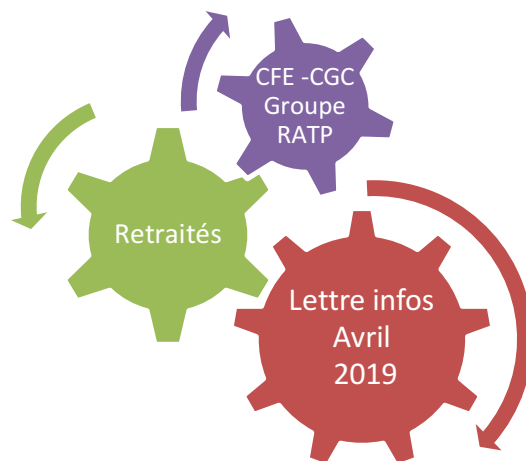




N°56

Mesdames, Messieurs, Chers Collègues,

Vous trouverez dans la lettre de ce mois-ci des infos sur:

- notre réunion des retraités du 25 avril 2019,
- le Conseil d'administration de la RATP,
- la RATP,
- un communiqué de presse de la CFE-CGC du 30/04/19,
- le Conseil d'administration de la CCAS du 26 avril 2019.

Amicalement.

Jean-Marc GRISONI

Réunion des retraités

Le 25 avril nous avons eu le plaisir de nous retrouver avec notre Président pour la journée des retraités.

Ce fut l'occasion de débattre sur de nombreux sujets dans une ambiance conviviale.

Étaient présents à notre réunion :

Denise Nicole, notre président Frédéric Ruiz, Francis Scotto, Karim Ramadan, Yves Parisi, Jean Claude Baillon, Michel Jeay et Jean-Marc Grisoni.

Francis SCOTTO était l'animateur de cette réunion. Frédéric RUIZ, notre Président nous a fait honneur par sa présence. Il a répondu à toutes nos questions et nous a informés sur l'évolution des relations sociales et des orientations actuelles de la RATP. Nous tenons à remercier Nathalie TETART qui a mis en œuvre les moyens nécessaires au bon déroulement de notre réunion.

Vous trouverez ci-dessous une synthèse des points abordés lors de nos échanges.

Séminaire des retraités CFE-CGC groupe RATP

Thème : La RATP d'Autrefois et de Demain
Objectif : Organiser un séminaire convivial sur un site du CSEC RATP (ex CRE RATP) à BENODET en PC
Date : Juin 2020
Durée : (4 jours / 3 nuits) ou (3 jours / 2 nuits)
Participants : 30 personnes (retraités et conjoints) + responsables CFE-CGC Groupe RATP

Au Programme

Réunions de travail (témoignages sur le passé et réflexions sur l'avenir de notre entreprise)

Remise en forme : Thalasso sur 2 jours

Convivialité : Croisière sur l'Odette et balade au pays Bigoudin.

Budget : En cours d'élaboration

: Laurent Dominé secrétaire adjoint au CSEC s'occupera des réservations sur BENODET

Organisateur : Francis SCOTTO d'ANIELLO

Si vous êtes intéressés n'hésitez pas à vous préinscrire avant fin juin 2019 auprès de Nathalie TETART

Nouveau Comité Social Économique Central (C.S.C.E.) ex CRE

Le CSCE est dirigé désormais par les 3 organisations syndicales représentatives (UNSA, CGT, CFE-CGC). Notre syndicat est représenté par Laurent Dominé, secrétaire adjoint de la direction du CSCE.

Un des objectifs de la nouvelle direction est la bonne gestion du patrimoine du CSCE. Un état des lieux a été réalisé afin de déterminer les actions prioritaires à mener.

Fontenay les Bris est un exemple de la mauvaise gestion de l'ancienne direction CGT avec le projet de faire de cette propriété CGT une base de loisirs financée par le CRE RATP.

La Cour des Comptes a relevé des dysfonctionnements de gouvernance entre les élus et la direction administrative du CSCE.

Les élus n'avaient plus aucun pouvoir de décisions sur l'organisation de notre CRE. Ils ont aussi noté des salaires excessifs pour les postes administratifs de direction.

Parmi les actions prévues :

- Le site WEB sera entièrement refondu,
- Une nouvelle plateforme d'accueil téléphonique sera mise en place
- Un recadrage nécessaire de la direction administrative,
- Un élargissement des périodes d'accès aux centres avec des tarifs plus avantageux,
- Une meilleure prise en compte des retraités afin de leur faire bénéficier de certains tarifs réservés aux agents actifs.
- Un arbre de Noël avec pour les plus jeunes des jouets de qualité et pour les plus grands des bons d'achats

Les relations sociales à la RATP.

Un nouveau protocole de droit syndical avec le regroupement des différentes instances (CDEP, CHSCT, DP...).

Les conseils d'entreprises que prévoyait la loi Macron ne sont pas mis en place. Les syndicats n'ont pas voulu ceux-ci estimant que les chefs d'entreprises ne sont pas prêts actuellement pour y participer.

Les dernières élections professionnelles ont désigné trois syndicats représentatifs à la RATP : L'UNSA, la CGT et la CFE/CGT groupe RATP.

Le nouveau droit syndical définit des moyens au niveau central et non plus au niveau local. Ceux-ci sont à partager entre les trois organisations syndicales représentatives.

Une baisse des votes a été constatée lors de cette dernière élection au niveau de l'encadrement.

Les modalités de votes de la direction de la RATP sont mis en cause (fin du vote un vendredi à 9h) ainsi que la question de sécurité pour le votant (demande du montant de la dernière rémunération).

Les relations de notre syndicat avec la direction de l'entreprise.

Une dégradation du dialogue social a été constatée depuis les orientations politiques de Macron.

La direction ne répond plus aux courriers des syndicats et essaye de faire passer en force les dossiers.

Frédéric RUIZ est devenu Président de la fédération des transports CFE-CGC. Cela a eu pour conséquence une écoute plus attentive de la Direction.

L'application des directives européennes remet en cause l'organisation des transports en Ile de France. Les services publics à la française et la RATP en sont les victimes.

En anticipant une mise en concurrence sauvage, Les encadrants seniors sont écartés des décisions. Ils sont considérés comme des nantis, bien payés et moins malléables au changement. Cela crée des conflits de générations entre des responsables jeunes qui n'admettent pas de devoir manager des anciens mieux payés qu'eux.

L'Europe et le modèle français

Un système technocratique au pouvoir. Les élus et commissaires européens ne sont que de passage. Ce sont les fonctionnaires européens qui dirigent et peuvent être influençables par les lobbies dans la préparation des directives européennes.

L'EPIC RATP avait construit un modèle de transport intégré pour la ville avec toutes les compétences et le savoir faire et avait capitalisé dans le temps pour un service public de qualité.

La sécurité des réseaux, la qualité de service avec la maintenance des infrastructures et matériels roulants seront remis en cause avec le basculement progressif vers le privé. Déjà une partie de ses compétences et responsabilités sont progressivement transmises à IDFM. IDFM qui décide et traite directement avec le Ministère des Transports.

Nous vivons une période de transition délicate et de nombreux chantiers nous attendent.

La RATP s'orienterait vers un nouveau modèle économique et social. Une RATP éclatée en filiales et une séparation nette entre gestionnaire d'infrastructure et sociétés de transport. Quid de son personnel et de son ingénierie, de son régime spécial ?

La mise en concurrence des réseaux BUS

La loi d'orientation des mobilités LOM a des impacts sur les réseaux bus de la RATP.

Cette mise en concurrence aura comme conséquence la perte d'exploitation de lignes de bus au profit du secteur privé. Cela s'accompagnera de dérogations sur les horaires et temps de repos des machinistes avec comme limite la réglementation européenne.

18 000 agents seront concernés et n'auront pas la possibilité de refuser ce transfert au privé sous peine d'être licenciés par la RATP.

Un sac à dos social serait mis en place pour les agents mutés d'office avec la possibilité de bénéficier encore pendant un an du CSCE (CRE RATP), une affiliation avec la CCAS, un accès aux centres de santé de la RATP, le maintien de la rémunération lors du transfert avec la perte du statut RATP avec une affiliation à la convention des transports.

