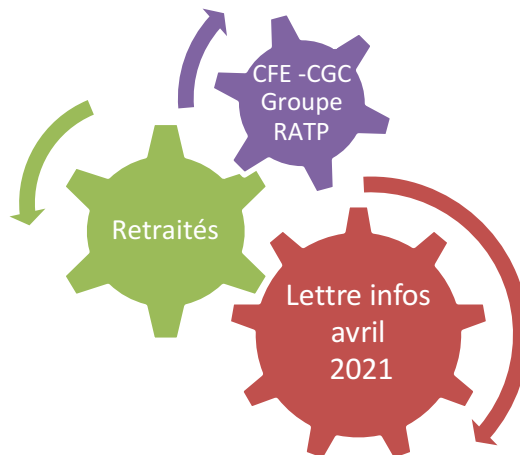




## Groupe RATP

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



N°75

Mesdames, Messieurs, Chers collègues,

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

- La RATP;
- Le Conseil d'administration de la RATP du 11 avril 2021.
- Elections de la liste représentant les retraités au Conseil d'administration de la CCAS

Amicalement.

Jean-Marc GRISONI



## **QUELQUES INFOS**

### **Pluri d'info sur le renouvellement de l'appel d'offre AMUNDI**

La réunion consistait à présenter les conditions et les grandes lignes de l'appel d'offre obligatoire. Si changement de prestataire, il y aura un avenant aux protocoles PEE/PERCO. Le partage du résultat avec les OS est prévu pour septembre, présentation au CSEC en octobre et pour une mise en œuvre en décembre ou janvier.

### **Audience sur le projet d'accord numérisation du dialogue social (BDSE)**

Les directions poussent les OSR à contourner des modalités de communication, Manque de volonté de permettre une communication syndicale adaptée aux nouvelles organisations du travail. Risque de marginalisation des syndicats et/ou de contentieux. En parallèle les réseaux sociaux prennent de l'importance, sans réel contrôle. Constat d'instaurer un rapport de force pour faire bouger les lignes. La faible conflictualité de la RATP du passé semble ne plus être un enjeu pour les nouveaux dirigeants. Le coût du dialogue social semble déjà très élevé pour la direction.

### **Rencontre avec Frédéric POTIER, Délégué général à l'Éthique et à la Conformité.**

Préfet d'origine, détaché du ministère de l'intérieur et rattaché directement à la PDG. Il ne se considère ni policier, ni décideur, mais en soutien.

Rencontre convaincante, exemple de thématiques abordées :

Référent harcèlement moral dans les CSE, pas d'équivalent coté direction, le sexisme concerne tous les salariés et pas que l'encadrement. Volonté de bien maîtriser la délégation de responsabilités et les initiatives sur ce thème.

Remontées CFE sur la laïcité, peu de soutien des directions locales, craintes de discriminations, recrutement peu mixte.

Pressions de certains dirigeants pour inciter des encadrants occupant des postes à fortes responsabilités à ne pas se syndiquer.

Le recours important aux cabinets conseils est partagé.

La performance économique prime le plus souvent sur les valeurs.

La discrimination syndicale est plus visible que par le passé.

## **Seconde audience d'échanges sur le projet de la holding**

Questions des détachements, seule solution actuelle est l'article 33 (sauf RDS avec la loi LOM). Veiller aux limites fixées par la loi Charpion.

Filiales du secteur RDS, discours anxiogène pour un détachement des personnels (hors LOM) qui pourrait prendre fin en 2025 et les faire changer de statut.

A distinguer les critères de la LOM dont le nombre reste à définir, et le reste des filiales RATP sans la barrière de 2025, sous réserve d'évolutions législatives. Sauf à intégrer les AC dans les Centres BUS, ils ne sont a priori pas concernés par la LOM. Mais les autres activités étant réparties sur d'autres secteurs de l'entreprise, ne resteront aux AC que les grosses réparations.

## **Échange sur les futures forces syndicales à la RATP :**

Une partie des conducteurs UNSA pourraient renforcer FO. Actuellement les OSR représentent 70% des votants. Si FO redevenait représentative, notre représentativité base 100 diminuerait de 2 %, toutes choses égales par ailleurs. Sauf qu'à ce que la CFE + UNSA pèsent plus que FO + CGT, FO deviendrait l'arbitre des signatures d'accords transversaux.

