



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- séance -----

du

mercredi 11 septembre

-----2024-----

Sont présents (es) :

| | | | |
|------|---|------------------------------------|-------------------------------------|
| MM. | Laurent DOMINÉ | 1 ^{er} secrétaire adjoint | liste CFE-CGC CSE 6/DSC |
| Mme | Magaly CLEUET ¹ | 2 ^e secrétaire adjoint | liste UNSA CSE 5/SEM |
| MM. | Stéphane SARDANO | Trésorier | liste UNSA CSE 1/RDS CENTRAL |
| | Bastien ORSINI | Trésorier-adjoint | liste FO RATP CSE 5/SEM |
| Mme | Florence RICHARD | Membre titulaire | liste CFE-CGC CSE 14/BU RSF |
| MM. | Marc BRILLAUD | - | liste FO RATP CSE 3/SUR |
| | Nicolas BERGEAUD | - | liste UNSA CSE 8/SIT |
| | Yannick STEC | - | liste CGT CSE 4/RER |
| | Pascal KERLEU | - | liste CGT CSE 9 M2E |
| | Fabrice DELAGE | - | liste CGT CSE 11/MRF |
| | Karl BENOIST | - | liste CFE-CGC CSE 12 /MTS |
| | Vincent BRIEUX | - | liste CFE-CG CSE 13/BU TRAM |
| Mmes | Cécile AZEVEDO ² | Membre suppléant | liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS |
| | Farida KAIS ³ | - | liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS |
| | Mary FORD ⁴ | - | liste UNSA CSE 6/DSC |
| | Marie-Mathilde GUEROULT | - | liste CFE-CGC CSE 6/DSC |
| | Jessica RICHARDS | - | liste CFE-CGC CSE 13/BU TRAM |
| MM. | Mohamed CHAGH ⁵ | Membre suppléant | liste FO RATP CSE 1/RDS CENTRAL |
| | Abdelnour LARDIDI ⁶ | - | liste UNSA CSE 3/SUR |
| | José JONATA ⁷ | - | liste UNSA CSE 5/SEM |
| | Olivier MERCIER | - | liste UNSA CSE 8/SIT |
| | Laurent TROILO | - | liste UNSA CSE 14/BU RSF |
| | Sébastien BOURGEOIS ⁸ | - | liste CGT CSE 9/M2E |

Sont absents(es)/excusés (es) :

| | | | |
|--------------|----------------------------|------------------|-------------------------------------|
| MM. | Frédéric SARRASSAT | Secrétaire | liste FO RATP CSE 12/MTS |
| | Karim ROUIJEL | Membre titulaire | liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS |
| | Karim NEGADI | - | liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS |
| | Franck CLEMENT | - | liste FO RATP CSE 5/SEM |
| | Eliés BEN ROUAG | - | liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS |
| | Gregory GUIDEZ | - | liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS |
| | Kamel OULD AHMED | - | liste UNSA CSE 6/DSC |
| | Abdelhakim KHELLAF | - | liste CGT CSE 7/RATP INFRA |
| | André BAZIN | - | liste CGT CSE 7/RATP INFRA |
| | Patrice MAUGERI | - | liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS |
| <i>CHAMP</i> | Thibaut DASQUET | - | liste CGT CSE 11/MRF |
| Mmes | Florence ESCHMANN | Membre suppléant | liste FO RATP CSE 12 MTS |
| MM. | Aurélien DERACHE | Membre suppléant | liste FO RATP CSE 12/MTS |
| | Nourredine ABOUTAIB | - | liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS |
| | Stéphane TONDUT | - | liste CGT CSE 7/RATP INFRA |
| | Eric TURBAN | - | liste CGT CSE 7/RATP INFRA |
| | Sami TAGANZA | - | liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP |
| | Michel MARQUES | - | liste CGT CSE 11/MRF |
| | Damien MORILLA | - | liste CGT CSE 11/MRF |
| | Jean-Marie DUCELIER | - | liste CFE-CGC CSE 2/RDS CENTRES BUS |
| | Samy SI-TAYEB | - | liste LA BASE CSE 4/RER |

¹ Remplace Franck CLEMENT en tant qu' élu titulaire pour les votes

² Remplace Karim ROUIJEL en tant qu' élu titulaire pour les votes

³ Remplace Karim NEGADI en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁴ Remplace Kamel OULD AHMED en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁵ Remplace Frédéric SARRASSAT en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁶ Remplace Grégory GUIDEZ en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁷ Remplace en tant Eliés BEN ROUAG qu' élu titulaire pour les votes

⁸ Remplace Abdelhakim KHELLAF en tant qu' élu titulaire pour les votes

Assistent à la séance :

MM. Yves **HONORE**
Arole **LAMASSE**
Vincent **GAUTHERON**
Cyril **LARDIERE**

Représentant du syndicat FO RATP
Représentant du syndicat UNSA
Représentant du syndicat CGT
Représentant du syndicat CFE-CGC

M. Olivier **GALLE**

Conseil de Prévoyance

ORDRE DU JOUR

I - INFORMATIONS DU PRESIDENT

- *Jeux Olympiques* 8
- *Contrôles techniques des bus* 8
- *Accord sur le congé spécial d'ordre médical* 10
- *Trafic et recettes* 10

II INFORMATIONS DU SECRETAIRE

- *JOP - accréditation* 13
- *Secteur ASC – bilan de l'été* 13

III - APPROBATION DES PROCES-VERBAUX DES SEANCES DES 19 JUIN (8h30 et 14h00) ET DU 3 JUILLET 2024

23

IV - QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

1. *Information-consultation sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2024 de l'EPIC RATP*
2. *Information sur la situation des filiales à fin juin 2024*
3. *Information-consultation sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2024 du Groupe RATP*

26

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour. Je vous prie d'excuser le léger retard au démarrage de cette séance. Je vous souhaite la bienvenue pour cette séance de reprise en souhaitant que cela se soit bien passé pour les personnes qui ont pu prendre des congés.

En l'absence de M. SARRASSAT, je remercie M. DOMINÉ de m'aider à animer cette séance en prenant la responsabilité du secrétariat, conformément au règlement intérieur.

Je vous propose d'accueillir Mme PASQUIER, qui a rejoint la RATP. Elle est amenée à remplacer Mme FRANCIS en tant que responsable de l'entité MIRS dans l'équipe de Mme LÉQUIPÉ. Elle sera à l'avenir en charge de la gestion du CSEC. Bienvenue Déborah. Nous aurons l'occasion de remercier Anne-Lise par la suite.

Je propose de procéder à l'identification des personnes présentes afin d'établir la liste des personnes qui pourront prendre part aux votes qui interviendront sur l'approbation des PV, point que nous aborderons après les informations que je souhaitais vous partager ainsi que celles du secrétaire et après les déclarations des organisations syndicales.

Ensuite, nous accueillerons le cabinet Secafi et M. LECLERCQ pour procéder à l'examen des trois points de l'ordre du jour consacrés aux comptes semestriels. Il y aura un vote sur les comptes de l'EPIC et un sur les comptes consolidés.

Je propose de commencer.

Pour l'organisation syndicale CGT, nous ont été signalées les absences de MM. MAUGERI, STEC, KHELLAF, BAZIN, TAGANZA, MARQUES et MORILLA. Nous attendions des nouvelles de MM. DASQUET et TURBAN.

M. GAUTHERON.- On va aller plus vite en citant les présents. J'en profite pour demander plus de bienveillance à l'égard de cette instance, sans attendre le dernier moment pour nous informer des modifications de dates. En effet, la séance était initialement prévue le 10 septembre. J'ai appris au cours d'un échange avec M. le Secrétaire que la date devait changer courant août, mais on a appris officiellement le changement que dix jours avant la séance. Bon nombre d'élus de la délégation CGT n'ont pas pu décaler leurs engagements professionnels ou personnels. Quand on sait que la date va changer, le minimum serait de nous prévenir.

Par ailleurs, la présentation des comptes a été décalée d'un mois et on n'arrive pas à avoir les documents de l'entreprise avec la convocation, ce qui laisse trois ou quatre jours de moins pour travailler les dossiers, alors qu'on est loin d'être tous des experts de la finance et de la philosophie de développement de l'entreprise. Le service minimum de la CGT n'est pas une volonté politique de sa part ; c'est contraint par les conditions dans lesquelles la séance a été convoquée.

Pour revenir sur les présents, il y a MM. DELAGE, KERLEU, moi-même. MM. STEC et BOURGEOIS doivent arriver, ils sont retardés par des problèmes sur la ligne 14. Les autres membres sont excusés.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour l'organisation UNSA ?

M. JONATA.- MM. GUIDEZ, ABOUTAÏB, BEN ROUAG et OULD AHMED sont absents.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour FO, nous ont été signalées les absences de MM. ROUIJEL, NEGADI, SARRASSAT, DERACHE et de Mme ESCHMANN.

M. HONORÉ.- M. CLÉMENT sera également absent, et Mme KAÏS nous quittera en cours de matinée pour un impératif professionnel.

Mme KAÏS.- Je quitterai la séance à 10 heures 30.

(M. BOURGEOIS entre en séance.)

M. LE PRÉSIDENT.- Concernant la CFE-CGC, tout le monde est annoncé présent.

M. LARDIÈRE.- À l'exception de M. DUCELIER.

I – INFORMATIONS DU PRESIDENT

M. LE PRÉSIDENT.- Je vais partager avec vous quatre points d'information : les Jeux Olympiques, les contrôles techniques des bus, l'accord sur les CSOM et les recettes et fréquentations.

☒ Jeux Olympiques

Concernant les Jeux Olympiques, on est presque au bout, il reste encore la cérémonie de samedi 14. On peut toutefois dresser un premier petit bilan intermédiaire. Au-delà d'un plan de transport un peu inédit puisqu'on a pu mettre en avant les effets positifs de l'automatisation de la ligne 4 et des prolongements des lignes 14 et 11 et du T3b, ce qui représente plus de 25 kilomètres de voies nouvelles et 250 conducteurs supplémentaires pour réaliser cette offre de transport, on peut tous observer avec beaucoup de fierté que la contribution de la RATP au bon déroulement de ces Jeux est notée par la quasi-unanimité de la presse, des participants, du public. Cela doit être un objet de fierté interne extrêmement fort pour l'entreprise, qui a permis de mobiliser en moyenne 19 000 agents chaque jour avec environ 2 700 *helpers* particulièrement mobilisés au niveau de la billettique et de la gestion des flux pour accueillir les voyageurs. Cela a permis d'accueillir quotidiennement environ un million et demi de voyageurs de plus en moyenne par rapport au mois d'août 2023.

La présence du GPSR a été renforcée puisqu'il a pu augmenter sa présence de près de 25 % par rapport à d'habitude. Cela se cumulait avec la présence d'autres forces de l'ordre mobilisées exceptionnellement pendant cette période.

Certes, beaucoup reste à faire mais on a aussi pu améliorer encore l'accessibilité avec le déploiement d'outils et technologies plus inclusifs, notamment des informations dans certaines rames pour les personnes malvoyantes. On peut se féliciter des effets positifs du plan de maintenance renforcée organisé en amont des Jeux, ainsi que de la mise en place de quelques moyens supplémentaires d'acquittement des titres de transport en amont.

Il s'agit maintenant de recueillir ce qui a été spécialement mis en place pendant les Jeux Olympiques et que l'on pourrait conserver de façon permanente. Un REX est en cours d'élaboration dans l'entreprise. On aura l'occasion de le partager dans cette instance et dans d'autres. On réfléchit à cela. Je profite de cette séance pour témoigner toute notre fierté collective à avoir réussi ce défi que beaucoup pensaient que nous ne relèverions pas.

☒ Contrôles techniques des bus

Dans la période, est apparu un sujet qui a un peu perturbé cette bonne image de l'entreprise, ou en tout cas qui a présenté le risque de la perturber. Vous avez peut-être pris connaissance d'un message du président de l'entreprise adressée à l'ensemble des agents mardi dernier concernant la question de la fiabilité des contrôles techniques de bus. En effet, une série d'articles de presse dans Le Parisien a pu mettre en doute la fiabilité des contrôles techniques des bus en affirmant que la RATP frauderait lors des contrôles. Ces articles insinuaient que la RATP aurait mis en place une pratique systématique de désactivation des voyants du tableau de bord des véhicules avant leur entrée dans les centres de contrôle technique empêchant ainsi les contrôleurs d'identifier les défauts du véhicule, les articles faisant la relation entre la fraude et deux accidents survenus en 2020.

À cette occasion, le président de l'entreprise, Jean CASTEX, a immédiatement ordonné que soit menée une enquête interne sous la double égide du délégué général à la sécurité des transports sous le pilotage du directeur de la BU des Réseaux de surface. Un rapport intermédiaire a été communiqué à IDFM à sa demande le 27 août. Le rapport définitif a été remis hier. À chaque fois, on remet les rapports aux organisations syndicales représentatives et au secrétaire du CSEC. Tout le monde est informé au même moment.

J'amènerai trois précisions.

Conformément aux textes en vigueur, les contrôles techniques des bus de la RATP, comme ceux des autres opérateurs, sont effectués par des organismes agréés par l'État, donc indépendants de la RATP, qui procèdent à des contrôles techniques tous les six mois. La méthodologie du contrôle technique est elle-même encadrée strictement par des textes français et européens qui listent les points à contrôler et les défaillances à rechercher. Ainsi, lors du contrôle, un seul et même contrôleur salarié de l'organisme indépendant procède à un certain nombre de contrôles visuels et auditifs et réalise des mesures à l'aide de ses propres équipements, comme le passage au banc pour le freinage. Même en l'absence de voyants allumés sur le tableau de bord, le contrôleur externe a l'obligation de rechercher directement les défauts potentiels du bus sur ces organes de sécurité. Il n'est donc pas possible de cacher des défauts persistants au contrôle technique par la seule extinction des voyants du tableau de bord.

Par ailleurs, dans le cadre de la maintenance qu'elle réalise elle-même, la RATP utilise des boîtiers qui ne sont pas des boîtiers RATP mais fournis par le constructeur du bus. Ces boîtiers sont vendus par le constructeur. L'utilisation de ces boîtiers permet de lire l'ordinateur central afin d'identifier avec précision les problèmes qui se cachent derrière l'allumage des voyants du tableau de bord. Ces boîtiers permettent une remise à zéro ou un acquittement des alertes en cours. Cette remise à zéro ne désactive cependant pas définitivement les voyants, elle ne fait qu'effacer les dernières mesures de la mémoire de l'ordinateur central. Il n'est donc pas possible de masquer un défaut persistant par l'acquiescement du voyant.

Dernière précision, on procède à la remise à zéro ou à l'acquiescement de voyants sur une préconisation du réseau de surface avant un contrôle technique, mais cela dans un seul cas très particulier. En effet, lorsque les bus se rendent au centre de contrôle technique, ils empruntent parfois des voies rapides sur lesquelles ces bus roulent à des vitesses plus élevées que celles à laquelle ils circulent en ville. Ces vitesses peuvent parfois causer l'allumage d'un voyant orange du moteur, qui traduit l'utilisation inhabituelle des dispositifs anti-pollution du bus. Dans ce cas, il est demandé au conducteur d'utiliser le boîtier de diagnostic pour acquiescer l'alerte, donc procéder à la remise à zéro du voyant, ce qui éteint ce dernier. Si ce dernier éclairage est uniquement dû à la circulation à trop haute vitesse, le voyant restera éteint. Si le fait que le voyant s'allume était lié à une autre cause ou s'il traduit un réel dysfonctionnement du dispositif anti-pollution, alors le voyant se rallumerait. Cet acquiescement est le seul cas où l'entreprise enclenche la procédure d'acquiescement.

Le 26 août dernier, à la demande du président, on en a profité pour préciser la procédure PR-2422 dite "*gestion des contrôles techniques*" afin d'amener des précisions supplémentaires dans la façon d'acquiescer ce voyant orange contrôlant la dépollution.

Quoi qu'il en soit, cette pratique ne dispense en rien le contrôleur de l'organisme de contrôle de procéder à l'intégralité des vérifications techniques prévues par la réglementation, y compris la vérification de la dépollution.

Pour terminer mon propos, au-delà du rapport envoyé à IDFM hier ainsi qu'à la DGITM, le président Jean CASTEX demande aux services de l'État compétents d'auditer nos procédures internes en la matière. Une mission est mise en place pour procéder à cet audit dans les semaines à venir. Je vous tiendrai informés des conclusions de cette enquête ou de cet audit.

☒ Accord sur le congé spécial d'ordre médical

Ma troisième information n'a rien à voir avec les deux premières. On a communiqué cette semaine ou la semaine dernière sur le sujet. Le 12 juillet dernier, nous avons signé avec les organisations syndicales CGT, FO et CFE-CGC, une forme de renouvellement avec quelques évolutions du dispositif relatif à l'attribution du congé spécial d'ordre médical (CSOM) qui permet de soutenir les salariés atteints d'affections fonctionnelles et motrices qui peuvent affecter leur capacité de travail.

La signature de cet accord permet de prolonger le principe de ce dispositif qui existe depuis de nombreuses années dans l'entreprise et de l'étendre à tous les salariés. Jusqu'à présent, il était réservé aux salariés statutaires. Du fait de cet élargissement, la gestion de ce dispositif a été transférée de la médecine conseil à la médecine du travail. La médecine conseil continuera à gérer les CSOM qu'elle a décidés dans le passé et qui courent au-delà de la période de signature de l'accord. À partir du 1^{er} septembre, les salariés concernés peuvent demander l'attribution de ce congé spécial au service de prévention et de santé au travail. La décision sera prise par une commission médicale du CSOM, composée de deux médecins du travail qui examineront la recevabilité de la demande.

Je trouve cette disposition adaptée car dans le cas de personnes qui doivent suivre un traitement ou qui ont des difficultés à exercer leur travail, la médecine la plus à même à juger de l'adaptation de la situation de la personne à ses conditions de travail est la médecine du travail. Il y avait quelque chose de naturel à opérer ce transfert.

Je me félicite que la RATP continue à être en pointe sur le soutien aux personnes qui peuvent se trouver en situation de fragilité du fait de leur situation médicale. C'est évidemment une déclinaison de l'accord QVCT.

☒ Trafic et recettes

Quant au trafic et aux recettes à fin juillet 2024, avant l'ouverture des Jeux Olympiques, le trafic de l'EPIC s'établit en progression de 6,2 % par rapport à 2023, même si l'écart par rapport à juillet 2019, qui reste une référence, est de 14,6 %. On peut penser que les Jeux Olympiques et leur préparation ont pu avoir un impact positif notable, mais celui-ci reste variable en fonction des modes de transport. Pour Bus, les débuts d'aménagement de certaines zones ont pu affecter l'offre de transport par des restrictions de circulation.

Pour Bus, la progression du trafic est de 5,1 % par rapport à 2023, donc un peu moins que la moyenne, et reste à 27,4 %, sous la référence de 2019. Les déviations et autres modifications de parcours ont impacté ce réseau, notamment le réseau intra parisien. Le réseau petite couronne était moins affecté. Le trafic du tram s'affiche en forte progression par rapport à 2023, à plus 17,5 %, porté principalement par une augmentation de la fréquentation du T3b prolongé.

Le trafic du métro progresse de 4,3 % par rapport à 2023, malgré des stations et des tronçons fermés pour les Jeux Olympiques, notamment autour de la Place de la Concorde. L'écart par rapport à 2019 pour le réseau métro reste inférieur de 12,2 %.

Pour le RER, la progression se situe à 7,1 % par rapport à 2023, le trafic restant inférieur de 3,3 % par rapport à la référence de 2019. Je rappelle qu'il commençait à y avoir un encouragement au télétravail de la part des pouvoirs publics sur cette période.

Un début d'information sur le réseau ferré pour la période JOP, du 27 juillet au 11 août : le million et demi de voyageurs représente une hausse de 22 % par rapport au trafic de la même période de 2023.

Par rapport à 2023, les recettes directes de la RATP progressent de 3,8 %. Cette hausse est attribuable à une fréquentation touristique accrue due aux Jeux Olympiques de 2024. On entend dire que cette progression des touristes était espérée à un niveau plus élevé. Même si elle n'a pas atteint les chiffres espérés, elle était importante. Cette hausse attribuable à l'augmentation du nombre

des touristes est notamment due à la hausse temporaire des tarifs des titres à partir du 20 juillet. En excluant les titres dits Améthyste, les titres annuels progressent de 5,8 %, soit 2,5 M€. Les progressions des Navigo annuels s'établissent à 5,6 %, les Navigo mois à plus 5,8 % par rapport à 2023. Cela témoigne d'un maintien de l'emploi dans le bassin parisien. À l'inverse, la suspension du Navigo semaine pendant les Jeux Olympiques a entraîné une baisse de la recette de ces titres de 46,6 %. Cela influe négativement sur les ventes des forfaits mois et semaines à hauteur de -0,6 %.

