

INFRA TRAM

OFFERT À LA CONCURRENCE

Le 29 mars 2022, les organisations syndicales étaient reçues pour annoncer que la maintenance des infrastructures du tram (Voie et Caténaires) serait sous-traitée avec une perte de 60 agents. La Direction de l'entreprise a décidé d'avancer les échéances de la mise en concurrence (2030).

La création de la BU-TRAM est la fusion de RDS-TRAM et des ateliers du tramway MRF à l'image de ce qui s'est fait à RDS (BUS et MRB). La BU-TRAM n'oblige pas la RATP à sacrifier la maintenance des infrastructures puisque la mise en concurrence du réseau et de sa maintenance est 2030.

C'est une preuve supplémentaire que la Direction est complice pour anéantir notre belle entreprise, la RATP. Au cours de la réunion du 29 mars on nous expliquait qu'il ne fallait pas trop en dire pour ne pas donner trop d'information saux concurrents : *la bonne blague*. Il est donc annoncé par la Direction qu'il y aurait des zones nord et sud pour l'attribution des lots des infras. Avec un impact de moins 30 ETP (emploi à temps plein) sur la voie dont la disparition du pôle tramway (14 ETP), -8 à villette et -8 à République.

République vient de subir une réorganisation qui a amputé les effectifs de 8 agents. Bref on imagine bien quelle issue imagine la Direction sur cet attachement. Pour CT, l'activité

est déjà sous-traitée mais gérée par l'unité ESO tout comme TDE EMHT qui ne sont pas inquiétés, du moins pour l'instant puisque le sujet devrait revenir pour 2030.

Pour TDE, il est annoncé moins 30 agents soit moins 10 par centre. La douche froide pour ces derniers qui, malgré les efforts fournis ces dernières années, comme pour les déroulages sur le patrimonial ont prouvé leur savoir-faire et un coût moins cher que le privé. Mais à quoi bon ces efforts si on peut gaver les «potes» du privé ! L'entreprise étant bienveillante annonce que les effectifs restaient au sein d'Infra, qu'il y a des compétences au sein des équipes : Mais bien sûr ! **c'est surtout pour pallier au problème de recrutement.**

«Rien n'oblige la RATP à sacrifier la maintenance des infrastructures»



Les agents s'attendaient à un autre merci de votre part mesdames et messieurs.

Les négociations étaient prévues pour débuter à l'automne 2022 jusqu'à la fin du printemps. Radio ballast ou radio caténaire, suivant les sensibilités de chacun, allant bon train notamment sur les roulements, la CGT demandait des audiences à la Voie et à TDE .

Petite surprise, nous apprenons que les négociations étaient décalées au premier trimestre 2023. Nous apprenons également que le nombre de zones géographiques passera à 3 lots au niveau de maintenance 1,2 et 3.

Sur TDE, il est expliqué que les roulements vont changer avec plus de week-ends pour certains

et moins pour d'autres mais rien n'est figé, les négociations et les demandes des agents cadreront les choses. Ce n'est pourtant pas le message relayé sur le terrain. A priori, il n'y a rien à discuter lorsque les Directions se déplacent dans les attachements. Mais comment peut-on faire un roulement sans mettre la charge de travail en face ? drôle de façon de gérer...

La Direction de la Voie nous confirme que les agents peuvent se mettre en mobilité. Pourtant, le responsable de République envoie un mail l'après-midi même pour demander aux managers de refuser celle-ci. Bref un flou total et où, une fois de plus, l'humain n'est pas du tout la priorité de nos dirigeants.



ON CROIT RÊVER !

La RATP au secours du privé !

On nous explique aussi que les entreprises privées ont aussi des problèmes de recrutement ou de formations. Cerise sur le gâteau, les équipes RATP pourraient faire les interventions en cas de renfort et d'accompagnement sous prétexte que nous sommes gestionnaires de l'infra.

On croit rêver ! **Pour la CGT, c'est NON !** Nous ne pallierons pas aux problèmes organisationnels des autres. On nous vend, ampute nos effectifs et il faudrait faire le boulot que l'on a perdu ! Que la Direction assume ses choix et qu'elle assume.

Nous invitons donc les agents à prêter leurs outils au directeur et accompagnateur de ce projet.

La dernière en date ; la Direction locale annonce qu'une décision serait prise en fin d'année pour savoir si la maintenance des infras resterait au sein de l'EPIC ?

En effet, il se dit que le privé serait trop gourmand et trop cher tout en expliquant aux agents qu'il n'y aura rien à négocier en termes de roulement ou de volet social comme l'attribution de l'ACD sur les horaires décalés, par exemple.

En effet, on change tout mais pas trop quand même, les agents sont pris pour des moutons.

Ce choix n'est que politique. En effet, rien n'oblige la RATP de nous lâcher avant l'échéance.



@gisocgratp



Giso CGT RATP



www.giso.cgt.ratp@gmail.com