



SYNDICAT AUTONOME TOUT RATP

19 boulevard de Sébastopol 75001 Paris

tél.:01.42.33.60.48 / fax.:01.42.33.17.63

<http://www.sat-ratp.fr>

Février 2017

La MDT nuit, c'est parti...

**C'est parti,
c'est bel et bien la fin du CSA,
un métier de contrôle
exclusivement en service nuit,
dont la durée de vie n'aura pas
excédé un peu plus d'une
vingtaine d'années !**

POURQUOI ?

Après un premier protocole **signé en octobre 2016, par les organisations syndicales CFDT, FO, CFE-CGC et UNSA** frappé d'un **droit d'opposition exercé par les organisations syndicales CGT - SAT et SUD**, n'a donc pu produire ses effets, celui-ci étant finalement considéré comme inexistant.

La direction de SEM s'empresse de rouvrir les négociations en date du 26 décembre 2016, elle revient avec un nouveau texte, mais finalement, à très peu de choses, n'est qu'un copier-coller du précédent. Donc très peu d'évolution, si ce n'est

que la réécriture d'un paragraphe concernant la fermeture des stations à un seul agent, ce qui a soulevé de nombreuses oppositions et contestations des organisations syndicales CGT SUD et SAT.

Plus précisément, la première mouture du projet de protocole, le texte prévoyait la « *prise en charge de la fermeture de certaines stations et gares par les grilles automatiques, comme c'est le cas à prise de service jour (...)* », pour ainsi dire, que les fermetures de certaines stations et gares se feront à un seul agent.

Certes, ce point évolue, mais laisse toujours place aux interprétations. En effet, le nouveau document présenté par la direction de SEM mentionne que « *l'équipe dédiée contribue aux fermetures des stations et gares, conformément à l'organisation en vigueur* ». Autant dire, une vraie « duperie » puisque ce paragraphe n'apporte aucune garantie sur les fermetures à deux agents comme nous le revendiquons.

Pour y voir plus clair, cette confusion concernant la contribution des équipes MDT à la fermeture des stations et des gares suscite des interrogations. L'imprécision du texte laissant une libre interprétation aux unités, puisqu'il ne répond pas à l'exigence de la réglementation en vigueur, mais uniquement à l'organisation. En gros, **ce point manque tellement d'éloquence, que l'on se demande comment certaines organisations syndicales ont pu s'en satisfaire.** Dès lors, il est indiscutable qu'il s'agit d'une belle pirouette de la direction de SEM, dans laquelle

**Un protocole intitulé « MDT nuit » moins avantageux
succède à l'accord MAGISTER...
Qui impacte l'ensemble des agents de station et des gares.**

l'UNSA, FO, CFTD, CFE-CGC et même la CGT (puisque à son tour, vient de signer ce protocole d'accord) ont foncé tête baissée. Pourtant, il existe indiscutablement une différence majeure entre "organisation" et "réglementation". L'organisation se décline localement par accord managérial, en quelque sorte, de manière informel. Alors que la réglementation est un ensemble de dispositions et prescriptions réglementaires, celles-ci sont incontournables et doivent s'appliquer.

Le reste du texte ne comporte pas de modifications significatives. **Les opérateurs CSA, deviennent AAM et les ROC CSA, AE, avec au passage une perte de rémunération mensuelle d'un peu plus de 400 €** et sans aucune garantie de voir leur demande de mobilité aboutir, car la direction refuse de créer des passerelles, comme nous n'avons pourtant cessé de le revendiquer durant les négociations. Les agents seront accompagnés pour faire des mobilités, toutefois, personne n'est à l'abri d'un échec lors de l'entretien avec le recruteur et ce sera un retour en station.

Il est important de préciser également, que la demande de mobilité pour les agents du CSA, est conditionnée au préalable, d'un retour en station. Ensuite, l'agent pourra s'inscrire dans une démarche de mobilité. Pour les agents du CSA, qui souhaiteraient le cas échéant, intégrer le SCC, aucune priorité n'est prévue, les agents intégreront les services et sites déficitaires en effectif, donc pas forcément en service nuit et à proximité du

A qui profite le disparition du CSA...

Sans équivoque, la grande gagnante de la disparition du CSA c'est la direction de SEM. Depuis de nombreuses années elle a « maille à partir » avec ses équilibres budgétaires, vouloir toujours plus et mieux, mais au moindre coût. Donc, la direction de SEM n'a aucun état d'âme, quitte à prendre des mesures des plus radicales, **la disparition d'un métier plus rémunérateur que la fonction d'agent de station...**

Elle est également contrainte de répondre aux nombreuses mises en demeure du STIF de couverture de tous les postes en station et dans les gares sur toute la durée du service voyageur.

