



## 1<sup>ER</sup> MAI 2021, L'UNSA RATP CONDAMNE LES VIOLENCES



**Le traditionnel défilé syndical s'est déroulé le 1er mai dans différentes villes de France. A Paris, il aura été marqué particulièrement par les agressions dont a été victime la CGT, sur la Place de la Nation, en fin de manifestation.**

L'**UNSA RATP** déplore et condamne ces agressions qui n'ont pas leur place lors d'une manifestation, nous avons adressé un message de soutien à la CGT RATP en ce sens. Qui sont les agresseurs ? L'enquête décidée par les autorités, si elle aboutit, conclura peut-être à la présence parmi les agresseurs d'un mélange d'extrême gauche mêlée à de l'extrême droite... Nous verrons.

En tout état de cause, **ces agissements sont intolérables** et participent à détourner les citoyens/salariés de l'engagement public, qu'il soit en politique ou en entreprise. C'est sans doute le but recherché...

## L'UNSA RATP DÉPLORE LA DISPARITION D'UN GRAND MILITANT



Jacques BIDARD, 73 ans, ancien responsable de la Traction à l'**UNSA** (conducteurs métro et RER) nous a quitté brusquement. Le syndicat, la section « retraités » et d'anciens collègues conducteurs étaient présents à ses obsèques le 04 mai pour lui rendre un dernier hommage et le remercier de ses années de militantisme au service du mouvement Autonome.

L'**UNSA RATP** adresse une nouvelle fois ses condoléances à sa famille. Nous ne t'oublierons pas, Jacques.

## SOMMAIRE

VIOLENCES DU 1 <sup>ER</sup> MAI	P1
JACQUES BIDARD	P1
ORIGINES DU 1 <sup>ER</sup> MAI	P2
1 <sup>ERS</sup> DE CORDÉE	P2
EPIC : QUEL AVENIR ?	P3
PÔLE TRACTION	P4
CCAS / CP	P4

## POURQUOI UNE MANIF LE 1<sup>ER</sup> MAI ?



**Cela fait des décennies que sont organisés des défilés chaque premier mai. Mais les salariés de 2021 que nous sommes savent-ils à quoi correspond cette date ?**

Pour simplifier, notre 1<sup>er</sup> mai trouve son origine dans les combats qui furent menés par le monde ouvrier pour obtenir, à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, la journée de huit heures de travail (soit 48h hebdo !).

Ce combat est notamment mené aux Etats-

Unis, dès 1884. Le 1<sup>er</sup> mai 1886, une manifestation dégénère à Chicago, faisant plusieurs morts aussi bien chez la police que parmi les manifestants. La répression sera forte avec la condamnation à mort de plusieurs manifestants.)

La Deuxième Internationale Socialiste tient son Congrès à Paris en 1889 et sur proposition des français, en soutien aux manifestants de Chicago, il est décidé d'instituer la Fête du Travail chaque 1<sup>er</sup> mai. Cette démarche s'installe ainsi dans de nombreux pays et des manifestations se déroulent dès les années suivantes, qui seront souvent réprimées dans le sang. En France, cette journée est chômée mais payée depuis 1948. En 1955, le Pape instituera la Fête des travailleurs (Saint Joseph) le 1<sup>er</sup> mai !

## 1<sup>ERS</sup> DE CORDÉE ? QUELLE RECONNAISSANCE ?

**La pandémie est l'occasion pour beaucoup de « découvrir » l'intérêt de métiers habituellement peu valorisés, voire dévalorisés, souvent symboles d'échec scolaire et de faible qualification.**

Ainsi, les français, mais surtout nos politiques, ont soudain redécouvert toute l'importance des aides-soignant(e)s, ces salariés embauchés au SMIC, et des infirmier(e)s rémunérés autour de 1600 euros en début de carrière... De même, nous avons tous vanté les mérites de nos caissières de supermarché, smicards, et des personnels de nettoyage, smicards eux aussi, quand ils sont déclarés...



Le secteur des transports n'est pas en reste puisque les mérites de nos routiers et livreurs, et même les salariés du transport public, ont eu leur (petite) part de félicitations et de remerciements. Un « merci » ne coûte pas cher ! Autant de métiers où l'on ne fait pas fortune malgré les horaires à rallonge ou décalés, les contraintes, le travail dominical...

