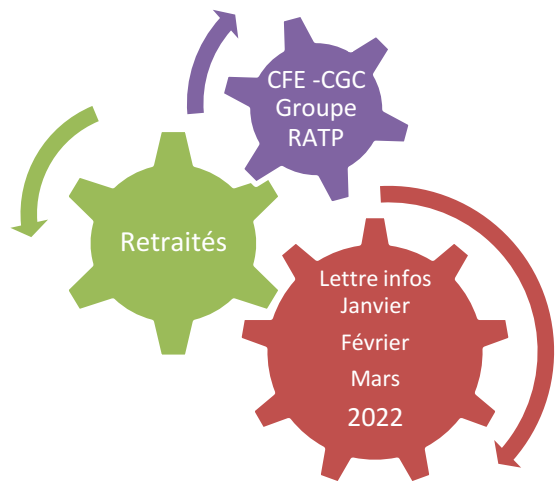




Mesdames, Messieurs, Chers Collègues,

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

- La CFE-CGC groupe RATP ;
- Les décrets d'application de la LOM ;
- Le projet RATP 2023 ;
- La création de la BU RSF ;
- Un système de rémunération de l'encadrement en berne ;
- Les appels d'offres en cours sur le réseau de surface ;
- La RATP.

Depuis maintenant 10 années, j'ai eu le plaisir d'être votre lien avec notre syndicat.

Prochainement, je laisserai la place à une autre personne retraitée afin de pérenniser la lettre aux retraités qui vous est destinée.

Amicalement.

Jean-Marc GRISONI



QUELQUES INFOS

Proposition de modification des statuts CFE-CGC groupe RATP lors de l'AG 2022

Le dernier changement de statuts remonte à 2019.

Aujourd'hui le principal fait générateur réside dans le départ de l'actuel président Frédéric Ruiz à l'issue de l'AG 2022 et de la séance du mois de mai du comité directeur.

La version projet des statuts en annexe de ce compte-rendu trace les évolutions soumises au vote des adhérents lors de l'assemblée générale le 10 mai prochain.

Les statuts sécurisent le fonctionnement collectif de notre organisation syndicale.

Il s'agit notamment de garantir la diversité d'origine des membres du comité directeur.

Assemblée Générale 2022

L'assemblée générale 2022 de la CFE-CGC groupe RATP se déroulera le mardi 10 mai prochain.

Réunion sur "l'arrêté fixant le cadre social territorialisé et l'arrêté fixant le pourcentage des fonctions supports"

- IDFM et la RATP ne s'étant pas mis d'accords, l'Etat reste sur sa proposition de CST à 100 communes pour l'arrêté (Cf. projet précédemment transmis). Il doit cependant demander l'avis d'IDFM avant publication mais n'est pas obligé d'en tenir compte. Le ministère juge IDFM comme un partenaire un peu compliqué en ce moment. Le CST est un engagement du gouvernement vis à vis de la RATP et n'inclut pas les lignes Optile. En revanche, toute nouvelle ligne qui serait créée sur le périmètre du CST devrait quel qu'en soit l'opérateur en appliquer les règles. Nous avons indiqué qu'on se préparait à des risques contentieux importants. Nos interlocuteurs en conviennent mais ne savent pas faire autrement tout en estimant que la proposition du gouvernement était bien plus cohérente que la contre-proposition d'IDFM à 70 communes avec une application du CST au volontariat.
- Concernant le plafond de 2% des fonctions supports transférables (ETPT), cela n'empêchera pas la RATP de créer des CSP, en filiales ou non pour les fonctions support. Mais cela lui permettra de définir qui est concerné par le transfert vers un autre opérateur, une fois les lots connus. Nous avons alerté le ministère sur le fait que les salariés n'étaient pas des marchandises qu'on pouvait balloter d'un opérateur à un autre à l'image de ce qui se passe pour les marchés de nettoyage, voire d'une convention collective à une autre comme cela se passe pour des encadrants.

Deux autres textes sont prévus par le ministère :

- Maintien du régime spécial de retraites.
- Garantie de l'emploi pour les agents sous statut transférés.

Nous avons également émis nos plus grandes réserves sur la politique du gouvernement consistant à casser les services publics par le biais de mises en concurrence ou les opérateurs utilisent toutes les ficelles pour tirer les prix vers le bas.

Nous avons également évoqué la politique de rémunération de la RATP vis à vis de son encadrement (NAO, RDCE, Echelons...) et critiqué la réforme des retraites en rappelant ses véritables objectifs et ses conséquences. Sur ce dernier sujet, Mme THAUVIN nous a indiqué que la caisse de retraite de la SNCF gèrait également les cotisants sous convention ferroviaire (même si ceux-ci ne bénéficient pas du même régime que les statutaires SNCF).