Ce transfert d'agents, si ce scénario est mis en place, aura un impact non négligeable sur l'organisation actuelle de la CCAS et de la CRP.

Préparation du séminaire des retraités CFE-CGC groupe RATP

Pour aborder la RATP d'Autrefois (celle que nous avons connu et que nous avons vu évoluer), Francis nous propose de recueillir vos témoignages, votre vécu (éléments, situations qui vous ont marqués dans votre vie professionnelle). C'est un travail de mémoire à transmettre aux jeunes générations qui conduira à l'élaboration d'un livre que nous présenterons au séminaire.

Merci de participer à ce devoir de mémoire.

Ce sont des entretiens téléphoniques. Si vous souhaitez en savoir plus et apporter votre pierre à l'édifice prenez contact directement avec Francis SCOTTO d'ANIELLO au 06 77 77 72 11

La Matinée des retraités s'est clôturée par un moment de convivialité au restaurant MELAC (excellent)

INFO DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA RATP

Vous trouverez ci-dessous les interventions de notre administratrice Claire JEUNET MANCY.

COMPTE-RENDU DU MANDAT 2014-2019

AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA RATP

Le mandat d'administrateur salarié (2014-2019) arrive à échéance. Avant les nouvelles élections de mai 2019, nous venons vous rendre compte et faire le bilan de nos actions.

Elus sur la liste présentée par la CFE-CGC Groupe RATP, Alain TERNOIS (2014-2015) et moi-même - Claire JEUNET-MANCY (2015-2019) - avons tout mis en œuvre pour rester fidèles à nos engagements et vous représenter au Conseil d'administration de la RATP.

Ainsi, tout au long de ces 5 années, nous avons veillé à :

- porter les **enjeux humains** au cœur des décisions du Conseil d'administration,
- éclairer les décisions à prendre par notre **connaissance de l'entreprise**, de son activité et de ses métiers,
- faire remonter au niveau du Conseil **les perceptions des salariés et les difficultés du terrain**,
- être **pragmatiques et constructifs**.

Nous avons choisi de vous présenter nos interventions les plus significatives de ce mandat.

LE CONTRAT AVEC ILE-DE-FRANCE-MOBILITE (« IDFM » ex-STIF)

Nous avons **voté en faveur** du contrat avec IDFM et des avenants porteurs de développement de l'offre RATP, le dernier étant celui du « *Grand Paris des Bus* ».

LA POLITIQUE DES RESSOURCES HUMAINES ET LA FORMATION

Nous avons défendu la nécessité :

- de mieux exploiter la **mobilité interne** au sein du Groupe RATP et de mieux accompagner les collaborateurs dans cette démarche,
- de **concrétiser les leviers** listés dans le plan stratégique : gestion des carrières, généralisation de la Gestion prévisionnelle des emplois et des carrières Groupe, lisibilité des processus de mobilité professionnelle, professionnalisation de la filière RH, accompagnement de la compétence managériale, développement d'un vivier de talents.

Concernant le plan de formation, nous avons sollicité :

- une **augmentation de l'enveloppe** de formation dédiée à l'encadrement,
- une véritable **articulation** entre le plan de formation et les objectifs stratégiques de « *Défis 2025* ».

LE PROJET « DIAPASON »

Nous avons fortement insisté sur la nécessité :

- d'allouer les **moyens humains internes** suffisants et le temps nécessaire pour effectuer un diagnostic complet des processus existants et accompagner les évolutions décidées,
- de donner aux salariés de la **visibilité** sur les objectifs précis de la Direction de l'entreprise,
- d'**associer** les différents niveaux d'encadrement pour l'élaboration de solutions pertinentes et durables,
- d'analyser la **résistance au changement** avec un plan d'actions dédié de conduite et d'accompagnement du changement,
- de compléter le **dispositif d'accompagnement social**, en particulier sur le volet « *redéploiement des salariés* ».

LE DEVELOPPEMENT DU GROUPE ET LA PREPARATION A L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE

Nous avons soutenu le développement du Groupe RATP, la création de la filiale « *RATP CAPITAL INNOVATION* » et les augmentations de capital de toutes les filiales du Groupe présentées au cours de ce mandat.

Nous avons également défendu :

- la **place incontournable des salariés de l'EPIC** dans le cadre du développement du Groupe,
- la préservation des **intérêts et des droits** des salariés,
- le **rôle clé de l'encadrement** dans ce processus de préparation à la concurrence,
- le renforcement de la **cohésion et des synergies entre l'EPIC et l'ensemble de ses filiales**,
- le partage d'un **socle commun de valeurs** pour le Groupe.

En tant qu'administrateurs salariés, nous avons constamment rappelé qu'au-delà des impératifs financiers, le **capital humain** de l'entreprise doit être placé au cœur de toute démarche visant à améliorer la performance de l'entreprise. Les femmes et les hommes du Groupe RATP constituent la principale richesse de l'entreprise, qui lui permettra de se différencier de ses concurrents et de relever les défis qui s'imposent à elle.

Claire JEUNET-MANCY et Alain TERNOIS,

Administrateurs représentant les salariés

Elus sur la liste CFE-CGC du Groupe RATP

Plafonnement des indemnités de l'encadrement

Au moment où Emmanuel Macron faisait son discours plein de solennité sur la solidarité française, sans doute avait-il déjà décidé de s'attaquer au système qui en est le meilleur symbole : l'assurance chômage.

Muriel Pénicaud, mettant à exécution des menaces maintes fois répétées depuis des mois, annonce dans un entretien publié ce matin dans les échos que les allocations chômage des cadres vont être plafonnées.

Tout a déjà été dit sur le caractère inique de cette mesure. Que les cadres financent les ressources du régime d'assurance-chômage hauteur de 42 % quand ils en utilisent seulement 15 %, laissant 10 milliards d'euros à la solidarité inter-catégorielle. Que le régime est par définition assurantiel et proportionné à la perte de revenu accompagnant la perte d'emploi. Que les cadres, déjà, attendent 5 mois avant de toucher le moindre euro d'indemnisation au titre justement de la solidarité.

Tout a été dit sur l'ineptie économique d'une mesure injuste touchant symboliquement quelques personnes quand l'abus des contrats précaires pour des millions de personnes coûte plus de 6 milliards au régime d'assurance chômage. Que rien n'est fait pour récupérer les 500 millions d'euros que coûtent les travailleurs frontaliers. Que rien n'est fait pour soulager le régime des dépenses que l'état impose sans concertation au nom d'une politique publique de l'emploi bien peu efficace.

Mais le pire, désormais, c'est l'argumentation fournie pour justifier ce qui ne peut pas l'être. Ce gouvernement, ami des milliardaires, qui supprime l'ISF pour s'attirer les faveurs du capital, se pique dorénavant de connaître et définir le revenu qu'il est décent d'avoir quand on est privé d'emploi. Peu lui importe le principe qui fonde la cohérence et la force du régime d'assurance chômage, rompant le pacte de solidarité inter-catégoriel, usant d'arguments fallacieux, il emmène la société vers sa désagrégation et l'assurance chômage vers la privatisation.



Bulletin confédéral de la CFE-CGC à parcourir

<http://www.cfecgc.org>

La RATP a amélioré sa performance économique et financière en 2018, et maintenu ses investissements à 1,6 milliard d'euros

2018 a été marquée par une accélération du développement du groupe sur tous ses segments (Ile-de-France, France et à l'international) résume la présidente-directrice générale de la RATP, Mme Catherine GUILLOUARD. Le chiffre d'affaires 2018 est en hausse de 3,2 % à 5563 millions d'euros, a annoncé le groupe vendredi. Le résultat opérationnel récurrent (EBIT) progresse de 6,3 % à 476 millions et le résultat net récurrent par du groupe de 9 % à 290 millions d'euros.

Toujours plus de voyageurs sur le réseau RATP

L'établissement public a transporté 3,39 milliards de voyageurs en 2018, soit une progression de 1,1 % sur un an.

