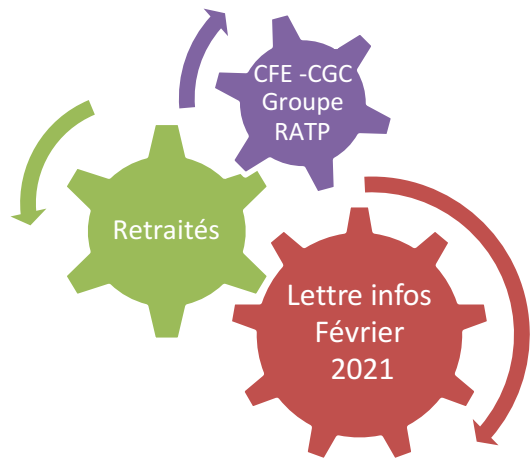




N°73

Mesdames, Messieurs, Chers Collègues,

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

- La RATP;
- le point de vue de notre Président Frédéric RUIZ sur :
les dégâts de la subordination dans le management,
le modèle suédois pour les retraites.

Amicalement.

Jean-Marc GRISONI



QUELQUES INFOS

Journée d'information concernant les évolutions de l'entreprise dans la perspective de l'ouverture à la concurrence.

En présence de certains membres du COMEX, les échanges ont été transparents et documentés. Sans se convaincre mutuellement, les OSR et la Direction ont pu partager des constats et leur vision respective des changements, en cours et à venir, ainsi que leurs impacts sur la RATP de demain et ses salariés

Nous retiendrons que le contexte pandémique n'est pas considéré comme un obstacle et ne remet pas en cause la trajectoire et les objectifs dictés par les tendances néo-libérales européennes.

Audience sur l'agenda social 2021. Cet agenda est dans la continuité de celui de 2020 avec une simplification de l'architecture.

- Transformation de l'entreprise (solution ville, tram, transformation Championnet, LYBY)
- Politique sociale (NAO, RDCE 1er semestre, dette de temps : RTT flottants, risque d'écrêtement... on ne devrait pas rediscuter du CET)
- Dialogue social et IRP au sein de l'EPIC (BDES, dématérialisation des relèves, communication syndicale, protocole préélectoral, parcours des représentants du personnel)
- Évolution de l'organisation des départements (horaires travail RDS, recrutement à RDS, ouverture CSO M2E...)

Audience d'information et d'échanges concernant le projet de constitution d'une Holding au sein de la RATP.

- Cette information sera à l'ODJ de la convention cadre SUP des 11 et 12 février
- La synthèse confidentielle a été transmise aux membres du COMDIR
- En résumé il s'agit de remplacer les départements par des BU et une structure de tête pour chapeauter l'ensemble et les structures transversales d'où le terme holding. Terme impropre car il n'y a pas de modification du statut juridique de l'EPIC, ni du statut du personnel à ce stade. Cependant, l'EPIC est une spécificité française combattue par

l'Europe. Il faut donc s'attendre à le voir disparaître progressivement pour toutes les activités ouvertes à la concurrence.

- Les fonctions support et d'expertise pourraient être mises au niveau de la structure de tête, dans les BU ou dans les centres de services partagés. Cette question devra être travaillée par les départements.
- Que deviennent les instances et les accords liés aux départements ? Les BU remplaceront les départements et la plupart des centres de services partagés relèveront de DSC. A priori peu d'impact sur les CSE. Les accords liés aux départements seront liés aux BU.

Dossiers en cours :

- PULSE! (important le ! collé) : cette application transversale RH achetée par l'entreprise ne donne pas satisfaction aux utilisateurs, salariés, managers et gestionnaires RH. Elle est source de complexité et de transfert de charge de travail souvent improductifs. Un courrier de la CFE-CGC à destination du DRH a été envoyé pour signaler les dysfonctionnements.
- Assemblée générale du 30 mars 2021 : le délai de convocation de 1 mois inscrit dans nos statuts, laisse à penser que si le contexte ne s'améliore pas significativement, il faudra envisager son report à une date ultérieure. Toutefois nous maintenons les délais de rédaction du bilan d'activité et des obligations comptables pour être prêt à tout moment et se pouvoir se consacrer au terrain et à la campagne électorale.