La billetterie était en forte croissance (+15 % par rapport à 2023) en grande partie attribuable à la progression des tickets t+ dématérialisés et à une grande vague d'achat d'anticipation liée à l'augmentation à 4 € des tickets, qui avait été prévue pendant la période des Jeux Olympiques. C'est une progression un peu artificielle. Les titres de transport Paris Visite ont été phagocytés par la vente des forfaits JOP qui ont bien progressé pendant cette période.

C'étaient les informations que je souhaitais partager avec vous.

II – INFORMATIONS DU SECRETAIRE

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur DOMINÉ, je vous cède la parole.

☒ **JOP - accréditation**

M. DOMINÉ.- On a parlé du bilan des Jeux Olympiques et JOP. Il y a eu une incompréhension sur l'accréditation des membres des CSSCT demandée par les organisations syndicales. Pour ceux qui la souhaitaient, ils devaient fournir des documents. On n'a rien reçu. On s'en est inquiété. Par la suite, on nous a dit qu'en cas de besoin, nous serait délivré un *emergency pass*...

M. LE PRÉSIDENT.- Un pass d'urgence.

M. DOMINÉ.- Il y a eu une incompréhension avec la cellule RATP en relation avec la cellule Paris 2024. On n'a pas compris.

M. LE PRÉSIDENT.- Il y a effectivement eu une incompréhension qui a concerné toutes les entreprises. Dans un premier temps, on pensait qu'il y aurait la délivrance d'une habilitation permanente à utiliser en cas d'urgence. Finalement, entre la DGT et Paris 2024, il s'est avéré que les personnes étaient criblées et que leur accréditation n'était déclenchée qu'en cas de nécessité et sur le lieu justifiant la nécessité.

Au début des Jeux Olympiques, il y a eu cette incompréhension que l'on a traitée au fil de l'eau. Fort heureusement, il n'a pas été utile de déclencher ces accréditations puisque l'offre de transport a été réalisée parfaitement et dans des conditions satisfaisantes.

M. DOMINÉ.- Quelques informations du secrétaire.

☒ **Secteur ASC – bilan été 2024**

C'est l'heure de la rentrée et c'est donc aussi le moment du bilan des vacances d'été.

Le CSE 02 ayant quitté la gestion centralisée du CSEC, les conséquences en termes de fréquentation se sont évidemment fait sentir.

Ainsi, en le comparant avec 2023, l'été 2024 enregistre une baisse des inscriptions d'environ 37% toutes catégories confondues et de 39 % sur les agents actifs.

Les conséquences ayant été anticipées, le CE a pu, cette année encore, offrir des prestations de qualité et adaptées aux souhaits de chacun.

Aussi, ce ne sont pas moins de 48 destinations qui ont été proposées aux salariés, dont 20 nouveautés, l'innovation étant une préoccupation constante de la gestion pluraliste.

A noter que le centre de Noirmoutier, qui a ouvert ses portes en juin, a rencontré son public qui a fait connaître sa satisfaction, au travers des remontées dont nous avons eu connaissance.

Afin de tenir compte des contraintes des secteurs d'exploitation, liées aux JOP, l'amplitude des séjours avait été étendue du début du mois de juin à la fin septembre.

Ainsi, ce sont 3 201 agents qui ont pu partir avec le CE.

L'anticipation et la recherche de solutions ont permis de pallier les difficultés organisationnelles liées aux JOP. Le départ des enfants et des ados, vers leurs lieux de villégiatures, a ainsi pu se faire dans les conditions optimales de sécurité.

1 674 agents avaient inscrit leurs enfants, dont 1 800 sont partis sur leurs lieux vacances, fait de découvertes, de joie et de partage.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci pour ces informations. Je passe la parole aux organisations syndicales pour recueillir leur déclaration.

Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.-

Monsieur le Président Cher.e.s collègues,

Quotidiennement, nous subissons les impacts d'une politique qui, depuis plus de 40 ans, tourne le dos au social et qui crée déclassement, abandon de nos industries et de nos services publics ou encore, s'essuie sur les résultats de l'expression démocratique. L'absence de perspectives de progrès et la banalisation des thèses racistes constituent le terreau sur lequel l'extrême droite prospère. C'est ainsi, qu'avec la complicité du patronat et des partis politiques qui mènent de concert des politiques libérales et de toutes celles et tous ceux qui, à leur manière, les accompagnent dans ce sens, l'extrême droite compte aujourd'hui 143 députés, dont 126 pour le seul Rassemblement National.

C'est dans ce contexte politique et social singulier que se sont donc déroulées les commémorations du 80^{ème} anniversaire de la Libération de Paris. Ces dernières ont bien évidemment permis d'honorer la mémoire de celles et de ceux qui au sacrifice de leur vie et parfois même de celle de leurs proches ont combattu l'occupant Nazi et le régime collaborationniste de Vichy. Ces moments ont aussi donné l'occasion de remettre au grand jour certains éléments historiques volontairement omis. C'est ce à quoi se sont attaché.e.s les représentant.e.s de la CGT et de la CGT-RATP lors des commémorations des 16 et 22 août derniers.

Il n'est jamais inutile de rappeler le rôle primordial des réseaux de résistance dans lesquels les militantes et militants de la CGT étaient massivement impliqué.e.s aux côtés de résistantes et résistants d'autres obédiences politiques, syndicales ou religieuses dans le changement de posture des forces alliées. En effet, Paris n'était pas un des objectifs prioritaires des forces alliées à la suite du débarquement. "La ville n'avait plus aucune signification tactique. En dépit de sa gloire historique, Paris ne représentait qu'une tache d'encre sur nos cartes ; il fallait l'éviter dans notre marche vers le Rhin", relatait le Général BRADLEY dans ses mémoires.

Concrètement, la probable arrivée rapide des forces alliées à Paris fait surgir l'idée d'une insurrection armée. La Libération de Paris, par la seule résistance française, constitue un symbole puissant qui peut contribuer à garantir la place de la France parmi les forces alliées et dans le camp des vainqueurs du conflit. Comment ignorer que se joue, derrière ces positions, l'avenir de la France ? En effet, dès 1943, les forces alliées, sous l'impulsion des États-Unis, considèrent qu'il n'existe aucun gouvernement légitime dans les pays précédemment occupés par les puissances de l'Axe. Il convient donc d'assurer l'administration de ces territoires via un gouvernement militaire allié des territoires occupés plus connu sous l'acronyme d'AMGOT. Pour impulser l'insurrection parisienne et chasser l'occupant et les représentants du régime de Vichy, il convient de déclencher des grèves ouvrières pour paralyser l'activité économique. La grève générale des cheminots le 10 août, à l'appel de la CGT, en raison de son impressionnante ampleur avec plus de 1 000 manifestants, dans un contexte de sanglantes répressions par les forces d'occupation, donnera le "LA" de l'insurrection.

A partir de cette date, les mouvements de grève se déclenchent les uns après les autres. C'est ainsi que le syndicat CGT de la Compagnie du Métropolitain Parisien constitua un comité de grève en perspective de la journée de grève du 16 août, pour laquelle il élaborait un cahier de revendications parmi lesquelles une avance de 3 000 francs (soit plus de 2 mois de salaire) et 3 kilos de haricots. La suite, qui mieux que notre camarade René THOIRAIN, chef de la CGT clandestine du métro et, à ce titre, fut l'un des organisateurs de cette manifestation des agents de la CMP, peut nous raconter ces heures qui ont précédé l'insurrection de Paris :

"La mobilisation dépassa mes espérances. Nous étions bien 3 000 au départ de Saint-Paul, mais sûrement 5 000 en arrivant à Hôtel-de-Ville ; notre cortège grossissait comme les compagnons de Rodrigue dans la pièce de Corneille. Trois copines marchaient en tête ; leurs chemisiers bleu, blanc et rouge, comme un drapeau claquant au vent, donnait de notre défilé l'image de la Nation en marche. Nous entonnions la Marseillaise quand, rue de Rivoli, à la hauteur du Bazar de l'Hôtel de Ville, deux camions allemands chargés de soldats nous croisèrent en silence. C'était un signe clair : nous reprenions la rue, déjà ils se savaient défaits".

L'arrêt des usines, le sabotage des voies ferrées, les coupures d'électricité, les difficultés de transport qui s'aggravent, paralysent la vie économique de la capitale. Les étalages se vident progressivement. Les souffrances des Parisiennes et des Parisiens ne font qu'accroître la colère.

Le 21 août, le Comité Parisien de Libération charge le Commandant Arthur de prendre possession des locaux du "Petit Parisien" dont les Allemands avaient fait un de leurs organes de propagande.

Le jour même, vers 10 h du matin, Louis BOUCHET quitte donc la station Bel-Air à bord d'une traction avant en compagnie de plusieurs de ses camarades membres des FTP-Métro : André ANCELIN, Ulysse BENNE, Robert FERRER, Émile GOEURY et Arthur SPEECKAERT. Quelques jours après ce qui est la dernière mission de nos camarades car sans nouvelles, le fils de l'un d'entre eux, Walter GOEURY, mène son enquête. Il ressort que la voiture est contrôlée à un premier barrage allemand avenue de Daumesnil. Les résistants non armés et la "trêve" instituée la veille par le général VON CHOLTITZ, censée avoir rétabli une relative liberté de circulation, leur permet de repartir. Mais tous les militaires allemands en pleine débâcle n'ont pas la même attitude. Louis BOUCHET et ses camarades sont interceptés un peu plus tard par un groupe de soldats à l'angle de la rue Traversière (XII^e arr.) et de la rue Michel Chasles. Après une rapide fouille, sous la direction d'un homme en civil qui paraît commander les opérations, les résistants sont conduits les mains sur la tête jusqu'à 15 de la rue Traversière dans une cour de la SNCF. En fin d'après-midi, on les fait monter dans deux camions bâchés en compagnie d'une impressionnante escorte pour rejoindre le fort de Vincennes. Depuis le 19 août, premier jour de l'insurrection générale à l'appel de la CGT puis de la CFTC, une troupe de la S.S. y enchaîne brimades, tortures et exécutions sommaires au gré des arrivées de prisonnières et prisonniers.

Le 24 août, la garnison allemande en poste quitte le Fort de Vincennes suivie, quelques heures plus tard, par les troupes SS. Quelques survivants arrivent eux aussi à quitter les lieux. Quelques heures plus tard, "La Nueve", compagnie de républicains espagnols rattachée à la 2^{ème} DB est la première à entrer dans Paris par la Porte d'Italie.

Alors que les Parisiennes et les Parisiens fêtent la Libération de Paris, concrétisée par la signature de l'acte de reddition par le Gouverneur militaire de la garnison du "Grand-Paris", des membres des équipes d'urgence et de la Croix-Rouge sont réquisitionnés pour exhumer des corps enfouis dans l'enceinte du Château de Vincennes. Parmi les 56 corps exhumés seront reconnus :

- Le Commandant Louis BOUCHET, inspecteur qui dirigeait la sous-station de Bel-Air. Il était Secrétaire Général de la Catégorie A de la CGT Métro, membre du Parti Communiste Clandestin et dirigeant des milices patriotiques du Métro,
- Ulysse BENNE, brigadier-chef de sous-station, également en attachement à la sous-station Bel-Air,

- *Emile GOEURY, chef de station principal traction et chef instructeur. Il travaillait à la station Charenton le Pont,*
- *Robert FERRER, conducteur principal en attachement à République,*
- *Arthur SPEECKAERT, brigadier de sous-station, affecté à la sous-station Bel-Air,*
- *André ANCELIN, brigadier de sous-station en attachement à la Porte de Versailles,*
- *Marcel LAVIGNE-BUROU, ouvrier tourneur à la sous-station Bastille. Participant aux combats de la Libération de Paris, il est arrêté le 18 août 1944 par des Allemands, avenue du Parc Montsouris et conduit au Fort de Vincennes où il est exécuté après avoir lui aussi subi interrogatoires violents, coups et brimades.*

Comme beaucoup d'ouvriers, ils s'engagent dès les premières heures de l'occupation et de la collaboration du Régime de Vichy. C'était une suite naturelle à leur implication dans l'entreprise en tant que militants syndicaux ou politiques, des citoyens à part entière, s'opposant à la politique collaborationniste des dirigeants de la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris.

Honorer la mémoire de ces hommes et ces femmes, ce n'est certainement pas se limiter à déposer des gerbes après des allocutions devant des plaques commémoratives aux dates anniversaires. Non, c'est œuvrer au quotidien pour préserver leur héritage pour une société humaine et solidaire. C'est donc agir quotidiennement pour un modèle de société qui répond aux aspirations sociales, économiques et environnementales du XXI^{ème} siècle. Pour cela, il est plus que nécessaire de sortir sans tarder du paradigme dans lequel le Président de la République, soumis aux injonctions du patronat et du monde de la finance, souhaite nous enfermer en faisant croire que la seule alternative serait le pôle d'extrême droite.

Hasard du calendrier, il se trouve que l'actualité nous offre une opportunité exceptionnelle de remettre au cœur du débat public la question du droit à la mobilité pour toutes et tous à l'heure où il est pleinement remis en cause par cette politique qui le considère comme un coût.

Cette opportunité, c'est cette fameuse question de l'héritage de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. À date, il y a d'un côté celles et ceux qui souhaitent résumer cette question à l'accrochage pérenne des anneaux olympiques sur la Tour Eiffel ou encore au lieu de résidence de la vasque Olympique. De l'autre côté, il y a, plus discret, le patronat qui souhaite faire perdurer les assouplissements et autres dérogations sur la durée quotidienne de travail ou encore le repos hebdomadaire...

Pour la CGT, la question de l'héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques ne peut pas et ne doit pas se résumer à cela. Ce sont plutôt des questions relatives à des politiques publiques ambitieuses qui doivent être portées notamment sur les sujets liés :

À l'inclusion dans la société des personnes atteintes d'un handicap, que cela soit dès la naissance ou au cours de la vie.

À la pratique sportive dès le plus jeune âge, que l'on soit valide ou atteint d'un handicap et qu'il s'agisse d'une pratique "amateur" ou dans l'ambition de devenir une sportive ou un sportif de haut niveau.

À l'insertion professionnelle des sportives et sportifs de haut niveau "valides" ou en "situation de handicap". En effet, toutes et tous ne bénéficient pas de contrats publicitaires juteux leur assurant largement de quoi vivre. Ils et elles sont nombreuses à devoir concilier vie privée, vie sportive et vie professionnelle, ne pouvant subvenir à leur besoin de la seule pratique de leur passion.

À un changement de doctrine sécuritaire. Comment ne pas faire un retour d'expérience sur les impacts de l'importante présence des forces de l'ordre, renvoyant presque l'image d'une Police de proximité, aux relations bien plus détendues que lorsqu'elles sont utilisées à des fins de maintien de l'ordre. Au passage, cette importante "réhumanisation du réseau" semble bien plus efficace que la

vidéosurveillance ou vidéoprotection pour lutter contre les actes délictueux dans les transports en commun.

Cette liste est loin d'être exhaustive dans la mesure où la réussite de ces Jeux Olympiques et Paralympiques repose, pour partie, sur la mobilisation des services publics rendus par l'administration, des établissements publics de santé ou des entreprises publiques à l'instar de la SNCF et la RATP.

D'ailleurs, le service réalisé par l'EPIC durant la période des JOP 2024, qu'il s'agisse de la ponctualité, régularité, propreté ou encore de la réhumanisation des réseaux, a largement été couvert de propos élogieux dans les médias nationaux et internationaux. Il faut dire que les JOP sont aussi une vitrine pour vendre l'attractivité du pays hôte. Certes, la Direction nous dira certainement que c'est le Groupe RATP mais n'est-ce pas l'EPIC qui a largement été mobilisé pour pallier les défaillances de Kéolis sur le transport des athlètes ?!

C'est pourquoi, il est impossible d'évoquer l'héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 sans mettre au cœur du débat public la mobilisation pérenne des moyens financiers, humains et matériels pour offrir un véritable service public de transport de qualité. D'ailleurs, dans son discours à l'occasion de la clôture des Jeux Paralympiques de Paris, Andrew PARSONS, Président du Comité International Paralympique, mettait en exergue que "les meilleurs héritages paralympiques sont ceux qui se prolongent après les Jeux [...]". Il n'est pas exagéré de considérer, par extrapolation, que cette perception s'applique aussi pour l'héritage des Jeux Olympiques.

Au regard du bilan, et donc de la possibilité, à condition d'en avoir la volonté, d'offrir un service public de qualité, il va être difficile pour Ile-de-France Mobilités et la Direction de la RATP de faire accepter aux usagers du quotidien qu'ils et elles ne méritent pas que leur soit assuré le même service. Comme il sera difficile pour les investisseurs étrangers d'accepter d'avoir été induit en erreur par de la publicité mensongère sur l'état réel du service public de transport dans la Région capitale.

Par conséquent, se pose la question du processus de démantèlement de notre entreprise, du cadre social des agents tant pour l'attractivité des métiers, la reconnaissance des qualifications et des compétences ainsi que de la prise en compte des conditions d'exercice professionnel. C'est pour cela que la CGT-RATP appelle les salarié.e.s de la RATP à se mettre en grève et à participer aux manifestations du mardi 1^{er} octobre prochain pour porter et obtenir :

- l'abrogation de la réforme des retraites ;
- l'augmentation des salaires et des pensions et l'égalité entre les femmes et les hommes ;
- le financement de nos services publics ;
- le développement de l'emploi industriel en lien avec les enjeux environnementaux.

Je vous remercie de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. À sa mesure, c'est le Groupe qui a participé puisque Origami de CAP a été largement sollicité en plus de l'offre prévue et achetée pour suppléer des défaillances d'autres transporteurs ou répondre à des demandes d'offres de transport non prévues initialement par le COJO et qui devaient se mettre en place sans délai. Soit de la défaillance, soit du plus, chacun à sa mesure. CAP y a participé comme l'EPIC, mais c'est quand même un effort du Groupe dans la proportion des forces de chacun.

Mme AZEVEDO.- C'est ce que j'allais préciser. L'EPIC y a participé pour une petite partie.

M. LE PRÉSIDENT.- L'EPIC pour une grosse partie.

Mme AZEVEDO.- On n'a pas été en mesure de le savoir pour l'instant.

M. GAUTHERON.- Si je peux me permettre...

M. LE PRÉSIDENT.- Je ne voulais pas entamer une polémique mais juste rendre hommage à tous ceux, EPIC ou pas, qui se sont...

M. GAUTHERON.- On précise que des filiales comme CAP ont pu répondre parce que des agents de l'EPIC sont détachés auprès des filiales. Finalement, l'EPIC est bien la colonne vertébrale du service rendu pendant les Jeux Olympiques.

M. LE PRÉSIDENT.- Ne serait-ce que numériquement.

Monsieur HONORÉ ?

(M. STEC entre en séance.)

M. HONORÉ.-

FO Groupe RATP ne peut que s'alarmer du contexte politique inédit dans lequel nous trouvons, d'une situation économique morose et d'une instabilité au niveau de la gouvernance toujours présente au sein de notre entreprise.

Lors des élections législatives, il y a plus de 50 jours, les électeurs ont clairement exprimé leur désaccord avec les politiques du gouvernement sortant, notamment en ce qui concerne la modération salariale, la réforme des retraites, le retour à l'austérité budgétaire, l'abandon des services publics et le mépris de la démocratie.

À la suite des élections qui se sont déroulées il y a deux mois, il est surprenant de constater que les enseignements de ce scrutin n'ont pas été pris en compte. Le président de la République continue de jouer au chat et à la souris, tandis que le gouvernement démissionnaire prépare de nouvelles coupes budgétaires. Le nouveau Premier ministre, M. Michel Barnier, grand défenseur des traités de Maastricht et de Lisbonne qui ont facilité la désindustrialisation dans le cadre de la concurrence libre et non faussée, n'a toujours pas installé son gouvernement dans ce contexte de marasme politique.

À ce stade, FO Groupe RATP continue de s'opposer fermement à toute tentative de gouvernement de se décharger de sa responsabilité dans l'accroissement de la dette publique en faisant peser le fardeau sur les citoyens par le biais d'une augmentation des impôts.

Parallèlement, l'ensemble des employés ont représenté la RATP et le service public de manière exemplaire lors des Jeux olympiques et paralympiques. En cette période d'incertitude, nous avons maintenu le cap sur nos valeurs, notre professionnalisme et notre engagement à défendre le service public pour tous.