C'est pourquoi pour le **Syndicat Autonome Tout RATP**, nous nous interrogeons sur le caractère de « loyauté » et la notion de « bonne foi » de cette réorganisation de la maîtrise du territoire en service nuit.

C'est justement cette interrogation qui nous préoccupe au **Syndicat Autonome Tout RATP**, avec le projet d'accord présenté par la direction de SEM. En effet, force de constater qu'il ne se limite pas qu'à l'organisation de l'activité maîtrise du territoire en nuit au département SEM. Il a pour conséquence directe la disparition du métier de CSA (Contrôle Sécurisation Assistance), dont la généralisation sur les unités au métro a vu le jour par la signature du protocole MAGISTER (Maîtrise et GestlonS du TERritoire) en date du 30 juillet 1996, à la suite d'expérimentation ayant démontré qu'une spécialisation des équipes mobiles chargées de la maîtrise du territoire s'avère parfaitement adaptée à ces caractéristiques. Dont la pertinence a été renforcée en 2008, avec le protocole AGATE, (Accord Global pour la vAlorisation de l'activité de conTrôle, sécurisation et assistance dans les Espaces du métro de Paris).

Donc, sur la notion de « bonne foi », le **Syndicat Autonome Tout RATP**, constate que le processus de réorganisation du travail prévu par le projet de protocole paraît dénué de "bonne foi", puisqu'il consiste avant

domicile, ou du site le plus proche de l'attachement CSA précédent.

TOUT CECI N'EST QUE « FOUTAISE » !

Pour la direction et les organisations syndicales signataires (**CFE-CGC, FO, CFTD, UNSA qui ont signé le 06 janvier 2017**, et par la **CGT en date du 10 janvier 2017, dans les coulisses, afin d'éviter la photo de famille**) l'objet du protocole MDT nuit, serait de permettre aux AAM et AE du service nuit de pratiquer l'activité MDT, autrement dit, des activités de contrôle, afin de « **tuer l'ennui** » des agents de station et des gares. Bien entendu, pour le **Syndicat Autonome Tout RATP**, il s'agit d'une fourberie, l'objet de ce protocole est tout autre, mais nous le verrons un peu plus loin, dans le chapitre « à qui profite la disparition du CSA » !

Pourquoi en finir ?



tout à la disparition du métier de CSA afin de pallier à l'insuffisance des effectifs d'agent de station au métro en service nuit de manière à assurer la couverture des postes à l'accueil de la clientèle aux Comptoirs d'information et Comptoir Club.

Par conséquent, c'est la **direction de SEM qui tire manifestement « profit » de cette réorganisation**, lui permettant de couvrir l'ensemble des postes de travail en service nuit à moindre coût. Alors que pour y parvenir il suffisait de recruter des animateurs agent mobiles en suffisance et aussi, d'augmenter le nombre de possibilités de nomination AE lors des commissions de classement.

La direction de SEM va même jusqu'à conclure, que l'existence des CSA serait un obstacle à la création d'équipes de maîtrise du territoire en service nuit ! donc au détriment des agents de stations qui souhaiteraient faire du contrôle en service nuit...

C'est une argumentation à double face, d'une part, parce que la direction de SEM n'en fait pas la démonstration et, que d'autre part, si l'on prend l'exemple du SCC créé en 2009, ce corps de

contrôle unique au sein de la RATP ne fait pas obstacle à l'existence des équipes MDT dans les services jour et mixte sur l'ensemble des unités du métro et du RER. Par conséquent, pour le **Syndicat Autonome Tout RATP**, l'existence du métier de CSA ne fait pas obstacle à la mise en place d'équipe MDT en service nuit. **C'est tout simplement la direction de SEM qui veut en finir avec le CSA.**

Et d'ajouter, qu'une **direction puisse tenir un tel langage en opposant les catégories professionnelles entre elles, c'est irresponsable et inacceptable !** La mise en échec qui perdure depuis de nombreuses années de l'inexistence d'équipes MDT en service nuit, **est de la responsabilité de la DIRECTION et non des agents de station et des gares.**

Sur l'iniquité !