Secteurs :

DSC : à noter le nombre croissant de départs hors motif retraite (qui eux stagnent) +13% en un an.

JUR : la préoccupation financière prend de l'ampleur dans les réunions internes, notamment dans le secteur assurance/recouvrement.

Dans le cadre des travaux Lyby+, la préparation du déménagement est peu compatible avec un télétravail intensif, certains responsables suggèrent de venir le samedi...

A signaler un nombre croissant de révocations d'agents inaptes et une hémorragie dans l'encadrement, 8 à 10 cadres ont quitté récemment l'entreprise. Certains pour aller à la concurrence.

On peut remarquer que l'accélération des transformations pour l'ouverture à la concurrence se fait avec une certaine résignation. Si l'entreprise les avait démarrées plus tôt avant l'échéance, les réactions auraient sans doute été bien plus fortes qu'elles ne le sont aujourd'hui.

CSEC : Gestion pluraliste :

- Objectif, baisser la masse salariale entre 20 et 25 millions, cela passe des PSE au sein du CSEC.

- Projet de gestion des restaurants (200 salariés actuellement) étalé sur deux mandats et présenté par un cabinet conseil, n'est plus d'actualité pour le mandat actuel.
- La vente du patrimoine fait entrer l'argent mais fait travailler aussi les cabinets d'experts.
- Projet Télé billettique en cours, solution prise avec une filiale du groupe PayPal qui a déjà des prix négociés sur de nombreuses prestations, donc moins de salariés au CE
- Projet site marchand pour les vacances d'été
- OPC navi club, l'amicale des bretons, groupement horticole ne sont plus des OPC reconnues par le CSEC
- USMT diminution de moyens, problème interne. Peu de retombées des subventions sur les salariés de l'EPIC.
- La direction financière qui a présenté un budget 2021 déficitaire s'est fait retoquer et doit revoir sa copie...

CRP:

Une préparatoire a eu lieu pour les élections des représentants à la CRP de fin 2021. L'alliance avec l'Unsa pour conserver les sièges existants est validée.

Jean-Marc Grisoni et le COMDIR privilégient le vote par correspondance plus sûr en termes de participation et efficacité.

CCAS/Conseil de prévoyance

La liste d'alliance avec l'UNSA est constituée pour les élections des représentants des retraités au CA de la CCAS.

Fédération et Confédération CFE-CGC :

Les modalités des nombreuses désignations dans les unions Locales (UL) ou départementales (UD) devaient toutes passer par les fédérations qui les validaient. Désormais, ces désignations pourront être validées par les représentants des fédérations siégeant dans les comités directeurs des unions régionales (UR) qui « managent » les UL et UD. C'est une volonté de la confédération de renforcer les liens entre fédérations et unions territoriales.

Bonjour à toutes et tous,

Un sujet de réflexion pour nous :

« Les directions d'entreprises et d'institutions ont, de nos jours, tout pouvoir en matière de changement, en raison du pouvoir d'obéissance des fonctionnaires et du lien de subordination des salariés. Ces derniers sont alors dépossédés du droit d'intervenir sur des dimensions telles que les conditions, la qualité, l'utilité, la finalité de leur travail. » « ...ce qui conduit à des aberrations humaines et sociales, écologiques et sanitaires. »

Toute ressemblance avec ce qui se passe à la RATP serait purement fortuite !

Amicalement,

Frédéric RUIZ

LES DÉGÂTS DE LA SUBORDINATION

Un cri de colère retentit au mois de mars 2020, en plein confinement. Christophe Prudhomme, porte-parole de l'Association des médecins urgentistes de France, décrit le débordement des urgences et parle d'un hôpital public qui a été modernisé sur le mode du flux tendu, pour produire au moindre coût et sans stock. « L'hôpital public a subi, au même titre que le secteur public de l'Etat, le new public management, c'est-à-dire l'importation de la logique du management privé, avec critères d'efficacité revus selon les critères technocratiques de la rentabilité », analyse Danièle Linhart. Les soignants en lutte ont d'autant plus de légitimité que l'utilité de leur profession est évidente pour chacun.