Avec une 4ème OSR les majorités de signatures seraient encore plus compliquées et les moyens par OSR diminueraient.

## **CRP :**

Point sur les comptes de 2020

Recettes :

Le total des recettes a été inférieur à la prévision de 2.47 %.

Le montant des cotisations tous éléments confondus diminue de 3.58%.

La prévision de la dotation de l'Etat diminue également de 1.80 %.

Ces deux évolutions sont principalement dues à l'impact de la mise en place du chômage partiel au sein de la RATP à partir du mois de mars 2020.

Soit une répartition de financement de 39.87 % pour la RATP et de 60.13 % pour l'Etat.

Dépense :

Le total des dépenses s'est réduit de 2.57 %.

Le total des dépenses retraites a diminué de 2.43 %.

Une baisse de la compensation démographique de 7.46 %.

La prévision pour l'année 2020 a donc été supérieure au réalisé pour les recettes comme pour les dépenses.

Prochaine élection du Conseil d'administration de la CRP

La date du scrutin étant fixée au mardi 14 décembre.

Le vote par correspondance sera exclusivement réservé aux affiliés retraités. Ils auront néanmoins la possibilité de voter électroniquement pour ceux qui le souhaiteraient.

La date du scrutin étant fixée au mardi 14 décembre, les kits de vote devront être adressés au plus tard le lundi 15 novembre 2021.

Le vote électronique concernera les affiliés actifs mais sera également proposé aux affiliés retraités qui ne souhaiteraient pas voter par correspondance. Le vote électronique se déroulera du lundi 22 novembre 2021 à 10h00 au 13 décembre 2021 à 12h00.

Jean-Marc Grisoni renouvelle sa candidature pour représenter les retraités au CA de la CRP

**CCAS :**

Élections des représentants retraités en cours, vote par correspondance.

Scrutin le 20 avril et mise en place du nouveau CA début mai.

Toutes nos félicitations à Liliane VALLI qui est élue.

Elle est tête de liste UNSA/CFE



Groupe RATP

Frédéric RUIZ

Président

frederic.ruiz@cfe-cgc-ratp.com

Portable : 06 50 63 80 00

REF : CFE-CGC 2021-031

Courrier adressé par voie électronique

OBJET : nouvelle tenue des encadrants

CFE CGC Groupe RATP

21 square Saint-Charles – 75012 Paris

Téléphone : 01 58 76 80 00 – télécopie : 01 58 76 80 87

[contact@cfe-cgc-ratp.com](mailto:contact@cfe-cgc-ratp.com)

Paris, le 13 avril 2021

Madame Hiba FARES

Directrice

SDG/ECMS

LAC LA70

LYON-BERCY - LYBY

Madame la Directrice,

Depuis avril 2019, le programme "mon client et moi" est mis en place à l'exploitation. Il prévoit des actions visant à améliorer la relation de service et à générer des expériences positives pour les clients comme pour les agents. Il s'inscrit dans le cadre du chantier "accueil et relation de service" du programme stratégique BRRIC. Il est accompagné d'une nouvelle tenue pour tous les acteurs.

Nous avons été surpris de découvrir que la tenue des encadrants sera désormais strictement identique à celle des opérateurs, pour la première fois depuis la création de la RATP.

Suite à nos interrogations, il nous a été répondu que c'était "une volonté de la Direction générale de supprimer la distinction de tenue, que cela n'est pas identifiable pour les clients et que cela répond aux besoins de rationaliser les références". Devant notre insistance, il nous a juste été proposé l'ajout d'un badge.

Dans un contexte de transformation de l'entreprise tous azimuts, où le soutien des encadrants de proximité est primordial, une telle économie nous apparaît contre-productive, voire déplacée, et suscite l'incompréhension des personnels concernés. En effet, les agents de maîtrise se sentent déconsidérés et trouvent les beaux discours de l'entreprise en décalage complet avec leur vécu sur le terrain.

En conséquence, la CFE-CGC Groupe RATP demande instamment que la dotation des encadrants soit revue afin de les différencier visuellement des opérateurs.

Comptant sur votre compréhension, je vous prie de croire, Madame la Directrice, à l'assurance de ma considération distinguée.