Un « merci », c'est sympa mais cela ne remplit pas l'assiette. Ces métiers, habituellement dévalorisés et mal payés, sont indispensables au bon fonctionnement de notre société. Il est urgent de les revaloriser, d'améliorer leurs cursus de formation et de reconnaître leur pénibilité, y compris pour la retraite. Notre régime était précurseur en la matière, nous comprenons l'acharnement de nos politiques à le détruire, des fois qu'il donne des idées pour d'autres catégories...

## QUEL AVENIR POUR LA RATP « EPIC » ?

Tous les agents s'interrogent sur l'avenir de la RATP, dans sa physionomie actuelle en tout cas. Que restera-t-il de l'EPIC, et donc de notre Statut spécifique, avec la création de toutes ces filiales, avec la mise en concurrence ?

Une chose est sûre, l'Entreprise a entrepris sa métamorphose à marche forcée désormais. D'ici quelques années, l'EPIC risque bien de se limiter aux Infrastructures et à la Sécurité. Tous les autres secteurs de la RATP seront filialisés et l'extinction du Statut grandement favorisée.



Pour autant que l'on comprenne cette stratégie, il s'agit d'emmener la RATP vers un autre modèle, où le Contrat avec IDFM ne sera plus cette « camisole de force » qui encadre chacun de nos mouvements, car d'autres activités plus rentables (mais hors Contrat) prendront progressivement une place prépondérante dans le chiffre d'affaires.

Dans ce modèle, quel sera le poids du transport physique des voyageurs par nos filiales RDS, Tramway, MTS et RER ?

La première étape de cette métamorphose est bien entendu la mise en concurrence du secteur Bus. **Les premières attributions de lots se profilent pour la fin 2023, pour une mise en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier 2025.**

Dans ce contexte, la Direction a dénoncé les conditions de travail machinistes pour en négocier de nouvelles, cohérentes avec le Cadre Social Territorial (CST), qui s'impose à tous les candidats à l'exploitation de lignes historiques de la RATP.

**En interne, le débat s'est déroulé en transparence : quelle attitude avoir ?**

**S'opposer**, sans doute vainement, afin de ne pas laisser penser que nous accompagnons cette mise en concurrence ? Ou **négocier** au mieux des intérêts des agents que nous représentons ?

Cette mise en concurrence est la déclinaison d'un Règlement Européen de 2000, retranscrit dans la Loi française en 2009...

L'**UNSA RATP**, à travers son pôle BUS, négociera les futures conditions de travail machiniste !

### MASTER CLASS « DÉZINGAGE DU SERVICE PUBLIC »



S'il est un moment où **les syndicats doivent démontrer leur utilité**, celui-là en est sans doute un...

Pour l'**UNSA RATP**, il est notamment inimaginable que les machinistes partent dans leurs futures filiales avec un salaire correspondant à 32 heures travaillées tandis qu'ils en feront près de 35 dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Cela correspondrait à une baisse du coût horaire inacceptable, pour le plus grand bénéfice des futurs employeurs. En effet, dans le cadre du décret correspondant, la rémunération des salariés est maintenue à l'identique après leur transfert dans leur nouvelle entreprise.

Cette posture de négociation n'efface pas notre opposition indéfectible au principe de la mise en concurrence dans les transports publics d'Ile de France, qui ne bénéficiera ni aux agents, ni aux voyageurs. Mais quand on a réaffirmé cela, quelles perspectives propose-t-on aux salariés ?

L'**UNSA RATP** engagera toutes ses forces dans la préservation des intérêts des agents car personne, ni l'Entreprise, ni les responsables politiques, ne décidera de notre avenir sans que l'on ait notre mot à dire !

## CERTAINS PARTENT ? LA VIE CONTINUE.

L'**UNSA RATP** a eu à déplorer le départ d'une partie de ses militants du pôle Traction pour d'autres cieux. Ce sont des choses qui arrivent mais il est vrai que l'**UNSA RATP** était plutôt épargnée par ce phénomène de « mercato » jusqu'alors.

Il est toujours difficile à comprendre comment des militants parfois très anciens et fidèles ont soudain la révélation que le syndicalisme autonome ne leur correspond pas (ou plus ?), pour aller tenter l'aventure dans une confédération dont on cherche depuis Bergeron ou Blondel la ligne syndicale. Quasi anarchiste dans certaines entreprises, ultra-réformiste ailleurs.

L'**UNSA RATP** a réorganisé le pôle Traction en son sein, avec **Jean Marc JUDITH (conducteur ligne 4)** comme Secrétaire dudit pôle. Jean Marc est soutenu par de nombreux militants locaux, encore étonnés de cette situation dont ils n'avaient jusque-là et pour beaucoup aucune prémices.