Ce qu'ils expriment peut être compris par l'opinion publique. « Ils rendent manifeste le lien entre la dégradation de leurs conditions d'exercice et celle de la qualité de leur prestation, qui apparaît comme un danger majeur. Malheureusement, ils sont quasiment les seuls en mesure de le faire. Dans d'autres secteurs professionnels, il y a comme une impuissance à établir et à dévoiler le même lien de causalité », déplore la sociologue dans son essai, *L'Insoutenable subordination des salariés* (Erès).

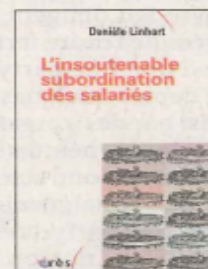
Au sommet de l'Etat, on promet que rien ne sera plus comme avant. Des dirigeants d'entreprise font entendre leur voix et promet-

tent plus de souplesse, moins de bureaucratie. Il faut changer pour un autre monde. Mais lequel ? « Les directions d'entreprises et d'institutions ont, de nos jours, tout pouvoir en la matière, en raison du pouvoir d'obéissance des fonctionnaires et du lien de subordination des salariés. » Ces derniers sont alors dépossédés du droit d'intervenir sur des dimensions telles que les conditions, la qualité, l'utilité, la finalité de leur travail.

Logiques dévastatrices

Laisser aux seules directions le droit de décider ce qui sera produit et selon quels critères conduit « à des aberrations humaines et sociales, écologiques et sanitaires ». Ainsi la virulence des épidémies pourrait avoir un rapport avec l'importance du dérèglement climatique, en relation avec nos modes de production, nos pratiques de délocalisation et nos modes de consommation. Tant que ne sera pas remis en cause le lien de subordination inscrit au cœur du contrat de travail, il sera difficile de rompre avec les logiques managériales dévastatrices.

Pourtant, la question de la subordination n'est guère à l'ordre du jour des agendas syndicaux ni de celui des militants écologistes ou responsables politiques, comme si la subordination relevait de l'évidence. « Le management dispose d'une véritable force qui lui permet de digérer, comme un boa, les critiques et les blocages



L'INSOUTENABLE SUBORDINATION DES SALARIÉS

de Danièle Linhart

Erès, 288 pages, 25 euros

qui se dressent sur sa route, et de s'en nourrir. »

L'inventivité managériale a su naturaliser le lien de subordination en le masquant derrière des politiques séductrices, avec le surgissement de patrons libérés et de *chief happiness officers* [responsable du bonheur]. « Les dirigeants nous ont promis un management par la bienveillance, le bonheur, l'étude, l'autonomie et la liberté au travail, et ils ont endormi notre conscience collective par une politique de personnalisation de la relation de chacun à son travail et la mise en concurrence de tous avec les autres », martèle la directrice de recherche émérite au CNRS.

Son ouvrage analyse la capacité patronale à faire renaître la domination sous des formes multiples et variées pour préserver le lien de subordination dans une économie néolibérale. ■

MARGHERITA NASI

La fin de la promotion du modèle suédois des retraites

Bonjour à toutes et tous,

Un petit ajout à la revue de presse de la RATP jointe ci-après. Le fameux modèle vertueux ayant inspiré Delevoye & Co pour une réforme des retraites soi-disant « plus juste » que veulent nous imposer M. MACRON, l'Europe et les Banques Centrales.

Outre le « petit » cadeau fait aux banques et assurances (plus de 300 milliards d'euros par an quand même), la conclusion de l'article est la véritable motivation de la réforme : le système doit être totalement indépendant du budget de l'Etat et les Français devront travailler plus longtemps (enfin ceux qu'ont la santé et qui ont un emploi, les autres se débrouilleront comme ils pourront) :

Amicalement,

Frédéric RUIZ

Le système suédois des retraites essuie de vives critiques

Depuis la réforme de 1994, érigée comme modèle en France, le montant des pensions du régime général a baissé

MALMÖ (SUÈDE) -
correspondante régionale

Le froid glacial de ce début d'année et la pandémie de coronavirus ont eu raison de leur détermination. Mais les militantes de l'association Tantpatrullen – «la patrouille des bonnes femmes», en français – l'assurent: dès que les beaux jours reviendront, elles manifesteront de nouveau, tous les jeudis matin, devant le Parlement, à Stockholm, comme elles le font depuis cinq ans, pour exiger une réforme du système des retraites.

