



www.cgt-metro-rer.fr

SEM... l'info!

CE QUE LA DIRECTION NE VOUS DIT PAS

CGT METRO RER

FÉVRIER 2010

L'EDITO

La direction de l'entreprise a désormais un nouveau projet qui va impacter directement les agents des gares du RER, de stations du métro, les agents de Bus et de CML (actuellement le département commercial).

La direction a donc visé la création d'un département commercial qu'elle appellerait **SEM**, pas parce que c'est le verlan de **MES**, mais comme **S**ervices des **E**spaces **M**ultimodaux.

Aux premiers abords et compte tenu de la présentation faite par la direction, cela n'a pas lieu d'alerter les agents d'exécution car, à court terme, seul l'encadrement subirait des modifications profondes de travail.

Alors pourquoi la CGT, vos délégués dans les instances (CDEP et CHSCT) sont engagés

dans un bras de fer avec les directions concernées?

Tout simplement parce que le directeur chargé de ce projet ne vous dit pas tout et vous méprise au travers de vos élus. Vos représentants CGT jugent que les informations portées à leur connaissance sont insuffisantes au regard du bouleversement qu'engendrerait cette création de département.

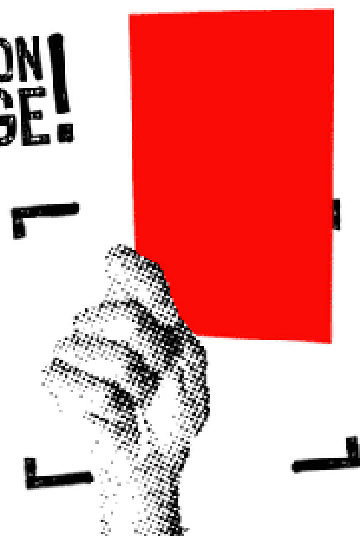
Malheureusement, ce dossier est révélateur du dialogue social dé-

gradé qu'entretient la direction.

Sans la vigilance de vos élus CGT, vous le lirez dans l'article sur les instances ou même en 4^{ème} page avec le point de vue d'un de vos administrateurs CGT, la direction passait un projet concernant 14 000 agents sans demander l'avis à personne.

Parce que les salariés lui ont donné mandat, la CGT joue avec eux la transparence et vous informe de l'évolution de ce dossier et de ses positions ■

CARTON ROUGE!



DANS CE NUMÉRO :

Edito	1
Instances	2
Le CHSCT	2
RER ou Métro	3
Chiffres clés	3
Le point de vue	4
Confiance !!!	4

La direction veut mener le bal des IRP*

* Instances représentatives du personnel (CHSCT, CDEP, ...)

Du côté des CHSCT, les scénarios sont différents, voire atypiques.

Le secrétaire du CHSCT RER (élu CGT) fait part de son désaccord au Président, précisant qu'ils ont une divergence de point de vue quant à l'impact subit par les salariés. Pour le président du CHSCT RER, il n'y a pas d'impact, donc une unique « information ». Pour le secrétaire (CGT), il y a un impact direct, donc « information et avis ».

Et au CHSCT métro (MES et MTS), le Secrétaire (élu UNSA) a signé un ordre du jour comprenant SEM uniquement pour « information ». En entrée de séance, après concertation des élus, une modification de l'ordre du jour, pour que SEM soit soumis à avis ... Unanimité des Elus. Contestation immédiate du Président sur la

validité du vote. Donc, deuxième vote des élus pour mandater le Secrétaire (UNSA) pour la commande d'une expertise auprès d'un organisme agréé par l'état. Vote: 6 voix POUR - 2 ne participent pas (Unsa commerciale). En bref, du bon travail d'instance ... avec vos 4 élus CGT (sur 9).

Bon travail ou pas, le Secrétaire (UNSA), qui ne peut avoir comme seule excuse de mal connaître ses obligations, ne tient pas compte des votes auxquels il a participé, en renonçant à l'expertise ... En fait il renonce tout simplement à ses prérogatives d'élus représentant les salariés! A cela nous vous laissons seuls juges ...

Les élus dans les CDEP ont besoin de l'avis du CHSCT.

C'est sur cet avis que doivent s'appuyer les élus du CDEP avant d'analyser les

questions économiques et professionnelles. Regarder de plus près les orientations politiques et économiques du projet SEM pour les connaître réellement.

Le président du CDEP Métro, représentant de la direction et responsable de MES, refuse de donner la moindre information sur les tenants et les aboutissants de ce projet. Il voudrait que les élus lui signent un chèque en blanc.

Ce n'est pas le rôle d'un CDEP, pas plus que donner un avis qui ne donne aucune garantie, aucune information concernant les incidences d'un projet, aucun chiffre sur les effectifs, sur ses différentes phases d'évolution, des métiers et donc les conditions d'utilisation des agents. A terme il s'agit surtout de cela ■

« Il [le directeur de MES] voudrait que les élus lui signent un chèque en blanc. »

Le fonctionnement du CHSCT:

Pour comprendre ...

Si un dossier impacte la vie des salariés, il est soumis à l'avis des élus, conformément au code du travail.

L'une des prérogatives du Secrétaire du CHSCT (élu dans et par ses membres)

est de consigner l'ordre du jour les sujets abordés lors de la séance avec le Président du CHSCT (par délégation du Directeur du département).

