pouvoir être modulé selon des règles qu'il convient de préciser.
- La part mensualisée de l'indemnité différentielle doit être au moins égale à 90%. Celle-ci devrait prendre en considération l'inflation, sachant que l'inflation réelle supportée par les ménages est le plus souvent supérieure à l'inflation moyenne calculée.
- Les salariés transférés devront bénéficier d'une garantie d'emploi sans limitation de durée avec une obligation de réintégration de droit en cas de licenciement abusif.
- A quelle caisse de retraite cotisera un salarié initialement sous statut RATP, transféré dans un premier temps puis licencié ?

Je vous prie de croire, Monsieur le Conseiller social, à l'assurance de ma considération distinguée.

Frédéric RUIZ
Président



Ligne 14 prolongée à Saint-Ouen : objectif maintenu

La mise en service de quatre nouvelles stations est prévue pour le 14 décembre. Seule celle de Porte-de-Clichy, qui avait été inondée, sera livrée courant janvier.



La RATP teste le bus à hydrogène

Deux mois d'expérimentation impulsés par l'Europe et la France qui veulent booster la production d'hydrogène. Le bus, construit en collaboration avec Air Liquide et le groupe polonais Solaris, sera hébergé au centre de Thiais. L'expérimentation permettra de répondre à une série de questions : quel est l'impact de la technologie sur la conduite, la maintenance du véhicule et la sécurité, quelle est la consommation réelle du bus, combien coûte l'utilisation de l'hydrogène et quel gain en espérer ?

Belliard Paris 18 : un programme urbain ambitieux autour du centre de bus 100% électrique

Le projet urbain Belliard Paris 18 associé à la transformation du centre bus de Belliard, dans le 18ème arrondissement de Paris, entrera en chantier début 2021. La programmation mixte de 25 000m2, pilotée par Linkcity, prévoit des logements familiaux, en accession, en accession intermédiaire et en locatif intermédiaire et social ; une résidence coliving privée de 271 lits ; une résidence sociale de type Maison Relais ; des espaces de travail, des commerces et un local associatif ; une salle d'escalade d'environ 1 600 m2.

Rue de Rivoli, le parking souterrain est privé de voitures

UBUESQUE Les aménagements instaurant la piétonisation de l'axe ont rendu quasi impossible l'accès à un parc de stationnement C'est un contresens, une conséquence inattendue de la piétonisation de la rue de Rivoli (1er). Le parking de 400 places qui se trouve sous l'ancienne Samaritaine est devenu pour ainsi dire inaccessible.

Sogaris et la RATP s'allient pour développer des centrales de mobilité au sein du Grand Paris

Sogaris et le groupe RATP ont signé un partenariat industriel pour développer une nouvelle infrastructure urbaine au service de la mobilité des personnes et des biens, des centrales de mobilité. « Une centrale de mobilité désigne un objet urbain accueillant une programmation immobilière mixte pour la mobilité des personnes et des biens, expliquent les partenaires dans un communiqué. Intégrée à la ville et au quartier, la centrale de mobilité est un lieu de services de proximité qui répond aux nouveaux besoins des habitants et des territoires : stationnement pour les véhicules particuliers ou professionnels, surfaces dédiées à des activités de distribution urbaine, solutions et informations diverses de mobilités (bornes de recharge électrique, autopartage, libre-service, etc .) . »

Colis suspects dans le métro : 12% de signalements en plus depuis octobre

En raison de la hausse de la menace terroriste, le nombre d'alertes augmente sur le réseau RATP. Un vrai casse-tête pour la régie, qui doit arbitrer entre sécurité et maintien du trafic.

Tramway T9 : tout roule... en attendant les passagers

Des tests ont démarré hier sur cette ligne tant attendue, notamment parce qu'elle va remplacer le bus 183, saturé. La mise en route se fera au printemps.

