



# Déclaration

Séance du CRE du 27 janvier 2010

## PROJET DE SORTIE DE LA RATP DU CAPITAL DE TRANSDEV ET AU PROJET DE TRANSFERT A LA RATP DE TRANSFERT DE FILIALES DE VEOLIA TRANSPORTS ET TRANSDEV

**J.ELIEZ**

C'est en 2002, à l'occasion des vœux du PDG de l'époque, JP BAILLY, que la RATP a annoncé son association avec la Caisse des Dépôts et Consignations, plus précisément, la C3D, pour entrer au capital de Transdev (à hauteur de 25%) qui était à l'époque une filiale de la CDC spécialisée dans les transports.

Dans cette holding, la RATP apportait alors 49% et la C3D 51%. Cette nouvelle configuration préfigurait d'une construction où le capital de Transdev serait constitué à 68% par la C3D, 25% par la RATP, 7% par San Paolo (banque italienne). Dans le même temps, la Caisse des dépôts et consignations, au travers sa filiale, est entrée au capital de la RATP France SA (ex-Urbiel) et RATP International à hauteur de 25% dans chacune d'entre elles.

Cette stratégie, ce montage financier de l'époque (pas si lointaine), s'est fait avec l'accord, la volonté des pouvoirs publics en place.

Dans cette opération, la RATP souhaitait devenir en moins de 10 ans l'un des groupes mondiaux de référence dans le domaine de la conception et de la gestion de la mobilité urbaine. Moins de 7 ans plus tard, nous ne pouvons que constater que si l'ambition à ce que la RATP soit un des acteurs majeurs dans le domaine du transport urbain de voyageurs au niveau mondial perdure, la stratégie menée en 2002, suite à la loi de déspecialisation de 2000 trouve ici son aboutissement dans une sortie contrainte de la RATP du capital de Transdev, alors que notre PDG, comme sa prédécesseur, avait à de multiples reprises porté la volonté à ce que la RATP prenne plus de place au sein de Transdev.

Aujourd'hui, au regard de votre projet, ou plutôt au regard du projet qui nous est présenté, force est de constater que la stratégie de la RATP, du groupe RATP se trouve confrontée à la volonté politique clairement affirmée par les premiers éléments en notre possession à ce qu'une structure, Transdev, constituée jusqu'alors de fonds publics, voit entrer dans son capital des fonds privés par l'arrivée de Véolia Transport... à moins que cette opération ne consiste, au travers les financements publics de la CDC, à renflouer les résultats de Véolia Transport, à garantir le niveau de son chiffre d'affaires pour le plus grand bonheur des actionnaires de ce groupe.

Nous ne rentrerons pas aujourd'hui, par cette déclaration sur ses implications, tant les conséquences sociales, juridiques, économiques et institutionnelles sont importantes :

- Les conséquences sociales : notamment les impacts sur le statut de la RATP, sur celui de ses agents et les accords collectifs, les conséquences sur l'emploi, sur les salariés qui rejoindraient le groupe RATP, leurs accords collectifs et conventions collectives, sur les modes de gestion, les effectifs et les rémunérations. Cette énumération n'étant pas exhaustive.

- Les conséquences juridiques : quel montage juridique de la cession des actifs à la RATP ? La place, le rôle, les préconisations et révision éventuelle des autorités de la concurrence au niveau français comme, a priori de façon plus réduite, au niveau européen, les impacts sur le statut juridique de la RATP et du groupe RATP, les conséquences sur les différents contrats avec les autorités organisatrices des réseaux récupérés, les rétrocessions ou ventes de parts de la RATP au sein des filiales de Transdev à la CDC. Cette énumération n'étant, elle aussi, pas exhaustive.
- Les conséquences économiques avec l'impact qu'aura l'arrivée de plus de 5000 salariés au sein du groupe, l'impact sur le chiffre d'affaire de RATP Dev, les conséquences de l'accroissement du poids des filiales au sein du groupe RATP, le financement de l'activité et du développement de l'activité des filiales par l'EPIC RATP. Cette énumération n'étant, toujours pas exhaustive.
- Les conséquences institutionnelles et la question de la pertinence d'un outil économique de groupe au niveau français et/ou européen, le rôle et les prérogatives du CE/RATP, son champ d'intervention et sa capacité d'expertise, la représentation des salariés intégrant le groupe RATP. Cette énumération, comme les précédentes, n'étant toujours en rien exhaustive.

Autant de questions parmi d'autres, autant d'enjeux majeurs tant pour l'avenir de la RATP, du groupe RATP que des agents et salariés qui les constituent qui appellent à ce que notre Comité d'entreprise soit en pleine capacité de porter analyses, réflexions et propositions, qu'il soit éclairé de l'ensemble des éléments juridiques, économiques et stratégiques, qu'il soit averti et en pleine connaissance des conséquences sociales de ce dossier majeur.

Cela appelle, cela exige à ce que le temps nécessaire d'une véritable information pour consultation soit pris. Notre calendrier, le calendrier institutionnel ne doit pas être précipité au regard d'une situation que les parties prenantes (Transdev, RATP Véolia) considéreraient comme définitive et où l'obligation de consultation des instances représentatives serait considérée comme des freins ou des éléments retardateurs de stratégies de groupes qui ont jusque là, quant à eux, pris le temps de la négociation dans la plus grande opacité.

Vous l'aurez compris, au travers cette déclaration, la CGT/RATP réaffirme son opposition à la stratégie de groupe menée par la RATP depuis 2002. Cette stratégie n'a amené à aucun développement véritable du réseau de transport collectif en Ile de France, au niveau national, au niveau européen. Le contexte d'aujourd'hui et la mise en application du règlement portant sur les obligations de service public devenant même le prétexte à un non développement de la RATP en Ile de France au seul argument, pour le moins contestable, d'un risque à ce que l'entreprise publique soit considérée comme en situation d'abus de position dominante en Ile de France, un comble pour la RATP !

La CGT/RATP, ses élus au sein du comité régie d'entreprise, revendiquent à ce que l'ensemble des éléments constitutifs de ce dossier soit transmis aux représentants du personnel, que le cabinets d'expert qu'ils ont mandaté ait pleinement connaissance de l'ensemble des éléments et ne soit pas freiné dans son travail d'expertise, afin que les élus soient en pleine capacité, à l'instar des organisations syndicales représentatives, de mesurer les conséquences pour la RATP, le groupe RATP, ses agents et salariés. C'est une démarche qui implique de prendre le temps nécessaire de l'information pour une consultation qui ne confonde pas vitesse et précipitation.