La concurrence au coin de la rue

Le bouleversement de la concurrence est désormais au coin de la rue. Depuis des décennies, ceux qui voyagent en bus ou en métro à Paris et dans sa petite couronne sont transportés, monopole oblige, par la RATP. Ce n'est cependant plus le cas pour les nouvelles lignes de bus, de tramway ou de métro. Ainsi le groupe devra-t-il concourir cette année pour se voir attribuer le tram 9 qui reliera Paris porte de Choisy à Orly ville. De même pour les futures lignes du Grand Paris. Le grand chambardement des bus parisiens Mais le réseau historique de bus est aussi en passe d'échapper au monopole. Au premier janvier 2025. L'autorité organisatrice des transports de la région, le-de-France mobilités, aura attribué les lignes parisiennes par appel d'offres. L'enjeu est considérable : avec ses 4 700 bus, la RATP assure un milliard de voyages par an. Et l'activité emploie 19000 personnes sur les 45 000 que compte l'Epic.

RATP Dev donné vainqueur Brest

Elle est confirmée, c'est une belle victoire pour RATP Dev : la filiale de la RATP aurait remporté le contrat d'exploitation des transports publics de Brest au détriment de Keolis qui gère le réseau Bibus depuis plus de 20 ans.

Claire, premier tunnelier du prolongement sud de la ligne 14

Le 3 avril 2019 a été baptisé le premier tunnelier du prolongement sud de la ligne 14, Claire, qui partira fin mai de la future station Pont de Rungis à Thiais (94). L'engin atteindra L'Hay-les-Roses (94) début 2021.

La RATP accélère sur WeChat, l'appli préférée des Chinois

Les touristes chinois peuvent acheter en yuans leurs titres de transport franciliens depuis la Chine sur l'application téléchargée par plus d'un milliard d'utilisateur. Un service essentiel pour une population habituée au paiement dématérialisé. La RATP compte pour l'heure 34.000 abonnés sur son compte WeChat.

Pécresse propose de baisser la TVA sur les transports

La présidente de la région Ile-de-France, Valérie Pécresse (LR), a proposé dimanche de baisser de 10% à 5,5% la TVA sur les transports de voyageurs et d'aider "puissamment" le covoiturage, pour réconcilier écologie et pouvoir d'achat

Bataille au sommet pour la publicité dans le métro parisien

Plusieurs rivaux veulent évincer Metrobus, qui a le marché depuis 70 ans. Cette fois-ci, la compétition prend un tour différent. Les règles de mise en concurrence sont plus strictes. Et la RATP a décidé de modifier les règles du jeu. Le gagnant ne devra plus reverser une partie de ses recettes à la régie, comme aujourd'hui. Le nouveau schéma prévoit la création d'une société commune entre la RATP et le prestataire retenu, qui détiendra 50 % ou 51% des parts. Privé et public partageront ainsi le pouvoir, les futurs bénéfices, et cofinanceront les investissements à effectuer. Des investissements massifs. De «50 à 60 millions d'euros sur la durée de la convention», selon l'appel d'offres. Il s'agit en particulier de moderniser le réseau publicitaire, en multipliant les très rentables écrans numériques. I

Bus électriques: RATP et Ile-de-France Mobilités achètent français

La RATP et Ile-de-France Mobilités (IDFM) ont donné un coup de pouce à la filière française des bus électriques, en attribuant mardi à Heuliez Bus, Bolloré et Alstom un marché d'un potentiel de près de 800 véhicules, pour un montant maximum de 400 millions d'euros.

Commande record de Pour nouveaux plus de confort et de régularité, un programme métros

Ils font des millions de kilomètres et transportent des milliards de voyageurs tous les ans. Vos métros sur les seize lignes du réseau RATP, à Paris et en proche banlieue, ont permis d'effectuer 1,6 milliard de trajets en 2018. C'est 20 millions de plus qu'en 2017. A ce rythme, et les prolongements de lignes en cours n'arrangeront rien, le matériel souffre. C'est pourquoi Ile-de-France Mobilités (IDFM), qui finance les transports en commun dans la région, prévoit le renouvellement régulier des métros.

Des métros et tramways la nuit à Paris, un samedi par mois de septembre à mars

Six lignes de métro et trois de tramway vont ouvrir à titre expérimental toute la nuit un samedi par mois, de septembre à mars à Paris, annonce la présidente de la région Ile-de-France, Valérie Pécresse (LR). "Il n'est pas possible d'ouvrir le métro 24 heures sur 24 tous les jours, à cause des nombreux chantiers d'entretien de la RATP. Il y en a plus de 400 chaque jour", a souligné Mme Pécresse en précisant que le coût d'une seule ouverture nocturne "se chiffre en millions d'euros".

Les PV vont pleuvoir

Plus de pitié pour les véhicules mal stationnés. Alors que le nouveau réseau de bus va être lancé demain, Paris et Ile-de-France Mobilités promettent de donner à ces derniers « toutes les capacités » de circuler. Car le défi est grand. Depuis plus d'un an, la vitesse commerciale des bus s'est effondrée dans Paris. Elle atteint aujourd'hui une moyenne de 10,8 km / h. Ainsi, pour les seuls mois de janvier et février derniers, 9 317 PV ont été dressées par des agents sur le terrain pour non-respect des voies de bus. Et 17176 l'ont été par vidéo verbalisation Ile-de-France Mobilités. La circulation dans les voies de bus d'un véhicule non autorisé peut lui coûter 90 € (paiement sous trois jours). Le stationnement à cet endroit est quant à lui considéré comme très gênant et fait risquer une amende de 135€.

CDG Express : le gouvernement face au choix du report

Un rapport pose deux options sur la table : ouvrir avant les JO, ou pas, la ligne reliant Roissy à la gare de l'Est. Le gouvernement a désormais tous les éléments pour décider, soit une mise en service dans des délais très serrés lors des Jeux olympiques de 2024, soit de viser la fin 2025 pour « détendre » le calendrier des chantiers ferroviaires très nombreux au nord de Paris. Cette dernière option étant plébiscitée par les élus franciliens.

La station Bréguet-Sabin va fermer deux mois

Transformation et modernisation du comptoir d'information, installations de nouveaux distributeurs, nettoyage et remise en peinture de l'ensemble des locaux... La station Bréguet-Sabin (XI e) sur la ligne 5 va être totalement renouvelée.

La concurrence arrive dans les bus d'Ile-de-France

L'arrivée de la concurrence dans les bus de l'Ile-de-France aiguise les appétits des opérateurs de transport, mais certains acteurs contestent déjà les futures règles du jeu, jugées trop favorables à la RATP.

Ile-de-France Mobilités (IDFM) dépense actuellement 2,3 milliards d'euros par an pour faire rouler les bus de la région. Ceux-ci sont répartis en deux réseaux: celui de la RATP à Paris et dans la proche banlieue; et Optile, qui emploie 10.000 personnes dans toute la grande couronne et dont l'exploitation est répartie en 140 contrats passés de gré à gré. Transdev en détient grosso modo la moitié, suivi par Keolis (filiale de la SNCF, 20%) et la RATP (10%, via des filiales).

Pressée par Bruxelles d'ouvrir les 1.500 lignes de bus franciliennes à la concurrence, l'autorité régionale des transports va commencer par Optile, un marché de 900 millions d'euros. IDFM a redécoupé ce réseau en 39 lots, correspondant à des "bassins de vie". Certains sont plus petits que d'autres, pour laisser une chance aux PME du transport face aux grands groupes. "La concurrence n'est pas une fin en soi: c'est un levier pour améliorer le service aux usagers et exiger des opérateurs qu'ils offrent le meilleur service possible, tout en assurant un meilleur équilibre financier", assure Laurent Probst, directeur général d'IDFM. "Les éventuelles économies réalisées grâce aux nouveaux contrats seront réinvesties pour renforcer l'offre."

L'appel d'offres pour le premier lot a été lancé l'an dernier pour un mini-réseau qui regroupera au sud-est de Paris le futur tramway T9 et sept lignes de bus actuellement exploitées par Keolis.

Le vainqueur sera connu cet été, et devra être opérationnel à partir du 1er janvier 2021.