Par ailleurs, le projet prévoit des modalités d'accompagnement disproportionnées établissant l'existence d'une iniquité, selon que les agents du CSA soient issus du protocole MAGISTER ou du protocole AMO CSA. En effet, une grande majorité

**Un protocole qui acte la disparition d'un métier,
signé par, FO - CFDT - l'UNSA - CFE/CGC**

mais aussi, la CGT...

c'est une première à la RATP !

des agents issus du protocole AMO CSA sont maintenus sur des postes de CSA bien au-delà de la temporalité de leur occupation telle que définie au protocole AMO CSA. La quasi-totalité des agents issus du protocole AMO CSA ayant dépassé le maximal de durée d'occupation des postes. De facto, les mesures d'accompagnement prévues pour les agents CSA issus du protocole MAGISTER, aurait dû, de plein droit, être rendues transposables aux agents issus du protocole AMO CSA.

D'autre part, contrairement à ce qui est annoncé par certaines organisations syndicales signataires, il n'est pas prévu 1000 € supplémentaire pour les agents ayant déjà atteint le niveau 12. Seuls les agents du niveau 12, qui ont obtenu le maximum de point fixé par la réglementation, pourront bénéficier de ce versement complémentaire.

Sur la formation

La direction ne précise pas la durée de formation, elle se limite à répondre dans les instances qu'elle sera adaptée au cas par cas, selon les besoins de l'agent. Pour le **Syndicat Autonome Tout RATP**, l'on y voit par cette absence de cadrage sur la durée de la formation, une volonté manifeste d'en réduire la temporalité au minimum afin de rendre le plus rapidement possible les ex-agents CSA opérationnels sur leur nouveau poste de travail, peu importe si la durée de la formation est manifestement insuffisante.

Quel impact pour l'ensemble des agents du service nuit à SEM.

La direction se dit confiante, les unités feront preuve de discernement et que seuls les agents volontaires intégreront les équipes de contrôle en service nuit. **Mais voilà, ça, c'est ce qu'elle dit oralement, mais sur le papier la formulation diffère :** « Les activités de MDT en nuit seront assurées par l'ensemble des agents, comme dans les autres services » ou encore : « l'affectation ponctuelle d'un agent dans l'équipe dédiée sera également possible à des fins d'immersion ».

Et comme le dit cette citation :

– les paroles s'envolent les écrits restent –

Pour y voir plus clair, tous les agents, qu'ils soient volontaires ou pas, seront susceptibles d'être immergés ponctuellement dans une équipe de contrôle.

Le document ne définit pas de cadrage sur les conditions d'immersion ponctuelle des agents des gares et de station dans les équipes de contrôle.

Dans quelles conditions ? Avec quelle formation ? etc.

Il convient d'apporter une lisibilité plus pointue sur la notion d'immersion dans les équipes de contrôle

afin de ne pas occulter certains paramètres qui peuvent avoir des conséquences majeures et dans certains cas le risque de mettre des agents dans une position juridique particulièrement risquée.

En effet, un grand nombre d'agents en service nuit, ont cessé toute activité de contrôle depuis plus de 20 ans, d'autres (plus particulièrement au RER) n'ont jamais pratiqué cette activité, puisque celle-ci n'était pas prévue dans la fonction initiale d'agent des gares, d'ailleurs, la formation de base agent des gares ne comportait pas de module de stage MDT.

Le document, ne fait aucune mention concernant les dispositions liées à la législation en vigueur, notamment concernant l'assermentation et d'agrément tout deux devenu obligatoire, afin qu'un agent soit habilité à procéder à la verbalisation d'un contrevenant. Pourtant, la direction du département SEM, n'est pas s'en méconnaître, qu'un certain nombre d'agents tant au RER qu'au Métro ne sont ni assermenté ni en possession de l'agrément.

Donc, en pleine connaissance de cause, la direction du département SEM expose des agents à des risques judiciaires, voir poursuites pénales, pour défaut d'assermentation et d'agrément. Puisque pour qu'un agent puisse verbaliser, celui-ci doit obligatoirement être assermenté et en possession de l'agrément.

Egalement disponible sur le site :
d'information CHSCT SEM/CML
www.dp-chsct.fr

Rejoignez-nous sur le blog du
Syndicat Autonome Tout RATP
<http://autonome.over-blog.com>

N'hésitez pas, rejoignez-nous,
retrouvez nous sur facebook et visitez notre site www.sat-ratp.fr
19, Bd de Sébastopol - 75001 PARIS - Tél. : 01.42.33.60.48 Fax. : 01.42.33.17.63 - Mail : satratp@free.fr



BULLETIN D'ADHÉSION

20....
Année

NOM : Matricule :
Prénom : Département :
Emploi : Unité :
Attachement :
Catégorie :
Adresse :
Code Postal : Ville :
Tél. Mobile : Tél. Domicile :
Tél. Professionnel : 01 58 7.....
Votre Délégué :
Mail :@.....
Prix : 40 €
Règlement : Ch. Esp. Prél.

Signature