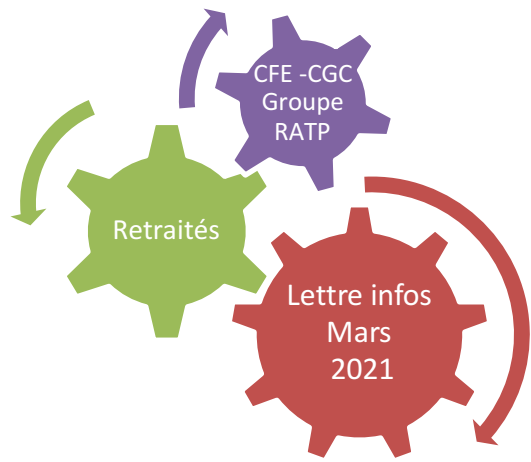




Groupe RATP

Syndicat des cadres,
des agents de maîtrise
et des techniciens
supérieurs



N°74

Mesdames, Messieurs, Chers Collègues,

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

- La RATP;
- Le Conseil d'administration de la RATP du 12 mars 2021.

Amicalement.

Jean-Marc GRISONI



QUELQUES INFOS

Révision de l'accord sur le dialogue social

Pour rappel, le précédent accord a été rédigé dans un contexte tendu, allant jusqu'à la grève des instances y compris le CA. La présente négociation s'est déroulée plus sereinement, la direction disposant d'une marge financière plus importante du fait de la réduction du périmètre initial des instances. Globalement, par les rééquilibrages négociés, notre OS ne sera pas perdante. Certains moyens, comme la dotation « locaux » pourraient être revus à la baisse si une quatrième OSR, comme FO, revenait, mais la probabilité est faible.

Assemblée générale du 30 mars 2021 :

Report de l'AG au 28 septembre 2021.

Surcharge travail encadrement :

Dans les départements il est à noter :

- Une surcharge mentale par une multiplication des dossiers de réorganisations, sans vérification de leur efficacité
- Avec la digitalisation il n'y a plus de temps morts.
- Une augmentation des CD pour les cadres avec une sanction (révocation) après plusieurs années sans accrocs.
- Certains cadres ne veulent pas s'arrêter, car peur de surcharge au retour, poser des congés devient anxiogène car cumul de travail.
- Le cumul des réunions devient chronophage.
- Certains jeunes cadres viennent pour obtenir la Capacité transport en passant par l'entreprise puis démissionnent.

CSEC : (Activité sociales et culturelle)

- Travail avec une filiale de Paypal pour la création d'un compte qui sera crédité d'un certain montant d'ici fin juin.

Pilotage des budgets, le politique fera le choix des secteurs donnés. Le système pourra donner des statistiques sur l'intérêt des agents pour quels domaines afin de proposer des offres quasi personnalisées. L'agent gère lui-même son crédit. Il s'agit de diminuer la masse salariale du CE. Les cartes cadeaux sont plafonnées, dans ce système pas de plafond. Une manière de redistribuer l'argent non dépensé pendant le COVID.

CRP

- Site web hacké, et fermé temporairement
- Elections : Un processus électoral a été décidé au CA du 10 février. Une diversité de modalités de votes sera proposée (correspondance et webvote) pour favoriser la participation.

C.A

EPIC fin du contrat au 31 décembre 2020.

90% des pertes prises en charge par IDFM. Versement en décembre est réglé.

Le résultat est positif préserve l'intéressement pour 2020.

Comptes sociaux, vote positif

Comptes consolidés, abstention

Concernant le groupe RATP DEV très exposé pendant la COVID : effondrement des recettes voyageurs, l'Etat a un peu aidé mais les pertes sont encore importantes, les résultats moins 100 millions. Les clauses de partage des risques ne sont pas identiques à celles du contrat EPIC/IDFM.

Paris, le 26/03/2021

COMMUNIQUE

En 2020, malgré l'intensité et la durée de la crise Covid, la RATP a réussi à :

- assurer le service public de transport indispensable pour la population en Ile-de-France,
- réaliser un plan d'investissements massif,
- se transformer de manière accélérée pour répondre au défi 2025 de l'ouverture à la concurrence.

L'engagement quotidien des salariés de l'EPIC y a fortement contribué.

L'arrêté des comptes 2020 du Groupe RATP éclaire l'importance du contrat conclu entre la RATP et IDFM, en particulier la clause de partage des risques sur les recettes.