- "Équité de traitement" - IDFM va lancer les 38 autres appels d'offres d'ici 2021, avec dès cette année six premiers lots en juillet et six autres à l'automne. "On se mobilise là-dessus", dit Thierry Mallet, le PDG de Transdev. "On sera candidats sur plusieurs lots", renchérit celui de Keolis, Jean-Pierre Farandou. "Peut-être pas les 38, mais plusieurs lots. Dès lors qu'on considèrera qu'on a des chances de gagner, bien évidemment."

La RATP sera également de la bataille, via de nouvelles filiales. Elle est d'autant plus partante qu'elle va perdre son monopole à Paris ces prochaines années, en commençant par ses bus à partir de décembre 2024. "L'ouverture à la concurrence va concerner 19.000 salariés de la RATP, sur les 44.000 de l'Epic", l'établissement public actif sur son périmètre historique dont les salariés bénéficient d'un statut particulier, relevait récemment sa PDG, Catherine Guillouard, devant l'Assemblée nationale.

C'est la Loi d'orientation des mobilités (LOM), actuellement entre le Sénat et l'Assemblée, qui fixera le cadre du transfert des personnels si la RATP perd des lignes de bus. Le texte envisage le maintien

de la plupart des avantages des "RATPistes". Pour Mme Guillouard, c'est "justifié par des conditions d'exploitation tout à fait spécifiques à Paris et à la petite couronne".

Là où ses concurrents ne sont pas d'accord, c'est que la LOM prévoit pour l'instant que les personnels refusant d'être transférés au nouvel opérateur d'une ligne seraient licenciés aux frais de celui-ci... avant éventuellement de se faire réembaucher, le secteur manquant de chauffeurs.

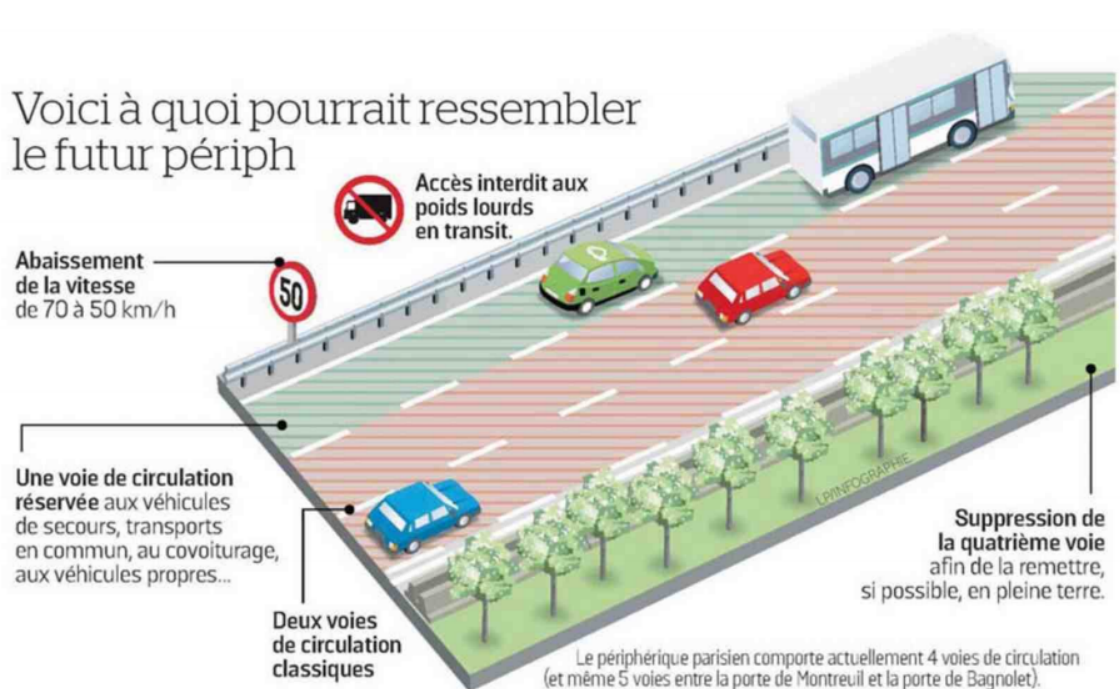
"Transfert des personnels oui, transfert des règles de la RATP non", lance Jean-Pierre Farandou, réclamant "que les conditions de mise en concurrence soient équitables". "L'Etat s'est occupé jusqu'à présent du bon transfert, et du bon maintien dans l'emploi, des employés de la SNCF (avec la réforme ferroviaire, ndlr) et des employés de la RATP", note Thierry Mallet, qui préside l'association professionnelle du secteur UTP, en plus d'être patron de Transdev. "Mais le transfert obligatoire n'existe pas chez Optile. Or, un gars qui conduit un bus chez Optile, ce n'est pas très différent d'un gars qui conduit un bus à la RATP, surtout quand il est dans un quartier difficile le soir", pointe-t-il. "Il faut qu'il y ait une équité de traitement !"

Des mauvaises langues n'hésitent d'ailleurs pas à rappeler que la ministre des Transports Elisabeth Borne dirigeait la RATP il y a encore deux ans.

50 km/h et des voies en moins : ils veulent révolutionner le périph

Les usagers du périphérique parisien vont-ils devoir passer au x 50 km/h à relativement brève échéance ? C'est en tout cas l'une des principales mesures « chocs » recommandées par la Mission d'information et d'évaluation (MIE) de la mairie de Paris chargée de réfléchir à l'avenir de l'anneau routier qui ceinture la capitale dans un rapport que nous nous sommes procuré.

La réduction de la vitesse est la plus marquante des mesures préconisées. Les membres de la commission suggèrent aussi de créer une voie qui serait réservée aux transports en commun, au covoiturage et aux véhicules propres. Autant de place en moins pour les conducteurs de véhicules « classiques » qui pourraient en outre perdre d'autres voies sur certains tronçons.



Mobilité propre : la RATP attribue les lots du plus gros appel d'offres européen de commande de bus électriques financé par Île-de-France Mobilités

Lancée en janvier 2018, cette consultation avait pour objectif d'accélérer le renouvellement massif du parc bus de la RATP avec 100% de bus propres à terme, faisant ainsi de la Région Île-de-France une référence mondiale du transport public urbain routier très bas carbone. L'objectif est de disposer en 2025 de 2/3 de centres bus électriques et 1/3 de centres bus au biogaz.

Cette consultation se décompose en 3 lots donnant lieu chacun à un accord cadre (marché) d'une durée de deux ans et d'un montant maximum de 133 millions d'euros. Ils portent sur des bus électriques standards de 12m, et ont été dimensionnés pour assurer les premiers déploiements de bus électriques. Cet achat représente au global un potentiel de commande de près de 800 bus (dont environ 200 en commande ferme) pour un montant maximum de 400 M€ financé à 100% par Île-de-France Mobilités (en subvention directe ou via le contrat Île-de-France Mobilités – RATP).

Après dépouillement et analyse des offres, les 3 lots identiques, dans leurs montants minimum et maximum, sont attribués par la RATP à HeuliezBus, Bluebus/Bolloré et Alstom/Alstom Aptis.

La première commande d'environ 150 véhicules, répartie sur les trois lots, sera passée dans les meilleurs délais. Les premières livraisons « série » liées à cette consultation devraient être effectuées fin 2020, et ce jusqu'en 2022.

Il s'agit d'une étape majeure pour la RATP, l'équipement massif du parc en bus électriques étant emblématique de son ambition de devenir un acteur incontournable de la transition énergétique dans le secteur du transport public. Pour les accueillir, l'entreprise est mobilisée pour relever un challenge industriel dans des délais très contraints, l'adaptation de ses 25 centres bus, dont 12 sont déjà en transformation.

La flotte RATP, composée de 4700 bus, comprend d'ores et déjà 950 bus hybrides, 140 bus bioGNV et 83 bus électriques. Avant l'arrivée des livraisons liées à cette consultation massive, le parc RATP en Île-de-France augmentera de 77 bus électriques et 50 bioGNV en 2019.

Une nouvelle consultation pour l'achat massif de bus électriques devrait rapidement être lancée afin de poursuivre la conversion rapide de la flotte de bus en Île-de-France.