Fin janvier, l'Institut suédois de la statistique (SCB) a publié ses derniers chiffres sur l'évolution des revenus dans le pays. Pour la première fois, plus de 15 % des Suédois se retrouvent au-dessous du seuil de pauvreté, avec des ressources inférieures à 60 % du revenu médian. Un groupe en particulier se distingue: les femmes seules de plus de 80 ans, dont désormais 42 % ont basculé dans la pauvreté.

Les statistiques couvraient l'année 2019. Depuis, la situation ne s'est pas améliorée, selon l'énergi-

que septuagénnaire Birgitta Sevefjord, cofondatrice de Tantpatrullen. Elle blâme le système des retraites, érigé comme modèle en France, dont elle affirme qu'il est sous-financé et inégalitaire: «C'est un système qui privilégie les hommes, en bonne santé, éduqués, ayant de hauts salaires et capables de travailler pendant au moins quarante ans.»

La réforme date de 1994. La Suède passe d'un système par répartition, où le niveau des pensions est indexé sur les quinze meilleures années, à un régime universel, où chaque couronne cotisée ouvre les mêmes droits. L'âge légal de départ à la retraite a été supprimé: en théorie, les Suédois peuvent arrêter de travailler à partir de 61 ans, même s'ils ne peuvent toucher le niveau minimum garanti et certaines aides au logement qu'à partir de 65 ans.

«Quand le système a été mis en place, le législateur pensait que les Suédois décideraient de travailler plus longtemps pour accroître leur pension et améliorer leur situation financière», explique Ole Settergren, analyste en chef à Pensions-

**« Le système
privilégie
les hommes,
en bonne santé,
éduqués,
ayant de hauts
salaires... »**

BIRGITTA SEVEFJORD
cofondatrice
de l'association Tantpatrullen

myndigheten, l'Agence des retraites. Force est de constater que cela n'a pas fonctionné: trente ans plus tard, les Suédois partent toujours à 64,5 ans.

Sauf que, entre-temps, l'espérance de vie a augmenté plus rapidement que prévu. Résultat: «le capital amassé doit être partagé sur plus d'années», résume Hakan Svardman, chargé de la politique sociale auprès de Forena, le syndicat des salariés de la finance et des assurances, qui a publié un rapport sur l'évolution des retraites. Hakan Svardman rappelle

qu'en 1994 on avait promis aux Suédois un système «aussi généreux, ou plus, que le précédent». Mais, alors que le niveau des pensions, dépendant du régime général, représentait, à l'époque, 61 % du salaire de fin de carrière, il est tombé à 47 % pour les personnes nées en 1952. Cette baisse est compensée par la part croissante de la pension professionnelle, financée par l'employeur et régulée par les accords collectifs, qui permet aux Suédois de percevoir, en moyenne, 76 % de ce qu'ils gagnaient avant de quitter leur emploi (contre 86 % en 2003).

Du moins pour ceux qui bénéficient de cette pension «complémentaire». Car si 90 % des salariés y ont droit, environ 450 000 – comme les autoentrepreneurs – en sont dépourvus. Par ailleurs, les employés à temps partiel – très majoritairement des femmes – n'en touchent qu'une partie. Et c'est sans compter les différences, en fonction des accords collectifs, qui déterminent le niveau des cotisations patronales.

Dans ce système, les femmes sont les grandes perdantes, af-

firme Birgitta Sevefjord: «Elles travaillent dans des professions moins bien rémunérées que celles des hommes et s'arrêtent plus souvent pour s'occuper d'un parent ou d'un enfant malade. Elles sont aussi majoritaires dans des professions telles que les soins aux personnes âgées, où il est souvent difficile, physiquement et psychologiquement, de continuer à travailler au-delà de 65 ans.»