MEMO CFE-CGC pour Mr MORIN

Les différents groupes, intervenant dans les transports urbains soit sous forme de Délégation de service public (DSP), Concession de service public (CSP) ou autres, utilisent des sociétés sous-traitantes auxquelles elles confient l'exploitation de lignes qui sont classées interurbaines ou urbaines au sens du décret n°2015-1610 du 08 décembre 2015. Cette sous-traitance permet d'utiliser des conducteurs qui sont à la convention collective des transports routiers. (-30% de rémunération)

En effet la convention collective applicable est celle qui correspond à l'activité principale (+50%) de la société. C'est-à-dire que si le chiffre d'affaires est composé de + de 50% d'activités interurbaines c'est la convention collective des transports routiers qui s'applique. La sous-traitance d'une ligne, classifiée « Urbaine » suivant le décret, dont l'exploitation a été confiée à une telle société en sous-traitance, se fera avec du personnel à la convention collective des transports routiers.

Un nouveau décret, ou un amendement, qui permette uniquement l'utilisation de personnel sous convention collective des transports urbains de voyageurs pour l'exploitation de lignes urbaines (au sens du décret) en propre ou en sous-traitance est à adopter afin de se prémunir de cette dérive des groupes de transport.

D'autant plus que ces groupes n'hésitent pas modifier les lignes urbaines qui leur ont été confiées en exploitation pour qu'elles puissent être classifiées interurbaines (modification du terminus pour implanter des toilettes ou suppression d'un arrêt pour que la distance moyenne soit supérieure à 500 m par exemple).

Par contre en ce qui concerne plus spécifiquement les cadres, ces mêmes groupes utilisent des cadres mis à disposition (C'est ce qui s'appelle les PMAD). Quand bien même les donneurs d'ordre (les autorités organisatrices de la mobilité durable) insèrent certaines clauses qui limitent leur usage telle que : « *La société exploitante est dotée de moyens propres en termes de personnel sans préjudice de la possibilité pour le Concessionnaire de bénéficier de personnel mise à disposition de manière exceptionnelle et justifiée* ». Dans certains réseaux où cette clause est mentionnée le nombre de cadres mis à disposition est de l'ordre de 112 sur 127 cadres qui exercent dans ce réseau. Ce qui n'est pas exceptionnel et certainement pas justifié par des compétences particulières que seuls des cadres de ces groupes détiennent. De ce fait, la convention collective qui s'applique à ce personnel mis à disposition est la convention collective des transports routiers et non pas celle des transports urbains de voyageurs. Et pourtant ce personnel travaille à 100 % pour le réseau urbain. Nous pouvons observer que l'autorité organisatrice, même si elle mentionne ces clauses dans leurs cahiers des charges, celles-ci ne sont que très rarement respectées et cela convient aux autorités organisatrices qui voient par ce non-respect une fausse source d'économie.

A titre d'information il existe 785 cadres qui sont salariés sous convention des transports urbains, un important groupe opérateur dans les transports urbains met à disposition, de ses filiales urbaines de France, près de 600 cadres. Si les mises à disposition étaient limitées à tous les groupes, les cadres des transports urbains seraient 3 fois plus nombreux (près de 1800). Nous avons observé durant ces dix dernières années une augmentation importante du personnel cadre mis à disposition par ces groupes en filiales urbaines de telle sorte que, dans certains réseaux, il n'existe plus de cadre sous convention collective des transports urbains.

En conclusion, il ne sert à rien de mettre en place un haut niveau social pour la mise en concurrence des lignes de bus de la RATP si ces actions ne sont pas verrouillées par la loi. **Nous souhaitons que soit intégré dans le décret de transfert du personnel le fait que tous les cadres soient sous la même convention collective que les autres salariés sans préjudice d'évolution possible dans cette convention.**

**SYNDICAT NATIONAL DES
RESEaux DE TRANSPORTS EN
COMMUN**

Organisation les structures prévues par le projet RATP 2023

En Octobre 2021, la Direction présentait au CSEC un document de cadrage du projet RATP 2023. La présente note en reprend les éléments et les définitions (CSP, CE...) et les commente (encadrés).

Départements fortement concernés par RATP 2023 : CGF, VAL, COM, GIS, SDG, JUR, SID, EDT, CML (= CSE DSC) et SIT. Les personnels de ces fonctions support sont potentiellement concernés par un départ en filiale via les transferts de personnel **liés aux appels d'offres BUS**.

1/ Organisation du siège

Principe

7 directions qui portent les politiques du Groupe : stratégie, immobilier et services généraux ; digital et innovation ; technique et industrielle ; finances ; RH ; marketing et commercial, communication.

Missions

Définir les politiques de portée groupe, auditer et contrôler la bonne application de ces politiques, veiller aux intérêts et priorités stratégiques pour l'ensemble du Groupe.

Financement

Application de management fees (*pourcentage non précisé*)

Facturation sur la base du temps passé.

Contrats internes obligatoires

Les bénéfices, même indirects, des différentes entités, devront être identifiables et auditables.

Le **pourcentage de management fees** qui sera appliqué n'est pas connu. C'est pourtant un élément essentiel. La facturation au temps passé, comme le changement de collègues et d'interlocuteurs habituels, impliquent forcément de **nouvelles modalités de travail**, sous-estimées dans les dossiers de réorganisation des Directions.

Si dans certains cas les métiers ne changent pas, la manière de les exercer, elle, change.

Ces éléments ont un impact fort sur la charge émotionnelle et les incertitudes des personnels.