Dans le cadre de cette rentrée, nous tenons à réitérer nos revendications, notamment la défense et le renforcement de notre service public ainsi que l'augmentation des salaires.

Indépendamment des interlocuteurs, FO Groupe RATP continuera de promouvoir l'exigence du progrès, de la justice sociale, de la liberté et de la paix. Plus que jamais, elle le fera dans le cadre de l'indépendance politique, c'est-à-dire sur le terrain syndical strict.

En ce qui concerne les JO et les JOP, bien que nous attendions avec impatience le retour d'expérience de l'entreprise, nous pouvons tirer un premier bilan.

L'ensemble de la planète a été impressionné par la qualité de l'accueil, la propreté, la sécurité et la régularité des transports du réseau RATP.

Les ressources déployées durant cette période olympique ont permis de tenir la promesse d'un transport efficace et sécuritaire.

Nous avons tous constaté un réseau RATP propre et impeccable, ce qui nous incite à maintenir le même niveau d'exigence.

Pendant cette période, Île-de-France Mobilités (IDFM) et la RATP ont su assurer un équilibre satisfaisant entre la qualité et la quantité de l'offre de service.

Pour FO Groupe RATP, cela démontre que "quand on veut, on peut !". Il est donc du devoir de l'autorité organisatrice et des pouvoirs publics de maintenir, de pérenniser et de faire bénéficier de la même qualité de service sur le long terme aux usagers des transports au quotidien.

Aussi, Île-de-France Mobilités doit intégrer une réponse politique à la hauteur des besoins de notre service public. Ces enjeux, non exhaustifs, supposent une volonté politique représentant un enjeu stratégique et déterminant de développement économique.

C'est pourquoi, la réponse aux besoins humains doit rester la finalité du service public. C'est l'unique moyen de garantir une qualité de transport, une maintenance des matériels roulants et des équipements, une propreté respectant la dignité humaine.

Il est impératif de préserver la qualité et la sécurité de l'accueil des usagers sur le réseau RATP. Cela passe nécessairement par le travail en équipe, dont la qualification et la professionnalisation sont les garantes.

Par conséquent, FO Groupe RATP réitère son exigence d'intégrer ces éléments dans la négociation du prochain contrat IDFM. Pour FO Groupe RATP, il s'agit d'une base de discussion indispensable autour de l'activité de notre service public.

Au cours des dernières années, la dégradation progressive des relations entre IDFM et la RATP, la succession de décisions de productivité et le manque criant de ressources, notamment pour assurer une offre de transport adéquate, ont eu un impact négatif sur l'engagement et la motivation des employés de la RATP.

Les diverses communications par voie de presse ont contribué à déstabiliser notre entreprise, d'autant plus que le personnel de la RATP ne dispose pas toujours des moyens nécessaires pour répondre aux attentes quotidiennes et légitimes des usagers des transports.

Par conséquent, nous pèserons et mettrons tout en œuvre pour que le prochain contrat soit à la hauteur des enjeux.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur HONORÉ. Monsieur LARDIÈRE ?

M. LARDIÈRE.-

Les vacances d'été ont pris fin, les enfants sont retournés à l'école, et les salariés du Groupe RATP ont repris leurs fonctions au sein de l'entreprise.

Un été particulier pour le Groupe RATP, les Jeux Olympiques ont eu lieu du 24 juillet au 11 août ainsi que les jeux paralympiques qui ont commencé le 28 août pour se terminer le 8 septembre.

La CFE CGC Groupe RATP tient à saluer l'investissement de tous les agents de l'entreprise qui ont contribué à la réussite de cet événement planétaire.

Le professionnalisme et l'implication des salariés de tous les métiers et de toutes les catégories sociales professionnelles de l'entreprise ont permis cette grande réussite.

Les transports en Ile de France ont répondu présent à l'organisation des JOP de PARIS 2024. Le Groupe RATP a tenu son rang de troisième transporteur urbain mondiale.

La RATP, entreprise publique de service public a su démontrer toutes les qualités d'organisation et de gestion qu'elle sait mettre en œuvre dans les moments importants pour les transports urbains en région Francilienne, région la plus dense de France.

La CFE CGC Groupe RATP souhaite une gouvernance stable et sereine à la tête de notre Groupe afin de pouvoir construire une RATP durable au service des usagers.

La CFE CGC Groupe RATP souhaite une excellente reprise à tous les salariés de l'entreprise.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur LARDIÈRE.

Monsieur LAMASSE ?

M. LAMASSE.-

Quelques réflexions et notamment réactions par rapport à ce qui a été annoncé. Je n'ai pas pour habitude de commenter les informations du président. Permettez quand même cette incision, notamment en ce qui concerne les contrôles techniques de bus. Je ne sais pas si c'est en raison de la période des JOP, mais certains ont cru bon de jouer. On a vu dans la presse essentiellement, une alarme sociale UNSA datant de Mathusalem, précisant que l'UNSA avait évoqué une situation de fraude au niveau des bus à la RATP. Tous ces petits malins ont voulu pointer du doigt notre organisation syndicale pour la salir.

Ce petit jeu n'a pas fonctionné. Celui qui s'est présenté comme le lanceur d'alerte a été membre de l'UNSA. Il a été accompagné à l'époque dans toutes les situations. On s'en est séparé ; il a été ensuite élu sous d'autres cieux après mais pas ceux de l'UNSA. L'héritage de l'UNSA reste tel quel. De grâce, que chacun reste à sa place et ne déforme pas la situation.

Je remercie la direction pour sa transparence sur ce niveau d'information. On l'a retrouvée lors des JOP sur les informations délivrées aux organisations syndicales en lien avec les situations qui pourraient survenir ici ou là sur notre réseau. Notre filiale Origami a été présente, je l'ai entendu au moment des Jeux Paralympiques. Il y a eu des élections dans cette filiale où l'UNSA a obtenu 100 %. Je félicite tous ceux qui ont participé à cette élection et tous les salariés, autant de l'EPIC que du Groupe, qui ont été mobilisés durant la période. Chacun a pu voir que le P.-D.G. était sur le terrain avec chacun des collègues.

Par ailleurs, j'ai été surpris de ne pas entendre parler du courrier que l'on vous a adressé ainsi qu'au secrétaire de l'instance pour l'inscription à l'ordre du jour de deux points qui nous tiennent à cœur et pour améliorer encore la transparence. Quand la transparence n'est pas faite dans les instances, certains ont tendance à vouloir l'obtenir au tribunal. Je ne veux pas rappeler des souvenirs sur le CSE 2, qui a d'ailleurs gagné son dernier procès sur la transparence.

Monsieur le président, on a demandé l'inscription de deux points à l'ordre du jour de la prochaine séance. J'ai eu la réponse du secrétaire de l'instance. Ces points seront inscrits, non pas à la prochaine séance mais à un autre moment pour que chacun puisse disposer des éléments techniques et opérationnels afin que le débat soit riche, opportun, utile, et que cela ne serve pas seulement à "blablater".

J'en profite pour m'associer à la déclaration de la CGT sur la Libération de Paris. Cela me touche personnellement car j'ai un ascendant qui a participé à cette Libération de Paris effectuée en premier lieu par des tirailleurs venant d'Afrique, que l'on a empêché de pénétrer dans Paris pour défiler, sûrement pour ne pas obscurcir la situation joyeuse et éclairée des Parisiens à ce moment. Si le fait d'honorer la mémoire de chacun permet d'honorer sa participation car chacun a pu prendre sa part à un niveau ou un autre ; on ne peut que s'en réjouir.

Je crois avoir fait le tour de la réaction que je souhaitais partager. Je termine en remerciant et saluant l'implication de tous les collègues qui ont été mobilisés sur le terrain au cours des JOP. Certains, dans la tradition qui les habite, ont tendance à dire que la RATP a un bon marabout parce qu'il ne s'est rien passé. Moi qui suis plus cartésien, j'ai tendance à dire que le professionnalisme de la RATP progresse et permet que cela fonctionne. J'entends que nous voulons faire des efforts pour les personnes en situation de handicap sur notre réseau, mais ne tombons pas dans la facilité politique ; le réseau est vieillot, les situations sont compliquées. Si certains ne peuvent pas y accéder, ce n'est pas de la mauvaise volonté mais en raison de caractéristiques techniques qui bloquent la situation. Encourageons cela si nous trouvons des solutions permettant de progresser sur ce terrain, l'UNSA Groupe RATP en sera l'un des premiers supporters.

Merci Monsieur le président.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur LAMASSE.

III – APPROBATION DES PROCES-VERBAUX DES SEANCES DU CSEC DES

. 19 JUIN 2014 – 08h30

. 19 JUIN 2024 – 14h00

. 3 JUILLET 2024 – 08h30

M. LE PRÉSIDENT.- Anne-Lise ?

Mme FRANCIS.- Un point sur les votants. M. BEN ROUAG n'étant pas là, Monsieur JONATA, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. JONATA.- Oui.

Mme FRANCIS.- M. GUIDEZ n'étant pas là, Monsieur LARDIDI, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. LARDIDI.- Oui.

Mme FRANCIS.- M. ROUIJEL n'étant pas là, Madame AZEVEDO, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme AZEVEDO.- Oui.

Mme FRANCIS.- M. NEGADI n'étant pas là, Madame KAÏS, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme KAÏS.- Oui.

Mme FRANCIS.- Pour le CSE 5, M. CLÉMENT n'étant pas là, Madame CLEUET, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme CLEUET.- Oui.

Mme FRANCIS.- Pour le CSE 6, M. OULD AHMED n'étant pas là, Madame FORD, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme FORD.- Oui.

Mme FRANCIS.- Pour le CSE 7, M. KHELLAF n'étant pas là, Monsieur BOURGEOIS, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. BOURGEOIS.- Oui.

Mme FRANCIS.- M. SARRASSAT n'étant pas là, Monsieur CHAGH, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. CHAGH.- Oui.

Mme FRANCIS.- On a 6 votants pour l'UNSA, 5 pour FO, 4 pour la CGT, 4 pour la CFE-CGC.

Approbation du PV 19 juin matin

Qui vote pour l'approbation du PV du 19 juin matin ?

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (5) – UNSA (6) -CGT (4) – CFE-CGC (4)

→ Le PV du 19 juin matin est approuvé à l'unanimité.

Approbation du PV du 19 juin après-midi

Qui vote pour l'approbation du PV du 19 juin après-midi ?

Pour : FO (5) – UNSA (6) -CGT (4) – CFE-CGC (4)

(Il est procédé au vote.)

→ Le PV du 19 juin après-midi est approuvé à l'unanimité.

Approbation du PV du 3 juillet

Qui vote pour l'approbation du PV du 3 juillet 2024 ?

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (5) – UNSA (6) -CGT (4) – CFE-CGC (4)

→ Le PV du 3 juillet 2024 est approuvé à l'unanimité.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

- 1. Information-consultation sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2024 de l'EPIC RATP**
- 2. Information sur la situation des filiales à fin juin 2024**
- 3. Information-consultation sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2024 du Groupe RATP**

Examen par le cabinet SECAFI

Mesdames Bérénice FERRIER et Ludivine EGRETAUD du cabinet SECAFI

Monsieur Jean-Yves LECLERCQ, directeur financier – DPG/DIR

Participent à ces points de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Merci de nous avoir rejoints pour l'examen des trois points.

Ces points ont été examinés par la Commission économique le vendredi 6 septembre dans les conditions rappelées en début de séance. Je propose de procéder comme d'habitude avec la lecture de son rapport par le Cabinet Secafi sur les trois points.

Mme AZEVEDO.- J'ai un rapport unique pour les trois.

M. LE PRÉSIDENT.- On écouterait votre rapport unique et ensuite, on procéderait aux deux votes prévus à l'ordre du jour.

Après le compte rendu de son rapport par Secafi et votre propre rapport, on aura les échanges nécessaires avec M. LECLERCQ.

Mme FERRIER (Secafi).- Bonjour. Le dossier qui nous concerne ce matin est celui des comptes semestriels 2024 et la réprévision. On a organisé le rapport de synthèse en trois parties, une sur les résultats de l'EPIC RATP, une deuxième sur les filiales et le Groupe, et une troisième partie sur la réprévision du budget annuel de l'année 2024.

En introduction, le premier semestre a été marqué par un retour à l'équilibre et des résultats positifs de l'EPIC RATP essentiellement dus à des mécanismes contractuels, et notamment à l'effet de l'avenant 8 signé en fin d'année 2023. À l'instar de l'année 2023, des foyers de pertes assez conséquents persistent sur trois filiales du Groupe RATP. Sur le plan strictement économique, on note une nette amélioration de la couverture des services liée à la diminution de l'absentéisme. Le premier semestre a été marqué par des jalons opérationnels majeurs, à savoir les trois prolongements de lignes, et notamment les deux prolongements des lignes de métro qui ont augmenté l'offre nouvelle et permettent de redresser les résultats de l'EPIC et ceux du Groupe RATP.

Depuis deux ans, on avait un effet prix non couvert par la rémunération contractuelle de l'autorité organisatrice. Au premier semestre 2024, la couverture est intégrale, l'effet de l'avenant joue pleinement.

Néanmoins, concernant les filiales, le *statu quo* reste de mise puisqu'on verra qu'au semestre les résultats continuent de se dégrader avec une perte nette à -71 M€. Concernant RATP Dev, la première et la plus grosse filiale au sein du Groupe RATP, bien que la dynamique commerciale se poursuive, comme en 2023, sur la demi-année 2024, avec la mise en phase commerciale du métro de Riyad, divers succès commerciaux, une croissance des activités en portefeuille et notamment le gain du mode ferré à Lyon qui est un succès important en France, la croissance du chiffre d'affaires ne se traduit pas par une amélioration des résultats. Plusieurs éléments impactent les résultats de RATP Dev. On le verra en détail dans la partie dédiée.

Pour le contrat toscan, des renégociations sont en cours. On note de moins bonnes performances sur le *sightseeing*. Elles étaient anticipées en raison des fortes contraintes de circulation liées aux JOP. Quant à l'unité d'affaires France Suisse, elle performe moins que les années précédentes.

Au total, la perte est importante. Elle sera à moitié portée par le réseau de Londres, qui est toujours d'actualité. En revanche, on constate sur Londres une amélioration de la performance opérationnelle, même si cela reste en perte, au travers du process qui avait été engagé : on casse les contrats à mi-vie, ce qui permet de renouveler les appels d'offres avec des augmentations tarifaires associées.

Smart Systems est la deuxième filiale, toujours impactée par les coûts du MaaS à travers les amortissements et les achats de licences. Au second semestre, on constate des difficultés liées à un contrat particulier sur le SAE de Nantes pour la filiale Navocap.

Quant au MaaS, au-delà du financement structurel de 20 M€ par an, le partenariat entre IDFM et Apple génère une perte significative de trafic sur l'application Bonjour RATP. Cela génère moins de recettes publicitaires. Même si Apple ne perçoit pas de commissionnement sur la vente de titres, comme c'est le cas pour vous, le simple fait que les usagers passent par ce portefeuille numérique impose de passer par l'application IDFM et non plus par l'application Bonjour. On a eu le débat au cours de plusieurs séances. Mécaniquement, cela revient à exclure le MaaS RATP de ce sujet.

La troisième filiale, RATP CAP Île-de-France, est dans une situation complexe. C'est lié aux trois contrats de DSP Optile puisqu'à ce stade, aucun avenant n'est signé, notamment sur le contrat de Saclay, sachant que l'on a eu des difficultés majeures dès le début du contrat. Les résultats sont sensiblement dégradés.

S'agissant du contexte des DSP Optile, la plupart des réseaux n'ont aujourd'hui pas passé d'avenants sur leur contrat. RATP CAP Île-de-France n'est pas la seule à être en difficulté. Tous les contrats Optile sont en difficulté opérationnelle et économique.

Quant à l'opération de dilution du capital dans Systra, les deux actionnaires historiques que sont RATP et SNCF sont entrés dans une opération de dilution. Ils ont diminué leur part dans le capital de Systra, ce qui amène à une privatisation de Systra. Le nouvel actionnaire serait majoritaire dans le capital. Des pages sont dédiées à cela. L'opération suit son cours. Le *closing* de l'opération est attendu pour la fin de l'année. En termes purement économiques, cela devrait générer un impact sur le résultat net part du groupe RATP de + 74 M€.

Vous avez la traduction en graphiques et en termes de résultats de ce que j'ai dit précédemment. On constate une forte croissance du chiffre d'affaires du Groupe RATP sur le semestre, portée par l'EPIC et les filiales. En revanche, sur les deux niveaux de résultat que sont le résultat opérationnel et le résultat net part du groupe, le Groupe RATP est toujours en perte nette au semestre 2024. Malgré le retour à l'équilibre de l'EPIC RATP, la dégradation des résultats des filiales pèse sur le redressement du RNPG du Groupe. On constate également une forte augmentation de la dette nette au semestre. C'est essentiellement lié à des effets de BFR saisonniers, notamment côté EPIC RATP. Cela se résout en annuel.

Les résultats de l'EPIC RATP sont positifs, ils se redressent par rapport au semestre 2023. En revanche, ils sont sensiblement éloignés de leur niveau historique. Cela pose la question du niveau de financement contractuel dans le prochain contrat 25-29. Le chiffre d'affaires est en forte croissance de + 7,3 %, à 2,8 Md€. Il y a trois principaux facteurs : la prise en compte de l'avenant 8 qui augmente la rémunération que verse IDFM, un niveau de réfaction qui baisse sensiblement par rapport au semestre précédent, l'impact de l'offre nouvelle sous l'effet des prolongements des lignes 14 sud, 11, et du tramway T3b.

Le résultat d'exploitation se redresse et le résultat net atteint juste l'équilibre. C'est l'effet du déplafonnement et de l'avenant 8, de l'indice des salaires. Sur le semestre, il y a une baisse du prix de l'électricité. On aura une meilleure couverture de l'effet prix par les indices qui permet de restaurer les équilibres économiques. Ces éléments favorables ont été contrebalancés par divers effets techniques et non pérennes qui permettent d'arriver à l'équilibre.

D'un point de vue RH, au même titre que 2023, le Groupe s'est engagé sur un plan de recrutement 2024. À mi-année, la réalisation du plan annuel est à hauteur de 60 %. Sur les investissements, après un point bas en 2023, les investissements sont en hausse de façon significative de +22 %. La réalisation à mi-année atteint 44 % de la réprévision annuelle.

Aujourd'hui, la dette augmente de plus de 630 M€. C'est lié à des effets saisonniers de BFR qui vont se résoudre à la clôture des comptes.

Les dotations des filiales atteignent 46 M€ au 30 juin.

Parmi les deux événements majeurs qui ont eu lieu sur le semestre, il y a le prolongement des lignes 14 sud, 11, et le T3b. Ces défis majeurs pour l'entreprise ont confirmé le savoir-faire des équipes multi-métiers et permettent de désenclaver des territoires qui n'avaient pas de modes de transport lourds. Il y a eu le réaménagement et la modernisation des stations, et le renouvellement des systèmes de pilotage dans le même temps.

Ces prolongements s'accompagnent de financement de votre autorité organisatrice. L'offre nouvelle serait de 77 M€ au titre de l'année 2024.

Les JOP ont été encadrés au travers des avenants 7 et 9, signés en septembre 2023 et mars 2024. Ils prennent en compte un peu tout, à savoir l'offre de transport, tout ce qui est lié au transport dans les espaces et les services, les besoins de recrutement. En cumulé, ces deux avenants ont généré un financement de 88 M€ de la part d'IDFM. Le futur avenant 11, qui devrait être signé d'ici la fin de l'année, fera office "d'avenant balai" : tout ce qui n'a pas été financé dans le cadre de ces avenants le serait dans celui de l'avenant 11, notamment la neutralisation des pénalités à RDS et ce qui est lié à la cérémonie d'ouverture.

Le chiffre d'affaires atteint 2,8 Md€. Le déplafonnement de l'indice des salaires joue à hauteur de 54 M€, l'offre nouvelle pour 34 M€. La diminution des réfections pour la non-réalisation de l'offre est un point important qui était un enjeu central dans le cadre du budget annuel. Au semestre, elles diminuent de 43 M€ pour s'établir à -24 M€. Autre point important, le bonus sur la qualité de service s'améliore de façon significative sur le semestre à hauteur de 6 M€.