Des partis politiques divisés

Selon le bureau des statistiques, les Suédoises pouvaient compter, en 2019, sur une pension moyenne de 12 500 couronnes (1 250 euros), contre 17 000 couronnes pour les hommes, soit 27 % de moins. Or, constate Christina Tallberg, présidente de l'association des retraités PRO, «beaucoup de ces femmes vivent en couple avec des hommes, parfois plus âgés qu'elles, et se retrouvent, à leur mort, dans une très grande précarité».

De nombreuses organisations en Suède plaident pour augmenter les cotisations du système des retraites. Début février, le ministre

de la sécurité sociale, Ardalan Shekarabi, a reconnu qu'«il n'était pas prévu que les pensions soient si basses (...), quand le système a été mis en place dans les années 1990». Mais les partis politiques sont divisés sur la marche à suivre.

En attendant, le gouvernement, composé des Verts et des sociaux-démocrates, a annoncé, en septembre 2020, qu'il allait verser jusqu'à 600 couronnes brut par mois aux retraités. Surprise: ceux-ci viennent de découvrir qu'ils ne toucheraient pas ce bonus avant septembre 2021, et qu'il ne serait alloué dans son intégralité qu'aux personnes touchant 11 000 à 14 000 couronnes par mois. Une bonne partie des retraités devra se contenter de quelques dizaines de couronnes.

A Pensionsmyndigheten, Ole Settergren y voit, lui, une «remise en question fondamentale du système de retraite suédois», dont il rappelle qu'il était conçu pour être totalement indépendant du budget de l'Etat. Pour lui, une seule solution: «Les Suédois doivent travailler plus longtemps.» ■

ANNE-FRANÇOISE HIVERT

Laïcité, discriminations... : à la RATP, Frédéric Potier hérite d'un poste élargi et sous tension

L'ex-délégué interministériel à la lutte contre le racisme, l'antisémitisme et la haine anti-LGBT est nommé délégué général à l'éthique et à la conformité du groupe de transport.

Il sera donc le « M. Laïcité » de la RATP ; mais aussi son « M. Anti discriminations », son « M. Prévention des conflits, son « M. Antisexiste », son « M. Diversité »... Nul doute que l'action de Frédéric Potier, nommé délégué général à l'éthique et à la conformité (DGECC) de la RATP, vendredi 12 février, sera scrutée attentivement.

Le groupe RATP poursuit sa transformation avec la création d'une filiale dédiée à son développement sur la mobilité en Île-de-France et des renouvellements au sein de son comité de direction

Fort de son expérience historique francilienne et de sa présence sur les marchés concurrentiels en France et à l'international, en tant que 4ème transporteur urbain mondial, le groupe RATP entend apporter toute son expertise au développement de la mobilité en Ile-de-France.

Afin de répondre finement aux enjeux des territoires franciliens et de son autorité organisatrice Ile-de-France Mobilités dans les années à venir, le groupe crée une nouvelle filiale « RATP CAP Île-de-France », qui deviendra progressivement le vecteur du groupe pour répondre aux appels d'offres de transport urbain et suburbain en Ile-de-France, en particulier sur le réseau bus actuellement exploité par la RATP.

Elle proposera à ses clients un service performant et innovant, alliant souplesse, proximité et expertise. Cette filiale s'inscrit en complémentarité des activités de la RATP en tant qu'EPIC (monopole historique) et de la filiale du groupe, RATP DEV, en charge du développement en France et à l'international.

Cette évolution s'inscrit également en parallèle du partenariat noué par RATP DEV avec des acteurs français et internationaux, pour répondre aux enjeux du Grand Paris Express. Xavier LETY, 45 ans, sera nommé Président de RATP CAP Île-de-France à compter du 1er mars 2021

Dans le cadre de plusieurs départs à la retraite et de mouvements internes, le comité de direction du groupe RATP va connaître un renouvellement partiel.

Une équipe renouvelée et féminisée va ainsi être en charge de l'excellence opérationnelle du groupe et de son développement.