Conditions de recours

Le siège a l'obligation d'utiliser les BU - en échange d'un engagement des BU sur leur performance.

Les filiales doivent utiliser en priorité les fonctions du siège - sans obligation si elles ne sont pas suffisamment compétitives et/ou réactives.

Qui détermine la compétitivité ? S'agissant des fonctions support de l'EPIC la réponse est forcément l'EPIC lui-même. Cette condition de compétitivité imposée par l'EPIC... à l'EPIC est donc curieuse.

Il en va de même de la réactivité : il ne tient qu'à l'EPIC de **s'engager sur des process et des délais de réalisation** qui puissent satisfaire les filiales.

Comment est déterminée la compétitivité ? Est-ce que les filiales mettront en concurrence les fonctions du siège pour comparer les prix ? En affichage comme en délais cela risque d'être compliqué. Et sinon quels sont les référentiels utilisés pour déterminer la compétitivité des services fournis par le siège ?

2/ Centres de Services Partagés (CSP)

Principe

Volume de prestations conséquent, homogène et standardisable.
Séparation entre la prescription et la production
Contrats de service avec les clients
Filialisation possible au cas par cas

La filialisation est une option pour tous les CSP si les conditions sont réunies. Trois conditions sont formulées de manière large et subjective : part des prestations réalisées pour les filiales, potentiel de rapprochement avec d'autres activités du Groupe, compétitivité par rapport au marché.

Trois modèles possibles

Filiale (CSP RH/finances)
Rattaché au CSP EPIC (CSP RH et CSP services généraux)
Rattaché à une Direction du siège (CSP IT et CSP logistique).

La création d'une filiale répond en principe à une logique de **développement sur un marché**. La RATP souhaite-t-elle devenir un acteur majeur sur le marché des RH et de la paye ? C'est peu probable. Dès lors on ne peut que continuer **d'interroger ce choix de filialisation**.

Créer un CSP EPIC qui contient lui-même deux CSP (RH et services généraux) est incompréhensible lorsque l'on crée en parallèle des Directions dédiées à ces sujets.

La répartition des personnels dans des « cases » (CSP, CE, PI...), préfigure-t-elle le **premier étage d'un dispositif qui donnera sa pleine mesure dans un second temps ?** Aujourd'hui pas de changement de métier- mais demain ?... L'appartenance à telle entité justifiera peut-être des mobilités non consenties vers d'autres structures à venir.

Conditions de recours

Obligatoire pour les BU, avec un engagement de volume de leur part.
Priorité d'usage pour les filiales si compétitivité démontrée

Financement

Facturation sur la base d'unités d'œuvre identifiables. Hors CSP filialisé (qui pourra facturer une marge), les CSP n'ont pas vocation à générer du profit - uniquement à proposer le meilleur service au meilleur coût.

Les CSP s'inscrivent donc dans une logique de centres de coûts avec refacturation. Dans un contexte de séparation des activités imposée par les règles de concurrence, **la question du financement des investissements nécessaires à leur fonctionnement et à leur pérennisation reste posée,**

3/ Centres d'expertise (CE)

Principe

Regroupement de compétences spécifiques avec des prestations « à la carte » : juridique, innovation...
Rattachement à une Direction du siège.

Financement

Facturation à partir d'unités d'œuvre identifiables (livrable ou temps passé).
Marge appliquée uniquement pour les services aux filiales

Pour les CE comme pour les CSP, **la lisibilité des flux et des périmètres est troublée par des rattachements croisés** et/ou des dénominations identiques pour des structures différentes (RH, achats, stratégie...).

4/ Prestataires industriels

Principe : 3 PI avec des activités opérationnelles au service des BU et des filiales, missions techniques.
MOP et Ingénierie et maintenance MRF - rattachés à la Direction technique et industrielle.
Maintenance des équipements en station - rattaché à la Direction marketing et commercial.

Financement via des contrats de service.

On ne sait pas si les prestataires industriels factureront avec ou sans marge

En synthèse

On note une **imbrication opérationnelle** quasi systématique des activités entre l'EPIC et les entités concernées (filiale, CSP, CE, Siège, BU, PI) qui se traduit la plupart du temps par un rattachement bicéphale des activités : hiérarchique à l'EPIC et fonctionnelle à l'entité concernée (ou l'inverse).

Loin de permettre une clarification des flux, financiers ou humains, **ce dispositif induit une confusion des genres qui n'est pas conforme à l'objectif de séparation claire exigée par les règles de concurrence**. En effet les risques de circulation d'informations privilégiées, de confusion entre activités en monopole et activités concurrentielles, et de conflits d'intérêts perdure.

A noter que le point clef de l'évolution des **délégations de pouvoir** de la Présidence vers les différentes entités créées n'est pas évoqué au cours des réunions, ce qui pose question.

Les interactions et les hiérarchies entre les différentes structures créées sont peu lisibles.

Enfin le volet **humain et social** n'est considéré qu'à l'aune des dispositifs existants. On aurait pu s'attendre à un dispositif d'accompagnement allant bien au-delà du simple « business as usual » - à la hauteur de la profondeur et du rythme des transformations en cours.