Une planche est dédiée à l'amélioration de la couverture des services. À fin juin, l'offre s'est améliorée de 12 points à Bus. On est revenu à 90 % de l'offre contractuelle IDFM. On note une amélioration de 3 points sur le métro, qui couvre 98 % de l'offre contractuelle. Il y a eu un retour à l'offre nominale sur l'ensemble des lignes, et 95 % de l'offre IDFM ont été réalisés sur le RER. À fin juin, l'impact financier s'améliore de 51 M€ par rapport au semestre précédent. C'est essentiellement à Bus que l'on voit les effets économiques. À fin juin, le taux de perte à Bus était de 10,6 % contre 13 % en décembre 2023. Ce sont notamment les causes internes pour manque de machinistes qui s'améliorent.

Les charges d'exploitation augmentent de 5,3 %, à 2,3 Md€. C'est essentiellement un effet MACE qui augmente de façon significative sur le semestre. Il y a une diminution des coûts de l'énergie de -63 M€, une MSPA qui ressort à 2,2 % contre 5,2 % au semestre 2023. L'impact des NAO va jouer sur le second semestre de l'année 2024. Sur le plan de recrutement, le taux de réalisation s'élève à 60 % à mi-année. L'objectif annuel est de recruter 3 514 agents, 2 097 ont été recrutés au 30 juin. Vous avez la ventilation par grandes unités d'affaires. Au regard du volume d'agents recrutés, l'enjeu sera de les garder et de fidéliser ces agents au sein de l'entreprise.

Comme c'est toujours le cas pour les dossiers au semestre, ne figurent pas dans le dossier du Conseil d'administration tous les éléments liés à la productivité brute et à la productivité nette. On rappelle que le budget de l'année prévoit un niveau important de productivité brute à 1,5 %, ce qui équivaut à 1 % de productivité nette.

Les résultats sont à l'équilibre à 3 M€ pour le résultat net de l'EPIC RATP, en hausse sensible de 68 M€ par rapport au semestre précédent. L'amélioration de ces résultats tient à quatre principaux facteurs : l'impact de l'indexation contractuelle qui couvre intégralement les effets prix sur le semestre, l'amélioration de la couverture des services du fait de la diminution des surpénalités, la diminution de l'absentéisme de 1 J/A par agent, sachant qu'il reste un important travail à faire puisque le budget prévoit une diminution de 2,3 J/A à l'année. Il reste donc un engagement fort sur le second semestre. Par ailleurs, la diminution de l'absentéisme entraîne mécaniquement une réduction du déficit de l'assurance sociale, réduction de 22 M€ par rapport au semestre précédent.

Entre l'opérateur de transport et RATP Infrastructures, l'amélioration des résultats redresse celui de l'OT. Néanmoins, ce dernier reste déficitaire à -51 M€. Comme on avait pu le voir à la clôture, au-delà du rebasage strict dans le cadre du prochain contrat que l'on peut estimer entre 220 et 240 M€, il sera nécessaire d'avoir des financements complémentaires dans le cadre du prochain contrat d'une part, au titre du financement de l'écart de prix et d'autre part, pour financer une partie de l'absentéisme qui est "dorénavant structurel" au sein de l'EPIC RATP.

Sur les investissements, des défis et des jalons majeurs ont été passés sur le semestre. Les JOP y contribuent, les divers prolongements de lignes également. Des jalons importants ont été passés à Bus. Il y avait beaucoup de blocages pour l'obtention d'autorisations dans le cadre de la transition énergétique des bus. Des débouclages importants permettent de passer des jalons d'investissements. Au global, les investissements atteignent 1,2 Md€, en hausse de 37 % par rapport au semestre précédent. Les volumes d'investissement au titre de la SGP augmentent également fortement, puisque ces derniers ont été multipliés par deux par rapport au 30 juin 2023.

Aux bornes du PQI, les investissements sont en hausse de 22 %, à 889 M€. Il y a malgré tout un enjeu de réalisation au second semestre : pour réaliser la reprévision budgétaire, il faudra engager plus de 1,1 Md€ sur les six prochains mois. Les principaux programmes sont tous en hausse, notamment à Bus en lien avec les obtentions dans le cadre de la transition énergétique. Sur la partie infrastructures, le programme augmente de 54 M€, notamment dans le cadre de la maintenance patrimoniale qui a été réalisée en anticipation des JOP.

Un seul programme est en recul, le matériel ferré. C'est lié aux différents jalons de livraison des MP14.

La dette nette est en hausse de 632 M€, à 5,8 Md€. C'est lié à deux effets de BFR, celui d'investissement ou celui d'exploitation. Des paiements de la SGP et d'IDFM doivent être perçus au second semestre. Ces effets de BFR vont naturellement se résoudre au moment de la clôture annuelle. Au semestre, le redressement des résultats a permis à l'EPIC RATP d'avoir une capacité d'autofinancement suffisante pour financer les investissements en fonds propres de l'EPIC, ce qui n'était pas le cas au moment de la clôture annuelle 2023.

46 M€ de dotations ont été passés au semestre, dont 28 M€ auprès de RATP CAP Île-de-France dans le cadre des recapitalisations d'Optile puisqu'on voit qu'au regard des pertes de RATP CAP Île-de-France et de tous les réseaux, les groupes sont obligés de recapitaliser leurs filiales. On constate le même cas d'espèce sur tous les réseaux au regard des niveaux de pertes conséquents.

Au-delà des dotations vers RATP CAP Île-de-France, 18 M€ ont été fléchés sur le MaaS. Le budget intègre un niveau de dotations conséquent de 96 M€ vers le projet MaaS et RATP Solutions Ville à destination de RATP CAP Île-de-France, et vers Systra où il y avait eu la conversion en capital de l'avance d'actionnaire. Cette avance d'actionnaire sera remboursée au moment de la clôture.

Au-delà du montant, on a vu un point important en Commission économique : RATP Dev a un enjeu important de restructuration de sa dette. À ce stade, l'objectif est que RATP Dev se refinance de façon autonome d'une part *via* l'EPIC. Toutefois, à moyen terme, soit on continue le schéma actuel au travers de dotations de l'EPIC vers RATP Dev, soit il y a un sujet d'ouverture du capital de RATP Dev pour permettre un type de financement autre que l'EPIC RATP.

Je passe la parole à Mme EGRETAUD pour évoquer les filiales.

Mme EGRETAUD (Secafi).- Ma présentation est synthétique et ne contient pas autant de bonnes nouvelles que celles annoncées par Bérénice sur l'EPIC.

Il y a deux évolutions contraires à retenir sur les filiales. Dans la continuité de ce que l'on a pu observer durant les précédents semestres, il y a une progression continue du chiffre d'affaires des filiales. En revanche, cette progression d'activité ne se traduit pas dans les résultats finaux, à savoir l'Ebit et le résultat net des filiales.

Le chiffre d'affaires progresse de 118 M€ sur le premier semestre 2024, atteignant 941 M€. C'est 48 % du budget annuel 2024. On est dans une bonne direction pour atteindre le budget pour l'ensemble de l'année.

RATP Dev englobe cette progression du chiffre d'affaires avec une croissance de 17 % de son activité sur le premier semestre 24. En revanche, les autres filiales présentent une diminution, mais qui se concentre particulièrement sur RATP CAP Île-de-France.

Cette progression du chiffre d'affaires ne se traduit pas sur les résultats finaux des filiales. Le résultat opérationnel a reculé de 13 M€ au premier semestre 24, il demeure déficitaire à -27 M€. On peut le voir dans le graphique, on est déjà au-dessus de la prévision annuelle pour l'ensemble de l'année 2024 qui prévoyait initialement une perte opérationnelle de -24 M€. Cela signifie que le niveau de déficit opérationnel sera plus élevé sur la fin de l'exercice 2024.

RATP Dev a présenté une légère baisse de son Ebit de -2,5 M€. Il était légèrement en zone bénéficiaire au premier semestre 2023. Il bascule en déficit à -1,6 M€. On reviendra en détail sur les raisons de cette baisse.

Les autres filiales présentent une chute assez forte de leur résultat opérationnel (-10 M€), une large partie de la dégradation d'Ebit enregistrée par la filiale. Cela se concentre sur deux filiales, à savoir RATP CAP Île-de-France et RATP Smart Systems. La dette présente une progression de +79 M€, on est à 90 % de la dette budgétée pour l'ensemble de l'année 2024. On retrouve les mêmes effets saisonniers que sur l'EPIC mais pour d'autres raisons ; ils devraient se résorber d'ici la fin de l'année 2024.

Sur RATP Dev, quelques éléments introductifs qui ont des impacts sur le compte du premier semestre 2024.

S'agissant de RATP Dev Toscane, ce qui a été mis en place a été présenté la dernière fois. Il y a un enjeu de renégociation dans le cadre du droit à rééquilibrage du contrat. La première année du contrat a été totalement clôturée, 41 M€ ont été reconnus et payés. L'enjeu porte sur l'année 2 du contrat, avec 49 M€ de créances dont 37 M€ déjà reconnus. Il reste donc 12 M€ à entériner d'ici la fin de l'exercice 2024.

Pour rappel, dans le cadre de ces négociations, une mission d'expertise a été diligentée. Un collège d'experts intervient et apporte son avis, mais il n'a pas de caractère exécutoire. Sur le premier semestre 2024, cette mission d'expertise n'a pas entériné deux éléments qui ont un impact négatif dans les comptes de RATP Dev qui sont les cotisations pour absence maladie et les additifs AdBlue qui concernent les bus.

En lien avec ces deux éléments, une provision a été passée sur les comptes de RATP Dev pour un impact négatif de -4,5 M€. Il faut rajouter à cela les discussions autour des pénalités contractuelles qui ont impacté les comptes de RATP Dev pour 1,2 M€ sur le premier semestre 2024. Cela a un effet sur l'évolution du résultat opérationnel, donc de l'Ebit de RATP Dev qui est passé en zone déficitaire 2024 sur ce premier semestre 2024.

RATP Dev ne souhaite pas passer du temps chaque année sur la négociation de ce rééquilibrage de contrat et espère pouvoir clôturer le reste des années (3 à 11) d'ici la fin de l'année 2024.

RATP Dev Londres est en déficit chronique depuis un certain nombre d'années. RATP Dev ne remet pas en cause son projet de désengagement au sein de l'activité londonienne. En revanche, son enjeu en se séparant de ses activités est de pouvoir s'en sortir à un prix qui soit acceptable, donc au meilleur prix possible. RATP Dev a procédé il y a quelques mois à la rupture de contrat à mi-vie dans un contexte où les prix remontent à Londres. L'objectif suivi dans cette rupture de contrat à mi-vie était évidemment l'amélioration des performances opérationnelles de l'activité londonienne. Cela commence à produire ses effets sur le premier semestre 2024. Ce sera probablement plus important sur le second semestre 2024 parce que toutes les routes remises en appel d'offres qui ont été en partie gagnées par RATP Dev à Londres se sont accompagnées d'une augmentation qui peut osciller entre 25 et 30 % en moyenne. Cela a un effet sur les résultats de Londres. Ainsi la perte sur le premier semestre 2024 est déjà en baisse par rapport au premier semestre 2023, avec -26,8 M€ de perte *versus* -32,5 M€ au premier semestre 2023.

Le processus de désengagement n'est pas du tout annulé. RATP Dev n'est pas plus pressée qu'avant puisque plus elle gagne des routes avec une augmentation de prix, plus le prix de cession sera intéressant. Elle a relancé le process. Les potentiels repreneurs ont remis leur offre. À l'heure actuelle, deux offres sont en cours d'analyse.

Sur les résultats de RATP Dev, on constate une progression du chiffre de +126 M€, 48 % du budget annuel ont déjà été réalisés. Il y a eu des évolutions différenciées en termes de contribution à la croissance du chiffre d'affaires. On y reviendra.

En revanche, le résultat opérationnel de RATP Dev redevient déficitaire à hauteur de -1,6 M€, soit un retard assez conséquent par rapport à la prévision globale pour l'année qui prévoit un Ebit positif de presque 11 M€. L'écart est important, il y a un retard par rapport aux prévisions qui peut évidemment questionner sur l'atteinte de ces 10,8 M€ d'Ebit à la fin de l'exercice.

Le résultat net demeure très fortement déficitaire, il y a presque -49 M€ de pertes nettes pour RATP Dev qui intègrent la perte de Londres pour -26,8 M€. 86 % de la perte qui était anticipée pour l'ensemble de l'année 2024 ont été réalisés sur le premier semestre.

Dans les pages suivantes, on va revenir dans le détail sur la progression du chiffre d'affaires de RATP Dev. Il y a des évolutions contraires, des effets positifs et négatifs. Les effets positifs ont été mentionnés par Mme FERRIER tout à l'heure. Il y a l'effet des essais commerciaux sur la ligne 1 du métro de Ryad et la montée en régime sur la ligne 2 de ce même métro qui contribuent pour +49 M€ du chiffre d'affaires sur les six premiers mois de l'année. Il y a un effet positif de la croissance organique des contrats en portefeuille pour +39 M€, qui répercute les extensions d'offres en France, mais également les effets positifs des renégociations de contrats sud-africains et américains. On a également l'effet en année pleine des gains 2023 qui jouent en année pleine sur le premier semestre 2024 pour +68 M€. C'est concentré sur les deux zones stratégiques de RATP Dev que sont la France et les États-Unis.

Toutes ces évolutions positives ont permis d'absorber deux évolutions défavorables, à savoir des effets devises pour -8 M€ et les sorties de périmètre pour -22 M€, concentrées sur Vannes, Valenciennes et le contrat américain perdu Colorado Springs.

En termes de résultats, ce dynamisme de l'activité ne se traduit pas dans l'évolution du résultat opérationnel qui est en perte de -1,6 M€. Cela répercute les négociations du contrat toscan pour -7,4 M€. Sans ces effets négatifs sur le contrat toscan, RATP Dev serait restée en Ebit opérationnel positif. Cela répercute également la baisse des performances sur le *sightseeing* qui était anticipée dans le contexte des Jeux Olympiques. L'activité était prévue en baisse. Par ailleurs, on a un impact négatif de la redevance de la Ville de Paris qui est le droit de voirie pour lequel RATP Dev est redevable. On a également une légère baisse des performances sur la zone France Suisse, qui est en partie liée à un contre-effet de cession de dépôt qui avait eu lieu au premier semestre 2023 et qui ne s'est pas reproduit sur 2024.

Tous ces éléments négatifs ont masqué la performance d'évolution de l'Ebit sur le métro de Ryad (+9 M€), et sur la zone des États-Unis et d'Asie Pacifique qui sont également en progression de leurs performances opérationnelles.

Le résultat net part du groupe de RATP Dev termine en déficit de -48,9 M€ ; il est en légère baisse par rapport à la même période en 2023. Cette légère baisse intègre notamment l'amélioration de la situation londonienne avec une perte nette un peu moindre par rapport au premier semestre 2023. En revanche, on a eu une augmentation de la charge d'imposition et une dégradation des intérêts minoritaires qui contribuent à -7 M€ dans la baisse du résultat net de RATP Dev.

Concernant RATP CAP Île-de-France, le chiffre d'affaires est en diminution sur le premier semestre 2024 à 50 M€, soit presque -10 M€ de baisse. Cela intègre les effets de sorties de contrats pour presque -6 M€, une diminution de volumes (presque 3 M€) et un effet de base négatif. Les éléments positifs qui avaient eu lieu au premier semestre 2023 ne se sont pas renouvelés sur le premier semestre 2024.

On note donc une baisse du chiffre d'affaires et de nouveau une dégradation de la perte opérationnelle et de la perte nette de RATP CAP Île-de-France qui reflètent le recul des performances sur Saclay et sur les autres contrats Optile. Cela a un effet négatif de -4 M€ au total.

Pour Saclay, RATP CAP Île-de-France essaie d'amorcer des discussions avec IDFM. Malheureusement, celles-ci sont au point mort à ce stade. Par ailleurs, le contrat continue à faire face à des difficultés récurrentes avec des surcoûts de maintenance mais également des coûts de location supplémentaires. On peut espérer une issue favorable d'ici la fin de l'année. Le Groupe est peu optimiste sur la résolution des discussions avec IDFM d'ici la fin de l'année 2024.

En revanche, Origami et Championnet affichent une progression de +1,4 M€ de leur performance opérationnelle.

Quand on voit les pertes nettes à -21 M€ sur le premier semestre 2024, avec une prévision à -30,7 M€, sans issue favorable des négociations avec IDFM sur les contrats Optile, cette perte nette de -30,7 M€ pourrait malheureusement atteindre les -40 M€ sur l'exercice 2024.

Mme FERRIER (Secafi).- Les trois premières attributions des lots Bus Paris en cours sont attendues pour la fin de l'année. La dernière phase de BAFO a été effectuée en juillet sur les lots 42, 45 et sur le 9 qui a la particularité d'être hybride, puisqu'il y a de nombreuses lignes Optile et des lignes dites "EPIC".

Les deux lots qui rentraient dans la première vague, les 39 et 43 qui avaient été déclarés infructueux à l'époque, ont été relancés mais ne seront pas attribués lors du prochain Conseil d'IDFM.

Vous aviez demandé un focus sur Championnet au moment de la clôture 2023. Nous avons eu les données. La filialisation des AC a eu lieu le 1^{er} avril 2023. On vous présente les résultats non pas en année pleine, mais sur les neuf premiers mois de l'année 2023. On vous rappelle de façon succincte les raisons du choix d'une filialisation des Ateliers de Championnet. On avait des arguments de nature juridique et comptable, notamment pour que l'on ne suspecte pas l'EPIC de subventions croisées entre cette phase d'ouverture à la concurrence et des activités régulées et conventionnées. Le deuxième argument était d'ordre économique. Le *business plan* de l'époque avait une forte ambition de diversification du chiffre d'affaires. Il y a un dernier argument de "compétitivité et de pérennisation" de l'activité de Championnet.

Le plan d'affaires de l'époque avait été établi sur la base du maintien du niveau de l'activité avec un repositionnement sur les prix de marché de certaines activités, d'un accroissement important de la sous-traitance, et des gains de productivité assez significatifs avec l'ambition d'augmenter le niveau de travail quotidien des agents.

Vous avez les principaux résultats en chiffre d'affaires, en résultat opérationnel et en résultat net, ainsi que la ventilation du chiffre d'affaires sur les principales activités des AC. Sur les neuf premiers mois de l'année, le réalisé est en ligne avec le plan d'affaires puisqu'on a 35 M€ de chiffre d'affaires pour un plan d'affaires à 39 M€ et un résultat net qui atteint 1,2 M€ pour un BP à 900 000 €. Les dispositions sociales sont un gros volet du dossier. Au moment de la filialisation, 155 agents ont accepté l'article 33, donc d'être détachés EPIC au sein de la filiale, 103 l'avaient refusé à l'époque. À ce stade, 84 agents étaient en redéploiement, dont dix en absence de longue durée. Au 1^{er} janvier 2024, 145 agents sont détachés article 33 et 71 sont sous convention collective garage automobile, de droit privé. La filiale est constituée de 215 personnes au total.

Mme EGRETAUD (Secafi).- Parmi les bonnes nouvelles sur les filiales, il y a la situation de RATP Solutions Villes au 30 juin 2024. Le chiffre d'affaires est en progression de 6,6 %, essentiellement liée à l'amélioration de l'activité sur RATP Real Estate soutenue par l'effet en année pleine de la commercialisation de Philidor et Réaumur notamment, et de l'amélioration de l'activité événementielle. S'ajoute à cela un effet de +0,5 M€ de contribution à l'évolution du chiffre d'affaires qui est à mettre en lien avec l'activité de déploiement d'antennes réalisée par RATP Overground auprès de quatre opérateurs.

En termes de résultat opérationnel et de résultat net, après une baisse continue sur les deux précédents semestres, la tendance s'améliore pour RATP Solutions Ville sur le premier semestre 2024, avec une amélioration de son résultat opérationnel de + 17 %. Cela se répercute sur le résultat net avec un effet important lié à la sortie de Cityscoot, qui était comptabilisée au premier semestre 2023 et ne l'est plus au premier semestre 2024. Cela crée un impact positif sur le résultat opérationnel de + 2,6 M€. À ceci s'ajoute la progression des performances opérationnelles de RATP Real Estate. Tout cela a permis d'absorber la diminution du résultat opérationnel au sein de RATP Connect qui est impactée par la hausse des coûts de l'énergie et par la holding qui continue à monter en puissance et enregistre des coûts de développement en progression.

Concernant les résultats du Pôle Services sur le premier semestre 2024, le chiffre d'affaires contributif du pôle est en croissance de plus de 10 %, totalisant 12,7 M€, avec des évolutions contraires selon les filiales du Pôle. RATP Smart Systems présente une baisse de presque 12 % de son chiffre d'affaires. En revanche, RATP Maintenance Services a bénéficié de l'accélération des chantiers dans le cadre de la préparation des Jeux Olympiques et enregistre une amélioration de son chiffre d'affaires de + 2,1 M€. L'activité sûreté sur les six premiers mois de l'année a contribué avec un chiffre d'affaires à 0,3 M€.