A compter du 1er mars :

- *Xavier LETY est nommé Président de RATP CAP Île-de-France et quitte la direction du Département RER.*
- *Frédéric LAMBERT prend la direction du Département RER,*
- *Salima HAMMOU, actuellement Directrice de la Ligne 13 du Métro, le remplace à la direction du Département Services et Espaces Multimodaux (SEM).*
- *INGRID LAPEYRE-NADAL, responsable du Tramway et de l'Expérience Client au sein du Département Réseau de surface (RDS) prend la direction du Département Métro (MTS). Elle devient ainsi la première femme à diriger le Métro parisien. Jérôme MARTRES ayant fait valoir ses droits à retraite, Michel DAGUERREGARAY, actuellement directeur du Département Métro, lui succèdera en tant que Délégué Général à la sécurité ferroviaire.*
- *A compter du 1er avril Olivier DUTHUIT ayant fait valoir ses droits à retraite, Jean-Louis HOUPERT responsable du Département VAL (Valorisation immobilière, Achats et logistique) lui succèdera à la tête de RATP Infrastructures.*
- *Enfin, s'agissant des recrutements externes, Frédéric POTIER, est devenu à compter du 12 février 2021, Délégué générale à l'Ethique et à la Conformité (DGEC) du groupe RATP. Préfet en mission de service public, il était délégué interministériel à la lutte contre le racisme, l'antisémitisme et la haine anti LGBT (DILCRAH) depuis 2017.*

RER B : Alstom retire l'offre de Bombardier

Nouveau rebondissement dans le contrat du renouvellement de 146 rames du RER B, remporté le 13 janvier par le canadien Bombardier Transport associé à l'espagnol CAF. Candidat malheureux à cet appel d'offres, Alstom a décidé de retirer l'offre portée par Bombardier Transport, dont il a bouclé le rachat fin janvier.

Après examen, « nous sommes arrivés à la conclusion qu'elle n'était pas viable. (...) J'ai donc pris cette décision lourde de conséquences pour Alstom et pour nos relations avec la RATP, mandataire du contrat du RER B », déclare Henri Poupert-Lafarge, PDG d'Alstom.

Le groupe dénonce les options techniques et la valeur de l'offre de Bombardier-CAF - soit 2,56 milliards d'euros -, qui laissent apparaître un écart de 500 à 600 millions avec la sienne.

Selon Alstom, le contrat générerait des pertes avant même la livraison des premières rames, en 2025.

La RATP, qui agit aussi au nom de la SNCF et d'Île-de-France Mobilités, le gestionnaire et financeur des transports parisiens, n'a pas tardé à réagir.

Le groupement « dénonce avec fermeté » cette décision et « se dit prêt à engager toutes les actions judiciaires à l'encontre d'Alstom Bombardier, compte tenu de l'engagement pris par le groupement Bombardier » et l'espagnol CAF « lors de la

remise de l'offre ferme », dans un communiqué publié quelques heures après l'annonce du groupe français.

La RATP a fait vérifier la pertinence de l'offre par un cabinet extérieur, qui n'y a pas trouvé d'anomalie.

Paris 18e : la RATP et Linkcity revalorisent le centre bus de Belliard

Paris 18e : la RATP et Linkcity revalorisent le centre bus de 5 février 2021.

Situé au nord du arrondissement de Paris, non loin de la porte de Clignancourt, le site du centre bus de Belliard se présente comme le plus grand parking de bus de la capitale .

En avril 2020, la promesse de vente du foncier liée à l'aménagement immobilier du centre bus de Belliard était signée par les représentants du groupe RATP et de Linkcity.

Ce projet de transformation répond à un double objectif : permettre à la RATP de convertir le centre bus au 100 %% électrique pour le 3e trimestre 2024, et contribuer à la valorisation du lieu et à l'optimisation de l ' espace en développant un programme immobilier au-dessus du parking.

Des logements familiaux, une résidence de coliving privée de 271 lits, une résidence sociale de type maison relais ; des espaces de travail des commerces un local associatif et une salle d ' escalade .