Frédéric RUIZ

Président

Copie : Monsieur Jean AGULHON, Directeur des ressources humaines

---

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



**Groupe RATP**

**CFE CGC Groupe RATP**

**21 square Saint-Charles – 75012 Paris**

**Téléphone : 01 58 76 80 00 – télécopie : 01 58 76 80 87**

**[contact@cfe-cgc-ratp.com](mailto:contact@cfe-cgc-ratp.com)**

Paris, le 19 avril 2021

Monsieur Olivier DAMAISIN  
Service des finances publiques  
Assemblée Nationale

**Frédéric RUIZ**

Président

[frederic.ruiz@cfe-cgc-ratp.com](mailto:frederic.ruiz@cfe-cgc-ratp.com)

Portable : 06 50 63 80 00

REF : CFE-CGC 2021-032

Courrier adressé par voie électronique

**OBJET : table ronde CAS Pensions**

Monsieur le Député,

Le sujet des retraites est un sujet trop sérieux pour qu'il puisse être abordé à la légère. Nous avons été manipulés par Monsieur DELEVOYE et son équipe lors de l'élaboration de son projet de réforme des retraites. Aucune de nos remarques n'a été prise en compte et le résultat a donné un projet injuste, inutile et dangereux, heureusement suspendu.

Le régime spécial de retraite de la RATP fait partie d'un tout cohérent que les pouvoirs publics s'évertuent à détruire au travers notamment de la mise en concurrence des services publics, qui a hélas fait maintes fois la preuve de son inefficacité sociétale. Ce régime a donc vocation à disparaître et il n'est pas pertinent d'en rajouter dans le contexte actuel de transformation de la RATP à marche forcée.

A l'instar de la réforme de l'assurance chômage, la volonté réformatrice du Président de la République, de son Gouvernement et du Parti majoritaire, conduit à des régressions sociales inacceptables dans un pays comme la France. Cette évolution sociétale, où la finance est le maître du jeu et dans laquelle le numérique détruit l'emploi et les relations sociales, ne correspond pas à notre vision d'une Nation dont la devise est « liberté, égalité, fraternité ».

Au lieu de s'en prendre aux effets de la régression de notre pays, il conviendrait de s'attaquer enfin aux causes. Les vraies problématiques à traiter en urgence sont un plus juste partage de la valeur ajoutée, la réindustrialisation de la France et la relocalisation des contributions fiscales des entreprises multinationales et des citoyens les plus aisés. Hélas, les beaux discours ne se traduisent jamais concrètement.

Le déséquilibre des régimes sociaux et de retraites n'est que le fruit de près de quarante ans de choix politiques aberrants et contraires à l'intérêt général. Il est regrettable que la succession de crises, dont l'actuelle crise sanitaire doublée d'une crise sociale et économique, ne conduise pas les élites Françaises à changer de paradigme.

Vous l'avez compris, nous avons perdu confiance envers les dirigeants politiques actuels et la visioconférence n'est pas un mode d'échange efficace pour parler d'un sujet aussi déterminant.

Je vous prie de bien vouloir croire, Monsieur le Député, à l'expression de ma haute considération.

Frédéric RUIZ

Président

### **3 bis, « la petite ligne tranquille du métro », a un demi-siècle**

*En 1971, les quatre stations du tronçon Gambetta - Porte des Lilas (XX e) ont été « débranchées » de la 3, donnant naissance à la ligne la plus courte du métro. Si elle est peu fréquentée, elle reste appréciée des voyageurs. Depuis cinquante ans, elle figure comme une incongruité sur la carte du métro parisien. La ligne 3 bis, desservant quatre stations entre Gambetta et Porte des Lilas (XX e), ne parcourt qu'1,3 km de souterrains parisiens. Dans ses rames composées de trois voitures, les seules non équipées de strapontins, environ 5 800 personnes voyagent chaque jour en semaine. Soit l'équivalent d'une soixantaine de bus bien remplis.*

### **700 M€ pour rendre la ligne 6 accessible**

*La région se dit prête à investir dans ce gros chantier d'adaptation du métro... mais pas seule ! L'étude de faisabilité le confirme : la mise en accessibilité de la totalité de la ligne 6 du métro aux voyageurs handicapés coûtera cher. Très cher. « 700 millions d'euros dans l'hypothèse la plus haute qui consiste à équiper les 28 stations de la ligne d'ascenseurs et de refuges anti-incendie dédiés », indique Valérie Pécresse, présidente de la région et d'Île-de-France mobilités (IDFM). Malgré ce coût prohibitif la présidente de l'autorité de régulation des transports souligne que la région « est prête » à investir dans le projet et sans puiser dans le budget d'IDFM.*