En revanche, la perte opérationnelle et la perte nette du Pôle Services se creusent sur le premier semestre 2024, respectivement à -11,4 M€ et -10,2 M€. Que ce soit pour la perte opérationnelle ou la perte nette, les trois-quarts du budget annuel 2024 sont déjà réalisés mais défavorablement puisqu'on parle de pertes et pas de bénéfices.

Ces pertes se concentrent au sein de RATP Smart Systems qui doit faire face aux difficultés persistantes sur le contrat de SAE Tram de Nantes à travers sa filiale Navocap, lesquelles ont malheureusement des dommages collatéraux sur les autres projets qui sont à Bayonne et à Clermont. RATP Smart Systems a enregistré une perte à terminaison de presque -2 M€ sur le premier semestre 2024. À ceci s'ajoutent les pertes sur le MaaS qui sont persistantes, -0,7 M€ d'impact sur l'Ebit, ainsi que la progression des amortissements pour un impact négatif de -2,1 M€.

Le budget 2024 ne devrait a priori pas être tenu, la perte opérationnelle devrait se creuser davantage avec une première estimation de -3 M€ complémentaires aux pertes.

Quant aux résultats de Systra, on est un peu dans la même configuration que sur RATP Dev : une très nette amélioration du chiffre d'affaires qui ne se traduit pas forcément au niveau du résultat net de la filiale. Le chiffre d'affaires poursuit sa progression avec une très forte hausse de + 124 M€ pour la filiale, soit 56 % de son budget annuel. On retrouve ici les effets d'acquisition externe de trois nouvelles sociétés et l'effet du contrat Rail Systems Australia pour + 11 M€. Les prises de commande sont dans les tendances observées lors des précédents mois, avec une croissance continue du carnet de commandes à 878 M€ sur le premier semestre 2024. En revanche, on voit que la contribution au résultat net part du groupe demeure stable entre les premiers semestres 2024 et 2023. On est à 3,1 M€ sur les six premiers mois de l'année parce que Systra reste défavorablement impactée par ses charges financières et ses coûts d'acquisition. Évidemment, quand on est dans une procédure de croissance externe, et il y en a eu énormément ces dernières années, cela induit un coût qui doit être supporté par la filiale.

Comme le disait Bérénice, un changement important doit intervenir, relatif à l'évolution de la participation du Groupe RATP dans le capital de Systra. On vous présente une vision synthétique et résumée du processus. Je ne vais pas entrer dans le détail. Le processus de *closing* est en cours et devrait intervenir sur la fin de l'exercice 2024. L'option de vente a été exercée, le contrat de cession a été signé fin juillet 2024. Au final, c'est une dilution du capital de 86,8 % détenu par RATP et SNCF qui se réduira à 40 %, 20 % pour RATP et 20 % pour SNCF qui deviendront des actionnaires minoritaires. Le *consortium* Latour Capital et Fimalac deviendront les actionnaires majoritaires avec 58,2 % du capital. Cette opération a entraîné une valorisation du Groupe Systra, donc la valeur de l'entreprise qui s'établit à 630 M€ quand on retire la dette financière nette, pour 100 % des titres de Systra. Pour RATP Coopération qui en détient 23,38 %, l'impact est de 147,3 M€. Il s'agit du prix d'acquisition valorisé par le *consortium* de la participation qui sera cédée par RATP Coopération.

En complément de ce prix d'acquisition, Systra remboursera les avances d'actionnaires qui ont été réalisées par SNCF et RATP pour 51,1 M€ et versera un dividende exceptionnel à chacun de ces actionnaires de 25 M€. Sur le plan financier, l'opération se traduira aux bornes du Groupe RATP par 181,4 M€ de trésorerie et 74 M€ de résultat net. On verra dans la reprévision, si le *closing* est réalisé, si cela pourra jouer sur les comptes 2024.

Mme FERRIER (Secafi).- Je vais être rapide sur la vision consolidée des résultats du Groupe RATP. La croissance de 10 % du chiffre d'affaires a été portée tant par l'EPIC RATP que par les filiales, et notamment par RATP Dev. En revanche, les résultats du Groupe se redressent. Le résultat net part du groupe n'en reste pas moins déficitaire malgré l'amélioration des résultats de l'EPIC. Les RNPG des filiales se dégradent et pèsent sur le redressement des résultats du Groupe RATP. L'augmentation de la dette est liée aux besoins en fonds de roulement côté EPIC et au financement des investissements fléchés essentiellement sur CAP Île-de-France et RATP Dev.

Un point sur les résultats, les résultats nets part du groupe des filiales ont été ventilés. La dégradation concentrée sur CAP Île-de-France et la relative amélioration côté RATP Dev expliquent que le résultat net part du Groupe RATP reste déficitaire à -54 M€ au 30 juin 2024.

S'agissant de la reprévision, au moment de la clôture 2023, on avait eu une première reprévision du budget annuel 2024 qui portait uniquement sur l'EPIC RATP puisqu'il intégrait l'effet de l'avenant 8 et ses impacts sur les résultats de l'EPIC.

Au niveau du Groupe, la reprévision impacte le résultat opérationnel et le résultat net à la baisse. C'est lié à l'EPIC et aux filiales. Le résultat opérationnel est attendu en baisse de 29 M€, à 128 M€, ventilé de manière équivalente par les baisses de l'EPIC et des filiales. Concernant l'EPIC, ce recul est davantage lié à des éléments non pérennes et techniques. On retrouve des effets de régularisation de la facture IDFM, c'est courant, on a toujours des effets de régularisation, l'impact des recrutements intervenus en 2023 qui n'avaient pas été intégrés au budget 2024, et des coûts de maintenance dans le cadre des JOP qui n'avaient pas été intégrés au budget.

En revanche, on devrait constater en fin d'année ce qui l'a été au semestre : une évolution favorable des indices par rapport à l'inflation. On devrait avoir une couverture de l'effet prix plus favorable que sur les deux dernières années.

Sur les filiales, on note un recul de l'Ebit de 13 M€, essentiellement porté par CAP Île-de-France qui porte un recul de 10 M€ du résultat opérationnel. Tant que l'on n'a pas d'avenant sur les contrats de DSP Optile, il y aura une dégradation des résultats de la filiale. Smart Systems, -3 M€ essentiellement fléchés sur les difficultés du contrat de SAE sur le tramway de Nantes.

En termes de résultat net part du groupe, l'année 2024 est encore attendue en perte. Ce sera la troisième année où la RATP aura un RNPG déficitaire, à hauteur de -75 M€. Il y a l'impact, côté EPIC, de ce que je vous ai dit en termes de performances opérationnelles, que l'on retrouve en résultat net. On assiste à une dégradation sur les filiales, notamment liée à la hausse des taux d'intérêt. Cela alourdit la charge financière des filiales de façon conséquente. Un effet sur le contrat toscan est attendu sur la dépréciation des impôts différés pour -6 M€.

Les reprévisions sont toujours assorties de risques et d'opportunités qui peuvent se traduire ou non au moment de la clôture. En l'occurrence, les niveaux d'opportunité sont assez conséquents, ils pourraient faire repasser le résultat du Groupe RATP en positif. La temporalité d'exécution expliquera qu'il y a ou non un résultat positif à la clôture 24.

Il y a deux points importants : l'opération Systra qui générerait 74 M€ d'impact positif sur les résultats du Groupe, et un point majeur qui concerne RATP Habitat avec un impact favorable à hauteur de 229 M€. S'agissant de RATP Habitat, les terrains et bâtiments sont aujourd'hui propriété de l'EPIC RATP. L'objectif de cette opération est de transmettre à RATP Habitat la pleine propriété de ces terrains et de ces bâtiments. Au moment de cette opération, on est obligé de réaliser une revalorisation comptable de ces biens qui entraîne une plus-value estimée à 229 M€. Ce serait enregistré dans les comptes de l'EPIC RATP. Cette opération n'aurait aucune incidence sur les comptes de l'EPIC en termes de trésorerie puisque ce n'est pas un apport en numéraires mais en nature.

Si on met tout bout à bout, on aurait un RNPG déficitaire à -75 M€. On pourrait repasser en zone bénéficiaire à hauteur de 213 M€ pour le Groupe RATP.

Pour l'EPIC, la reprévision est dégradée. Ce sont des effets ponctuels en partie compensés par une meilleure indexation contractuelle. Le niveau d'Ebit serait en recul de 12 M€, le résultat net serait dégradé de -14 M€. On serait tout juste à l'équilibre après prise en compte de l'intéressement. Quant aux investissements aux bornes du contrat, ils seraient revus à la baisse à hauteur de -118 M€. Les principaux éléments sont les impacts des effets reports des recrutements

réalisés en 2023, les coûts d'intérim qui seraient en hausse de 2 M€, les surcoûts de maintenance dans le cadre des JOP, des effets techniques de régularisation auprès de la CRP relatifs au chômage partiel et sur la facture contractuelle d'IDFM. Ces éléments pourraient être compensés par des évolutions favorables d'indices, notamment sur les salaires et électricité. Il faut être vigilant car les évolutions sur l'électricité sont erratiques d'un mois à l'autre. Cela pourrait impacter cette reprévision. L'intéressement est confirmé au titre de l'année 2024.

Un dernier point sur les investissements, la reprévision est à la baisse de -5,6 % au périmètre du PQI et de -87 M€ sur le volume brut. La plupart des programmes seraient en recul.

Si on analyse les quatre années du contrat, 9,5 Md€ ont été réalisés aux bornes du PQI. C'est énorme pour un budget d'un peu plus de 10 Md€. On aurait un écart marginal de 8 % par rapport à la maquette contractuelle. Sur de tels volumes engagés, on peut saluer l'investissement de tous et notamment les jalons qui étaient conséquents sur le semestre.

Mme EGRETAUD (Secafi).- Vous avez la vision graphique de la reprévision à la baisse du résultat opérationnel et du résultat net, concentrée sur le périmètre des filiales. Sur la reprévision à la baisse de l'Ebit, on retrouve l'impact de -10 M€ sur RATP CAP Île-de-France si on ne parvient pas à signer des avenants sur les contrats Optile, et la reprévision à la baisse pour RATP Smart Systems en lien avec l'exécution du contrat SAE à Nantes.

Sur RATP Dev, on a des effets contraires qui au cumul s'annulent. Pour l'Ebit, la prévision de quasiment 11 M€ en zone bénéficiaire demeure d'actualité.

Une amélioration des performances des contrats est attendue, meilleure que dans le budget initial. En revanche, -7 M€ pourraient être liés aux négociations sur le contrat Toscane. La perte est revue à la baisse en grande majorité liée à la répercussion de la reprévision à la baisse du résultat opérationnel et aux effets défavorables au niveau de l'imposition.

Pour terminer, ce qui n'est pas intégré dans la reprévision, ce sont les risques et opportunités au sein des filiales. Certaines opportunités peuvent être identifiées mais ne sont pas chiffrées à date. En revanche, on pourrait avoir un risque complémentaire de -7 M€ au niveau du résultat opérationnel, qui pourrait être lié aux pénalités notifiées par la Région Toscane. Le résultat net des filiales pourrait osciller de façon assez large entre -118 M€ et -37 M€, sachant que les -37 M€ tiendraient compte des 74 M€ liés à l'évolution de la participation du Groupe RATP dans le capital de Systra.

Merci pour votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci à toutes les deux.

Pour permettre des échanges fluides, on propose de faire une pause.

La séance, suspendue à 10 heures 42, est reprise à 11 heures 05.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous reprenons la séance.

Madame AZEVEDO, je vous cède la parole pour le compte rendu de la Commission économique.

Mme AZEVEDO.- Merci Monsieur le président.

⊗ Rapport de la Présidente de la Commission Economique sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2024 de l'EPIC RATP et sur l'arrêté des comptes consolidés du Groupe RATP au 30 juin 2024 avec les filiales RATP

Les intervenants pour ce dossier, lors de la Commission Economique du 6 septembre 2024, étaient les expertes du Cabinet SECAFI avec Bérénice FERRIER, Ludivine EGRETAUD ainsi que Azélie QUILLET, Valérie OGIER et Luc PIFFARD pour la Direction. Nous les remercions pour leurs présentations et leurs explications.

Il est à préciser que certaines parties subissent, de nouveau, une re-prévision 2024.

Ce 1^{er} semestre 2024 est marqué par des mécanismes contractuels permettant d'améliorer certains résultats comme le redressement de la production, les prolongements de lignes (T3b, 11 et 14) et les gains de contrat en France et à l'étranger. Cependant, des pertes subsistent sur les filiales RATP DEV avec les activités de Londres, RATP Smart Systems, avec la hausse des coûts du Maas et les difficultés sur le contrat billettique du réseau de Nantes et RATP CAP IDF avec les résultats dégradés du contrat de Saclay.

Comptes Sociaux :

Le Chiffre d'Affaires de l'Epic progresse de 7,3 % par rapport au 1^{er} semestre 2023 pour atteindre 2,8 Md€ dû à l'augmentation de l'offre et par les effets de l'indexation dont le dé plafonnement de l'indice des salaires.

L'EBIT (résultat d'exploitation + résultat exceptionnel) progresse à 71 M€ (soit une hausse de +79 M€) due à une meilleure couverture des évolutions de prix par les indices contractuels entre autres. Le résultat net redevient positif (après intéressement) à 3 M€ (soit une hausse de 68 M€). Il est précisé qu'il faudra un pilotage resserré sur le 2^{ème} semestre pour sécuriser un résultat net annuel positif et l'expertise relève la nécessité d'avoir des financements complémentaires au-delà du rebasage au titre de l'écart de prix et de l'absentéisme dans le cadre du prochain contrat.

La dette nette est en hausse de +631M€ pour atteindre 5,8 Md€ expliqué par les effets de BFR saisonniers qui devraient se réguler au second semestre.

Les investissements sont en augmentation et passent de 884 M€ (en juin 2023) à 1 209 M€ en juin 2024 dont 316 M€ pour le compte de la SGP. Cette croissance résulte de la réalisation des dépenses en anticipation aux JOP. Ils sont répartis dans les programmes BUS, Infras, Ferré-Systemes et Tramway. Il est à noter que le programme MR ferré est en recul résultant de la livraison des MP14.

Les créances de subventions au 30 juin 2024 s'élèvent à 118 M€ et descend à 82 M€ avec les versements comptabilisés début juillet.

Le trafic voyageur est en hausse de +4,4% par rapport à 2023 pour atteindre 1,6 milliard de voyages mais reste inférieur de -10 % par rapport à 2019.

Les recettes voyageurs restent stables par rapport à juin 2023 à 1,2 Md€ alors que le nombre de validations est en hausse de 6% et ressort à 266 M€.

Les charges d'exploitation augmentent de 5,3 % par rapport au semestre précédent pour atteindre 2,3 Md€ avec une inflation à 2,3 %. Il est à souligner que la MSPA ressort à 2,2% (contre 5,2% en juin 2023), que les coûts d'énergie ont diminué de -63 M€ et que les MACE (hors SGP) ont augmenté de 10,8% soit +71 M€.

Les effectifs augmentent de +2,7 %, soit + 1 206 ETP moyen cumulé pour un total de 44 653 agents. Sur une ambition de recrutement de 3 514 personnes pour l'année 2024, 60 % du plan

de recrutement a été réalisé à fin juin soit 2 097 agents. Il est à noter que 26 % seulement sont réalisés à DPG et que l'enjeu sera de fidéliser les nouveaux recrutements.

Les re-prévisions budgétaires 2024 projettent l'EBIT à +120 M€, en baisse de -12 M€ par rapport au budget. Le résultat net est lui projeté à +2 M€ en baisse de -14 M€ après versement de l'intéressement. La sécurisation de cet atterrissage est conditionnée à un pilotage resserré des charges sur le 2^{ème} semestre avec les hypothèses prévues notamment la diminution de -2,3 JA de l'absentéisme maladie. L'expertise convient également d'être prudent sur cette re-prévision compte-tenu d'une évolution inconstante de l'indice électricité. Elles projettent également une diminution du volume d'investissement de -3% notamment sur le programme du Matériel Roulant et les décalages de planning.

Le CA de l'OT (Offre de Transport) progresse de 7,1 % grâce à la hausse de la production et à l'indexation et l'EBIT s'améliore de +69 M€ mais reste structurellement déficitaire. Il est à rappeler que depuis 2022, les indices OT, GI et SUR ont été à des niveaux plus faibles que celui de l'inflation constatée entraînant une indexation insuffisante pour couvrir l'augmentation des prix de l'Epic.

Groupe et filiales :

Le **Chiffre d'Affaires du Groupe** progresse de +10 % par rapport à 2023 soit un CA de 3,5 Md€ grâce à l'Epic et à RATP DEV avec le démarrage du métro de Riyad et la croissance organique de certains contrats.

L'**EBIT** augmente de +56 M€ pour atteindre 51 M€ porté par la progression de la performance de l'Epic. Celui des filiales est en retrait de -13 M€ pour atteindre -27 M€ expliqué par les pertes sur des contrats Optile et la hausse des amortissements sur le Maas.

Le **RNPG** (résultat Net Part du Groupe) progresse de +75 M€ mais reste néanmoins déficitaire à -54 M€ dû aux pertes sur RATP CAP IDF et Londres. Le RNPG des filiales se dégrade de -6 M€ pour atteindre des pertes à -71 M€.

La **dette nette du Groupe** s'établit à 6,3 Md€ soit une hausse de +702 M€ par rapport à fin 2023 sous l'effet d'un impact saisonnier du BFR, d'un décalage des versements attendus en Toscane et d'investissements importants de RATP CAP, RATP DEV et RSS. Le Cash-flow libre est négatif à -668 M€. Le Gearing (ratio d'endettement) se dégrade et passe de 1,09 à 1,29.

Les **filiales** ont un Chiffre d'Affaires contributif semestriel qui s'élève à 941 M€ soit une progression de 14,4 % par rapport à juin 2023. Cette évolution est portée uniquement par RATP DEV pour +859 M€ avec la montée en puissance du métro de Riyad, la croissance organique et des effets de gains réalisés en France et aux Etats-Unis. Les autres filiales sont en baisse de -8 M€ pour atteindre 82 M€ en raison de sorties de périmètre et de volume sur Saclay.

RATP DEV rencontre toutefois des effets défavorables de la négociation sur Toscane et la baisse conjoncturelle d'activité du Sightseeing ce qui entraîne l'EBIT à -2 M€ ainsi qu'un RNPG déficitaire à -49 M€ malgré une légère amélioration des résultats de Londres mais qui reste en perte à -26,8 M€ soit plus de la moitié de la perte nette de RATP DEV. Il est à rappeler que le processus de désengagement est toujours en cours et que la formalisation d'offres de rachat acceptables pour cette activité est attendue avant la fin 2024.

Ratp Cap Ile-De-France voit son Chiffre d'affaires chuté de -10 M€ pour atteindre 50 M€ à la suite des sorties de périmètre, au contre-effet d'indexation sur le contrat et de la baisse des volumes notamment sur Saclay avec un EBIT à -21 M€ portée par Saclay. Le RNPG se détériore de -8 M€ et la perte nette de -30,7 M€ au budget 2024 serait dépassée et pourrait atteindre plus de -40 M€ sans issue favorable des négociations avec IDFM. Les 3 premiers lots BUS Paris seraient attribués au prochain

Conseil d'Administration d'IDFM en novembre 2024. Il s'agit des lots 9,42 et 45. Pour rappel, les lots 39 et 43 ont été déclarés infructueux par IDFM.

Ratp Solutions Ville voit une progression de son chiffre d'affaires de 6,6 % soutenu à 60% par RATP Real Estate avec le corpoworking de Philidor, Réaumur et Shamrock entre autres et à 40% par RATP Overground pour les déploiements d'antennes. L'EBIT ressort à 4,1 M€ lié en partie par la sortie de Cityscoot dont 3 salariés embauchés (CAP AC, RDS et MRF).

La filiale **Pôle Services** a un Chiffre d'Affaires de 12,7 M€ exclusivement soutenu par RATP Maintenance Service pour 6,5 M€ à la suite de l'accélération des chantiers dans le cadre de la préparation des JOP. Le RNPG chute de -3,4 M€ pour atteindre -10,2 M€. Une dégradation des résultats uniquement portée par RATP Smart Systems qui voit son CA reculé de -11,6% lié aux difficultés du déploiement du SAE par Navocap sur le projet de Nantes avec un impact sur l'EBIT de -2,4 M€, aux pertes sur le Maas (-0,7M€) et à la hausse des investissements (-2,1M€).