La RATP veut se renforcer dans la logistique urbaine

Le groupe RATP a annoncé le 20 janvier 2021 la création d'une nouvelle business unit appelée Solutions Ville et proposant aux collectivités une offre commerciale couvrant des «expertises essentielles pour répondre aux enjeux des villes de demain ».

Cette unité va notamment se consacrer à des projets de logistique urbaine, en inventant «de nouveaux modèles plus efficaces, plus propres, misant sur les nouvelles mobilités, la complémentarité des modes de transport et la mutualisation de ses espaces ».

Il faut en effet composer avec l'augmentation des flux de l'e-commerce, la raréfaction des sites logistiques intra-muros et les nouvelles contraintes environnementales sur les motorisations.

En novembre dernier, le groupe RATP a signé un partenariat avec la Sogaris pour développer une nouvelle infrastructure urbaine au service de la mobilité des personnes et des biens, dénommée la centrale de mobilité.

Les deux entreprises vont ainsi concevoir des produits immobiliers mixtes : stationnement pour les véhicules particuliers ou professionnels, surfaces destinées à des activités de distribution urbaine, solutions et informations diverses de mobilité (bornes de recharge électrique, auto partage, libre-service, etc.).

Le projet de voies de garage du RER B à Saint-Rémy retoqué par la justice

La RATP peine à imposer son projet de création de nouvelles voies de garage du RER B à Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Considérée comme stratégique pour améliorer la circulation des trains sur la ligne B, l'initiative s'enlise depuis des années.

Nouvelle douche froide pour la RATP, le tribunal administratif de Versailles a annulé la déclaration d'intérêt général du projet.

Le tribunal reproche à la régie de ne pas avoir respecté les procédures en ne consultant pas la mairie de Saint-Rémy.

Métro du Grand Paris: la Fnaut (usagers) ne veut pas de la ligne 17

La Fédération nationale des usagers de transports (Fnaut) a demandé le gel des travaux de la ligne 17 du futur métro du Grand Paris, qu'elle juge prématurés tant que l'Etat n'aura pas décidé ce qu'il veut construire sur le Triangle de Gonesse (Val d'Oise).

Notant que "les perspectives d'urbanisation du triangle de Gonesse restent totalement incertaines" après l'abandon du projet de complexe immobilier Europacity, "rien ne permettant à l'heure actuelle d'affirmer que des constructions justifiant une gare seront réalisées dans ce secteur", a écrit la Fnaut au Premier ministre.

Une gare qui resterait isolée "au milieu des champs", "constituerait un gâchis d'agent public sans précédent", ajoute-t-elle dans sa lettre à Jean Castex.

Hydrogène : la RATP poursuit son expérimentation

Le groupe RATP a annoncé le lancement d'une nouvelle expérimentation sur un bus hydrogène du constructeur Caetano équipé de la technologie Toyota.

Ce test doit permettre au 4e acteur mondial des transports publics urbains « d'approfondir et enrichir ses connaissances sur l'hydrogène » alors que l'entreprise francilienne est lancée dans un vaste programme de conversion de sa flotte de bus au biogaz et à l'électricité.

Ile-de-France: nouvelle répartition de l'exploitation de bus en banlieue

Ile-de-France Mobilités (IDFM) a réparti les cartes entre les opérateurs Transdev, Keolis et RATP Dev en attribuant jeudi cinq contrats d'exploitation de bus dans les Yvelines et le Val-d'Oise, qui représentent un total de 1 milliard d'euros sur toute leur durée.

"Les nouveaux opérateurs se sont engagés pour une amélioration de la ponctualité des bus, pour passer en moyenne de 88% à 92% de régularité" dans le cadre de ces contrats concernant 235 lignes et 2 services de transport à la demande, a relevé IDFM dans un communiqué.

Transdev --une filiale de la Caisse des dépôts-- va prendre à RATP Dev le réseau du Vexin (Val-d'Oise), pour quatre ans, et garder pendant sept ans celui de Montmorency (Val-Oise).