### **Prolongement ligne 11 : le tunnelier Sofia fait halte Place Carnot**

*Le tunnelier Sofia est arrivé le 2 avril 2021 à la future station Place Carnot de la ligne 11, après avoir parcouru 1 km depuis Montreuil-Hôpital et plus de 2 km au total. Le tunnelier Sofia, pesant 1 450 tonnes et mesurant 106 m de long, s'est lancé début d'année 2020 à la station La Dhuis. Il a depuis traversé les futures stations de Montreuil-Hôpital et Place Carnot. La prochaine étape est l'opération de ripage, puis la poursuite du creusement jusqu' à la future station Serge Gainsbourg, dernière station avant d'atteindre Mairie des Lilas. Pour rappel, le prolongement de la ligne 11 s'étend sur 6 km et reliera le terminus actuel, Mairie des Lilas, au futur pôle multimodal de Rosny-Bois-Perrier, actuellement desservi par le RER E.*

### **Amazon et Chronopost exploiteront les premiers sites logistiques de la RATP**

*La RATP entend devenir un acteur « majeur » de la filière logistique urbaine à travers la mise à disposition de son parc d'actifs. Solution permet au groupe RATP, en accord avec Île-de-France Mobilités, de valoriser ses actifs en favorisant des livraisons plus vertes en cœur de ville, notamment en facilitant la livraison du dernier kilomètre. Son offre, intitulée RATP Logistics, consiste à mettre à disposition de partenaires, durant la journée, certains sites de bus. Inoccupés pendant la journée lorsque les bus circulent ces centres deviennent des surfaces prêtes à faciliter le transfert de*

marchandises de véhicules lourds Chronopost et Amazon à des véhicules légers. Les sociétés sont sélectionnées pour exploiter quatre sites pour une durée de quatre ans (2021-2024). Les deux entreprises se sont notamment engagées à exploiter une flotte de véhicules à faibles émissions fonctionnant avec des moteurs électriques ou GNV

## **Le T9, nouveau tramway entre en service entre Paris et Orly**

Mise en service du nouveau tramway T9 entre Paris et le centre-ville d'Orly (Val-de-Marne). Trente minutes suffiront pour relier les deux villes, en traversant les communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry, Thiais et Choisy-le-Roi. Un tramway circulera avec un intervalle de quatre à cinq minutes. De 70.000 à 80.000 voyageurs quotidiens sont attendus sur cette nouvelle ligne. Malgré la baisse de fréquentation, Ile-de-France Mobilités a choisi, très symboliquement, de monter en puissance rapidement le service. « Le T9 est un projet très important pour nous, et très attendu par les habitants depuis 2016. Un mois après la mise en service, nous serons donc à 100 % », indique Laurent Probst le directeur d'Ile-de-France Mobilités. Dix-neuf stations, soit une tous les 550 mètres, jalonneront le parcours depuis la Porte-de-Choisy dans le 13<sup>e</sup> arrondissement parisien, permettant à la fois une desserte des grands sites locaux (mairie de Vitry, musée Mac Val), et une interconnexion avec la ligne 7, le RER C, et d'ici à quelques années, la ligne 15 du Grand Paris Express.

## **Avec le T9, la concurrence se concrétise dans les transports d'Ile-de-France**

L'opérateur Keolis va exploiter le T9, nouvelle ligne de tramway au sud-ouest de Paris mise en service ce samedi. Une nouvelle étape dans l'ouverture à la concurrence des transports La mise en service ce samedi d'une nouvelle ligne de tramway au sud-ouest de Paris marque une nouvelle étape dans l'ouverture à la concurrence des transports ' France : c'est l'opérateur Keolis qui va exploiter le T9, après avoir gagné un appel d'offres.

Ce tram va relier sur 10 kilomètres la Porte de Choisy, à Paris, à Orly-Ville (Val-de-Marne), remplaçant sur l'essentiel de son parcours l'autobus le plus chargé de la RATP en banlieue, le 183. Il a coûté 404 millions d'euros, auxquels s'ajoutent 75 million. Choc rude pour la RATP Les autres lignes de tramway de l'agglomération parisienne étaient jusqu'à présent automatiquement allées à la RATP.