Examen de l'arrêté des comptes au 31 décembre 2018

Dans ce bilan on constate une évolution des charges pour le périmètre PUMA (retraités et ayants droits) de 1,7% en global.

En particulier sur la chirurgie + 8,5 % et les actes du secteur public (radiologie, prise de sang..) ainsi que les frais juridiques liés à des recours contre des tiers.

Le compte hors Puma (agents actifs), évolue plus fortement + 32% lié à des hausses des AT, des locaux et des coûts juridiques.

Le point le plus important concerne les créances dues par la CNAM 19,2M€

Traitement Comptable de la Protection Sociale (TCPS)	
Créances antérieures à 2016 de la RATP sur la CNAMTS	Dans les comptes de l'établissement TCPS (traitement comptable de la protection sociale), deux créances concernent l'année 2015. L'année 2015 est la dernière année sous le régime de la « compensation bilatérale », avant la mise en place en 2016 du régime de « dotation d'équilibre » PUMA. -7,7 M€ correspondant à des frais de santé de 2015, payés en 2016, non remboursés par la CNAM ; -11,5 M€ correspondant à des participations & dotations hospitalières payées à la CNAM en 2016 relatives à 2015, également non encore remboursées par la CNAM Des échanges sont en cours avec la CNAM, et la tutelle représentée par le Ministère de la Santé (dernier échange du 11/01/19 avec envoi de la totalité des justificatifs).

Nous avons demandé des explications en séance sur le fait que le CA de la CCAS ne soit averti que maintenant des ces créances. Aucune réponse satisfaisante ne nous a été donnée. Cette gestion reflète le manque de considération de la Direction envers les administrateurs salariés et retraités de la caisse. Cette créance importante date d'avant 2016 et reflète une gestion des comptes non transparente.

Devant ce dysfonctionnement, nous n'avons pas donné d'avis positif sur cet arrêté des comptes de décembre 2018

Les faits marquants réglementaires et organisationnels en 2018

2

- Taux de cotisation maladie à 9,7% en 2018 (décret 2017-1891 du 30 décembre 2017) contre 10,3% en 2017 (décret 2016-1944 du 28 décembre 2016).
- Hausse du taux de prélèvement de la CSG de 1,7% au 1^{er} janvier 2018.
- Mise en place de la journée de carence pour la maladie.
- Signature en février 2018 de la délégation de gestion de l'activité des prestations en nature avec la CCMSA

Les frais de santé Retraités et Ayants droit : diminuent de 0,3%. On note une forte évolution, en montant, des catégories de soins grisées dans le tableau ci-dessous.

	2015	2016	2017	2018	Variation 2018/2017
Consultations	7 290 304	7 309 697	7 514 014	6 832 064	-9,1%
Visites	734 890	703 231	915 254	920 892	0,6%
Chirurgie	7 582 182	7 957 465	8 313 616	8 807 271	5,9%
Radiologie	2 041 751	2 043 747	2 118 583	2 101 996	-0,8%
Indemnité de déplacement praticiens	1 821 169	1 813 172	1 594 229	1 644 039	3,1%
indemnité kilométrique des praticiens	583 078	626 820	641 033	627 966	-2,0%
Honoraires du secteur privé	319 089	200 796	186 368	170 464	-8,5%
Honoraires du secteur public	247 560	880 497	1 284 658	1 605 498	25,0%
Dentaire	2 565 711	2 638 570	2 697 892	2 751 531	2,0%
Auxiliaires médicaux	11 121 519	11 400 931	11 723 951	12 292 493	4,8%
Frais de séjour public	493 852	687 366	872 166	1 000 238	14,7%
Frais de séjour privé	20 467 254	20 923 397	20 925 910	19 326 094	-7,6%
Pharmacie	34 458 283	34 275 346	35 768 371	35 500 900	-0,7%
Analyses	3 716 937	3 852 625	3 926 728	3 852 677	-1,9%
Optique	213 703	210 893	222 419	230 889	3,8%
Orthopédie	2 578 565	2 332 771	2 505 750	2 496 343	-0,4%
Cures thermales	380 996	423 868	447 681	460 614	2,9%
Frais de déplacement des malades	5 911 131	6 373 868	6 946 173	7 581 345	9,1%

Les frais de santé Retraités et Ayants droit : Analyse des principales augmentations avec un focus sur les actes des catégories de soins qui évoluent le plus.

- *Les consultations* : diminuent de 682K€ suite à la suppression du paiement du Forfait Médecin Traitant et de la Rémunération Médecin Traitant (665K€ payé en 2017).
- *La chirurgie* : augmentation de plus de 494K€ liée aux actes techniques médicaux tout comme en 2016 et 2017 :

Chirurgie	2015	2016	2017	2018	Variation 2018/2017
Echographie	1 357 529	1 356 674	1 354 718	1 392 324	2,8%
Actes techniques	3 579 443	3 934 876	4 114 750	4 540 737	10,4%
Total	4 936 971	5 291 551	5 469 467	5 933 061	8,5%

- *Les honoraires du secteur public* : augmentent fortement (+ 320K€) et principalement en lien avec les actes suivants :

Honoraires secteur public	2015	2016	2017	2018	Variation 2018/2017
Actes imagerie	64 092	212 074	291 269	361 510	24,1%
Actes techniques	55 686	188 006	267 010	357 914	34,0%
Consultation spécialiste	53 124	174 618	237 926	293 065	23,2%
Total	172 903	574 697	796 205	1 012 489	27,2%

RAPPORT D'ACTIVITÉ de la **CCAS** 2018



Les Chiffres clés



109 885
RESSORTISSANTS



10 704
PERSONNES
accueillies (-3,5 %)



4 526
DOSSIERS DÉPOSÉS
à l'accueil (hors décembre 2018)



278 192
PLIS
reçus et triés (-7,1 %)

43 017

APPELS REÇUS
par les conseillers à
l'accueil téléphonique



39 347

APPELS TRAITÉS
soit un taux
de 92 % (+6 %)

130 550

FEUILLES DE SOIN
papier payées



2 173 321

FEUILLES DE SOIN
électronique payées



35 771

ASSURÉS
ayant opté pour la
dématérialisation des flux
(+14 %)



5 470

MESSAGES REÇUS
via le web-service dédié
« mes messages mes réponses »
(-11 %)

109

DÉCLARATIONS
de maladies
professionnelles
traitées



931

DÉCLARATIONS
d'accident de trajet
traitées



4 257

DÉCLARATIONS
d'accident du
travail traitées



2 870 €

DE DÉPENSE MOYENNE
annuelle par bénéficiaire



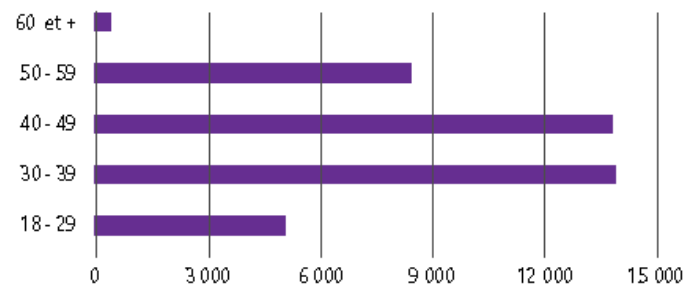
14 777 352,15 €

DE COÛT DE FONCTIONNEMENT
du risque Maladie (hors charges exceptionnelles)