En période de turbulences et d'incertitudes fortes, **le statut d'EPIC de la RATP, et le contrat conclu entre l'EPIC RATP et IDFM, qui reconnaît le caractère essentiel de la mission de service public de la RATP, constituent une véritable colonne vertébrale pour l'ensemble du Groupe.**

Il est souhaitable que l'exemplarité de la RATP quant au respect de ses engagements contractuels, de sa mission vis-à-vis des voyageurs et à sa gestion vertueuse, qui permet une évolution contenue de l'endettement malgré la crise Covid, reste pleinement reconnue par l'Etat et IDFM. Ces derniers veilleront-ils toutefois à lui donner la chance de défendre avec succès son territoire historique à l'ouverture de la concurrence ?

A cet égard, **les premiers résultats des appels d'offres OPTILE interpellent fortement.**

Les pouvoirs publics ont un rôle important à jouer pour éviter que la mise en concurrence, sur OPTILE aujourd'hui, et demain sur le réseau historique de la RATP, ne conduise à des effets particulièrement néfastes, pour le transport francilien dans son ensemble, et in fine pour les voyageurs.

L'Etat ne doit pas encourager une concurrence délétère. IDFM ne doit pas se laisser abuser par le mirage de prix bas, qui ne reflètent pas la réalité économique du service.

Les lourdes conséquences de la crise COVID sur les opérateurs de transport, déjà sous la pression de la concurrence, devraient inciter fortement les pouvoirs publics à réfléchir au service public de transport de demain et à prendre toutes les mesures nécessaires pour le préserver.

Mais ces mesures ne peuvent pas se limiter à édicter des textes normatifs et à apporter un soutien financier. **Il est nécessaire d'agir concrètement à travers la gouvernance et les modalités de mise en concurrence.**

Syndicat CFE-CGC Groupe RATP - 21, square Saint Charles 75012 PARIS
Téléphone : 01 58 76 80 00 - Télécopie : 01 58 76 80 87 - Courriel : contact@cfe-cgc-ratp.com

ORGANISATION ADHERENTE A LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRANSPORTS CFE CGC
CONFÉDÉRATION FRANÇAISE DE L'ENCADREMENT CGC

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 ».

Une étude montre que, partout dans le monde, les usagers boudent les transports collectifs.

Une étude montre que, partout dans le monde, les usagers boudent les transports collectifs. -50 % À PARIS, Madrid ou Istanbul, -60 % à Berlin et New York, -70 % à Milan et Lisbonne, -80 % à Londres... Ce ne sont pas les soldes dans les capitales de la mode, mais les chiffres de la désaffection pour les transports en commun.

La recharge de Navigo sur iPhone, c'est possible

Finies les files d'attente en début de mois pour les utilisateurs d'iPhone. Depuis quelques semaines, l'application RATP intègre désormais le service développé par Île-de-France Mobilités permettant de recharger son Pass Navigo forfait ou Easy directement depuis son canapé. Une fonctionnalité aussi disponible désormais sur l'application Île-de-France Mobilités. L'iPhone sert de terminal où l'on pose son passe pour le recharger, ou bien acheter des tickets.

Véhicule autonome : Les navettes sans chauffeur étendent leur parcours

Les navettes autonomes au bois de Vincennes, en expérimentation depuis 2017, voient leur parcours étendu. Les véhicules intelligents bardés de capteurs vont aller de la Porte Jaune à la mairie de Vincennes, soit un parcours de 6 km composé de huit arrêts. Cet itinéraire étendu inclut la traversée d'un carrefour très fréquenté sur route ouverte.

RATP Michel Daguerregaray est promu

Michel Daguerregaray est promu délégué général à la sécurité ferroviaire. Agé de soixante-et-un ans, cet ancien élève de l'Ecole polytechnique est diplômé de Sup'Aero. Il est entré dans le groupe RATP en 1996. Il fut directeur délégué chargé de la conduite du projet de prolongement de la ligne 14 en 2011 puis directeur du département métro, transport et services (MTS) en 2014.

La ligne 14 voit le bout du tunnel

Le tunnel de prolongement sud de la ligne 14, entre Orly et la station Olympiades, est fini après deux ans de travaux. De quoi espérer une mise en service dès 2024. C'est dans un énorme fracas que les parois percées par le tunnel Allison tombent une à une. Le tunnelier a terminé les 4,8 km qui lui restaient à creuser pour arriver jusqu'à la station Maison Blanche. Le tunnel qui prolonge la ligne 14 vers Orly est terminé.