Création de la BU RSF

Avec l'ouverture à la concurrence, qui, à ce jour, est prévu pour 2039, l'entreprise fait évoluer sa gouvernance et son organisation afin que l'EPIC d'aujourd'hui se fonde dans le Groupe RATP de demain. Elle entend se doter d'un pilotage unique avec une structuration en BU (Business Unit) et en filiales autour d'activités. La création de la BU RSF n'est pas reliée à « RATP 2023 » qui ne concerne que les fonctions supports. La direction, avec ce modèle, entend répondre aux exigences accrues du contrat IDFM.

Avec la BU RSF, la direction veut construire une vitrine du groupe en matière de transport, d'expérience client et de maintenance. Elle veut mettre à profit le temps qui nous sépare de l'ouverture à la concurrence, et ne pas répéter la précipitation qui a conduit la préparation de mise en concurrence du réseau de surface. Les enjeux sont :

- L'excellence opérationnelle (développement de projets, sécurité ferroviaire)
- S'appuyer sur notre savoir-faire pour se développer
- Devenir la préférence de nos clients en s'appuyant sur notre expérience
- Renforcer les synergies entre les métiers et les activités d'exploitation
- Mobiliser les acteurs et les compétences afin de se mettre en conformité et d'optimiser les fonctionnements pour préparer l'entrée en concurrence
- Mettre en place un nouveau modèle de gestion de la BU RSF qui réponde aux attentes du Groupe RATP
- Accentuer la performance économique pour répondre aux contraintes des contrats IDFM
- Contribuer à la transformation du Groupe RATP

La future BU regroupera les 3 départements d'exploitation ferré que sont MTS, RER et SEM, ainsi qu'une partie des activités opérationnelles de CML, COM, GIS, EDT et SDG/ECMS.

Ce qui fera un effectif total de 301 salariés au central de la BU. Ce dernier sera doté d'un CSE dont les élections seront prévues début 2023. Les départements d'exploitation gardant le leur. L'effectif total de la BU sera de 11 836 salariés.

C'est un projet quasiment ficelé où le dialogue social ne s'impose que parce qu'il y a des organisations syndicales de conducteurs, et que cette catégorie est à choyer.

Nous regrettons que l'humain soit absent de ce projet, et plus particulièrement l'encadrement sur lequel la direction va s'appuyer pour la mise en place de cette organisation.

Négociation concernant la rémunération et le déroulement de carrière de l'encadrement



Paris, le 18 mars 2022

Monsieur Jean AGULHON
Directeur Général adjoint - DRH
LAC : AR11
54, rue Roger Salengro
94724 FONTENAY-SOUS-BOIS

Courrier adressé par voie électronique

OBJET : négociations concernant la rémunération et le déroulement de carrière de l'encadrement

Monsieur le Directeur général adjoint,

Nos quatre organisations syndicales représentatives ne trouvent pas leur compte dans la stratégie de concertation mise en place par la direction de l'entreprise concernant la rémunération et le déroulement de carrière de l'encadrement.

En effet, nous découvrons bout par bout les intentions de la direction sans avoir la moindre marge de négociation. De plus les multi-syndicales programmées se sont transformées en bilatérales. La multi-syndicale conclusive, prévue à la fin d'un processus d'échange excessivement contraignant, ne laisse aucune chance à la négociation et a fortiori à l'espoir d'un accord. Sa programmation tardive ne permettra pas davantage le travail d'analyse et d'échange que les représentants des salariés doivent à leurs mandants.

C'est la raison pour laquelle nos quatre organisations syndicales représentatives demandent qu'une pluri syndicale soit organisée au plus tôt, avec transmission préalable d'un projet d'accord global sur lequel nous pourrions enfin nous positionner intelligemment, en laissant un temps suffisamment long et raisonnable pour que de véritables négociations puissent avoir lieu.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur général adjoint, à l'assurance de notre considération distinguée.

Pour la CGT

Sébastien MELIN

Pour l'UNSA

Michaël PONTAROLO

Pour FO

Yves HUNORE

Pour la CFE-CGC

Frédéric RUIZ



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

Paris, le 18 mars 2022

Monsieur Jean AGULHON
Directeur Général Adjoint
54, rue Roger Salengro
94 724 FONTENAY SOUS BOIS

Daniel GUYARD
Délégué syndical central adjoint

REF : CFE-CGC 2022-034

Courrier adressé par voie électronique

OBJET : Préavis de grève CFE-CGC Groupe RATP

Monsieur le Directeur Général Adjoint,

Conformément à l'article 66 du protocole d'accord relatif à la qualité du dialogue social au sein de la RATP du 28 novembre 2018 et suite au constat de désaccord en date du 11 mars 2022, la CFE-CGC Groupe RATP dépose, par la présente, un préavis de grève couvrant l'ensemble de l'encadrants,

**A compter du jeudi 24 mars 2022 dès 18H00
Au samedi 26 mars 2022 – 6H40**

Pour le motif suivant :

« La Direction a pris une décision unilatérale dans le cadre des négociations annuelles obligatoires et ne propose aucune augmentation de la valeur du point malgré les demandes insistantes des représentants des salariés, face à l'envolée de l'inflation. »

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur Général Adjoint, à l'assurance de notre considération distinguée.