L'**UNSA RATP** l'affirme haut et fort, le pôle Traction n'est pas mort, loin s'en faut, à MTS ou RER. Nous serons présents au quotidien sur le terrain et lors des élections de fin d'année.

Ce n'est  
qu'un  
au revoir!



## ELECTIONS DE LA CCAS ET MISE EN PLACE DU CONSEIL DE PRÉVOYANCE

Le nouveau Conseil d'Administration de la Caisse d'assurance maladie (CCAS) de la RATP s'est mis en place, le mandat du précédent s'achevant. Les représentants des salariés et des ayants-droits y sont désignés au regard des résultats des élections professionnelles précédentes et à la suite d'une élection spécifique aux retraités/ayants-droits.

Concernant les agents actifs, nombre de représentants par syndicat :

<b>UNSA</b>	<b>4 titulaires et 4 suppléants</b>
<b>CGT</b>	4 titulaires et 4 suppléants
<b>CFE/CGC</b>	1 titulaires et 1 suppléant
<b>SUD</b>	4 titulaires et 1 suppléant
<b>CFDT</b>	Aucun
<b>FO</b>	Aucun
<b>Autres syndicats</b>	Aucun

Les élections « retraités » se sont déroulées et plus de 50% de nos retraités se sont exprimés !

En voici les résultats :

Inscrits : 34 767 Exprimés : 17 978  Soit 51.71%	Liste commune UNSA RATP / CFE CGC	6 323 votes <b>1 élu,</b> Madame Liliane VALLI
Deux places à pourvoir.	CGT	8 237 votes, <b>1 élu,</b> Monsieur Claude VOISIN
	SUD	3 418 votes, <b>aucun élu</b>

Par ailleurs, les organisations syndicales représentatives se sont réunies pour mettre en place la nouvelle équipe du Conseil de Prévoyance :

<b>Bureau du Conseil de Prévoyance</b>	
Président	<b>UNSA</b>
1 <sup>er</sup> Vice-Président	CFE CGC
2 <sup>ème</sup> Vice-Président	<b>UNSA</b>
Secrétaire	CGT
Secrétaire Adjoint	<b>UNSA</b>
Trésorier	<b>UNSA</b>
Trésorier Adjoint	CGT



**Olivier GALLE, agent de maîtrise à RDS, élu UNSA RATP** dirigera, comme le mandat précédent, le Conseil de Prévoyance, instance au service des agents pour toutes les problématiques maladie, incapacité, inaptitude, etc.

Olivier GALLE, UNSA RATP  
Président du Conseil de Prévoyance

## ELECTIONS DANS LES TRÈS PETITES ENTREPRISES (TPE)

Depuis peu d'années, les salariés des très petites entreprises sont appelés à voter pour l'organisation syndicale de leur choix, chargée de défendre leurs intérêts, dans un contexte de très faible implantation syndicale dans ce secteur économique, et en pleine pandémie.

5 millions de personnes se répartissent dans des entreprises de moins de 11 salariés (artisans, commerçants...) ou sont salariés à domicile (assistantes maternelles par exemple).

A l'issue du scrutin et en fonction de leur score, les syndicats participent aux négociations de branche (convention collective) et défendent ces salariés devant l'employeur ou les prud'hommes par exemple.

L'**UNSA** s'est engagée pleinement dans ces élections, les deuxièmes de ce type, et a multiplié par trois ses résultats par rapport au premier scrutin !

En avril, les résultats sont tombés :

<b>CGT</b>	26,31%	+1,19
<b>CFDT</b>	16,46%	+0,97
<b>UNSA</b>	<b>15,89%</b>	<b>+3,40 points</b>
<b>FO</b>	13,84%	+0,83
<b>CFTC</b>	5,90%	-1,94
<b>CFE CGC</b>	3,85%	+0,47
<b>Solidaires</b>	4,27%	+0,77

L'**UNSA** est la seule organisation syndicale qui progresse en voix malgré la baisse de la participation à ces élections. L'UNSA devient la troisième force syndicale dans les TPE et talonne la CFDT.



© - RATP - J-F Mauboussin

efficace autonome  
responsable



© - RATP - Jean François Mauboussin

© - RATP - Noam Ciliric



**UNSA RATP**

11, rue Victor Hugo - 93170 BAGNOLET

Tél. : 01 79 64 81 50 - [unsa.ratp@gmail.com](mailto:unsa.ratp@gmail.com)

[www.unsa-ratp.fr](http://www.unsa-ratp.fr)