



LES "LUCKY LUKE" DE LA SIGNATURE

Projet d'avenant n°2 du protocole d'accord « Vers un transport adapté aux nouveaux rythmes urbains sur le déroulement de carrière des agents de conduite du métro et du RER »

Depuis plusieurs années les conducteurs vivent au quotidien :

- l'augmentation du trafic voyageur qui sollicite plus de présence sur les trains,
- les contraintes liées à l'augmentation de la productivité,
- la baisse du pouvoir d'achat liée à la politique salariale de l'entreprise...

Toutes ces contraintes nécessitent une revalorisation du pouvoir d'achat de l'ensemble de la catégorie conduite.

Le ras-le-bol est général, un conflit des conducteurs du RER B a éclaté du 9 au 13 novembre 2009, suivi des conducteurs du RER A qui sont partis en grève illimitée à partir du 10 décembre 2009 et, tout dernièrement d'une grève des conducteurs du métro, le 21 juin 2010.

Les Directions du Département RER et du Département MTS font la sourde oreille et veulent passer en force, accompagnées de quelques syndicats, les « Lucky Luke » de la signature, un projet d'avenant n° 2 du protocole d'accord « **Vers un transport adapté aux nouveaux rythmes urbains sur le déroulement de carrière des agents de conduite du métro et du RER** » pour soi-disant nous récompenser de nos réels efforts.

Qu'apporte-t-il ?

Le tour de magie est simple, la RATP veut transformer la partie fixe de la prime d'offre de service (POS) en une équivalence d'environ 7 points statutaires, par suppression de la partie fixe de la POS et, un complément de l'entreprise à hauteur d'environ **3 points** statutaires supplémentaires.

Soit un gain total de **18,10428 €** (6,03476 X 3).

Mépris des grévistes ! Mépris de la catégorie conduite !

L'intégration des primes dans le traitement pour être prises en compte pour la retraite doit être une mesure transversale et s'appliquer à l'ensemble des salariés de l'entreprise. Elle ne correspond pas aux revendications des conducteurs et de plus, en échange de contreparties !

Quelles contreparties ?

Attention ! Un syndicat se disant défenseur de la catégorie conduite fait circuler une pétition mettant en avant le bien fondé de l'intégration de la POS dans le statutaire. Il fait croire que l'on ne touchera nullement aux conditions de travail des conducteurs. Il précise en bas d'un tract : « *la signature de cet avenant n° 2 dépendra du résultat de la pétition que vos délégués vous présenteront* ». En bref, si celui-ci le signe, c'est à cause de vous !

Pour valider un accord, il faut 35 % de signataire, combien ce syndicat a-t-il besoin de signatures de conducteurs pour le parapher, 35 % des 35 %, soit 12,5 % !

Ce n'est en aucun cas une avancée qui contente les requêtes des conducteurs ! Les phrases ou les mots de ce projet suffisent à dresser la politique de la Direction qui privilégie la productivité, la régularité aux dépens de la sécurité ferroviaire :

- ambition de qualité de service sur les réseaux Métro et RER,
- enjeux contractuels du STIF,
- adaptation du service aux besoins évolutifs de déplacements des franciliens,
- RER A : renforcer l'efficacité de l'entreprise, traçabilité de l'utilisation quantifiée de l'ensemble du personnel de la ligne, mise en œuvre depuis le 1^{er} mars 2010 de nouvelles méthodes de remise à l'heure (en sus de celles existantes auparavant), aborder l'heure de pointe du matin dans de bonnes conditions sur la branche Nord Est...
- RER B : cet avenant ne répond pas au constat de sortie de grève signé par la Direction,
- Pour le Métro : offrir un nouvel élan à l'entreprise et répondre aux demandes de nos voyageurs...
- Pourquoi des mesures différenciées appliquées au 1^{er} mars 2010 pour le RER et au 1^{er} décembre 2010 pour le Métro ?

Non, à un fond de capitalisation !

En aparté, suite à la Loi Fillon, il ne faut surtout pas laisser la RATP mettre en place, une retraite additionnelle comme dans la Fonction Publique (RAFP), système par capitalisation, qui repose sur l'adhésion obligatoire à un fond de pension dont les cotisations sont assises **sur les parties des primes**. Il s'agit d'un système basé sur des points dont la valeur de d'achat est connue mais dont la valeur de service est inconnue car les fonds récoltés sont placés sur les marchés financiers avec tous les dangers liés à ces placements à risques.

De plus, la volonté de donner de plus en plus d'importance à la rémunération au mérite apporterait une rente très différente entre les agents, puisque les primes seront attribuées de façon subjective (DIL...) par la hiérarchie. Enfin les agents en arrêt maladie subiront une double peine. Outre leur santé dégradée, ils verront leur rente réduite puisque, n'ayant plus de primes durant leurs absences pour maladie, ils ne versent pas la cotisation durant ces périodes.

LE SYNDICAT SUD RATP NE SIGNERA PAS CET AVENANT !

Cotisations : 60€/an
Se syndiquer à SUD,
C'est se Défendre !

SYNDICAT SUD/RATP
5, Impasse Mousset - 75012 PARIS
<http://www.sudratp.fr>