Daniel GUYARD
Délégué syndical central adjoint

Copie : Mme Isabelle CAROFF GIS/ARS ; Observatoire social

Projet de réorganisation du département SDI

Dans le cadre du projet RATP 2023, le département SDI intègre le siège du Groupe RATP et devient la Direction Stratégie et Ville Durable (SVD).

4 structures constitueront cette nouvelle direction du siège :

- L'unité Stratégie et Développement (SDV), a priori inchangée par rapport à l'actuelle unité.
- L'unité Développement Durable (DDU), a priori inchangée par rapport à l'actuelle unité.
- La Mission mobilités aériennes, a priori inchangée par rapport à l'actuelle mission.
- Une nouvelle Direction déléguée à l'immobilier sera créée, constituée de 2 unités qui piloteront les sujets stratégiques et dit « régaliens » :
 - Une unité Stratégie et Développement
 - Une unité Finances et Performance Immobilière

Les activités de l'actuelle unité Services Généraux à l'entreprise seront transférées au sein d'un nouveau centre de services partagés Services Généraux.

Ce CSP sera rattaché hiérarchiquement CSP EPIC (lui-même rattaché au Siège) et fonctionnellement à la Direction Stratégie et Ville Durable.

Un Centre d'expertise immobilier (CE Immobilier) sera créé, rattaché hiérarchiquement à la Direction Déléguée à l'Immobilier du siège.

Cette réorganisation est-elle vraiment nécessaire au regard des impératifs de concurrence ?

A quels besoins stratégiques et opérationnels répond la création du Centre immobilier d'expertise et du CSP Services généraux ?

Quels sont les bénéfices attendus de ces deux nouvelles structures, qui seront composées d'équipes qui travaillent déjà ensemble au sein d'une même unité aujourd'hui ?

Autant de questions auxquelles la direction n'a pas apporté de réponses claires, au-delà du besoin de respecter la répartition standard des activités entre siège, CE et CSP dans le cadre du projet 2023.

Appels d'offres à la concurrence RDS

Le lancement de ces procédures de mise en concurrence est effectué très en amont du démarrage prévisionnel de ces nouveaux contrats, puisque l'exploitation par les futurs repreneurs des lignes de BUS RATP concernées ne pourra pas intervenir avant le 1er janvier 2025, conformément à la loi dite « ORTF » du 8 décembre 2009.

4 appels d'offres sont formulés pour les lignes de BUS et concernent

- Lot 39 : Secteur « Pays de France » •
- Lot 42 : Secteur « Boucle Nord de Seine » •
- Lot 43 : Secteur « Plaine Commune » •
- Lot 45 : Secteur « des Bords de Marne »

Lot n°39

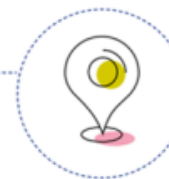
Secteur « Pays de France »

Quelles sont les lignes RATP concernées ?

BUS



Périmètre de l'appel d'offres



Lignes du Centre-bus de Saint-Denis

- 168** Sarcelles Chantepie – Saint-Denis Université
- 268** Saint-Denis Université – Villiers-le-Bel RER
- 269** Garges Sarcelles RER – Hôtel de Ville d'Attainville
- 270** Villiers-le-Bel RER – Stains La Ceresaie
- 355** Circulaire Lycée J.J. Rousseau
- 368** Place du Souvenir Français – Garges Sarcelles RER
- 370** Marché de Saint-Brice – Villiers-le-Bel RER

Lignes du Centre-bus d'Aubervilliers

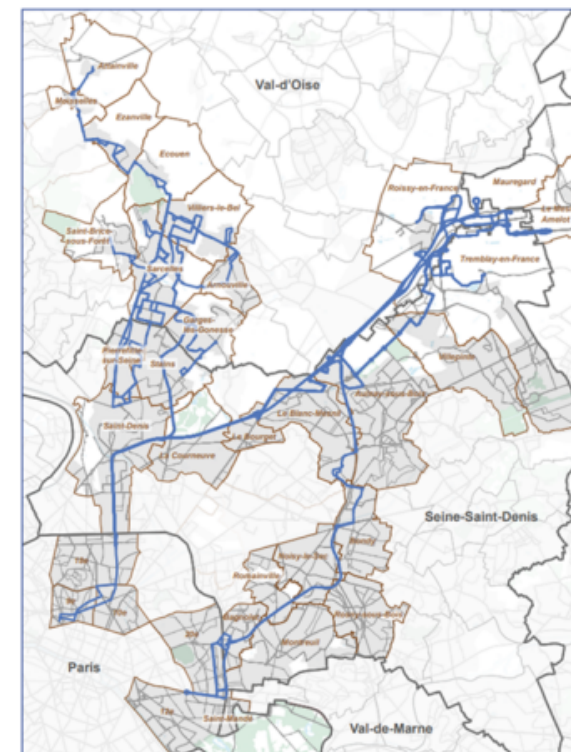
- 252** Porte de la Chapelle – Garges-Sarcelles RER
- 352** Paris Opéra – Aéroport Charles de Gaulle  RoissyBus

Lignes du Centre-bus de Pavillons

- 351** Paris Nation – Roissypôle

Lignes du Centre-bus de Flandre

- 350** Porte de la Chapelle – Roissypôle



Lot n°42

Secteur « Boucle Nord de Seine »

Quelles sont les lignes RATP concernées ?