Une expérimentation pour réduire les émissions de particules fines dans le métro parisien

Afin de réduire ces émissions de particules, la RATP, qui depuis plus de 20 ans cherche à améliorer la qualité de l'air dans ses espaces souterrains, expérimente actuellement en avant-première avec l'équipementier ferroviaire Faiveley VVabtec, spécialiste entre autres des systèmes de freinage, une nouvelle semelle de frein. Cette dernière est censée être faiblement émettrice de particules PM 1, PM 2,5 et PM 10, tout en limitant significativement les émissions de particules fines à la source. Plus précisément, la RATP s'attend à une réduction de 90 %% des ces émissions.

Grand Paris : circulation des diesel de 15 ans et plus limitée dès le 1er juin

La limitation de circulation des véhicules avec des vignettes Crit'Air 4 (voitures diesel de 15 ans et plus), dans la zone à faible émission du Grand Paris, a été repoussée de six mois, au 1er juin 2021, selon un vote mardi du Conseil de cette métropole.

Ainsi, dès le 1er juin 2021, les véhicules particuliers classés Crit'Air 4, 5 et non classés ne pourront circuler, la semaine de 8H à 20H, dans un large périmètre situé à l'intérieur de l'A86, qui forme une boucle autour de Paris. Concrètement, il s'agit des véhicules diesel Euro 1, 2 ou 3, immatriculés avant le 31/12/2005 et véhicules essences immatriculés avant le 31/12/96. Cette interdiction sera étendue progressivement, comme prévu, aux autres vignettes: dès juillet 2022, s'ajouteront les véhicules classés Crit'Air 3, et en janvier 2024, les Crit'Air 2, avant d'atteindre l'objectif de 100% de véhicules propres en circulation en 2030.

Déclaration de Claire JEUNET-MANCY au Conseil d'Administration

Vendredi 27 novembre 2020

Les perspectives financières de l'EPIC et de RATP DEV

Je me réjouis que la qualité du travail de la Direction et des équipes RATP soit saluée de manière unanime par les membres de ce Conseil.

Je crois que le travail effectué par les équipes RATP montre la grande capacité d'analyse et d'adaptation de l'entreprise et de ses salariés dans un contexte qui bouleverse les modèles traditionnels. Mes collègues sont soumis à une pression et une charge de travail importantes dans ce contexte et je ne manquerai pas de leur transmettre la reconnaissance de leur investissement et de leur travail par les administrateurs.

Les objectifs de performance interne et de transformation restent particulièrement ambitieux en 2021 malgré un contexte tendu et incertain.

L'un des volets de cette performance interne est le programme "DIAPASON". Je tiens à souligner de manière positive l'initiative prise par la Direction de proposer un dispositif d'accompagnement de "DIAPASON" au profit des salariés. Ce dispositif est très complet et basé sur le volontariat, ce qui est fondamental. L'enjeu va être de faire vivre pleinement cet accord avec tout le dispositif qu'il comporte. Il conviendra d'être attentif au suivi et la mise en œuvre, en espérant qu'il aura du succès auprès des salariés de l'EPIC.

Concernant RATP DEV, les points positifs que je relève sont les suivants : une véritable volonté de se donner les moyens de la réussite en adoptant une démarche résolument proactive en anticipant et en définissant des objectifs ambitieux.

S'agissant des appels d'offres "OPTILE", je tiens qu'il est nécessaire à mon sens que RATP DEV persiste dans son objectif de développement en Ile-de-France sur le réseau OPTILE. L'Ile de France est un territoire très particulier qui mérite un traitement à part, qui ne soit pas uniquement sous l'angle de la rentabilité des contrats. Les enjeux stratégiques et politiques sont majeurs sur ce territoire à mon sens.

Madame la Présidente, voilà les messages forts que je souhaitais vous transmettre et j'espère vivement qu'ils retiendront votre attention.

Syndicat CFE-CGC Groupe RATP

T. 01 58 76 80 00

www.cfe-cgc-ratp.com - contact@cfe-cgc-ratp.com

Organisation adhérente à la fédération nationale des transports CFE-CGC

Confédération française de l'encadrement CGC