## **Après deux ans de travaux, le couloir de correspondance Auber-Opéra a rouvert**

Cela faisait deux ans qu'il était en travaux. Les voyageurs peuvent à nouveau emprunter le couloir de correspondance entre Auber (RER A) et Opéra (lignes 7, 8 et 3 du métro). Celui-ci était en travaux depuis deux ans. Les 100 mètres qui séparent les deux stations ont été rénovés.

Neuf millions de pastilles d'émaux ont été remplacées. Quatre trottoirs roulants d'une longueur de 75 mètres, sept escaliers mécaniques et deux lignes de contrôle ont été changés. Le budget de la rénovation de la station Auber (RER A) s'élève à plus de 100

millions d'euros financés par l'Etat, la région Ile-de-France et la RATP. La rénovation de la gare RER d'Auber doit prendre fin en 2022.

Inaugurée en 1971, la gare d'Auber est atypique avec son immense voûte et des quais à plus de 30 mètres sous la voirie. En temps normal, 180 000 voyageurs l'empruntent quotidiennement pour prendre le RER A, rejoindre les magasins des Grands Boulevards parisiens ou l'une de ses nombreuses correspondances.

## **RATP: une partie de l'Unsa rejoint FO**

Une partie des militants de l'Unsa-RATP, dont l'un de ses secrétaires généraux adjoints, ont décidé de quitter la première organisation syndicale de la régie et de rejoindre FO, à quelques mois des prochaines élections professionnelles dans l'entreprise.

"L'Unsa-RATP prend acte avec regret, mais sérénité du départ d'une partie des militants de sa section syndicale +conduite+ métro/RER", indique-t-elle dans un communiqué.

"Sérénité, car 90% au moins des forces vives de l'Unsa-RATP restent fidèles aux valeurs autonomes", assure le syndicat, qui parle de "départs restreints" face à des "progressions d'adhésions importantes" dans "divers secteurs de l'entreprise, cette année encore".

Ces départs sont enregistrés alors que des élections sont prévues à la fin de l'année à la RATP, pour élire les représentants du personnel au sein des différents comités sociaux et économiques (CSE) de l'entreprise. Le climat social est par ailleurs assombri par la préparation de la prochaine ouverture à la concurrence de la régie, qui commencera par son réseau autobus à partir du 1er janvier 2025.

## **LE MARCHÉ DES NOUVEAUX TRAINS DU RER B EST DÉFINITIVEMENT LANCÉ**

Le groupement RATP / SNCF Voyageurs et Île-de-France Mobilités se réjouissent que le consortium Alstom-Bombardier/CAF s'engage définitivement dans l'exécution du marché MI20 qui lui a été notifié le 5 février 2021.

Les discussions intervenues depuis plusieurs semaines ont permis au nouveau groupe Alstom-Bombardier de prendre connaissance des termes du contrat et de lever leurs inquiétudes, permettant dorénavant au groupement Alstom-Bombardier/CAF de s'engager dans l'exécution du contrat sur la base du marché notifié.

Une réunion du groupement RATP/SNCF Voyageurs et du consortium Alstom-Bombardier/CAF s'est notamment tenue mardi 13 avril qui a permis de confirmer l'engagement d'Alstom-Bombardier/CAF dans l'exécution du marché et d'initier les prochaines étapes de sa mise en œuvre.

Ce projet majeur d'un montant de 2,56 milliards d'euros, voulu et financé par Île-de-France Mobilités, est essentiel pour anticiper de plusieurs années la commande des nouveaux trains du RER B et ainsi moderniser la deuxième ligne la plus fréquentée d'Europe après le RER A, au bénéfice des voyageurs. Pour améliorer la qualité de service sur la ligne B du RER, ce sont ainsi 146 trains neufs qui remplaceront les rames du type MI79 et MI84 actuellement en circulation, avec une livraison du premier train prévue fin 2025.