BUS

Lignes du Centre-bus Rives Nord

- 66** Saint-Ouen Les Docks – Opéra
- 74** Clichy Berges de Seine – Châtelet
- 85** Saint-Ouen Les Docks – Châtelet
- 137** Porte de Clignancourt – Villeneuve La Garenne - ZI Nord
- 140** Gare d'Argenteuil – Mairie de Saint-Ouen
- 166** Gennevilliers Zac des Louvresses – Porte de Clignancourt
- 174** La Défense – Saint-Ouen RER
- 175** Porte de Saint-Cloud – Asnières Bords de Seine
- 177** Asnières Gennevilliers Gabriel Péri – Villeneuve-La-Garenne Zone Industrielle Nord
- 178** La Défense – Gennevilliers RER
- 235** Colombes Europe – Asnières Gennevilliers Gabriel Péri

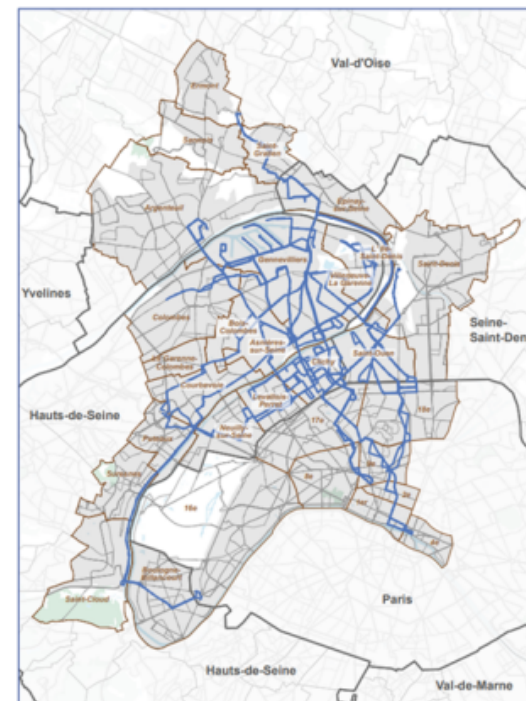
- 237** Porte de Saint-Ouen – Hôpital Bichat - Epinay-sur-Seine RER
- 238** Saint-Gratien RER – Pont de Levallois-Bécon
- 274** Porte des Ternes – Saint-Denis RER
- 340** Gare d'Argenteuil – Asnières - Gennevilliers Gabriel Péri
- 537** L'Audonienne
- 538** Le Bus du Port
- 574** Tuc
- 577** River Plaza

Ligne du Centre-bus de Saint-Denis

- 138** Ermont-Eaubonne RER – Saint-Ouen RER



Périmètre de l'appel d'offres



Lot n°43

Secteur « Plaine Commune »

Quelles sont les lignes RATP concernées ?

BUS

Périmètre de l'appel d'offres



Lignes du centre-bus d'Aubervilliers

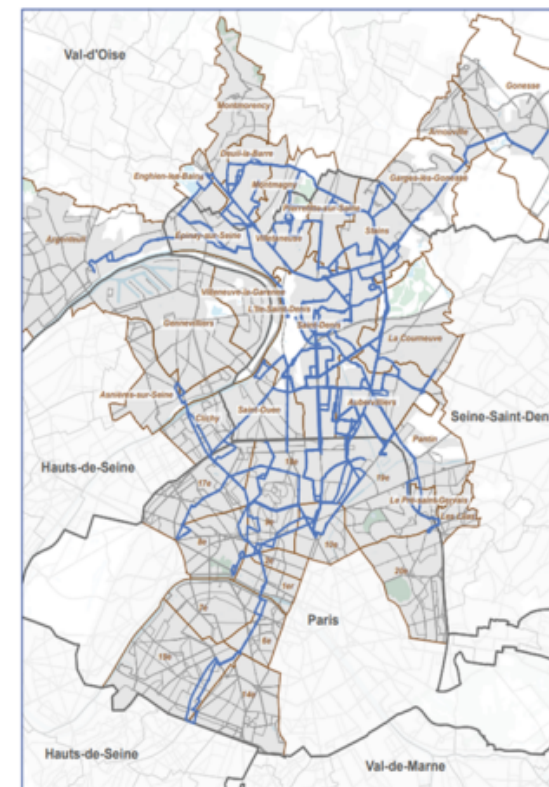
- 31** Charles de Gaulle Etoile – Gare de l'Est
- 35** Gare du Nord – Mairie d'Aubervilliers
- 45** Concorde – Aubervilliers France-Asie
- 54** Asnières-Gennevilliers Gabriel Péri – Porte d'Aubervilliers
- 95** Porte de Vanves – Porte de Montmartre
- 139** Saint-Ouen quai de Seine – Porte de la Villette
- 170** Saint-Denis RER – Porte des Lilas
- 302** Gare du Nord RER – La Courneuve Six Route
- 512** Front Populaire – Mairie d'Aubervilliers