Keolis --filiale de la SNCF-- va exploiter pendant cinq ans les lignes de la zone située entre Argenteuil et la boucle de Montesson (Val-d'Oise et Yvelines), prises à Transdev, et aussi pendant huit ans celles de Poissy/Les Mureaux (Yvelines), actuellement exploitées à 90% par Transdev et 10% par RATP Dev.

Enfin RATP Dev va prendre à Keolis, pour huit ans, le réseau centré autour de Mantes-la-Jolie (Yvelines).

Pressée par Bruxelles d'ouvrir les 1.500 lignes de bus franciliennes à la concurrence, l'autorité régionale a commencé par le réseau Optile, qui rassemble 1.200 lignes dans toute la grande couronne (hors de la zone historique de la RATP), avec 10.000 chauffeurs.

Transdev détenait grosso modo la moitié de ce marché de 900 millions d'euros par an, suivi par Keolis (20%) et la RATP (10%, via des filiales).

La RATP se prépare à faire circuler des véhicules autonomes dans les rues de Paris

La régie des transports franciliens a commencé à installer des capteurs sur le mobilier urbain pour préparer le terrain à une expérimentation de navette autonome dans le sud de Paris cet été.

Un premier mât connecté a été érigé dans le XIIIe arrondissement

Ces deux dernières semaines, les habitués du XIIIe arrondissement de Paris ont peut-être remarqué que l'imposant lampadaire qui domine les équipements signalétiques et les luminaires urbains au croisement entre le quai d'Austerlitz et le pont de Bercy était désormais bardé d'une demi-douzaine de capteurs apparents.

La RATP crée une filiale pour répondre aux appels d'offres de transport urbain et suburbain en Ile-de-France

Avec une volonté de mieux s'organiser à l'avenir avec la création, annoncée le 15 février, d'une filiale baptisée RATP CAP Ile-de-France pour répondre aux appels

d'offres de transport urbain et suburbain en Ile-de-France, en particulier sur le réseau bus actuellement exploité par la RATP.

La RATP achète de l'électricité éolienne à EDF

La RATP va acheter à EDF Renouvelables la production de cinq parcs éoliens pendant trois ans, ce qui lui fournira 4% de sa consommation électrique, ont annoncé les deux entreprises mercredi dans un communiqué.

Les parcs éoliens de Freyssenet Saint Martin des Besaces (Calvados), Oupia (Hérault), Vanault (Marne), Longue Epine et Fonds de Fresne (Somme) doivent produire, d'ici 2023, 170 GWh d'électricité, ce qui représente la consommation des sept lignes de tramways exploitées par la Régie

Prolongement de la ligne 1 du métro à Val-de-Fontenay

Alors que la ligne 14 vient tout juste d'être prolongée à Saint-Ouen, Île-de-France Mobilités envisage déjà de nouvelles extensions pour le métro parisien.

La ligne 1, dont le terminus a été reporté à Château-de-Vincennes en 1934 devrait ainsi pousser plus à l'est vers Val-de-Fontenay.

Le schéma de principe de ce prolongement vient d'être approuvé et on connaît désormais le tracé et les stations de cette nouvelle antenne.

Il y a 5 km à construire au-delà du centre de maintenance de Fontenay vers Les Rigollots, Montreuil et Val-de-Fontenay en correspondance avec les RER A et E.

Crise au sommet du Grand Paris Express : Thierry Dallard bientôt remplacé

Le Premier ministre qui souhaitait le départ du président du directoire de la Société du Grand Paris a fini par obtenir gain de cause.

En filigrane de ce départ, le décalage des lignes des Jeux Olympiques et sans doute, des interrogations sur la réalisation de l'intégralité du super métro du Grand Paris.

6 lauréats rejoignent l'Accélérateur de startups du groupe RATP

L'Accélérateur de startups dédié aux mobilités de demain et au mieux vivre en ville a encore connu un fort engouement pour sa 2nde édition. 80 candidatures ont été déposées pour 6 lauréats sélectionnés.

Les startups choisies seront des partenaires privilégiés bénéficiant à ce titre de services et de conseils d'experts du groupe RATP pour expérimenter leurs solutions et ainsi développer leurs activités.