Les ressortissants ◀ 3/4 ▶

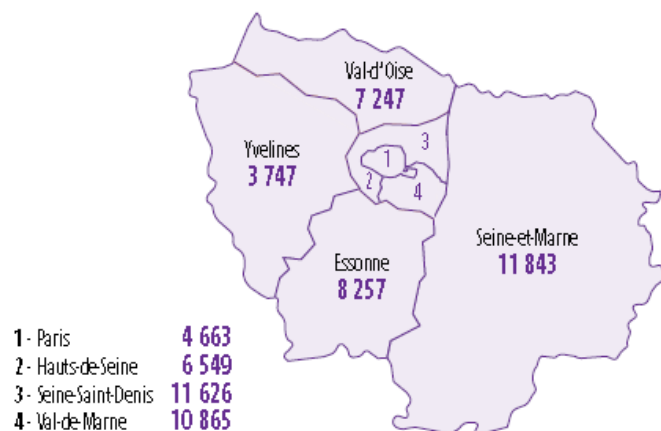


→ Actifs par tranche d'âge

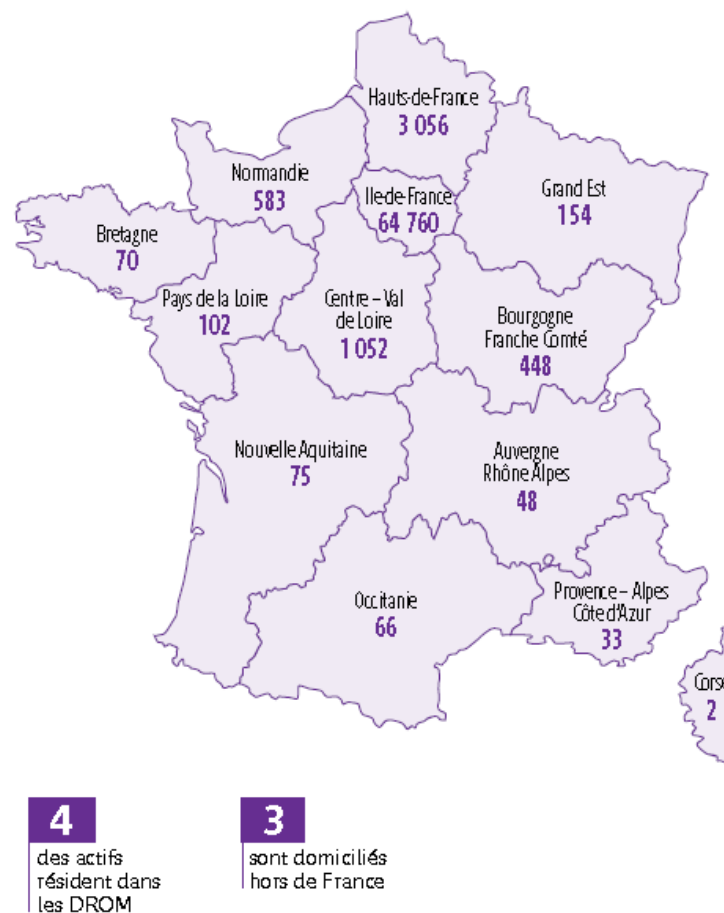


En terme géographique, s'il est logique de retrouver une très forte proportion de cette population dans les différents départements d'Île-de-France (92 % des actifs et de leurs ayants droit y résident), on en trouve aussi 4,33 % en Hauts-de-France et 1,49 % dans la région Centre-Val de Loire.

→ Répartition des actifs et de leurs ayants droit en Île-de-France



→ Répartition des actifs et de leurs ayants droit par région



L'action sociale et la prévention ◀ 2/7 ▶



L'AIDE AU MAINTIEN À DOMICILE DES PERSONNES ÂGÉES DÉPENDANTES (AMD-PA)

Elle offre la possibilité aux ressortissants, qui rencontrent un problème de santé limitant leur autonomie, de recevoir des Chèques Emploi Service Universel (CESU) pour le paiement de tout ou partie des services favorisant leur maintien à domicile. Cette prestation est la plus importante en volume et en budget. On compte 1 012 assurés, dont 106 nouvelles demandes.

Le nombre de dossiers toujours actifs en fin d'année a baissé de 5 %.

Comme les années précédentes une forte majorité des bénéficiaires de l'AMD-PA se situe dans la tranche d'âge 80-89 ans (51 %) et dans le GIR 4 (25 %) et le GIR 6 (35 %).

→ Statistiques de consommation par sexe et par tranche d'âge (source chèque domicile chiffres provisoires)

Tranches d'âge	FEMME			HOMME			Nombre total d'utilisateurs
	Nombre de bénéficiaires	Nombre d'utilisateurs	Taux d'utilisateurs	Nombre de bénéficiaires	Nombre d'utilisateurs	Taux d'utilisateurs	
60-69 ans	7	7	100 %	27	21	78 %	28
70-79 ans	67	52	78 %	95	80	84 %	132
80-89 ans	227	187	82 %	261	210	80 %	397
90 ans et +	121	103	85 %	132	102	77 %	205

FEMME	HOMME
46 %	54 %

Le taux partiel de consommation des titres CESU émis du 1^{er} au 31 décembre 2018 est de 48 %.

L'action sociale et la prévention ◀ 6/7 ▶



LA COMMISSION DES SECOURS

115 dossiers ont été instruits par la Commission.

Des secours d'un montant total de 212 278,35 €, soit 100,13 % du budget, allant de 292,16 € à 13 341,18 € ont été accordés.

→ Sur 96 dossiers de demandes financières :

- 59 ont reçu 100 % de la demande
- 21 ont obtenu une aide partielle
- 13 ont été refusés.

→ Sur 16 dossiers d'aide Mutuelle :

- 16 ont été accordés pour une période d'1 an (dont 3 pour les enfants uniquement).

La commission a été informée d'aides aux frais d'obsèques pour 6 dossiers.

Sur les 212 278,35 € attribués par la commission des secours, 112 412,25 € ont été consommés sur l'année 2018 soit 52,95 % (dont 43 dossiers clôturés dans l'année).

Demandes	Commission de secours 2017		Commission de secours 2018	
	Dossiers Actif	Dossiers Pensionné	Dossiers Actif	Dossiers Pensionné
Aide financière Dentaire	14	11	19	18
Aide Technique	1	19	0	11
Aides financières diverses	26	5	37	8
Aide Mutuelle	17	1	13	3
Frais d'obsèques	0	6	0	6
TOTAL	58	42	69	46

LE PASSEPORT SANTÉ

Le programme Passeport Santé permet d'accompagner nos assurés en perte d'autonomie et/ou atteint de certaines pathologies invalidantes dans la réalisation d'exercices adaptés aux capacités de chacun ou de chacune.

34 assurés ont fait une demande de passeport santé en 2018 dont l'âge moyen lors de la demande est de 69 ans 1/2.

Les demandes faisaient suite à une ALD (28), une ARDH (3) ou une AMD-PA pour un GIR 6 (3).

23 programmes ont été réalisés au cours de l'année dont 13 ont débuté en 2017.

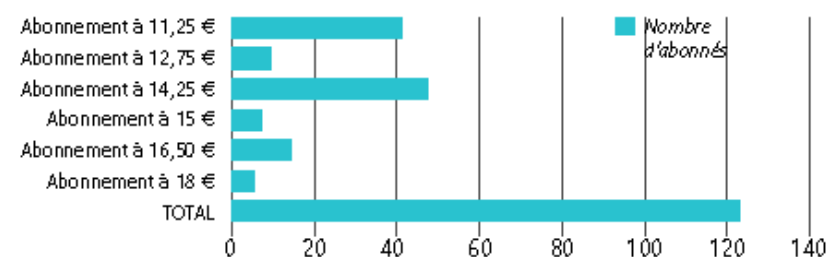
90 % des bénéficiaires sont satisfaits voire très satisfaits de cette prestation.

LA TÉLÉASSISTANCE

La CCAS participe en partenariat avec la société Bluelinéa/ Equinoxe aux frais d'abonnement à la téléassistance (prise en charge de la CCAS de 11,25 € à 18 €).

37 nouvelles demandes de prise en charge ont été accordées et 144 affiliés ont bénéficié de cette prestation. (En 2017, 34 nouvelles demandes ont été accordées et 125 assurés ont bénéficié d'une prise en charge).

→ Répartition par type d'abonnement au 31/12/2018



L'action sociale et la prévention ◀ 7/7



L'AIDE AU FINANCEMENT DES PROTECTIONS CONTRE L'INCONTINENCE

Elle est attribuée sans condition de ressources à hauteur d'un forfait de 1 000 € annuel. Les bénéficiaires de cette aide ont le libre choix de leur fournisseur.

173 prises en charge ont été accordées (167 en 2017).