Lignes du centre-bus de Flandre

- 150** Porte de la Villette – Gare de Pierrefitte Stains RER
- 173** Porte de Clichy – La Courneuve 8 mai 1945

Lignes du centre-bus de Saint-Denis

- 153** Porte de la Chapelle – Stains Moulin Neuf
- 239** Rosa Parks RER – Médiathèque de Saint-Denis
- 250** Fort d'Aubervilliers – Gonesse – ZI de la Fontaine Cyprie
- 253** La Courneuve Aubervilliers RER – Stains Moulin Neuf
- 254** Gare d'Enghien-les-Bains – Saint-Denis RER
- 255** Porte de Clignancourt – Stains Les Prévoyants
- 256** Gare d'Enghien-les-Bains – Saint-Denis Université
- 261** Gare de Franconville – Saint-Gratien RER – Bongarde
- 337** Deuil-la-Barre - ZA du Moutier – Pierrefitte - Stains RER
- 353** Saint-Denis Université – Saint-Denis ZAC du Landy Nord
- 356** Deuil Mortefontaine – Saint-Denis Cité Floréal
- 361** Gare d'Argenteuil – Pierrefitte-Stains RER



Lot n°45

Secteur des Bords de Marne

8

Quelles sont les lignes RATP concernées ?

BUS

Lignes du Centre-bus de Saint-Maur

- 101** Joinville-le-Pont RER – Champigny - Camping International
- 106** Joinville-le-Pont RER – Villiers-sur-Marne / le Plessis Tréville RER
- 107** Ecole Vétérinaire de Maisons-Alfort - Saint-Maur – La Pie
- 108** Joinville-le-Pont RER – Champigny – Jeanne Vacher
- 110** Joinville-le-Pont RER - Villiers-sur-Marne RER
- 111** Terroirs de France – Champigny / Saint-Maur RER
- 112** Château de Vincennes – La Varenne – Chennevières RER
- 201** Porte Dorée - Champigny – Diderot – La Plage
- 306** Saint-Maur – Créteil RER – Noisy-Le-Grand / Mont d'Est RER

Lignes du Centre-bus de Bord-de-Marne

- 113** Nogent-sur-Marne RER – Chelles Terre Ciel
- 114** Château de Vincennes – Villemomble Coquetiers
- 116** Gare de Rosny Bois Perrier RER – Gare de Champigny / Saint-Maur RER
- 118** Château de Vincennes – Rosny-sous-Bois Van Derheyden
- 120** Nogent-sur-Marne RER – Noisy-Le-Grand / Mont d'Est RER

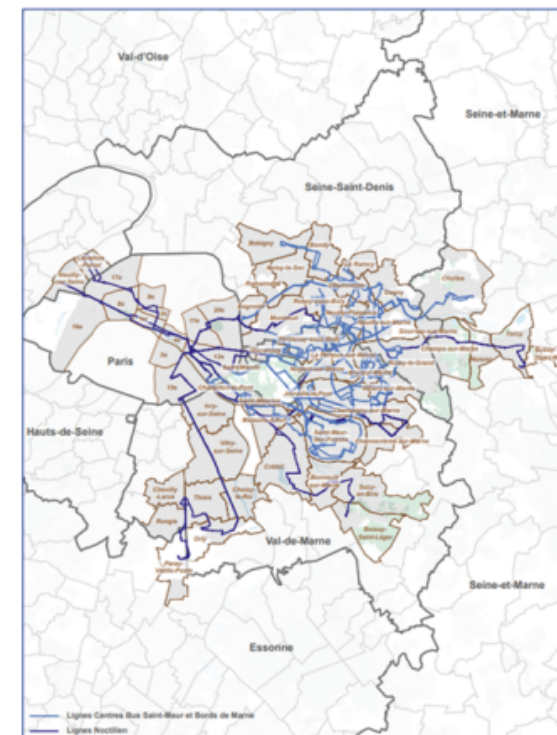
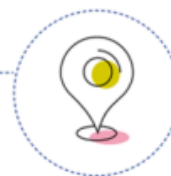
- 124** Val de Fontenay RER – Château de Vincennes
- 127** Neuilly-sur-Marne Place de la Résistance - Croix de Chavaux
- 203** Neuilly-Plaisance RER – Neuilly-sur-Marne Bougainville
- 210** Château de Vincennes – Villiers-sur-Marne RER
- 214** Gagny-Roger Salengro – Neuilly-Plaisance RER
- 221** Bagnole Gallieni – Neuilly-sur-Marne / Pointe de Gournay
- 303** Bobigny Pablo Picasso – Noisy-Le-Grand / Mont d'Est RER
- 520** Les Hauts de Bry – Les Boullereaux / Champigny RER

Pôle Gare de Lyon

- N11** Château de Vincennes – Pont de Neuilly
- N16** Mairie de Montreuil - Rouget de l'Isle – Pont de Levallois Bécon
- N31** Gare de Lyon – Aéroport d'Orly – Terminal Sud
- N32** Gare de Lyon – Boissy Saint-Léger RER
- N33** Gare de Lyon – Villiers-sur-Marne / le Plessis Tréville RER
- N34** Gare de Lyon – Torcy RER
- N35** Gare de Lyon – Gare de Villiers-sur-Marne



Périmètre de l'appel d'offres



5

La RATP accélère sur l'immobilier pour amortir le « choc » de l'ouverture à la concurrence

Dès 2025, les bus à Paris et en petite couronne aujourd'hui exploités par la RATP seront ouverts à la concurrence.

