

Projet de contrat RATP-IDFM 2021-2024

Un contrat nécessaire

Dans l'organisation actuelle, la rémunération de la RATP dépend principalement du contrat qu'elle a avec l'autorité organisatrice IDFM.

Le nouveau contrat maintient le principe du partage du risque sur les recettes qui a montré tout son intérêt au cours de la crise sanitaire en 2020, permettant à la RATP d'avoir un résultat positif.

Un contrat durci qui réclame toujours plus d'efforts aux salariés de la RATP

La rémunération sera basée sur la validation. La lutte contre la fraude va devoir être renforcée tandis que la rémunération se déconnecte un peu plus des coûts de production.

Le doublement des indicateurs et une enveloppe bonus/malus multipliée par 4, plus variable et largement basée sur la perception client vont engendrer un suivi plus chronophage et là aussi une plus grande déconnexion entre le travail des salariés et sa reconnaissance au travers du bonus/malus.

Un objectif de productivité nette annuelle de 1% obligera la RATP à financer ses besoins nouveaux.

Un contrat transitoire qui s'inscrit dans le cadre de l'ouverture à la concurrence

Conforme au règlement OSP et à la loi LOM, le nouveau contrat comprend des maquettes financières différenciées pour l'Opérateur de Transport, le Gestionnaire d'Infrastructures et la Sûreté tout en sortant de son périmètre l'activité des filiales. Ce contrat aura une durée de 4 ans au lieu de 5.

Une autorité organisatrice qui prend toujours plus de place et oblige la RATP à rechercher de nouveaux marchés, parfois bien éloignés de sa mission qu'est le transport collectif de masse en région Ile-de-France.

Ainsi des pans d'activité sont repris par IDFM qui affiche ostensiblement ses couleurs sur les matériels roulants, réduisant peu à peu la RATP à un simple tractionnaire interchangeable sur son cœur de métier.

IDFM va également accroître ses subventions à l'investissement, ce qui permettra à la RATP de se désendetter mais aussi à IDFM de réduire de 955 M€ le coût de rachat des biens de retour et de reprise lors de la mise en concurrence du réseau de surface.

En échange d'une plus grande souplesse sur l'utilisation de la capacité d'autofinancement, IDFM entend récupérer la majeure partie du résultat de l'EPIC RATP au-delà de 270 M€.

En conclusion, le nouveau contrat avec IDFM est mieux que s'il était pire !

Il faut souligner la mobilisation des encadrants de la RATP qui ont travaillé pour défendre les intérêts de la RATP dans un contexte où l'autorité organisatrice a un poids prépondérant et où l'actionnaire unique, c'est-à-dire l'Etat, ne s'active guère pour défendre son entreprise.

Grâce à cette mobilisation sans failles, nous pouvons considérer que la RATP a sauvé les meubles jusqu'à la date fatidique du 1^{er} janvier 2025.

La CFE-CGC Groupe RATP développera son analyse lorsqu'elle aura le contrat en main.