LE BUDGET

En Euros	Prestations 2016	Prestations 2017	Prestations 2018	Tendance	Budget 2018	Taux de réalisation 2018
Aides aux personnes âgées dépendantes	1 495 178	1 579 613	1 494 332	↘	1 800 000	83 %
Prestations d'action sociale	245 173	284 408	285 657	→	350 000	82 %
Prestations supplémentaires	21 159	16 313	18 039	↗	50 000	36 %
Secours	2 48 735	162 181	163 713	→	200 000	82 %
Prévention	370 192	388 229	432 883	↗	579 000	75 %
Capital décès	93 963	51 166	41 260	↘	100 000	41 %
TOTAL	2 474 401	2 481 912	2 435 885	→	3 079 000	79 %

Les indicateurs de performance et les résultats

1/2 ▶



LES IMPACTS DE LA LOI DE FINANCEMENT DE SÉCURITÉ SOCIALE 2016

La Loi de Financement de la Sécurité Sociale 2016 a mis en place la Protection Universelle Maladie communément appelée PUMA.

→ En terme de financement, celle-ci :

- Vise une refonte de l'architecture du financement du risque maladie,
- Achève l'intégration financière de l'ensemble des régimes d'assurance maladie.

→ Pour la CCAS de la RATP, la mesure consiste à substituer au mécanisme de compensation bilatérale une dotation d'équilibre de la CNAMTS et pour cela, la CCAS doit distinguer les charges et produits :

- Qui relèvent du régime de droit commun (périmètre PUMA) équilibré par la dotation d'équilibre de la CNAMTS,
- Qui relèvent du régime spécial (périmètre hors PUMA) équilibré par la contribution transporteur.

L'ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'ASSURANCE MALADIE-MATERNITÉ

→ Les dépenses moyennes par bénéficiaire du régime RATP ont été déterminées en tenant compte :

- Des frais de santé remboursés par la CCAS,
- Du coût des prestations effectuées par l'Espace Santé, c'est-à-dire le coût du personnel médical et paramédical ainsi que les dépenses de fournitures et matériels médicaux nécessaires aux activités de soins.

A partir de 2017, le ticket modérateur remboursé à la mutuelle dans le cadre de la gratuité des soins aux agents actifs n'apparaît plus dans les comptes de la CCAS. Avec la mise en place de la nouvelle PSCE, le budget de ce ticket modérateur est transposé dans les comptes de la RATP.

Il convient de préciser que les frais de santé servis par la CCAS affichés sont en droits constatés, c'est-à-dire qu'ils tiennent compte des prestations afférentes à l'exercice considéré, que celles-ci soient remboursées par la Caisse au cours de l'exercice ou dans les exercices suivants (une charge à payer est alors estimée).

→ Dépense moyenne annuelle par bénéficiaire

La dépense moyenne annuelle par bénéficiaire du régime RATP est estimée à 2 870 euros contre 2 920 euros pour le régime général, soit un ratio favorable pour notre régime de 0,98. Ce montant regroupe les remboursements des frais de santé aux ressortissants de la CCAS ainsi que les prestations de l'Espace Santé, la dotation hospitalière et les participations et subventions. Ce ratio tend à démontrer que la population couverte par la Caisse est légèrement moins consommatrice de soins de santé que celle qui relève du régime général. Nous pouvons le justifier par la qualité du parcours de soins offert dans le réseau de soins RATP, ce qui permet une maîtrise médicale des dépenses de santé même si l'on constate une très forte augmentation des frais de santé depuis 2015 et principalement la dotation hospitalière.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Régime général	2 380 €	2 449 €	2 505 €	2 563 €	2 648 €	2 708 €	2 771 €	2 857 €	2 920 €
Régime RATP	2 260 €	2 295 €	2 341 €	2 400 €	2 542 €	2 514 €	2 662 €	2 820 €	2 870 €
Ratio Régime RATP / Régime général	0,95	0,93	0,94	0,94	0,96	0,93	0,96	0,99	0,98

Conseil d'administration de la CRP du 18 avril 2019

Certification des comptes de la CRP

La CRP a obtenu le 17 avril 2019 par le cabinet MAZARS la certification de ses comptes.

Une de leurs préconisations concerne l'historique des relations avec la RATP.

Lors de la liquidation des retraites le mode de calcul complémentaire des droits est non conforme à la réglementation mais plutôt de la sphère de l'usage. Il est donc nécessaire que cet usage soit borné par des textes réglementaires inscrits dans le règlement de la CRP

Un avis favorable sur les comptes a été donné à l'unanimité des administrateurs

Complément de revalorisation des retraites de réversion

La CRP doit se mettre en conformité avec la réglementation et intégrer ce complément dans un texte réglementaire.

Lutte contre la fraude aux prestations

Pour les résultats de 2018 sur les suspicions de fraudes

	2018				
	Echantillon	Pensions bloquées	% de risque sur échantillon	Montant pension bloquée	Poids des montants sur l'ensemble
Campagne certificats d'existence	1 366	6	0,44%	21 509,96	40,91%
Campagne orphelins permanents	275	16	5,82%	8 932,83	16,99%
Campagne cumul Emploi-Retraite	169	1	0,59%	12 843,71	24,43%
Campagne Réversion	236	14	5,93%	9 291,12	17,67%
	2 046	37	1,81%	52 577,62	100,00%

Les relations avec les autres organismes de sécurité sociale

Les conséquences de l'absence d'adossment financier

Il est rappelé que les textes relatifs à la création de la Caisse de retraites prévoient également un mécanisme d'adossment du régime spécial au régime général et aux régimes de retraites complémentaires. Cet adossment est subordonné à la conclusion de conventions avec d'une part, la CNAV et l'ACOSS et d'autre part, l'ARRCO et l'AGIRC. Celles-ci, une fois signées, doivent organiser les flux financiers et les échanges d'informations entre les régimes.

Gestion à la CRP RATP

Le financement des charges de retraites repose à nouveau en 2018 sur les seules cotisations vieillesse de la RATP et de la dotation d'équilibre de l'État.

Le Fonds de Solidarité Vieillesse (F.S.V)

Une convention a été conclue au mois de décembre 2006 entre le FSV et la Caisse de retraites. Elle se substitue à la convention qui liait précédemment le FSV à la RATP et dont les dispositions sont demeurées en vigueur en 2006. Ainsi que le prévoit l'article 1er de la convention, celle-ci a pour objet de déterminer « les modalités de prise en charge par le FSV des dépenses annuelles de la Caisse, à savoir : les prestations du minimum vieillesse mentionnées au 1er de l'article L.135-2 du code de la sécurité sociale. »

Gestion à la CRP RATP

Les dépenses annuelles supportées au cours d'un exercice N par la Caisse de retraites donnent lieu au versement par le FSV d'un acompte annuel dont le montant est déterminé sur la base des dépenses prévisionnelles. Le montant définitif pris en charge par le FSV intervient au cours de l'exercice N+1, sur production par la Caisse de retraites des états justificatifs des dépenses de minimum vieillesse qu'elle a supportées. Les dépenses de la Caisse se rapportant au minimum vieillesse sont intégrées dans les charges de prestations vieillesse.

Le Fonds Spécial Invalidité (F.S.I)

A la différence du FSV, il n'y a pas de convention entre la CRP RATP et le FSI dont la gestion est assurée par la Caisse des Dépôts et Consignations. Le FSI prend en charge, conformément aux articles L.815-24 et suivants du code de la sécurité sociale, les montants servis par les régimes de sécurité sociale au titre de l'Allocation Supplémentaire d'Invalidité. Les régimes doivent déclarer chaque année, le montant des prestations servies au titre de l'Allocation Supplémentaire d'Invalidité pour l'année écoulée ainsi que les effectifs concernés.