C'est une lame de fond que rien ne peut arrêter depuis la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF).

La régie autonome des transports parisiens (RATP) s'y prépare déjà. Outre la création d'une filiale dédiée au développement de la mobilité dans la région-capitale baptisée RATP Cap Ile-de-France, l'opérateur a lancé début 2021 une unité de direction baptisée RATP Solutions Ville.

L'opérateur de transports annonce d'ailleurs aujourd'hui la première concrétisation de son partenariat signé en 2019 avec le promoteur bois Woodeum pour développer des opérations sur 5 sites RATP dans Paris et en première couronne.

Produire 4.000 logements à horizon 2030-2032

Si une autre filiale intitulée RATP Real Estate détient 500.000 m² en facility management et vise 140.000 m² de corpoworking à horizon 2025, le business unit Solutions Ville gère, elle, 162 millions d'euros de chiffres d'affaires et vise à produire 4.000 logements dont 2.500 logements sociaux à horizon 2030-2032. 1.200 sont déjà sortis de terre et 821 sont en cours.

A cet horizon dix ans, le transporteur sera via RATP Infrastructures gestionnaire des infrastructures du Grand Paris Express. Le groupe a déjà remporté pour 500 millions d'euros le contrat de développement et d'exploitation des infrastructures optiques déployées dans le super-métro.

La Société du Grand Paris s'apprête désormais à dévoiler sa société de co-promotion immobilière pour aménager les 68 quartiers de gare et la RATP pourrait se positionner.

Le groupe ne compte pas s'arrêter là. Il lui reste 400.000 m² de bâtiments tertiaires et 740 hectares de foncier, dont 70 centres bus et potentiellement 70 projets - « dont un tiers en chantier ou à l'étude

Le prolongement du tramway T7 en bonne voie

La construction de quatre kilomètres supplémentaires (entre Athis-Mons et Juvisy) de la ligne de tramway T7 devrait presque doubler son nombre d'usagers !

Ces derniers devraient en effet passer de 33.000 voyageurs par jour à plus de 60.000. La ligne relie pour l'instant Villejuif (Val-de-Marne) à Athis-Mons sur onze kilomètres. Le prolongement va enfin permettre l'interconnexion avec le pôle gare de Juvisy-sur-Orge (Essonne) et ses nombreuses correspondances : RER C et D et 28 lignes de bus.

RATP accueille Amazon et Ecolotrans sur deux sites des Hauts-de-Seine

RATP Solutions Ville fournit à Amazon et Ecolotrans deux actifs logistiques situés en proche couronne parisienne, pour leur permettre d'effectuer des livraisons du dernier kilomètre.

RATP Solutions Ville, filiale du groupe RATP met à disposition son centre bus de Charlebourg (300 m²), situé à La Garenne-Colombes, et au livreur à domicile Ecolotrans son site de Châtillon Bagneux (4 000 m²), localisé à Châtillon.

Ce dernier exploitera en plus des surfaces sur les sites de Corentin et Lagny.

C'est la deuxième fois que RATP Solutions Ville fournit un site à Amazon, après une première collaboration en mars 2021.

Dans un contexte où le foncier se raréfie, ces espaces permettent d'effectuer des livraisons du dernier kilomètre en milieu urbain, avec une attention portée à l'environnement.

Didier Robidoux, directeur de la sûreté du groupe RATP

Didier Robidoux a succédé à Stéphane Gouaud à la tête de la direction de la sûreté du groupe RATP.

La RATP poursuit son offensive dans les nouvelles mobilités en pariant sur Zenride

La RATP se met à l'heure du vélo-boulot-dodo.

L'entreprise de transports collectifs a pris une participation dans Zenride, une start-up française de vélos de fonction qui vient de réaliser une levée de fonds de 8 millions d'euros.

Ce financement a été réalisé via RATP Capital Innovation - le fonds d'investissement du groupe dédié aux nouvelles mobilités - aux côtés d'Alter Equity, un fonds à impact qui a mené le tour de table.

Zenride a été fondée en 2018 et propose aux entreprises de louer des vélos de fonction pour leurs salariés dans un réseau de magasins partenaires.

Les montures sont fournies avec une assurance, un casque et un cadenas.

Paris : l'ancien siège historique de la RATP est à vendre

Edifié en 1912 pour la Compagnie générale des omnibus, il était demeuré dans le giron de la RATP, puis d'IDFM, depuis le déménagement du siège quai de la Rapée en 1996.

Depuis cette date, l'immeuble n'abrite cependant plus un seul agent de la régie des transports : loué, il accueille une résidence de tourisme Citadines d'une centaine d'appartements.

Les candidats au rachat devront se faire connaître au printemps. La sélection des dossiers est prévue pour juillet, avec l'espoir d'une vente finalisée fin 2022.