Systra a un Chiffre d'Affaires en progression de +25% totalisant 618 M€. Sa contribution au résultat net du Groupe RATP reste stable à 3,1 M€. Cependant, il est à noter un changement important relatif à l'évolution de la participation du Groupe dans le capital de Systra. Il a été décidé et validé une dilution du capital du groupe RATP dans Systra. Le closing devrait intervenir d'ici la fin de l'année 2024. A l'issue de l'opération le Groupe RATP devrait garder 20% du capital de Systra. Cette opération générerait un impact de +74 M€ sur le Résultat Net Part du Groupe.

La re-prévision 2024 fait apparaître des résultats à la baisse avec un EBIT à -128 M€ (soit -9%). Les filiales reculeraient de -54% pour atteindre -37M€ porté à 77 % par RATP CAP. Le Groupe serait de nouveau en perte à -75 M€ (soit -38M€). Les filiales atteindraient un RNPG à -111 M€ impacté par une hausse de leurs charges financières et par la dépréciation des impôts sur la Toscane. Ces projections n'intègrent pas les effets de l'apport partiel d'actifs à Ratp Habitat (la plus-value de +229 M€ sur des terrains) ni de l'ouverture du capital de Systra (+74 M€), dont la réalisation devrait impacter favorablement le résultat au 2^{ème} semestre.

Demande des élus

- Au regard des nouveaux éléments sur le contrat Toscane, les élus demandent un **bilan sur la Toscane** depuis le départ (année 1 à 11) pour la fin d'année 2024.
- Au vu du focus sur l'activité et les résultats des **Ateliers de Championnet**, les élus demandent un suivi régulier, voire une commission économique, sur le devenir de sa filialisation à RATP CAP IDF.

Merci de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- On va rebaptiser l'instance Comité de Groupe.

Merci Madame AZEVEDO. Je propose de recueillir les déclarations.

Monsieur BERGEAUD ?

M. BERGEAUD.- Nous avons deux déclarations pour l'UNSA Groupe RATP dans la mesure où il y a deux votes. Je vais commencer par la déclaration sur les comptes de l'EPIC.

L'année 2023 a été particulièrement mouvementée pour les comptes de l'EPIC RATP, avec une prévision de résultat net déficitaire qui empêchait le versement de l'intéressement. Toutefois, grâce à une aide de l'État liée à la crise du COVID et à l'ajout de l'avenant 8 au contrat IDFM, permettant de dé plafonner l'indice des salaires pour 2023 et 2024, les comptes ont pu être redressés in extremis en

fin d'année, atteignant un résultat net après intéressement proche de zéro. Au premier semestre 2024 la trajectoire reste similaire. Les indices de rémunération couvrent intégralement les effets prix de l'inflation et de l'énergie et un ensemble d'éléments conjoncturels favorables et défavorables s'annulent mutuellement pour aboutir au final à un résultat net de 3 millions à mi-année qui devrait même descendre à 2 millions en fin d'année 2024 d'après la re prévision.

Cette situation, bien que stabilisée, demeure précaire et révèle les limites du contrat actuel, même ajusté à la hâte par l'avenant 8. De plus, cet équilibre fragile masque un déficit structurel de l'OT, compensé par le GI et le GI-GP, dont la bonne santé financière est soutenue par la rémunération d'une base d'actifs en croissance. En ce qui concerne les investissements, l'EPIC démontre sa capacité remarquable à réaliser 2 milliards d'euros d'investissements réussis par an, un exploit collectif à mettre au crédit de l'engagement exemplaire des salariés de la RATP, de l'opérateur au PDG.

Face à ce constat, l'UNSA Groupe RATP appelle à la négociation d'un nouveau contrat innovant. Celui-ci devrait intégrer des modèles de rémunération pour l'OT, la SUR, le GI et le GI-GP, assurant une viabilité financière et humaine sur toute la durée du contrat, avec une marge de sécurité permettant de faire face aux aléas croissants d'un environnement socio-économique en constante évolution.

Cette alerte sur l'inadaptation du modèle économique actuel de l'EPIC n'est évidemment pas à mettre au débit de l'EPIC RATP et ce que notre syndicat UNSA Groupe RATP retient de ce premier trimestre est avant tout le travail exemplaire de préparation de l'EPIC au jeux olympiques avec des objectifs atteints sur le recrutement, l'accompagnement, la maintenance préventive, l'extension du réseau et l'augmentation de l'offre, avec à la clef un fonctionnement exemplaire du service de transport pendant cette période, permettant aux visiteurs venus du monde entier de profiter pleinement de jeux olympiques et paralympiques admirablement réussis.

Il est indéniable que l'excellence opérationnelle des équipes RATP restera gravée dans l'esprit des milliers d'usagers, qui deviendront des ambassadeurs de ce service public d'exception. En plus du déroulement sans faille des compétitions et des performances remarquables de nos athlètes, dont certains sont des agents RATP, ces Jeux ont été marqués par des cérémonies mémorables, notamment celle d'ouverture, qui restera dans les annales.

Le cavalier galopant au-dessus de la Seine et la vasque olympique suspendue dans le ciel ont mieux décollé que les taxis volants annoncés à grand renfort de communication il y a quelques mois. La réglementation aérienne a ses mystères et Luc Besson n'était pas de la partie.

En conclusion, l'UNSA Groupe RATP s'abstiendra sur les comptes de l'EPIC RATP.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur BERGEAUD.

Monsieur SARDANO ?

M. SARDANO.-

Les résultats du Groupe RATP au premier semestre 2024 s'inscrivent dans une dynamique qui se maintient d'année en année. On observe une forte croissance du chiffre d'affaires, avec une contribution toujours plus importante des filiales, mais un déficit récurrent du RNPG (résultat net part du groupe) des filiales, qui est en grande partie comblé par celui de l'EPIC. Lorsque le RNPG de l'EPIC ne suffit plus à couvrir les pertes des filiales, le RNPG du groupe devient déficitaire, comme c'est le cas depuis trois ans.

La filiale d'exploitation RATP Dev présente des perspectives d'avenir prometteuses, notamment grâce au gain de plusieurs appels d'offres et au succès du nouveau contrat de Riyad. Cependant, les points noirs de l'année précédente persistent, maintenant la filiale dans une situation déficitaire. En Toscane, des négociations sont en cours pour rétablir une rentabilité durable. Londres est responsable de la moitié du déficit de RATP DEV, bien que la situation s'améliore à la suite du renouvellement des appels d'offres, entraînant une hausse des indices de rémunération de 25% qui facilitera sa revente. À Paris, la rentabilité de l'activité de sightseeing est négativement affectée par les Jeux Olympiques, les conditions météorologiques défavorables du premier semestre et une taxe imprévue imposée par la Ville de Paris.

Quant à la filiale CAP IDF, elle reste plombée par les contrats de Saclay et Bièvres, devenus structurellement déficitaires en l'absence d'un avenant d'IDFM permettant de régulariser l'augmentation de l'offre attendue. Le déficit se creuse pour atteindre probablement 40 M€ en fin d'année. Seule Origami et les Ateliers de Championnet sont en amélioration mais les effets sur les résultats de CAP sont beaucoup moins significatifs

RATP Smart Systems, déjà structurellement déficitaire sur la partie MaaS (Mobilité as a Service), voit sa part de marché sur l'application BONJOUR grignotée par IDFM, qui s'est allié à Apple et bientôt à Android pour permettre l'achat de titres de transport directement via les wallets sur le site IDFM. L'UNSA Groupe RATP avait anticipé que l'aventure du MaaS en B to C risquait de tourner court. La procédure juridique en cours pour obtenir une commission sur la vente de titres via Bonjour pourrait arriver trop tard pour récupérer les clients perdus.

De plus, l'activité SAE est devenue déficitaire sur son premier déploiement à Nantes en raison de défaillances logicielles, ce qui a un effet négatif sur les futurs déploiements à Clermont-Ferrand et Bayonne.

Systra est l'une des rares filiales à afficher un RNPG positif, avec 3,1 millions d'euros au premier semestre, en hausse de 500 000 euros. Cependant, ce chiffre diminuera en 2025 car la RATP participera, avec la SNCF, à la privatisation de Systra, réduisant sa participation de 43,38 % à 20 % au profit d'investisseurs français qui deviendront majoritaires. Cette opération sera très profitable pour le groupe RATP, lui rapportant 181,4 millions d'euros de trésorerie et 74 millions d'euros de résultat net au second semestre. L'introduction d'un actionnaire majoritaire a été décidée après l'échec d'une solution avec un actionnaire minoritaire. Le nouvel investisseur consentira à d'importants investissements pour soutenir la croissance de Systra sur un marché en plein essor, en échange du contrôle de l'entreprise, marquant ainsi un tournant pour cette filiale historique.

Pour l'UNSA Groupe RATP, les risques liés à cette privatisation, notamment en termes de transfert de compétences, sont pour l'instant limités, car l'investisseur a des activités dans le BTP, complémentaires des spécialités ferroviaires de la RATP et de la SNCF. Toutefois, à long terme, si la croissance espérée se réalise, l'investisseur pourrait céder cette activité à des repreneurs uniquement intéressés par la rentabilité financière. Il existera également un risque de transfert de savoir-faire vers des concurrents de la RATP ou de la SNCF, qui échapperait alors à tout contrôle.

En conclusion, l'EPIC RATP continue de puiser dans ses ressources pour soutenir des filiales majoritairement déficitaires, malgré des perspectives optimistes, comme chaque année. L'UNSA Groupe RATP s'alignera sur un avis négatif sur les comptes du groupe RATP pour le premier semestre 2024.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur SARDANO. Monsieur GAUTHERON.

M. GAUTHERON.-

Monsieur le Président, Cher.e.s collègues,

Que retenir de la présentation qui nous est faite dans le cadre de l'arrêté des comptes sociaux de l'EPIC RATP et des comptes consolidés du Groupe RATP au 30 juin 2024.

Si nous sommes dans une simple lecture comptable, nous constatons, malgré une augmentation des charges d'exploitation de +116 millions d'euros, une amélioration des indicateurs économiques de l'EPIC en comparaison à la situation du 1^{er} semestre 2023. Ainsi, avec un bond de +68 millions d'euros par rapport à la situation du 1^{er} semestre 2023, le résultat net semestriel affiche un solde positif qui s'établit à 3 millions d'euros.

Cette situation résulte, comme le précise les différents documents, d'une augmentation combinée :

- de l'offre réalisée, en tenant compte des prolongements de lignes 11 et 14 et de l'amélioration de la couverture de service,*
- de la fréquentation,*
- de l'effet de l'avenant n°8,*
- du reflux de l'inflation qui passe, sur une année glissante, de 5,6 % à 2,3 % avec pour seul exemple significatif la diminution de -63 millions d'euros des coûts de l'énergie.*

Maintenant, si nous élargissons le spectre de notre appropriation des comptes sociaux et consolidés en y intégrant la nécessaire dimension sociale, la lecture de ces résultats devient, de fait, beaucoup moins enjolivée. En effet, si les avenants et l'amélioration du présentisme permettent une amélioration des résultats financiers, il n'en demeure pas moins que la philosophie du contrat qui nous lie à l'autorité organisatrice perdure. Ainsi, le collectif de travail est toujours confronté aux incidences d'une maquette financière qui demeure structurellement déficitaire, notamment sur la couverture des prix. D'autre part, cette même maquette financière repose aussi et surtout sur la réalisation de productivité qui, pour sa déclinaison brute, s'établit à quelques -65 millions d'euros (après -78 millions d'euros pour l'année 2023). Concrètement, ce sont les conditions de travail, de vie au travail, de rémunération des agents de l'EPIC qui sont dégradées et tout cela n'est pas sans incidence directe sur le service public rendu aux usagers par l'entreprise publique RATP.

À titre d'exemple, malgré le risque d'apparaître comme rébarbatifs, nous nous permettons, une nouvelle fois, d'évoquer la situation du département RDS.

Si, du fait de diverses dispositions prises par la Direction, la couverture de service s'améliore (recrutements, réduction de l'absentéisme, allongement du temps de travail) au point de réduire fortement les pénalités de réfaction pour non-réalisation de l'offre contractualisée, nous ne pouvons pas nous désintéresser de la situation des effectifs.

Ainsi, sur le seul 1^{er} trimestre 2024, sur la base du tableau de bord communiqué aux membres du CSE 2 RDS, pour les seuls Machinistes-Receveurs, il perdure un nombre important :

- de démissions qui s'établissent à 131 (contre 175 pour le 1^{er} trimestre 2023),*
- de révocations – licenciements pour faute grave qui s'établissent à 100 (contre 137 pour le 1^{er} trimestre 2023),*
- de sorties "Autres" (non commissionnements, licenciements insuffisances pro, absences injustifiées, fin de période d'essai) qui atteignent le nombre de 154 (contre 73 pour le 1^{er} trimestre 2023).*

Ces seuls éléments démontrent les impacts de la remise en cause permanente des conditions de travail et de vie au travail, de la non prise en compte des conditions d'exercice professionnel et de la rémunération pérenne du travail dans la Région métropolitaine, dont le coût de la vie dépasse largement la moyenne nationale. Certes, nous n'ignorons pas que la stratégie de pilotage des effectifs, avec un turn-over important, peut s'inscrire dans une politique financière de maîtrise de la masse salariale. Cependant, cette stratégie, et nous en subissons encore les incidences, comporte des risques non négligeables en matière de perte de compétences mais aussi de risques financiers.

Toujours concernant les comptes de l'EPIC, nous souhaiterions savoir si le nouveau point de sortie pour l'exercice 2024 dans le cadre de la prévision budgétaire, tient compte de la conclusion de l'accord de l'avenant n°11 relatif aux impacts de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 et non couverts par les avenants précédents ?

Concernant la situation des filiales et des comptes du Groupe RATP :

Tout d'abord, à la lecture des différentes données, il apparaît que plus le chiffre d'affaires des filiales croît plus le résultat net part Groupe de ces dernières s'enfonce dans les abîmes.

Parmi les sujets douloureux, il y a bien prosaïquement l'arlésienne "londonienne". Certes, il peut nous être présenté une "amélioration" sur le 1^{er} semestre 2024. Pour autant, le résultat reste négatif pour s'établir à -26,8 M€ contre -32,5 M€ au premier semestre 2023. Ces résultats doivent être pris dans leur ensemble c'est-à-dire avec la totalité des pertes cumulées depuis la récupération de l'exploitation du réseau londonien par le Groupe RATP.

Toujours concernant le réseau de Londres, nous ne pouvons que constater cet exercice de communication qui vise à nous présenter les résultats des filiales "hors périmètre Londres". Pour autant, est-ce que la situation serait meilleure ? Non, elle serait simplement "moins pire". En effet, en appliquant cette "neutralisation londonienne" sur le RNPG du 1^{er} semestre, le résultat s'établirait aux alentours des -20 millions d'€uros contre -48 millions d'€uros.

Dans la même philosophie, il y a le sujet "Toscane". Certes, à date, nous sommes loin de la situation londonienne. Pour autant, nous voyons les effets dévastateurs de la seule recherche permanente de gonfler le chiffre d'affaires. N'oublions pas dans quelles conditions le Groupe RATP a répondu et obtenu le contrat : restructuration du réseau pour réduire de l'ordre de 10 % l'offre de transport, augmentation des tarifs, réduction des effectifs de l'ordre de 18 %...

Il est vrai que le dossier Toscane peut aussi revêtir un aspect plus "politique". En effet, gardons en mémoire le fondement de l'ouverture à la concurrence du réseau historique de la RATP qui repose sur le principe de réciprocité. Si la RATP peut, au travers de filiales dédiées de droit privé, aller concurrencer les opérateurs sur leurs territoires, il est normal que ces derniers puissent venir concurrencer la RATP sur le sien. Ainsi, c'est tout de même assez tardivement, au regard du calendrier, que l'opérateur italien ATM a officialisé, via une conférence de presse en mars 2024, son intérêt pour le réseau historique de la RATP et qu'il se porterait candidat sur plusieurs lots du réseau de surface.

Nous pouvons aussi voir, au travers du dossier Toscane, une façon de créer l'intérêt des opérateurs italiens à venir se porter candidats dans le cadre de l'allotissement du réseau de surface de la RATP.

Toujours concernant la situation des filiales d'exploitation en difficulté, nous arrivons au cas de RATP Cap Ile-de-France et, plus particulièrement, du réseau de Paris Saclay. Sans avoir eu beaucoup de détails, nous n'ignorons pas les conditions dans lesquelles CAP a récupéré l'exploitation du réseau à la suite de la sortie de TRANSDEV. Cependant, nous ignorons les réelles prises en considération par l'Autorité Organisatrice de ces éléments, de leurs impacts et du positionnement de

la filiale en fonction de la situation. Plus globalement, concernant le contrat en lui-même, nous pouvons nous faire une idée de la maquette financière du contrat sur la base du courrier de l'administrateur du réseau OPTILE adressé à IDFM au cours de l'été 2023 sur la solvabilité insuffisante des contrats et que nous avons déjà largement évoqué dans cette instance. Aussi, une petite clarification sur les négociations en cours avec IDFM nous permettrait de mieux appréhender les différents enjeux auxquels se trouvent confrontés RATP CAP Ile-de-France et CAP Ile-de-France Saclay.

Toutes ces situations démontrent, s'il en était encore besoin, l'absurdité même de la mise en concurrence des réseaux de transports publics et donc des salarié.e.s. Si nous considérons qu'il n'y a nul besoin de réitérer ici les conséquences concrètes de ce choix dogmatique. Il nous apparaît cependant nécessaire de rappeler que ce petit jeu de Monopoly, en plus d'avoir un coût social, a un coût économique et écologique non négligeable. En effet, toutes les procédures de filialisations, de réponses à appels d'offres dilapident de l'argent public dont l'utilisation aurait bien plus de pertinence dans l'amélioration des aspects sociaux des agents mais aussi, dans le renforcement et le développement des offres de transports tant en quantité qu'en qualité. Ainsi, aux résultats financiers négatifs, à l'augmentation de la dette, il convient aussi d'ajouter les dotations au capital de l'EPIC vers les filiales pour un budgété de 96 millions d'euros pour l'année 2024.

Avant de conclure, il est difficile tout de même de ne pas évoquer, dans le cadre de la réprévision des résultats 2024 pour le Groupe, la sortie négative estimée à -75 millions d'euros. Une fois de plus, ce sont les filiales qui plombent les résultats du Groupe car "neutralisés" des résultats de l'EPIC, le RNPG des filiales s'affichent tout de même à -111 millions d'euros. De fait, au-delà, si l'on peut le dire ainsi, des simples incidences conjoncturelles voire structurelles des contrats, c'est bien la stratégie de croissance externe qui est en question.

L'accumulation de ces différentes données économiques et sociales renvoie, une fois encore, à l'éternelle question de l'utilisation de l'argent public pour répondre aux besoins de l'intérêt général.

Merci de votre écoute.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur GAUTHERON. Madame GUEROULT ?

Mme GUEROULT.-

2024 est une année particulière pour la RATP, les JOP de Paris vont impacter le résultat de l'entreprise à la fin de l'exercice budgétaire alors que les négociations du prochain contrat IDFM s'ouvrent. Les salariés de la RATP ont prouvé leur savoir-faire et leur capacité à transporter, orienter et accompagner les nombreux visiteurs pendant cette période stratégique, à s'adapter aux imprévus de dernière minute y compris le transport des athlètes sur les sites de compétition à la suite de la défaillance de l'exploitant titulaire du marché. Ces résultats ont d'ailleurs été unanimement salués par le ministre des Transports comme par la présidente de Région ainsi que l'ensemble des médias et du public.

La CFE CGC Groupe RATP souhaite que cela soit positif pour l'EPIC RATP et le Groupe RATP et y voit des arguments solides pour la négociation du futur contrat.

Les comptes à mi-année montrent une situation qui reste fragile pour l'EPIC, avec un chiffre d'affaires en augmentation de 7% ce qui est très positif. Un résultat net, qui revient en positif mais tout juste à l'équilibre, et une situation contrastée entre le GI et l'OT. Ce dernier représente 80% du chiffre d'affaires mais affiche un résultat opérationnel structurellement déficitaire malgré la couverture intégrale des effets prix et l'amélioration notable de la couverture de services.

Une maîtrise des coûts importante sera nécessaire afin de pérenniser le résultat attendu de 2M d'euros pour la fin de l'année après intéressement.