Gestion à la CRP RATP

Ainsi, ces éléments ont été déclarés par la CRP RATP au FSI par un courrier du 16 janvier 2019. Des frais de gestion sont par ailleurs perçus par la CRP RATP conformément à l'article R.815-73 du code de la sécurité sociale qui prévoit : « les organismes ou services ayant assuré au 1er juillet précédant l'année en cours, le service d'un nombre d'allocations supplémentaires inférieur ou égal à mille reçoivent, sur justifications comptables, du fonds spécial invalidité une subvention annuelle égale au montant, majoré de 5% des dépenses supportées. »

La CNAV (au titre de l'ancien réseau des chemins de fer secondaire – ex CAMR)

Convention du 22/08/1962 conclue entre l'Etat, et la RATP. Contenu : Sont fixées les conditions d'intégration à la RATP des agents permanents français des services publics urbains de transports de voyageurs donnés en gérance ou concédés en Algérie par l'Etat et les municipalités. En raison de leur appartenance au cadre permanent de ces régimes, les agents concernés étaient, pour la retraite, affiliés au régime spécial géré par la CAMR. Ainsi, ces agents intégrés devaient donc être mis à la retraite dans les conditions fixées par le règlement de retraite de la RATP. Ils bénéficieraient ainsi d'une pension unique servie par la RATP compte tenu de l'ensemble des services accomplis tant en Algérie, sous le régime de la CAMR, qu'en France à la Régie. Il serait fait application pour la liquidation de leurs droits du règlement des retraites de la RATP. La CAMR serait, de son côté, appelée à rembourser à la Régie le montant des arrérages qu'elle aurait dû verser aux intéressés pour la période durant laquelle ils avaient relevé de son régime en Algérie.. Dans une autre correspondance, ce même ministre précisait au Président du Conseil d'Administration de la CAMR que le versement à la RATP du montant des pensions incombant à la CAMR devait, en tous points, être calculé conformément aux textes régissant son régime de retraite et compte tenu de la période durant laquelle les agents concernés ont relevé dudit régime en Algérie. L'instruction des dossiers effectuée par la CAMR, à la demande de la RATP porte donc sur ces périodes, ainsi que le montant des sommes versées à la RATP. L'article 1er du règlement des retraites du personnel de la RATP prévoit que celui-ci s'applique « aux agents affiliés à la Caisse Autonome Mutuelle de Retraites des agents de chemins de secondaires » La CAMR n'existe plus en tant que telle et c'est la CNAV qui assure la gestion de l'ancien régime de retraites des chemins de fer secondaire. A ce titre, elle effectue des versements aux régimes de retraites qui comptent toujours dans leurs effectifs, des pensionnés de ce régime aujourd'hui fermé.

Gestion à la CRP RATP

Un versement est effectué chaque mois par la CNAV, à la CRPRATP, en compensation de la charge de prestation du mois précédent. Chaque décès d'un ancien adhérent du régime des chemins de fer secondaires lui est signalé par la caisse, afin d'adapter en conséquence le montant mensuel versé. L'article 1er du règlement des retraites du personnel de la RATP prévoit que celui-ci s'applique « aux agents affiliés à la Caisse Autonome Mutuelle de Retraites des agents des chemins de fer secondaires instituée par la loi du 22 juillet 1922 ».

Les relations avec l'État ou les entités publiques

Le versement de la subvention d'équilibre du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la Mer de la gestion vieillesse

L'article 16 du décret n°2005-1637 du 26 décembre 2005 prévoit que pendant la période transitoire qui précède la signature des conventions financières d'adossement, « le versement de l'État assure l'équilibre entre les recettes et les charges de la caisse de retraites du personnel de la RATP. Les modalités de ce versement à la caisse de retraites du personnel de la RATP sont définies par une convention entre cette caisse et les ministères chargés de la sécurité sociale, du budget et des transports. » Une convention conclue le 20 décembre 2007 entre la Caisse et l'État règle les conditions de versement de la dotation. Un système de versements, sous la forme d'acomptes de la dotation de l'État, modulés en fonction des besoins de trésorerie de la Caisse, est en place depuis 2007.

Gestion à la CRP RATP

Ce système d'acomptes mensuels permet à la Caisse de disposer de recettes, en coordination avec ses dépenses prévisionnelles, sans avoir à solliciter un découvert de trésorerie auprès de ses partenaires financiers. A cet effet, la Caisse établit une prévision de trésorerie qu'elle adresse, au plus tard le 15 de chaque mois, à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM). Cette prévision détermine le montant de la dotation qui est nécessaire à la Caisse pour assurer le financement de ses dépenses prévisionnelles. Le besoin de contribution d'équilibre représente la différence entre les charges et les produits de l'exercice écoulé comptabilisés en droits. En revanche, les appels de fonds demandés mensuellement par la CRP RATP auprès de l'État ont pour vocation de répondre uniquement à un besoin de trésorerie. Ainsi, depuis la création de la Caisse, au 31 décembre de chaque exercice, il n'y a pas lieu de constater une dette ou une créance latente au terme d'une réconciliation entre la CRP RATP et l'État.

Les pensions garanties réglées par le Ministère des transports (DGITM)

Par convention conclue le 1er juin 1962 entre l'État et la RATP, cette dernière s'est vue confier le paiement pour le compte de l'État, des pensions des anciens agents de la Compagnie tunisienne d'électricité et transports et des services publics urbains de transports de voyageurs donnés en gérance ou concédés par l'État chérifien ou par les municipalités du Maroc. Une nouvelle convention a été conclue le 19 septembre 2007 pour tenir compte du fait que c'est désormais la Caisse de retraites qui assure la gestion et le paiement de ces pensions.

Gestion à la CRP RATP

Ces pensions sont payées chaque mois à leurs bénéficiaires en même temps que les pensions du régime spécial de retraites des agents de la RATP. Néanmoins, la charge correspondante donne lieu à un remboursement intégral par l'État sur production d'états justificatifs trimestriels adressés par la CRP RATP.

S'agissant d'opérations pour le compte de l'État, les opérations correspondantes sont enregistrées en comptes de tiers. Les prestations versées ne viennent donc pas majorer la charge des prestations vieillesse du régime. De la même manière, les recettes correspondantes ne viennent pas majorer les produits du compte de l'assurance vieillesse.

Les relations avec les tiers

En 1963, les organisations signataires de l'accord du 08/12/1961 avaient jugé possible, sous certaines conditions, d'assimiler les services accomplis en Algérie à des services accomplis dans des entreprises disparues situées en France. Un arrêté date du 23/11/1964 a indiqué quelles étaient les institutions rattachées à l'ARRCO compétentes à l'égard des titulaires de droits relevant des 5 caisses algériennes membres de l'OCIP (Organisme Commun des Institutions de Prévoyance). Les périodes ainsi validées devaient également avoir été prises en charge par le Régime Général de la Sécurité Sociale ou par le régime spécial de Sécurité sociale correspondant. Ainsi : La Convention du 22/08/1962 donne délégation à la RATP pour percevoir les droits à la retraite de ses agents au titre des services accomplis en Algérie dans des entreprises de transport. La prise en charge des services accomplis en Algérie avant le 01/07/1962 dans les entreprises de l'activité du transport a été confiée par arrêté ministériel à la CARCEPT (Caisse Autonome de Retraite Complémentaire Et de Prévoyance du Transport). Les anciens participants rapatriés d'Algérie qui ont poursuivi leur carrière au sein de la RATP perçoivent une allocation de retraite de la CRP-RATP (Caisse de Retraite et de Prévoyance de la RATP). Les allocations de retraite complémentaire afférentes aux droits ARRCO pris en charge par la CARCEPT sont versées à la CRP-RATP qui se charge de les reverser à ses ressortissants. Sauf exception, il n'y a plus de nouvelles liquidations mais seulement des créations de réversions. Les demandes sont transmises par la CRP-RATP

Gestion à la CRP RATP

La CARCEPT prend en charge une partie de la pension servie aux assurés du régime de retraites de la RATP qui ont accompli des années de service dans des entreprises de transport aujourd'hui disparues. Les pensions servies ainsi que les remboursements de la CARCEPT sont comptabilisés en compte de tiers (Instruction de la Mission comptable permanente) et sont donc neutres au niveau du compte de résultat. Comme l'ex CAMR, la CARCEPT prend en charge une partie de la pension servie aux assurés du régime de retraites de la RATP qui ont accompli des années de service dans des entreprises de transport aujourd'hui disparues.