Une nouvelle pierre de Rosette pour RATP Dev Mobility Cairo

Une nouvelle pierre de Rosette pour RATP Dev Mobility Cairo, le 3 mars 2021 RATP Dev et l'autorité égyptienne des tunnels ont signé aujourd'hui un contrat d'une durée de 15 ans, renouvelable pour une période de 5 ans, portant sur l'exploitation et la maintenance de la ligne électrifiée reliant le centre du Caire à la nouvelle capitale administrative. Avec 11 stations réparties sur près de 65 km, entre la station d'Adly Mansour et la nouvelle capitale administrative égyptienne, cette nouvelle ligne électrique ultramoderne, offrira aux voyageurs un moyen de transport et un service de haut niveau permettant de relier le centre du Caire aux villes nouvelles situées à l'est de la capitale égyptienne.

Paris : Le centre bus Belliard se convertit à l'électrique

La RATP lance une nouvelle opération de modernisation d'un centre bus couplée au développement d'un programme immobilier. Après les dépôts de Lagny (Paris Xe), Jourdan à la Porte d'Orléans), c'est Belliard qui va muter à l'occasion de sa conversion à l'électrique. Occupant un terrain de 4ha, il accueille une aire de stationnement à ciel ouvert de 1,8 ha où se garent 230 véhicules tous les soirs, complétée d'un atelier de maintenance. Le projet se limite au parking que nous conservons au niveau du sol. Plutôt que de le surmonter d'une simple structure pour y fixer les câbles et les bornes de charge, nous allons construire une dalle en superposition. Un ensemble immobilier de 25 000 m² y prendra place, composé de 18000 m² de logements, près de 5 000 m² de bureaux, 450 m² de commerces et une

salle d'escalade privée de 1600 m2 décrit Céline Tignol, déléguée du directeur en charge de l'immobilier à la RATP.

La vidéosurveillance en direct sera étendue à tous les bus de la ligne 170

Le système de transmission instantanée des images vidéo des bus, expérimenté en Seine-Saint-Denis, semble donner satisfaction en cas d'incidents dans les trois bus de cette ligne sensible qui ont été équipés du système Evidence. Ce dispositif expérimental de transmission des images vidéo en direct doit permettre de rendre la vue aux agents du GPSR (le Groupement de protection et de sécurité du réseau) dans les bus où ils sont pour l'instant «aveugles ». L'image en plus du son En effet, les caméras qui équipent déjà la totalité des bus RATP en Ile-de-France ne font en temps normal qu'enregistrer les images (conservées soixante-douze heures) mais ne les transmettent pas. En cas d'incident dans le bus, le machiniste peut activer une alarme pour entrer en contact avec le PC sécurité. Elle déclenche automatiquement l'ouverture de micros dans le véhicule. Mais les responsables de la sécurité n'ont alors accès qu'au son d'ambiance du bus et pas aux images, consultables seulement après coup pour vérification

L'expérimentation menée depuis plus d'un an dans trois bus «pilotes » a déjà permis de réaliser quelques interpellations. «Des voleurs qui avaient été repérés lors des vidéos patrouilles aléatoires. On a pu fournir une description très précise aux équipes de terrain grâce à la très bonne définition des images », commente l'opérateur. Le dispositif expérimental a également servi une fois à la suite d'un déclenchement d'alarme après un début de rixe entre une douzaine d'individus à Pantin

L'Ecosse nationalise ses trains

L'Ecosse nationalise ses trains Dans un an, l'exploitation des trains écossais sera reprise par un opérateur public.

Cette décision a fait suite à celle, prise en décembre 2019, de mettre fin, à l'échéance du 31 mars 2022, au contrat en cours avec Abellio depuis 2015. Une décision motivée, selon le gouvernement écossais, par la mauvaise qualité de service et les suppressions de trains, alors que l'offre était censée connaître une forte hausse, avec réouvertures de lignes ou de gares, créations de nouvelles relations et accroissement des fréquences.

Viibe appuie les agents RATP pour la maintenance à distance

En utilisant Viibe pour la communication entre agents de maintenance et experts, la RATP réduit les déplacements de ses derniers et facilite leur tâche. Une nouvelle méthode de travail expérimentée depuis quelques mois qui change le quotidien.

Désormais, les agents, qui étaient déjà tous équipés de tablettes, communiquent en cas de problème non résolu, avec leur expert via ViiBE. L'expert découvre ainsi tout ce que l'agent voit sur le terrain grâce au partage de documents, photos et vidéos

La réduction des particules fines en bonne voie pour la RATP

La RATP accélère en faveur de la qualité de l'air avec une solution de freinage innovante pour réduire drastiquement l'émission de particules fines. Elle s'est associée pour cela avec l'équipementier ferroviaire Faiveley Wabtec et sa solution Green Friction. Quitte à lutter contre les particules fines, autant s'attaquer au problème à la source. Le sujet est sur les rails de la RATP depuis une vingtaine d'années, mais pourrait connaître une nette accélération depuis qu'elle s'est aiguillée vers l'équipementier ferroviaire Faiveley Wabtec et sa solution de freinage baptisée Green Friction. 90 % de particules fines en moins Ce dispositif présenté comme révolutionnaire est censé réduire de 90 %% l'émission de particules au moment du freinage de tout type de matériel roulant, voiture, bus, mais surtout métro ou RER car le plus souvent situés dans des espaces souterrains.