## La RATP signe un contrat ambitieux avec la région Ile-de-France

Malgré la crise sanitaire qui s'éternise et la chute de trafic qui va avec, les investissements continuent et s'amplifient dans le métro, les bus et les trams franciliens. La présidente de région, Valérie Pécresse, et celle de la RATP, Catherine Guillouard, ont scellé le nouveau contrat qui lie la Régie parisienne à son autorité organisatrice IDFM, pour l'exploitation de son réseau sur la période 2021-2024. Un contrat ambitieux, malgré l'épidémie de Covid-19, puisqu'il va notamment permettre des extensions d'offre (prolongation de plusieurs lignes de métro), l'arrivée de nouvelles rames sur plusieurs lignes ou le remplacement des bus diesel, programmé pour la fin 2025.

Au total, ce nouveau contrat quadriennal prévoit une subvention régionale de 21,2 milliards d'euros sur la période. Dont 8,4 milliards pour les investissements dans le réseau, qui compte 14 lignes de métro, 341 lignes de bus, 8 lignes de tramway, et deux lignes de RER (A et B) exploitées conjointement avec la

SNCF. Les investissements proprement dits passeront donc - hors subventions incluses dans le contrat de plan Etat-région - à 1,6 milliard par an, contre un rythme d'un milliard dans le précédent contrat, se félicite Valérie Pécresse.

Plusieurs points « opérationnels » ont été actés dans le contrat. Comme la fin programmée du carnet de tickets de métro pour favoriser le développement de la billettique « online », une plus grande part accordée au « ressenti voyageurs » en termes de ponctualité d'une ligne, à partir d'enquêtes de terrain hebdomadaires, pour calculer les bonus-malus entre l'entreprise et sa tutelle. Sans oublier des remboursements pour les porteurs de passe Navigo, rendus plus faciles si le service minimum n'est pas appliqué en cas de grève. Mais au delà de ce cadre général couché dans une « bible » de centaines de pages, codifiant jusqu'aux pénalités prévues si le moindre escalator n'est pas remis en service dans les délais impartis, l'année qui s'ouvre reste marquée par la plus grande incertitude en termes de trafic sur le réseau, donc de recettes. En raison de la pandémie, IDFM prévoit à ce stade pour 2021 une perte de 300 millions sur les rentrées du versement mobilités (une fraction de la masse salariale des entreprises de la région), plus un manque à gagner « sec » de 700 millions sur les recettes commerciales (abonnements, ventes de billets), selon sa direction. Dont 70 % pour la RATP et 30 % pour le réseau SNCF Transilien. « Nous allons donc relancer le gouvernement pour qu'il nous aide, comme il l'a déjà fait courant 2020 », annonce le patron d'IDFM, Laurent Probst.

De plus, le nouvel accord prévoit à nouveau une « clause de partage du risque recettes », clause de force majeure qui avait joué un énorme rôle d'amortisseur pour les comptes de la RATP l'an dernier. Selon cette disposition protectrice, si les recettes annuelles plongent de plus de 3 % (hors effet-grève) en 2021, la région prendra à sa charge 90 % du risque financier, contre 10 % pour la RATP, avant de passer à une clé de répartition de 85/15 sur la période 2022-2024. L'an dernier, la perte de chiffre d'affaires de 900 millions de la RATP avait ainsi été assumée à hauteur de 750 millions par la région, en vertu de cet opportun amortisseur.

## **La RATP se convertit aux énergies renouvelables**

*La régie a signé un contrat de trois ans pour qu'environ 4 % de sa consommation totale d'énergie proviennent de plusieurs parcs éoliens. LE VENT va bientôt pousser les métros. Ou en tout cas, fournir l'électricité des bâtiments qui en permettent la gestion. La RATP vient de signer avec EDF un PPA (Power Purchase Agreement) - nom donné à ces contrats de droit privé d'achat d'électricité liant un producteur et un consommateur - pour trois ans. Et ce sont des éoliennes qui fourniront cette énergie renouvelable grâce à cinq parcs français installés à Freyssenet Saint-Martin-des-Besaces (Calvados), Oupia (Hérault), Vanault (Marne), Longue-Epine et Fonds-de-Fresne (Somme)*