Pour la CFE CGC Groupe RATP, le futur contrat devra protéger le GI en lui donnant les moyens de soutenir sa base d'actifs et sécuriser l'OT par la couverture de l'intégralité des coûts d'exploitation.

2024 a aussi été une année exceptionnelle pour les investissements. Avec un niveau de réalisation attendu à 92%. La CFE CGC Groupe RATP salue l'engagement des salariés pour tenir au mieux cet objectif et souligne les réussites des mises en service avant les JOP des prolongements du T3b, L11 et L14 nord et sud.

Les filiales continuent sur leur trajectoire déficitaire et plombent le résultat du Groupe RATP. Malgré l'augmentation du chiffre d'affaires, entièrement portée par RATP Dev, le résultat opérationnel affiche déjà une perte de 112% du budget 2024. L'EPIC RATP est toujours la locomotive du Groupe !

La situation de RATP Cap Ile de France reste un point de vigilance, en particulier pour les futurs contrats BUS avec le transfert des premiers lots à l'automne 2025.

La CFE CGC Groupe RATP soutiendra les comptes à mi-année de l'exercice 2024 et donne RDV à la direction de l'entreprise pour la présentation définitive des résultats de l'année 2024.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame GUEROULT. Monsieur HONORÉ.

M. HONORÉ.-

A contrario des résultats à mi-année de l'an dernier, l'EPIC RATP, affiche un arrêté des comptes au 30 juin 2024 de tout premier ordre. Aucun hasard dans cette situation, en cette année Olympique pleine de défis pour l'entreprise et ses salariés, tout a été fait pour que les trains arrivent à l'heure !

Pas de surprise, pour FO Groupe RATP, lorsque les moyens et les effectifs sont là, ça paye !

Dans un contexte d'expansion du réseau et de quasi-retour à l'offre nominale, les indicateurs économiques de l'entreprise sont tous dans le vert, ceux concernant la production à minima en progression. Face aux enjeux, la mobilisation sans faille de l'ensemble des salariés de l'entreprise a permis l'atteinte de ceux-ci.

Conséquence logique, les résultats économiques de l'entreprise au 30 juin et les projections annuelles 2024 intègrent un versement de l'intéressement au titre de l'exercice en cours.

L'an dernier FO Groupe RATP avait dû fortement interpeler direction de l'entreprise et d>IDFM afin que les efforts des salariés soient reconnus. A mi-année l'intéressement 2023 versé en mai dernier n'était toujours pas d'actualité.

Un point d'attention demeure toutefois dans ce contexte plutôt positif, le "paramétrage" actuel du contrat IDFM ne couvre toujours pas suffisamment les charges de l'Opérateur de Transport.

A l'heure où l'entreprise et IDFM préparent le futur contrat, FO Groupe RATP appelle chacun à ses responsabilités. Les moyens humains et financiers doivent permettre à notre service public de demeurer exemplaire, à l'image des prestations offertes aux usagers ce dernier trimestre.

Côté investissements, ce premier semestre se caractérise par une hausse en comparaison de l'exercice passé. Un niveau d'investissements toujours très élevé, 1,2 milliards sur 6 mois, investissement pour la SGP compris.

FO Groupe RATP tient à réaffirmer que la réalisation d'un tel niveau d'investissements n'est possible que grâce aux efforts répétés des différents acteurs de l'entreprise, ingénieries, maintenance, exploitation.

Avec une augmentation de 632 millions la dette nette de l'EPIC RATP apparaît en très forte hausse à 5,8 Mrds. L'explication est à chercher du côté de la dégradation des BFR que la direction présente comme saisonnière, phénomène récurrent.

A contrario de la situation de l'EPIC, celle des filiales est pour le moins dégradée.

Les résultats de RATP Dev montrent un chiffre d'affaires qui progresse, un résultat opérationnel et un résultat net en perte, une dette en forte progression.

Les effets de la croissance organique des contrats en portefeuille et du contrat de Riyad sont plus que contrebalancés par les difficultés du contrat Toscane, celles du sightseeing, les coûts de la holding, les sorties de périmètre et les pertes de Londres.

Pour FO Groupe RATP, il est plus qu'urgent, que la sortie de l'activité Londonienne devienne réalité et que la situation de la Toscane se stabilise.

Celle du sightseeing (visite touristique) mérite un aparté.

Cette activité, qui n'a pas encore retrouvé son public d'avant pandémie, sera dorénavant taxée d'une redevance de voirie de la ville de Paris. Prélèvement dont l'entreprise aurait à s'acquitter malgré l'impossibilité de réaliser l'activité en raison des entraves aux déplacements générées par les JO/JOP de Paris 2024. Savoureux !

Le bilan économique de RATP CAP Ile de France pour le semestre est encore plus préoccupant.

Aucun des indicateurs économiques n'est bien orienté. Les sorties de contrats et l'absence de solution contractuelle avec IDFM sur Saclay et Bièvre continuent de faire plonger la filiale malgré les résultats en progression d'Origami et des Ateliers de Championnet. RATP Solutions Ville, poursuit sa progression notamment grâce à Ratp Real Estate et RATP Overground et apparaît presque atypique au milieu des résultats semestriels des filiales.

Au sein du "Pôle Services", les bons résultats de RATP Maintenance Service passent au second plan face à ceux en perte de RATP Smart Systems toujours en difficulté sur le MAAS mais également sur le déploiement du SAE du tramway de Nantes.

L'entreprise affiche une volonté de faire appel à l'ART pour régler son différent avec IDFM sur le commissionnement des titres de transport, toutefois même en cas d'aboutissement favorable nous aurons toutes les difficultés du monde à récupérer la clientèle qui entre temps aura déjà choisi un autre support technique.

Systra poursuit sa progression et reste bénéficiaire.

Pour FO Groupe RATP cela rend pour le moins contestable la décision de l'état de privatiser cette filiale d'ingénierie, co-création RATP-SNCF, surtout après avoir soutenu financièrement ce fleuron de l'ingénierie Française lorsqu'il était en difficulté.

Si nous pouvons entendre une nécessité d'entrée au capital afin de réaliser de forts investissements, nous ne pouvons être que dubitatif face à un projet qui verrait potentiellement le consortium entrant, engranger ses dividendes et se séparer de cet actif à court terme...

Au final, les résultats du Groupe reflètent les performances de l'EPIC RATP, tout comme les difficultés des filiales. Le volume d'activité est là, le redressement en cours mais la rentabilité tarde à venir.

Comme l'an dernier l'entreprise a effectué une re-prévision budgétaire avec des résultats revus à la baisse tant pour l'EPIC RATP que pour le Groupe.

Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur HONORÉ.

Monsieur BRILLAUD ?

M. BRILLAUD.- Je reviens sur la cession de 230 M€ de l'immobilier de l'EPIC à la filiale RATP Habitat. Est-ce une cession ou une vente ?

M. LECLERCQ.- Ni l'un ni l'autre, c'est un apport. C'est un transfert d'actifs.

M. BRILLAUD.- Imaginons que la filiale RATP Habitat vende ses parts, alors toute la valeur du patrimoine immobilier de l'EPIC sera divisée entre les sociétés extérieures et le Groupe RATP ?

M. LECLERCQ.- C'est un apport. C'est comme une dotation en capital. Cela a en contrepartie une hausse des fonds propres. Il n'y a pas de perte de richesse pour l'EPIC. Des actifs valent 100, la filiale a des fonds propres de 200, on lui apporte des actifs de 100, elle aura dorénavant des fonds propres de 300 qui nous appartiennent toujours. De ce point de vue, il n'y a aucun changement en termes de patrimoine pour l'EPIC. Il n'y a pas de perte. Ce n'est pas un don, mais un apport. C'est l'équivalent d'une dotation en capital, sauf qu'elle se fait en nature par des terrains au lieu de se faire en *cash*, comme on le fait par exemple sur RATP Dev.

RATP Habitat n'est pas à vendre. C'est la filiale de logement social du Groupe RATP. Notre objectif est de la développer, de lui donner davantage de moyens pour créer plus de logements pour les salariés du Groupe. Cette opération consiste à lui apporter des terrains, à renforcer ses fonds propres, ce qui lui permet de s'endetter davantage parce qu'elle doit respecter des ratios financiers. Plus elle a de fonds propres, plus elle peut s'endetter, plus elle peut construire et mettre à disposition des logements. C'est la première logique. La deuxième logique vient du fait que l'État souhaite que les sociétés HLM se rapprochent entre elles en France parce que certaines sont trop petites.

Avec RATP Habitat, nous sommes dans Habitat Réuni qui est une société de coordination de sociétés HLM avec d'autres sociétés. La meilleure façon de garder notre autonomie est de se rapprocher d'autres sociétés HLM tout en gardant le contrôle. Plus on a des fonds propres élevés, plus on peut garder le contrôle d'un ensemble consolidé. Si on se rapproche d'une société, tous les fonds propres apportés sont autant de droits que l'on aura. L'objectif est donc de conserver RATP Habitat dans le Groupe RATP et de poursuivre son développement.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Y a-t-il d'autres questions ?

M. SARDANO.- Sur ce point, il y a une dotation aux filiales de 96 M€. C'est une dotation en nature. Pourquoi n'apparaît-elle pas dans les dotations ? C'est peut-être parce que c'est en nature et pas en numéraire. Cela pourrait apparaître à un moment ou un autre. Dans les dotations aux finales, on n'est pas à 96 M€, mais au-delà des 300 M€.

M. LECLERCQ.- Vous avez raison. L'opération est neutre pour le Groupe puisqu'elle consiste à déplacer des actifs d'un bout à l'autre. Cela fait partie des dotations aux filiales, mais celle-ci se fait en nature. Elle n'a pas d'impact sur la dette, raison pour laquelle on l'a traitée différemment des 96 M€.

M. SARDANO.- Il faudrait le mettre en perspective.

Je voulais revenir sur un point. C'est une remarque personnelle d'un agent de RDS. Les réfections diminuent, même si elles demeurent importantes. En juillet et août, aux Lilas, 40 machinistes ont été affectés aux JO. Je n'ai pas les chiffres mais en tant qu'utilisateur de transport en commun bus en banlieue, j'ai beaucoup usé mes chaussures et moins ma carte de service parce qu'il n'y avait pas beaucoup de bus sur mon parcours. Ce n'était pas une erreur de SIEL. On avait dit aux machinistes qu'il n'y aurait pas d'impact pour eux, raison pour laquelle ils auraient une petite prime pour les Jeux Olympiques. En réalité, ils ont subi un impact. Tant mieux pour l'image de marque de la RATP, c'était le bon moment de le faire au moment du lancement des appels d'offres, mais pour les clients, dans un secteur où les personnes ne partent pas forcément en vacances, l'intervalle entre les bus était difficilement supportable. "Déshabiller Pierre pour habiller Paul" ne donne pas une bonne image de la RATP.

Par ailleurs, les Jeux Olympiques continuent pour nos collègues du CRIV et du centre de régulation, mais aussi pour les machinistes. Pendant le démontage des sites, les lignes de bus subissent fortement des contraintes de déviations, d'embouteillages, car tout le monde reprend sa voiture pensant que les Jeux Olympiques sont terminés. En réalité, à date, le travail est compliqué, d'autant que la météo de certains jours n'arrange pas toujours la situation. Il ne faut pas se dire que les Jeux Olympiques sont terminés et commencer à se féliciter, il y a encore beaucoup de choses... M. ESTANGUET disait d'ailleurs récemment que sa mission continuait jusqu'au 31 décembre.

Pour revenir sur RDS, on note que quand on remet des effectifs, cela va beaucoup mieux. Je rappelle que le recrutement avait été presque nul pendant 18 mois. On l'a payé avec des surpénalités. Quand on remet les effectifs à niveau, on en voit les conséquences. En termes de masse salariale, la charge est largement équilibrée par... Il faudrait regarder par rapport à ce que l'on a payé en pénalités et malus, si on ne va pas économiser grâce à l'embauche, s'il n'y a pas un équilibre avec la masse salariale qui se développe et qui profite à tout le monde, y compris aux usagers.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.- Je suppose que M. LECLERCQ abordera la question du MaaS. On parle souvent des difficultés. Quelle est la maquette financière du MaaS et de l'application Bonjour au regard des échanges que l'on a régulièrement sur cette question ? Quelle est la position de la direction vis-à-vis de l'application Bonjour si les discussions avec l'autorité organisatrice ne débouchent pas favorablement ? Qu'est-ce que l'entreprise se donne comme choix sur l'application, les modèles des financements ?

M. LE PRÉSIDENT.- Madame AZEVEDO ?

Mme AZEVEDO.- Suite à l'intervention de M. SARDANO et en toute transparence avec les élus, je précise que lors de la Commission économique, j'ai fait modifier la *slide* 8 du document de l'entreprise sur le plan de transport et le service de transport sur mesure pour les athlètes. Il était seulement indiqué "*via* RATP CAP Île-de-France". J'ai fait rajouter la part de l'EPIC et RDS puisqu'ils y ont contribué. Il était important de le rajouter. Les élus de la Commission économique ont demandé quel volume de l'effectif a été affecté à Origami pour CAP et à RDS.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur LAMASSE ?

M. LAMASSE.- On parle de budget, on disait que les effets JOP ne sont pas terminés. Le 14, une manifestation n'est pas prévue au programme. Qui paie ? Le fléchage financier avait été prévu avec un calendrier précis. Jupiter nous a envoyé un signal pour le 14. Il l'a envoyé avec les étoiles qui pourraient l'accompagner.

L'autorité organisatrice oblige les opérateurs de transport à avoir l'outil MaaS et concurrence l'outil. N'y a-t-il pas un point juridique à étudier pour se faire rembourser ? Comme elle oblige et que l'on fait, elle a tous les éléments pour pouvoir faire son outil et qu'il soit plus opérant que le nôtre. Ce n'est pas très loyal.

M. LE PRÉSIDENT.- D'où l'intérêt de l'ART.

Monsieur LECLERCQ ?

M. LECLERCQ.- Merci pour vos commentaires et vos questions auxquelles je vais essayer de répondre de manière structurée, en commençant par les questions et remarques sur l'établissement public, avant de parler des filiales qui ont fait l'objet du plus grand nombre de questions.

Beaucoup d'entre vous l'ont souligné, la situation de l'EPIC s'améliore. C'est ce qui permet l'amélioration du résultat du Groupe, mais elle ne s'améliore pas suffisamment et il reste des zones d'alerte, de fragilité -certains ont parlé de précarité- dans ses résultats. C'est vrai. De fait, le contrat aujourd'hui ne couvre pas l'ensemble des charges de l'EPIC, notamment celles de l'opérateur de transport et loin de là. On a progressé à travers l'avenant signé en fin d'année dernière, qui a permis de normaliser l'indexation sur l'indice des salaires du secteur des transports, mais pas rétroactivement au 1^{er} janvier 2021 mais au 1^{er} janvier 2023.

Par ailleurs, cet avenant n'a pas traité la question des prix de l'énergie ni celui des coûts croissants de l'absentéisme. Il reste donc à la charge de l'opérateur de transport des coûts importants, qui sont des effets latents de l'écart entre l'indice et notre politique salariale entre 2021 et 2022, l'effet de la très forte hausse des prix de l'énergie qui baissent cette année mais pas suffisamment pour rattraper ce que l'on a perdu en 2023, et un certain nombre d'autres facteurs qui font que les comptes de l'opérateur de transport sont déficitaires d'environ 50 M€ sur le premier semestre 2024 et de 180 M€ sur 2023. Cela s'améliore mais en projection sur l'année, la situation reste inacceptable et doit impérativement être traitée dans le cadre du nouveau contrat.

Beaucoup d'entre vous ont parlé du nouveau contrat. Notre objectif est *a minima* de "remettre les compteurs à zéro", en obtenant un rebasage qui permette dès la première année du contrat, que les contributions versées par Île-de-France Mobilités couvrent les coûts réels du transport. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, ce n'est pas non plus l'intention affichée par IDFM. On s'appête à une négociation difficile. Pour nous, c'est la base de la base ; c'est d'ailleurs ce que prévoit la loi.

Pour nous, il n'y aura pas de nouveau contrat sans un rééquilibrage des comptes de l'OT. Contrairement à ce que pense Île-de-France Mobilités, les comptes du GI ne peuvent pas servir à couvrir les charges non couvertes de l'OT, mais seulement à financer les investissements du GI et à éviter que la dette n'augmente excessivement lorsqu'on les finance nous-mêmes. Ce sera un point très important de la négociation du nouveau contrat, qui portera également sur d'autres thèmes. Qui dit rebasage, dit hausse significative des contributions versées.

Dans le mandat présenté à son Conseil d'administration de juin, IDFM n'envisage pas de rebasage, et demande par ailleurs une productivité qui "permette de couvrir les effets de

l'inflation". Le niveau de l'inflation projeté dans les prochaines années est plutôt au-dessus de 1,5% voire 2 %. On fait péniblement 1 % aujourd'hui et pas tous les ans. En 2023, on a échoué à atteindre notre objectif. On est loin du compte. La négociation financière commencera à l'automne. On aura cette double thématique de négociation : comment remettre les compteurs à zéro et quel effort l'entreprise est-elle prête à faire et est capable de faire ? On sait d'ores et déjà que nous ne serons pas capables de faire 2 %. Par ailleurs, suite aux Jeux Olympiques, tout le monde a beaucoup d'idées sur les moyens supplémentaires à mettre en œuvre pour améliorer la qualité de service. L'équation n'est pas simple. Ce sera notre travail pour les prochains mois.

Ce contrat devra également comporter des provisions pour risques, des marges pour aléas. Si on est dans cette situation, ce n'est pas seulement du fait de l'indexation, mais aussi parce qu'il s'est passé depuis 2020 beaucoup de choses que l'on pouvait difficilement anticiper et qu'il faudrait davantage provisionner pour l'avenir.

Concernant RDS, la masse salariale est plutôt au-dessus du budget initial fixé. C'est le fait d'avoir tous ces effectifs supplémentaires qui nous permet de réaliser un service à la hauteur de celui proposé depuis le début de l'année, plus l'intérim. L'équation s'équilibre-t-elle entre les moyens supplémentaires mis pour éviter les réfections et éviter le malus, et l'effet sur ces indicateurs du contrat ?

On l'a vu en 2023, cela ne s'équilibre pas complètement. Néanmoins, on a considéré qu'il était important pour l'image de la RATP, de redresser la barre, notamment pour JO. Il faudra qu'à terme, cette situation se normalise. À travers cela, la question clé est celle de l'absentéisme. C'est celle qui fait que l'on est aujourd'hui en sureffectif par rapport à ce qu'il serait normal d'avoir pour produire un service donné. Il y a des évolutions intéressantes sur le premier semestre, avec une baisse d'un jour d'absentéisme par agent. Il faut que cela continue pour arriver à normaliser la situation.

On est à plein en termes d'effectifs, on n'a plus de perte interne dans la réalisation du service. C'est ce que l'on attendait depuis un certain temps, c'est une belle réussite, mais on a toujours beaucoup de pertes externes parce qu'il est difficile de circuler. Il y avait beaucoup de travaux en voirie avant les Jeux Olympiques. Ensuite, il y a eu les restrictions de circulation pendant les JO. Elles ne sont pas terminées, tout n'est pas démonté. Il y a des discussions avec la Ville de Paris qui se dit que certaines déviations de bus pourraient être maintenues dans la durée. On s'apprête à une discussion tripartite assez complexe avec la Ville et IDFM dans les mois à venir. Pour nous, la priorité est de résorber ces pertes externes pour revenir à un niveau de service correct, quel que soit le niveau de nos effectifs.

Concernant la prévision budgétaire, la question de M. GAUTHERON était : a-t-on intégré la couverture des coûts des Jeux Olympiques ? Oui, on l'a intégrée de manière prudente. On sait que la discussion n'est pas complètement terminée avec IDFM, même si elle a pris l'engagement ferme de couvrir *a posteriori* par cet avenant 11, les coûts supplémentaires engagés pour les Jeux Olympiques. Il y a encore des discussions techniques sur un certain nombre de points. On ne parle pas de sommes colossales. Nous ne sommes pas inquiets sur la capacité à obtenir la couverture de ces derniers coûts par l'avenant 11 de la part d'IDFM.

M. LE PRÉSIDENT.- Ce sera la vocation de l'avenant 11 de traiter la journée du 14 ?

M. LECLERCQ.- Oui. On n'a aucune idée pour l'instant, on ne sait même pas encore si on doit fermer Charles de Gaulle Étoile. Les discussions avec l'État sont en cours. On ne sait pas encore quels seront les impacts...