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 mars 2021

Intervention CJM sur l'arrêté des comptes sociaux et consolidés 2020

Au cours de l'année 2020, malgré l'intensité et la durée de la crise Covid, la RATP a réussi :

- à assurer le service public de transport indispensable pour la population en Ile-de-France,
- à réaliser un plan d'investissements massif,
- et à se transformer de manière accélérée pour répondre au défi 2025 de l'ouverture à la concurrence.

Pour effectuer cette performance remarquable, les salariés de l'EPIC se sont considérablement investis, tant vis-à-vis des voyageurs que de l'autorité organisatrice et de l'autorité de tutelle. Je me réjouis Madame la Présidente, que vous-même ainsi que tous les membres siégeant aujourd'hui à ce Conseil aient relevé et salué l'exemplarité et l'investissement des salariés de la RATP.

A travers la présentation de l'arrêté des comptes 2020, on mesure l'importance du rôle protecteur joué par le contrat conclu entre la RATP et IDFM, et en particulier de la clause de partage des risques sur les recettes. L'application de cette clause contractuelle qui a été rendue possible grâce au soutien de l'Etat en 2020, a permis d'atténuer l'impact considérable de l'effondrement du trafic voyageurs sur le réseau RATP. C'est notamment grâce à l'application de cette clause qu'un intéressement pourra être versé aux salariés de l'EPIC en 2020, ce qui est remarquable dans un tel contexte de crise Covid et fondamental en terme reconnaissance vis-à-vis des salariés.

Malheureusement, tous les salariés du Groupe RATP n'auront pas la chance de bénéficier d'une telle reconnaissance financière de leur investissement en cette période de crise. Je pense à l'encadrement de RATP DEV dont la rémunération variable sera impactée par la crise, mais également aux salariés de chez Systra qui malgré des résultats très positifs en 2020 n'auront pas d'intéressement et verront 30 % de leur rémunération variable supprimée.

A travers cette crise, on voit à quel point, en période de turbulences et d'incertitudes fortes, le statut d'EPIC de la RATP et le contrat conclu entre l'EPIC RATP et IDFM, qui reconnaît le

caractère essentiel de la mission de service public de la RATP, constituent une véritable colonne vertébrale pour l'ensemble du Groupe.

J'espère également que l'exemplarité de la RATP quant au respect de ses engagements contractuels, de sa mission vis-à-vis des voyageurs et sa gestion vertueuse qui permet une évolution contenue de l'endettement malgré la crise Covid, restera pleinement reconnue par l'Etat et IDFM et que ces derniers lui donneront la chance de défendre avec succès son territoire historique à l'ouverture de la concurrence.

A cet égard, les premiers résultats des appels d'offres OPTILE interpellent fortement. Il nous a été indiqué que KEOLIS a remporté les lots représentant 40 % du total des lots mis en concurrence pour le moment, grâce à la qualité technique de ses offres mais aussi et surtout en pratiquant une politique de prix particulièrement agressive. Cette volonté de conquête du marché francilien basée sur une pratique de prix prédateurs impose une nouvelle réflexion quant à la stratégie de RATP DEV sur ces appels d'offres OPTILE et sur le niveau de marge des offres.

Ce constat est à mon sens particulièrement alarmant et choquant. KEOLIS est une filiale à 70 % de la SNCF qui bénéficie actuellement d'un soutien financier très important de l'Etat, à savoir un plan de soutien du secteur ferroviaire de 4,7 Mds€ principalement au bénéfice du réseau ferroviaire, dont 4 Mds€ sous forme d'augmentation de capital de SNCF SA, ce plan s'ajoutant à la reprise de dette de 35 Mds€ (25 Mds€ au 1er janvier 2020 et 10 Mds€ à venir en 2022). Comment peut-on admettre qu'une filiale d'un groupe de transports publics massivement soutenu par l'Etat donc des financements publics, puisse se livrer à une pratique de prix prédateurs à des fins d'éviction des concurrents sur un périmètre de la commande publique en Ile-de-France ?

