



Le +syndical

C.F.E. - CGC DU PERSONNEL DU GROUPE RATP

Compte rendu de la réunion du 11 septembre 2009

Le PDG Pierre MONGIN accompagné par le COMEX a tenu à donner, le 11 septembre 2009, à l'ensemble des organisations syndicales, le même niveau d'information que celui des administrateurs RATP et du Comité Directeur.

Au cours de cette présentation des orientations de l'entreprise, le PDG nous a informés que les nombreux doutes qui planaient sur l'avenir de l'entreprise ont été clarifiés selon trois types :

- Le contexte des transports en Ile de France (par une loi)
- Le règlement européen dit OSP (Obligations de Service Public) applicable le 03/12/09
- Les relations apaisées avec la Commission Européenne
-

Les arbitrages du Gouvernement vont permettre une protection durable de la RATP et ils ont été pris pour 3 raisons objectives :

- 1) *Les exigences financières de la RATP.*

En effet, la reconnaissance historique de la RATP comme étant l'entreprise qui a construit toutes les infrastructures existantes lui confère des actifs d'un montant de 10 Milliards d'€ après amortissements. Actifs qui doivent être examinés au regard de la dette de 5 Milliards d'€ que nous supporterons fin 2010. Il est anormal que la propriété de ces actifs ait été transférée au STIF par un décret de 2006 sans la dette qui y était attachée. La loi va rétablir cette anomalie en redonnant la propriété de toutes les infrastructures à la RATP.

En échange la propriété du matériel roulant reviendrait au STIF, la RATP en conservant l'usufruit jusqu'au terme du contrat d'exploitation.

- 2) *La nécessité d'un service intégré ;*

La RATP, inventeur de la Carte Orange en 1972, gestionnaire d'un système totalement inter modal a démontré que l'intégration a toujours été une force pour les voyageurs.

- 3) *La nécessité de réduire les coûts*
Les coûts RATP trop élevés nécessitent un temps d'adaptation suffisamment long pour être compétitif face à la concurrence.

Ces arbitrages du gouvernement écartent de fait 3 scénarios :

- La privatisation de la RATP. L'exemple de Londres a prouvé que ce scénario n'est pas viable dans une grande métropole.
- La séparation de l'infrastructure et de l'exploitation en deux entités distinctes (SNCF/RFF ou EDF/RTE)
- La remise en cause du statut d'EPIC et la création d'une SA ou d'une SEM

Contexte des transports en Ile de France

Chantier du Grand Paris

Ce projet qui change la donne en matière de transports collectifs nécessite l'action de l'Etat ainsi que sa garantie compte tenu des enjeux financiers. La loi sur le Grand Paris sera examinée en conseil des ministres le 7 octobre 2009.

La société du Grand Paris (SGP) qui va être créée sera un EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial) qui gèrera la construction des nouvelles lignes de métro avant de les remettre au STIF. La RATP sera co-maître d'ouvrage avec la SGP sur ces nouvelles lignes. En outre, par dérogation à la loi MOP, la RATP exercera la maîtrise d'œuvre sur ces nouvelles lignes (ce qui représente 100 Millions de Chiffre d'affaires par an pendant 10 ans).

La RATP est confirmée par la loi, dans son rôle de grande entreprise publique nationale et son statut d'EPIC est maintenu.

Le STIF voit son rôle conforté dans cette loi comme autorité organisatrice sur son territoire.

Règlement OSP

Afin d'adapter le règlement OSP au mieux des intérêts de l'entreprise et pour les raisons évoquées ci-dessus, un amendement du gouvernement sera débattu et soumis au vote des parlementaires lors de l'examen de la loi ARAF (Autorité de Régulation des Activités ferroviaires) le 23 septembre 2009.

Cet amendement fixe les durées d'application prévues au règlement OSP pour la RATP :

- 15 ans pour les BUS, (pas de concurrence sur les lignes existantes avant 2024)
- 20 ans pour le tramway, (pas de concurrence sur les lignes existantes avant 2029)
- 30 ans pour le Métro et le RER, (pas de concurrence sur les lignes existantes avant 2039).

En outre, cet amendement précise que toutes les infrastructures nouvelles seront mises en concurrence à partir de janvier 2010.

Enfin, cet amendement confie à la RATP la gestion des infrastructures. Cette nouvelle mission de gestionnaire d'infrastructures est à durée indéterminée et sera également exercée sur les nouvelles lignes du Grand Paris.

Relations apaisées avec la Commission Européenne de Bruxelles

La Commission européenne ne conteste pas la gestion du transport en Ile de France par la RATP.

La Commission européenne a donné son feu vert à l'aide de l'Etat français à la réforme du mode de financement du régime spécial de retraites des agents de la RATP. La Commission estime que cette réforme contribue à ce que la société de transports en Ile-de France et ses concurrents soient sur un pied d'égalité.

En conclusion, le PDG nous a informé que la lettre de mission qu'il va recevoir du gouvernement devrait comporter 5 défis :

- Le Grand Paris
- La modernisation de l'entreprise avec une exigence accrue de productivité
- Le développement externe
- La qualité de service dont la sécurité ferroviaire
- Le développement durable.

Après avoir reçu ces informations, les organisations syndicales ont exposé leurs premières réflexions.

Pour la CFE CGC RATP, nous avons indiqué que nous avons pris note de ces informations, l'importance de celles-ci nécessite un travail d'analyse et de décryptage qui ne nous permet pas d'apporter dès à présent des commentaires. Toutefois, nous avons indiqué que les orientations prises allaient dans le bon sens pour notre belle entreprise publique nationale intégrée, que ce soit :

- **Le maintien du statut d'EPIC**
- **La transposition du règlement OSP retenant les durées maximales prévues par ce règlement,**
- **Le choix d'un mode d'organisation compatible avec notre statut,**
- **Le rôle important confié à la RATP dans le cadre du Grand Paris.**

La CFE CGC RATP a également compris que la productivité est un des maîtres mot de ces orientations et elle insiste pour que cette productivité soit réalisée de manière pragmatique et non dogmatique ; Aussi, nous réitérons notre demande relative à la mise en œuvre d'un audit afin d'analyser les structures, les process ainsi que les charges de travail. Enfin, il convient de mettre en place une gestion humaine des ressources et non une gestion des ressources humaines.