## **La fin du carnet de métro parisien prévue au 1er semestre 2022**

*La fin du carnet de métro parisien prévue au 1er semestre 2022 mobilités Au cours de son conseil d'administration le 14 avril, Ile-de-France Mobilités a aussi approuvé l'arrêt de la vente des carnets de tickets de métro " papier" au cours du premier semestre 2022, ceux-ci devant être remplacés par des cartes. Un " plan d'arrêt progressif" de leur vente " prévoit un accompagnement des usagers vers les produits tarifaires disponibles sur la carte Navigo Easy , les Smartphones et le contrat Navigo Liberté + , indique la délibération votée par les administrateurs d ' IDFM. La carte Navigo Easy permet d'acheter des tickets à l'unité ou en carnet. Elle est vendue 2 euros rentabilisés au premier achat puisque les carnets de dix tickets sont vendus 2 euros plus cher. La carte Navigo Liberté+ est une formule d'abonnement permettant d'accéder au réseau à l'exception notable des RER et trains hors de Paris, les trajets comptabilisés étant facturés le mois suivant. Le ticket à l'unité, lui, restera en vente pour les voyages exceptionnels, a précisé un porte parole de l ' autorité organisatrice des transport.*

## **Ile-de-France : les bus polluants, c'est (bientôt) fini**

*De nouveaux bus propres qui arrivent progressivement. Ils sont encore moins de 800 (électriques ou au bio méthane) sur les 10300 qui circulent dans la région. Mais dès cette année 2021, 600 devraient être mis en service chaque année sur les lignes de la RATP. Et ainsi, à l'horizon 2025 en zone dense, et 2029 dans toute la région, les bus diesel devraient avoir disparu, réduisant de plus de moitié les émissions gaz à effet de serre.*

## **Le centre de coordination pour la sécurité des transports prévu pour la fin de l ' année**

*Préfecture de Police, la gendarmerie nationale et les correspondants des opérateurs de transport de la SUGE (SNCF) et du GPSR (RATP) , doit permettre une meilleure coordination avec l ' ensemble des service*

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

### CONSEIL D'ADMINISTRATION EXTRAORDINAIRE

#### Séance du 14 avril 2021

##### Intervention CJM en CA extraordinaire du 14 avril 2021 sur le projet de contrat avec IDFM

Je me réjouis qu'une fois encore soit reconnu le professionnalisme, l'exemplarité des salariés de la RATP et leur sens du service public, pour réussir le pari de la négociation avec IDFM. Ce qui était loin d'être évident compte tenu du contexte de crise sanitaire, mais également de la brièveté des délais, de la pression financière et des nombreuses évolutions imposées par l'autorité organisatrice.

Le choix avait été fait de créer et de structurer une équipe transversale pour la négociation de ce nouveau contrat, afin de couvrir l'ensemble du périmètre de celui-ci et ses enjeux multiples. Ce choix était novateur pour la RATP et je crois que la grande qualité du dossier présenté aujourd'hui au Conseil confirme clairement que c'était un choix pertinent.

Ce contrat, qui sera le dernier conclu en situation de monopole par la RATP sur son réseau historique, traduit une montée en puissance d'IDFM dans son rôle d'autorité organisatrice vis-à-vis de la RATP. Il conduit à préparer clairement l'ouverture à la concurrence en donnant progressivement les moyens à IDFM de disposer de toutes les données nécessaires, d'exercer ses droits sur les biens de reprise et de retour à terme, mais également de participer à la mise en œuvre du programme d'investissements, au-delà d'un « reporting » également renforcé et d'indicateurs démultipliés.

C'est une révolution culturelle profonde pour les salariés de la RATP qui peuvent vivre difficilement cet interventionnisme croissant d'IDFM, en ce qu'elle induit une charge de travail supplémentaire et une certaine lourdeur administrative mais également, sur le fond, une perte d'autonomie de la RATP et de son champ d'action.

Sur le plan économique et financier, il me semble que le contrat présenté est relativement protecteur des intérêts de la RATP à travers notamment la clause de partage de risques, la sécurisation de la rémunération de la base d'actifs actuelle et future de l'EPIC et le programme d'investissements. Je crois que ce contrat pourra également jouer le rôle de colonne vertébrale pour le développement du Groupe RATP dans des conditions économiquement et juridiquement plus sécurisées, puisque le cloisonnement entre les filiales et la maison-mère est plus net.