Comment peut-on admettre des pratiques de prix que l'on peut vraisemblablement qualifier « d'anormalement bas », qui sont prohibés par le Code de la commande publique ? Je rappelle que de telles pratiques sont également prohibées pour les contrats de DSP depuis la décision rendue par le Conseil d'Etat en février 2020 « Commune de Saint-Julien-en-Genevois » ?

Il me semble que les pouvoirs publics ont un rôle important à jouer pour éviter que la mise en concurrence sur OPTILE aujourd'hui et demain sur le réseau historique de la RATP ne conduise à des effets particulièrement néfastes, non seulement pour la RATP mais également pour le transport francilien dans son ensemble et in fine pour les voyageurs.

L'Etat, tout d'abord, qui apporte un soutien aux transports publics en Ile-de-France en temps de crise et on ne peut que s'en féliciter, soutient également massivement le groupe SNCF et il serait sain qu'il joue pleinement son rôle d'Etat actionnaire et stratège. Le soutien financier apporté au Groupe SNCF ne doit à mon sens pas permettre de renforcer le développement de la filiale la plus importante de ce Groupe si elle se livre à des pratiques visant à l'éviction de ses concurrents sur le marché francilien.

IDFM, ensuite, a une partition fondamentale à jouer en évitant d'encourager ceux qui veulent gagner des parts de marché à n'importe quel prix. En outre, on sait très bien que les pratiques de prix prédateurs visent à « tuer » la concurrence sur un marché pour ensuite remonter les prix. L'autorité organisatrice devrait veiller à ne pas se laisser abuser par ce mirage de prix qui ne reflètent pas la réalité économique du service. Compte tenu de l'importance des pertes financières affichées par KEOLIS depuis 2 ans, il y a fort à parier que ces bas prix ne pourront pas être maintenus dans la durée et qu'ils visent à décourager les autres opérateurs.

La crise COVID nous montre à quel point les opérateurs de transport qui sont déjà sous la pression de la concurrence souffrent d'énormes difficultés. Cela devrait inciter fortement les pouvoirs publics à réfléchir au service public de transport de demain et à prendre toutes les mesures nécessaires pour le préserver. Ces mesures ne peuvent pas se limiter à édicter des textes normatifs et à apporter un soutien financier. Il est nécessaire d'agir concrètement à travers la gouvernance et les modalités de mise en concurrence.

En conclusion, mon vote sera positif sur les comptes sociaux et réservé sur les comptes consolidés.

Communication de Thomas GUILLEMIN

Chères adhérentes, chers adhérents,

La fédération nationale des transports CFE-CGC met à votre disposition un service gratuit d'aide et de conseil sur toute problématique juridique de la vie quotidienne.

A cet effet, Maître Doriane Lalande peut examiner les questions relatives à la famille, à l'immobilier, au social, etc.

En pratique, elle assure une permanence téléphonique mensuelle de trois heures ; afin qu'elle puisse vous appeler, et ainsi apporter une réponse orale au problème posé, vous lui aurez préalablement adressé par mail à cfecgc.adh.avocatlalande@gmail.com tout élément d'information jugé utile pour une bonne compréhension du dossier.

{Merci d'indiquer dans l'objet du mail à l'avocate : CFE-CGC Groupe RATP, nom, prénom, téléphone}

La prochaine permanence se tiendra le vendredi 19 avril de 09h à 12h.

Les dates et créneaux des sessions à venir vous seront communiqués durant le mois précédent chacune.

Nous attirons votre attention sur le fait que ce service, réservé aux adhérents à jour de cotisation, se limite à une analyse et à des préconisations juridiques.

Il n'engage aucunement la fédération transports ou la CFE-CGC Groupe RATP en cas d'action judiciaire intentée ultérieurement.

Nous restons à votre disposition pour tout complément sur le sujet.

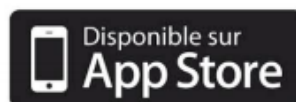
L'équipe CFE-CGC groupe RATP

Télécharger l'appli et créer mon compte adhérent

Suivez l'information sociale et économique de l'entreprise et de votre département, et gardez toujours votre syndicat préféré dans la poche !



1 JE TELECHARGE L'APPLICATION



Lors de l'installation, j'autorise l'envoi de notifications

2 JE CREE MON COMPTE ADHERENT

- ✓ Dans le menu, je sélectionne *En direct de* ou *Boîte à outils* ou *Profil **
- ✓ Puis je sélectionne 
- ✓ Je saisis ensuite les informations demandées et valide leur enregistrement
- ✓ Je reçois sous quelques heures un mail confirmant mon inscription

Assistance : Thomas Guillemain 06 24 88 20 69 thomas.guillemain@cfe-cgc-ratp.com