Dans ce dossier SEM, il est difficile-

ment imaginable que les conditions de travail, d'utilisation et de qualification n'évolueront pas lorsque l'on nous parle de métier unique !

A ce titre, le CHSCT doit être consulté ■

Pour travailler comme au RER ou comme au Métro ?

La fonction commerciale des agents stations comme des gares est, à quelques détails près, assez similaire.

Là où les choses se gâtent c'est lorsque l'on aborde les tâches annexes. Gestion des lieux, conditions d'ouverture et de fermeture des réseaux, les horaires de service, ... tous ces aspects des métiers qui sont les différen-

ces actuelles d'un réseau à l'autre.

C'est aussi à ces choses là que la direction veut s'attaquer. Les différents protocoles, Métro Service au Métro et Reflexe 2 au RER pour ne citer qu'eux, laissent penser que la direction accélérerait le nivelage par le bas de nos conditions de travail.

La CGT reste très vigilante aux attaques.

L'harmonisation sur la seule fonction « commerciale » existe déjà. Un voyageur titulaire de son NAVIGO paie le même prix en l'achetant dans un espace du RER ou du Métro, comme il a le même niveau de renseignements.

Alors si ce n'est pas pour s'attaquer à nos conditions de travail, pourquoi un rapprochement ?

« A votre avis la direction sera tentée d'harmoniser par le haut ou par le bas ? »

Quelques exemples ...

Début du service jour:

Métro: 5h20

RER: 4h45

Fin de service vendredi, samedi et veille de fêtes:

Métro: décalage de service jusqu'à 2h30, primé 2,29 € (pas de volontariat).

RER: prolongation de service jusqu'à 2h30, sur 3 gares du tronçon central et par des volontaires uniquement, primé 40€

Ouvertures et fermetures:

RER: quelque soit la gare (7 sur 65 sont a agent unique) sont ou-

vertes et fermées au minimum à 2 agents.

Métro: La plupart s'ouvrent et se ferment à 1 seul agent.

Les roulements :

RER: très peu de roulements à plat mais des J/N et J/M.

Métro: essentiellement des services à plat ■

Chiffres clés*

* (Source direction)

La direction prévoit une **mise en place** de son projet: le **1er avril 2010**

Nombre d'agents concernés: 6 437

MES: 4 130 (la totalité)

RER: 1 633 (Gares)

CML: 22

BUS: 42

Un chiffre reste toutefois inconnu, c'est l'effectif final après mise en place définitive.

Avec des arguments affichés comme productivité et suppression des redondances, nous craignons le pire pour l'emploi ■

Les militants CGT organiseront en MARS des Heures d'informations syndicales communes sur les réseaux, Métro et RER. Les agents sont invités à interpeller leurs délégués CGT pour connaître les dates et les lieux.

Le point de vue de... Philippe RICHAUD

Conducteur, élu CGT au conseil d'administration de la RATP

Quelles sont les conséquences de la création du nouveau département dans la politique de l'entreprise ?

Ph. R. L'entreprise présente ce projet en un changement de département et d'unité mais nous dit que cela n'entraînera pas de changements des conditions de travail ni de lieu. Le projet SEM c'est un département où l'on rassemble les unités opérationnelles des gares du RER A et B, l'ensemble du département MES, les fonctions ventes, information et accueil assurées dans les gares routières du département BUS et le département CML.

Oui, c'est ce que dit la note générale éditée fin 2009. Mais que ne nous dit pas la direction ?

Ph. R. En plus d'une homogénéité des services pour ne créer qu'un seul métier de service dans un premier temps, dans un deuxième temps, il y aura un gain

de productivité dès 2010 et accentué en 2011 sur les équipes fonctionnelles .

La séparation des pôles commercial et transport va créer un écart entre ces départements. Cela pourrait à terme déboucher sur une filialisation des pôles commerciaux par exemple...

Rien de bien réjouissant pour l'avenir si l'on fait un parallèle avec les autres grandes entreprises publiques dont l'état n'est plus majoritaire ou plus du tout dans le capital. Cette mutation de la RATP ressemble vraiment trop au sort qu'ont eu à subir ces entreprises.

Sans la mobilisation des salariés, et pas seulement les agents impactés dans ce projet, mais tous les agents, la direction engage l'entreprise vers un avenir où service public, emplois et conditions de travail seront remplacés par prestations de services, CDD et flexibilité ■

Faire confiance à la direction !!!

Si aux dires de M SAGLIER (MES), cela ne change rien, pourquoi autant de précipitation qu'aucune notion d'urgence ne justifie? A moins que ... Quelques morceaux choisis du document de présentation sont éloquentes et se passent de tout commentaire ...

- ✂ « Renforcer la satisfaction des clients en réduisant les coûts. »
- ✂ « Elaborer des évolutions susceptibles d'avoir un impact sur l'emploi et les compétences. »
- ✂ « Supprimer les redondances. »
- ✂ « Le regroupement des équipes fonctionnelles sera susceptible de générer des opérations de productivité. »

La création du département SEM est un bouleversement, il ne peut donc se faire en catimini. Sinon la direction a toute latitude pour faire ce que bon lui semble.

L'ensemble des CHSCT et CDEP (BUS, RER, METRO et CML) doit être consulté, pour que le CRE puisse à son tour émettre un avis. Un processus qui peut être long aux yeux de la direction, mais qui apporte des garanties dans l'intérêt des agents ■