Si je laisse de côté l'analyse strictement financière pour adopter un point de vue plus « terrain », je constate toutefois que ce contrat est de nature à accroître de manière importante la pression forte qui existe déjà sur l'encadrement de la RATP dans de nombreux secteurs de l'EPIC. Ce contrat impose en effet des exigences nettement renforcées concernant la qualité du service dans toutes ses composantes et la satisfaction voyageurs. Il impose également à la RATP de réaliser une productivité plus forte qu'auparavant et une réduction notable des charges d'exploitation sur la durée du contrat.

Pour ces motifs, je m'abstiendrai. Vous aurez compris, Madame la Présidente, que cette abstention ne vise pas à remettre en cause la qualité du travail et l'engagement de la RATP dans cette négociation, mais le positionnement et certaines exigences d'IDFM vis-à-vis de la RATP.

## Elections de la liste représentant les retraités au conseil d'administration de la CCAS

Toutes nos félicitations à Liliane VALLI qui me remplace désormais au Conseil d'administration de la CCAS. Je lui souhaite beaucoup de patience et de vigilance dans sa nouvelle fonction.

**Caisse de  
Coordination aux  
Assurances  
Sociales de la Ratp**

## ELECTION CA CCAS DU 20 AVRIL 2021

|                                |        |        |
|--------------------------------|--------|--------|
| Nombre d'électeurs inscrits :  | 34 767 |        |
| Nombre de votants :            | 18 042 | 51,89% |
| Blancs et nuls :               | 64     | 0,18%  |
| Nombre de suffrages exprimés : | 17 978 | 51,71% |

Nombre de siège(s) à pourvoir : 2

Calcul du quotient : 8 989,00

Attribution des sièges au quotient  
Autant de fois les listes ont obtenu le quotient, autant de fois un siège leur est attribué.

Attribution des sièges au quotient :

|                              |               |   |          |   |        |      |   |          |
|------------------------------|---------------|---|----------|---|--------|------|---|----------|
| CGT                          | 8 237         | / | 8 989,00 | = | 0,9163 | Soit | 0 | Siège(s) |
| Liste commune (CFE-CGC/UNSA) | 6 323         | / | 8 989,00 | = | 0,7034 | Soit | 0 | Siège(s) |
| SUD                          | 3 418         | / | 8 989,00 | = | 0,3802 | Soit | 0 | Siège(s) |
| <b>Totaux</b>                | <b>17 978</b> |   |          |   |        |      |   |          |

0 siège(s) attribué(s). Il reste donc 2 siège(s) à pourvoir.

Attribution des sièges restants selon la règle de la plus forte moyenne :

| Listes                       | Nombre de voix | M1       | Siège(s) | M2       | Siège(s) | M3       | Siège(s) | M4       | Siège(s) | M5       | Siège(s) | Siège(s) |
|------------------------------|----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| CGT                          | 8 237          | 8 237,00 | 1        | 4 118,50 | 0        | 4 118,50 |          | 4 118,50 |          | 4 118,50 |          | 8 237    |
| Liste commune (CFE-CGC/UNSA) | 6 323          | 6 323,00 | 0        | 3 161,50 | 1        | 3 161,50 |          | 3 161,50 |          | 3 161,50 |          | 8 237    |
| SUD                          | 3 418          | 3 418,00 | 0        | 3 418,00 | 0        | 3 418,00 |          | 3 418,00 |          | 3 418,00 |          | 8 237    |
| <b>Totaux</b>                | <b>17 978</b>  |          | <b>1</b> |          | <b>1</b> |          | <b>0</b> |          | <b>0</b> |          | <b>0</b> |          |

Nombre de sièges attribué(s) : 2      Reste à attribuer : 0

| Ont obtenu :                 | ELUS            | Suffrages exprimés | %              | Noms des élus Titulaire - Suppléant   |
|------------------------------|-----------------|--------------------|----------------|---------------------------------------|
| CGT                          | 1 élu(s)        | 8 237 Voix         | 45,82%         | M. Claude Voisin - Mme Marie Bethon   |
| Liste commune (CFE-CGC/UNSA) | 1 élu(s)        | 6 323 Voix         | 35,17%         | Mme Liliane Valli - M. Jacques Bidard |
| SUD                          | 0 élu(s)        | 3 418 Voix         | 19,01%         |                                       |
| <b>Totaux</b>                | <b>2 élu(s)</b> | <b>17 978 Voix</b> | <b>100,00%</b> |                                       |