M. LAMASSE.- Nous sommes le 11 !

M. LECLERCQ.- On aura peut-être la réponse aujourd'hui, mais "c'est chaud". Tout n'est pas clair. Si on doit faire du service supplémentaire, il faudra le faire financer, comme on l'a fait pour le Club France. C'est compliqué.

M. LAMASSE.- Quand on parle de RDS, on parle de gros sous.

S'agissant de la négociation du contrat, comme j'ai eu l'occasion de le dire dans d'autres instances ou d'autres lieux, il n'y a pas de domaine réservé sur l'influence à aboutir à un contrat qui soit bénéfique pour l'entreprise. Il ne faut pas hésiter à solliciter les forces vives, nos partenaires sociaux. Nous sommes dans le même bateau, même si nous ne sommes pas en cogestion. Des intérêts sociaux dépendent du contrat qui sera signé. Nous avons cette répercussion directe. Il ne faut hésiter à partager des informations qui seraient utiles pour qu'il y ait un réseau d'influence pour peser là où nous pourrions.

M. LECLERCQ.- Message reçu, merci beaucoup, on n'y manquera pas. La négociation ne fait que démarrer. Je pense que les positions commencent à se cristalliser. Il faut maintenant aller au combat.

S'agissant des filiales, il y a eu beaucoup de réactions et de réflexions sur les tendances observées au premier semestre, qui ne sont pas nouvelles. Des situations s'améliorent, d'autres se détériorent. Au global, la performance des filiales reste décevante. On est d'accord avec ce constat. Il y a néanmoins des améliorations sur RATP Dev, conséquentes, du fait des contrats en cours dont on avait dit qu'ils seraient bénéficiaires, qui ont mis du temps à émerger, comme les contrats au Moyen-Orient, qui produisent aujourd'hui ce qu'ils avaient promis ; c'est positif. La situation à Londres s'améliore de façon très nette, aussi bien du point de vue des prix à travers les dénonciations et les réattributions de contrats avec des prix plus élevés, ou du point de vue de la production qui s'améliore aussi. Cela rend l'entreprise plus attractive pour des repreneurs potentiels.

Cette amélioration des résultats et de la production ne veut pas dire que l'on souhaite en profiter et rester à Londres. On a eu suffisamment de difficultés par le passé et on maintient donc notre volonté de sortir de ce pays. Cela étant, on est aujourd'hui en bien meilleure position que l'année dernière pour organiser une cession. Des candidats se sont d'ailleurs déclarés. On a conservé cette activité plus longtemps que prévu mais c'est plutôt un mal pour un bien puisqu'on est finalement dans des meilleures conditions pour le faire, des conditions correctes pour le Groupe.

Néanmoins, d'autres situations se dégradent significativement, comme RATP Cap Ile-de-France avec Saclay -la situation n'est toujours pas réglée-, la situation de RSS avec le MaaS et le SAE qui est une des mauvaises nouvelles de l'année. C'est sous vigilance.

Il y a deux gros enjeux pour ce second semestre ou ce dernier quadrimestre : la cession de Londres et la stabilisation du contrat toscan. C'est une négociation difficile. J'ai entendu, Madame AZEVEDO, votre souhait d'avoir un bilan. On pourra le faire quand on aura bouclé cette négociation, l'objectif étant de l'avoir fait avant la fin de l'année. RATP Dev a traité les années 1 et 2, l'année 3 est en cours de discussion. C'est le rééquilibrage du contrat jusqu'à l'année 11 qui nous donnera une visibilité sur où cela nous amène. C'est essentiel. On sera en mesure de vous expliquer ce que cela donne quand la négociation sera terminée. Ce sera moins bien que ce qu'on a déposé au moment de l'offre, mais on n'anticipe pas un contrat déficitaire. Si cela devait le devenir, on sortirait de ce contrat, nous avons la capacité de le faire. Ce sont les deux gros enjeux de la fin de l'année pour RATP Dev.

Le troisième gros enjeu est le rééquilibrage des contrats Optile par RATP Cap Ile-de-France qui négocie avec IDFM comme les autres opérateurs Optile pour essayer de rééquilibrer les contrats. L'issue de ces négociations sera retranscrite dans les comptes de fin d'année. Elle est difficile.

IDFM est en train de bouger sur un certain nombre d'aspects, la situation n'est pas bloquée, mais c'est insuffisant par rapport à ce que l'on souhaite et ce dont on a besoin pour revenir à une situation équilibrée. On va faire ce que l'on peut pour rééquilibrer ces comptes.

L'enjeu essentiel serait de s'assurer que la situation ne puisse pas se reproduire sur les nouveaux contrats, en particulier tous les contrats sur le bus parisien auxquels on est en train de répondre. Les termes de ces contrats sont moins léonins. Les autres opérateurs franciliens et nous-mêmes nous sommes employés à convaincre IDFM que cette situation ne mènerait nulle part. Les contrats sont un peu plus équilibrés, même s'ils comportent une part de risque. On prendra plus de provisions pour risque dans nos réponses pour s'assurer que chaque lot bus que l'on aura gagné ne sera pas un nouveau Saclay. C'est fondamental car les lots bus sont beaucoup plus gros que Saclay. On s'apprête à changer de dimension pour RATP Cap Ile-de-France.

Pour rester sur Cap, pour Saclay, vous posez la question de la prise en compte de la situation par l'AO. Je pense que l'AO a compris la situation, mais elle négocie avec Keolis et Transdev en même temps qu'avec nous. Elle "compte ses billes" pour savoir où elle est prête à aller parce que ce qu'elle accord à l'un, elle devra l'accorder aux autres. Elle ne s'est pas donné une enveloppe infinie pour revenir à l'équilibre. Cette négociation est en cours. On devrait pouvoir vous donner un éclairage sur ces résultats en fin d'année.

Madame AZEVEDO, vous souhaitez avoir un suivi régulier sur les Ateliers de Championnet. Aujourd'hui, cela va plutôt bien. La performance opérationnelle est au rendez-vous, le chiffre d'affaires est correct. Le vrai enjeu sera les futurs lots bus. Comment Cap se positionne-t-elle sur ces lots ? Les Ateliers pourront-ils un jour prester pour d'autres opérateurs que Cap Île-de-France sur ces activités de maintenance lourde des autobus ? Il n'y a pas d'alerte sur les résultats de cette filiale aujourd'hui. On n'a pas fait de bêtises en la filialisant.

Sur RSS, on avait une difficulté qui était le MaaS, on en a une autre maintenant.

S'agissant du MaaS, nous n'avons pas l'obligation aujourd'hui d'exploiter Bonjour RATP. Contrairement à la LOM et au cadre législatif, la position d'IDFM est plutôt de dire qu'une seule entité devrait proposer un MaaS en Ile-de-France, IDFM. Elle considère que l'application IDFM devrait être la référence pour la vente des billets et le calcul des itinéraires et ne souhaite pas que des opérateurs comme la RATP ou la SNCF, qui ne sont pas l'autorité organisatrice, aillent sur ce terrain. A l'inverse, la LOM considère le MaaS comme une activité concurrentielle, que tous les opérateurs qui le souhaitent peuvent en faire, pour autant qu'ils respectent les conditions de la LOM. IDFM le conteste aujourd'hui, c'est la raison pour laquelle, même si elle nous a autorisés à vendre des billets, ce qui de fait était un vrai plus pendant les Jeux Olympiques, elle ne souhaite pas nous rémunérer parce que c'est ce qui nous permettrait d'équilibrer nos comptes. Pour nous, c'est un enjeu vital, c'est peut-être un peu moins le cas pour la SNCF qui a d'autres enjeux sur sa distribution digitale qui s'inscrit dans une logique nationale. Nous rémunérer, c'est reconnaître que c'est une activité concurrentielle. Elle ne se rémunère pas elle-même, elle n'est qu'un centre de coûts sur son appli. C'est la raison pour laquelle elle résiste.

On a l'intention de saisir l'autorité de régulation des transports pour faire respecter la loi, obtenir que l'autorité se prononce sur un commissionnement des ventes de titres. L'autorité est, par ailleurs, saisie par d'autres opérateurs, notamment un opérateur de Maas à Toulon qui considère qu'il devrait pouvoir distribuer. La Ville de Toulon n'est pas d'accord. La conjonction des saisines qu'elle reçoit devrait l'amener à prendre une position claire, on l'espère. Elle prendra ou non cette position, elle édictera des règles quantifiées ou non. Il ne suffit pas qu'elle nous dise qu'il faut que l'autorité commissionne les ventes de titres. Si IDFM décide que ce sera 0,01 € par billet, on ne sera pas plus avancés.

À l'issue de ces travaux, une fois qu'ils auront atterri, on devra déterminer notre stratégie sur l'application Bonjour RATP, et prendre une décision sur son avenir, en fonction de sa viabilité. Sans commissionnement, ce sont 20 M€ par an, c'est donc trop coûteux.

M. BRILLAUD.- Et avec les commissions ?

M. LECLERCQ.- Cela dépend de leur niveau. On a fait un certain nombre de projections, il faudra un niveau de commissions correct et conséquent pour que cela s'équilibre.

Dans notre raisonnement, que fait-on si cela ne marche pas ? L'appli Bonjour RATP porte l'information voyageurs. On n'a pas d'obligation de faire du MaaS, de vendre des titres en digital, mais on a l'obligation d'informer nos voyageurs. C'est une obligation du contrat et du Code des transports. On espérait, à travers l'activité MaaS, avoir un revenu nous permettant de continuer à financer cette activité digitale. Si on n'a pas ce revenu, il faudra se demander si on peut garder cette activité d'information complètement à nos frais, ou si on prend le calculateur d'itinéraire d>IDFM en renvoyant sur le site d>IDFM, la RATP disparaissant de l'information voyageurs digitale. Ce n'est pas ce que l'on souhaite parce qu'on ferait disparaître notre marque et notre relation avec les voyageurs. Les exploitants considèrent par ailleurs que notre calculateur d'itinéraires est plus performant à date que celui d>IDFM. Peut-être qu'un jour on sera rattrapé et que la question se posera autrement. Aujourd'hui, MTS se félicite que l'on ait notre calculateur pour faciliter la réallocation des flux de voyageurs dans le cas d'incidents d'exploitation.

Le sujet n'est pas évident. Il faudra prendre une décision pour savoir combien nous sommes prêts à dépenser sans être couverts par IDFM, pour assurer *a minima* cette information. C'est un sujet complexe. On espère y voir plus clair dans quelque mois.

Chez RSS, il y a aussi Navocap, une filiale produisant des SAE qui a décidé de changer de dimension en se positionnant sur des grandes villes, notamment Nantes. Elle a probablement eu "les yeux plus gros que le ventre" sur sa capacité à délivrer sur des flottes de tramway complexes. À Nantes, plusieurs catégories de tramways coexistent, il y a donc autant de versions nécessaires du SAE. Pour l'instant, ils n'ont pas réussi à s'en sortir. Cela pèse sur d'autres contrats, notamment Clermont, etc. La priorité est de redresser la situation à Nantes, de permettre à Navocap de délivrer son projet malgré le retard. C'est ce qui permettra de délivrer les autres projets dont celui de Bayonne sur lequel RATP Dev vient d'être désigné opérateur, ce qui crée une situation inconfortable pour le Groupe. Il faudra redresser Navocap, puis décider de ce que l'on fera de cette filiale. Je ne suis pas persuadé que ce soit la vocation du Groupe RATP de fabriquer du SAE, pas plus que des bus ou des rails.

S'agissant du *sightseeing*, il a beaucoup souffert des Jeux Olympiques parce que les bus ne pouvaient pas rouler, tout comme nos bus RATP sur un certain nombre de voies. À cela s'est ajoutée la redevance instaurée par la Ville de Paris. C'est une redevance très coûteuse en pourcentage du chiffre d'affaires, puisque sa structure est différente de ce que l'on peut voir dans d'autres villes. Généralement, il n'y a rien ou c'est symbolique. Si mes souvenirs sont bons, ce sont 6 200 € par an et par arrêt, plus 2 % du chiffre d'affaires jusqu'à 15 M€, plus 8 % au-delà. On aurait pu assumer 6 200 € par an. 2 % du chiffre d'affaires jusqu'à 15 M€, cela commence à être significatif surtout quand l'activité est difficile. Avec 8 %, on n'a plus intérêt à développer cette activité. Cela crée une situation complètement déséquilibrée.

Nous avons essayé d'attaquer cette décision du Conseil de Paris. On a échoué en référé parce que le juge a considéré que ce n'était pas un cas d'urgence. On est au stade du contentieux au fond.

Par ailleurs, nous sommes en discussion avec la Ville de Paris. Nous considérons que nous avons été un opérateur vertueux, pionnier dans le verdissement de notre flotte de bus, convertie

à l'électrique. On a fait des investissements importants. Le fait que la Ville décide de récupérer toute la valeur de ces investissements en prélevant une redevance peut nous conduire à remettre en cause le développement de cette activité, et peut-être l'activité elle-même. La discussion est en cours avec la Ville pour obtenir une modification de ce régime pour l'avenir et si possible un moratoire sur cette année, d'autant que l'activité a été fortement affectée par les Jeux Olympiques. On espère pouvoir les convaincre.

M. GAUTHERON.- Pour comprendre, je cherche l'histoire de la redevance. Les 6 200 € sont par point d'arrêt ?

M. LECLERCQ.- Oui, mais c'est plus le pourcentage du chiffre d'affaires qui est très coûteux.

M. GAUTHERON.- J'ai lu un article de presse où il est écrit que la redevance sera calculée par point d'arrêt selon la localisation géographique, avec un montant pour les zones touristiques, 6 200 € par an, soit deux fois plus que les autres zones. La rédaction est ambiguë.

M. LECLERCQ.- Ce qui nous plombe, ce n'est pas la redevance fixe mais la variable. Nous avons dit à la mairie que la redevance fixe ne nous paraissait pas illégitime puisqu'on consomme de l'espace public. En revanche, prélever le résultat est autre chose.

Sur Systra, des questions ont été posées pour savoir ce qu'il se passera lorsque le fonds qui entre au capital d'ici la fin de l'année ressortira dans cinq ans environ. Quelqu'un disait qu'il serait vendu à un concurrent. Ce n'est pas possible parce qu'avec la SNCF, nous avons un droit de veto sur un certain type d'acheteurs, de repreneurs, sur une période. Parmi les critères, outre les pays dits "exotiques", il y a les concurrents de la SNCF et de la RATP. L'objectif est qu'il n'y ait pas de transfert de compétences vers un autre opérateur de transport public. C'est sécurisé.

Par ailleurs, l'État aura la capacité, au nom du contrôle des investissements étrangers, de s'opposer à une prise de contrôle d'un acteur étranger sur Systra le jour venu, si cela devait arriver. Aujourd'hui, on a plutôt des fonds qui s'inscrivent dans une perspective longue, qui sont contents de rentrer. On verra ce qui se passe dans cinq ans. On a mis un certain nombre de sécurités en place.

Deux remarques générales. L'opération Systra montre que quand on investit dans les filiales, qu'on les aide à croître, à progresser et embellir, même si cela ne produit pas des effets immédiats, on en tire un jour des bénéfices. On en tire une plus-value importante lors de la cession. 74 M€, ce n'est pas rien. On en tire des dividendes également, et on continuera en restant à 20 % dans les cinq prochaines années. Si on ne fait pas d'erreur de jugement, en pratique ces investissements ne sont pas des "dons", ce sont des investissements qui produisent un jour un résultat qui nous revient. C'est la leçon que je retire de Systra.

Beaucoup d'entre vous ont dit : les filiales "plombent" le Groupe, heureusement qu'il y a l'EPIC pour rattraper cela. Je reviens sur le modèle économique du contrat IDFM. Aujourd'hui, les filiales sont des opérateurs de transport. La seule chose qui soit comparable à l'activité de nos filiales, ce n'est pas le GI qui est l'équivalent de SNCF réseau, mais l'activité d'opérateur de transport de l'EPIC qui est déficitaire : 50 M€ d'Ebit déficitaire pour l'EPIC au premier semestre sur son activité d'opérateur de transport, 50 M€ de pertes pour RATP Dev. De ce point de vue, il n'y a malheureusement pas de différence. Cela ne veut pas dire qu'il faut s'en réjouir, mais l'EPIC ne rattrape pas les difficultés de RATP Dev.

Les mêmes causes produisent les mêmes effets des deux côtés dans les relations avec les autorités organisatrices. Cette activité d'opérateur de transport est difficile. Nous ne sommes pas meilleurs que nos filiales pour les traiter. On va essayer de ramener l'activité d'opérateur de transport à l'équilibre dans le prochain contrat et à l'avenir sur nos filiales, mais il n'y a pas de magie de l'EPIC. La seule chose qui nous porte aujourd'hui, ce sont les bénéfices de notre activité de gestionnaire d'infrastructures qui a pour seule vocation de financer les investissements patrimoniaux du GI. Il est important de remettre cela en perspective.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci pour toutes ces précisions et compléments d'informations. Je propose de passer au recueil sur la proposition d'avis de Mme AZEVEDO pour les deux points de consultation qui vont nous occuper en commençant par l'information et la consultation de l'instance sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2024 de l'EPIC RATP.

Mme AZEVEDO.-

Proposition d'Avis des élus du CSE C RATP sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2024 de l'EPIC RATP

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance ordinaire le 11 septembre 2024 doivent émettre un avis sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2024 de l'EPIC RATP.

Les élus constatent que grâce aux avenants, à une meilleure couverture de l'effet prix sur l'énergie et le salaire, à une offre de retour à la normale, à la diminution des réfections et surpénalités, les comptes sociaux de l'EPIC sont en nette amélioration sur ce premier semestre 2024.

La tendance imprimée au 1^{er} semestre permet d'envisager que l'ensemble des salariés toucherait leur prime d'intéressement en fin d'année à même hauteur que 2023.

Cependant, le résultat net en re-prévision à 2 M€ pour la fin d'année reste fragile et semble être conditionné à respecter certains critères et devra pour le 2^{ème} semestre 2024 avoir un pilotage resserré des charges sur le MACE des mainteneurs, l'ACE (prestataires, intérimaires, etc.) et la dette de temps (qui à fin juillet est plutôt bien régulée).

Pour rappel, au 30 juin 2024 une diminution de l'absentéisme pour maladie et AT de -1 jour par agent est constaté pour un budget 2024 de -2,3 JA. Ce record va-t-il être atteint ?

La période de JO/JOP ne pourra qu'avoir un effet positif sur les résultats du second semestre.

*Pour ces raisons, les élus du CSE Central vont émettre un avis **positif** sur l'arrêté des comptes sociaux au 30 juin 2024 de l'EPIC RATP.*

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Mme FRANCIS.- Sans Mme KAÏS, il y aura 4 voix pour FO et donc 18 votants.

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (4) – CFE-CGC (4)

Contre : CGT (4)

Abstention : UNSA (6)

→ L'avis positif est adopté à la majorité

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons recueillir votre avis sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin du Groupe RATP.

Madame AZEVEDO ?

Mme AZEVEDO.-

Proposition d'Avis des élus du CSE C RATP sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2024 du Groupe RATP

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance ordinaire le 11 septembre 2024 doivent émettre un avis sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2024 du Groupe RATP.

Les élus constatent une augmentation du Chiffre d'Affaires mais qui ne se traduit pas dans les résultats opérationnels.

Les filiales terminent le semestre en perte nette à -71 M€ avec des difficultés sur :

- *les activités de Londres (malgré une moindre perte), les négociations sur le contrat Toscane et la baisse de performance sur le Sightseeing pour RATP DEV ;*
- *La hausse du coût du Maas et les difficultés rencontrées par Navocap pour RATP Smart Systems ;*
- *Une situation compliquée sur le contrat de Saclay en l'absence d'avenant de contrat IDFM pour RATP CAP IDF.*

Les élus constatent, une fois encore, que l'EPIC verse des dotations importantes aux filiales vers l'activité Maas pour 18 M€ et RATP CAP IDF pour 28 M€ pour atteindre un total de 46 M€ à mi-année.

Au regard de ces éléments, les élus du CSE Central ne peuvent émettre qu'un avis négatif sur l'arrêté des comptes consolidés au 30 juin 2024.

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (4) - UNSA (6) – CGT (4)

Abstention : CFE-CGC (4)

→ L'avis négatif est adopté à la majorité.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous remercions Secafi, M. LECLERCQ, chacun d'entre vous pour la qualité des débats. Je vous souhaite une bonne fin de journée. Je vous donne rendez-vous le 16 octobre 2024.

La séance est levée à 12 heures 35.

Frédéric SARRASSAT
Secrétaire du CSEC RATP

