



**Comité Social Économique Central
– CSEC –**

PROCES-VERBAL

-----séance-----

du

mercredi 30 janvier

-----2019-----

*La séance est ouverte à 8 h 35, sous la présidence de
M. Jean AGULHON, directeur du département GIS, assisté de Mme Florence YVELIN de GIS.*

Sont présents (es) :

MM.	Frédéric SARRASSAT	Secrétaire	liste UNSA	<i>CSE 12/MTS</i>
	Thierry SAUTEL	1 ^{er} secrétaire adjoint	liste CGT	<i>CSE 9/M2E</i>
	Laurent DOMINÉ	2 ^e secrétaire adjoint	liste CFE-CGC	<i>CSE 6/DSC</i>
	Frédéric NIVERT	Trésorier	liste CGT	<i>CSE 15/SIT</i>
	Patrick PIGEARD	Trésorier adjoint	liste UNSA	<i>CSE 13/RER</i>
Mme	Cécile AZEVEDO	Membre titulaire	liste UNSA	<i>CSE 5/BUS-MRB</i>
MM.	Noureddine ABOUTAÏB	-	liste UNSA	<i>CSE 3/BUS-MRB</i>
	Tarik ALLALOUCHE	-	liste UNSA	<i>CSE 3/BUS-MRB</i>
	André BAZIN	-	liste CGT	<i>CSE 7/GDI</i>
	Philippe BOYER	-	liste CGT	<i>CSE 14/SEM-CML</i>
	Jérôme CRUCHET	-	liste UNSA	<i>CSE 11/MRF</i>
	Laurent DJEBALI	-	liste UNSA	<i>CSE 12/MTS</i>
	Loïc FAUCHEUX	-	liste UNSA	<i>CSE 2/BUS-MRB</i>
	Jacques GRATUZE	-	liste CFE-CGC	<i>CSE 8/ING-MOP</i>
	José JONATA	-	liste UNSA	<i>CSE 14/SEM-CML</i>
	Fabien LONGET	-	liste CGT	<i>CSE 4/BUS-MRB</i>
	Claude NIVAUT	-	liste CGT	<i>CSE 13/RER</i>
	Ludovic ORIEUX	-	liste CGT	<i>CSE 2/BUS-MRB</i>
	Stéphane SARDANO	-	liste UNSA	<i>CSE 1/BUS-MRB</i>
	Michel VENON	-	liste CGT	<i>CSE 5/BUS-MRB</i>
Mmes	Caroline DROUAIRE	Membre suppléant	liste UNSA	<i>CSE 4/BUS-MRB</i>
	Florence ESCHMANN	-	liste UNSA	<i>CSE 12/MTS</i>
	Stéphanie GRELAUD	-	liste CFE-CGC	<i>CSE 12/MTS</i>
	Nathalie MEUNIER ¹	-	liste CGT	<i>CSE 5/BUS-MRB</i>
MM.	Eliès BEN ROUAG	-	liste UNSA	<i>CSE 3/BUS-MRB</i>
	Benoît CHEVILLARD	-	liste CGT	<i>CSE 14/SEM-CML</i>
	Mourad CHIKH	-	liste UNSA	<i>CSE 3/BUS-MRB</i>
	Thibaut DASQUET	-	liste CGT	<i>CSE 11/MRF</i>
	Abdelhakim KHELLAF	-	liste CGT	<i>CSE 8/ING-MOP</i>
	Jean-Luc LALLEMANT	-	liste UNSA	<i>CSE 6/DSC</i>
	Cyril LARDIÈRE ²	-	liste CFE-CGC	<i>CSE 9/M2E</i>
	Thomas LE CLEACH	-	liste CGT	<i>CSE 12/MTS</i>
	Gilles PATRAVE	-	liste UNSA	<i>CSE 2/BUS-MRB</i>
	David TÉTART	-	liste UNSA	<i>CSE 5/BUS-MRB</i>
	Éric TURBAN	-	liste CGT	<i>CSE 7/GDI</i>

Sont excusés (es) :

MM.	Sébastien HUBERT	Membre titulaire	liste CFE-CGC	<i>CSE 6/DSC</i>
	Patrick RISPAL	-	liste CGT	<i>CSE 10/BUS-MRB</i>
Mmes	Sonia ÉBONGUÉ SIPAMIO	Membre suppléant	liste UNSA	<i>CSE 14/SEM-CML</i>
	Françoise PHIRMIS	-	liste CFE-CGC	<i>CSE 14/SEM-CML</i>
M.	Alain DUIGOU	-	liste CGT	<i>CSE 2/BUS-MRB</i>

Assistent à la séance :

Mme	Laure FONTAINE	Représentante du syndicat CFE-CGC
MM.	Yves HONORÉ	Représentant de l'UNSA
	Franck LE DAIN	Représentant de l'union syndicale CGT
	Olivier GALLE	Représentant du Conseil de prévoyance

¹ Remplace Patrick RISPAL, en tant qu' élu titulaire pour les votes.

² Remplace Sébastien HUBERT, en tant qu' élu titulaire pour les votes.

ORDRE DU JOUR

III - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

- 1 - Évolution de l'organigramme des filiales du Groupe RATP 7
 - Création des sociétés RATP Participations et RATP Paris Région

I - INFORMATIONS DU PRÉSIDENT

- 1 - Obligations de confidentialité, décrites dans l'article L. 2325-5 du Code du travail 25

II - INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

- 1 - Demande du secrétaire à ce que le secrétariat soit reçu par le président 27

III - QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

- 2 - Consultation sur le projet mesures de gestion de la confidentialité dans le cadre de la préparation à la maintenance des lignes du Grand Paris 33

IV - QUESTIONS SOCIALES

- 1 - Vote sur l'affectation des réserves antérieures 35
- 2 - Désignation des représentants du CSE Central auprès des organismes paritaires de la Régie et dans les organismes de direction des activités sociales (*Point reporté*) 37
- 3 - Désignation des coordonnateurs 39

FIXATION DE LA DATE DE LA SÉANCE SUIVANTE 41

M. Le PRÉSIDENT.- Je fais un point sur les absents. Parmi les titulaires, M. HUBERT sera absent et parmi les suppléants, M. DUIGOU et Mme PHIRMIS.

M. SARRASSAT.- Mme ÉBONGUÉ SIPAMIO est également absente.

M. Le PRÉSIDENT.- Concernant le déroulement de notre séance et l'ordre du jour, pour permettre à M. LECLERCQ de participer à la totalité des échanges nécessaires sur le point III – 1, concernant l'évolution de l'organigramme des filiales du Groupe RATP et la création de RATP Participations et de RATP Paris Région, je propose de l'aborder maintenant et de reprendre l'ordre du jour traditionnel, consistant à recueillir les déclarations des organisations syndicales et à traiter les informations du Président et du Secrétaire à l'issue de cette phase.

M. SARRASSAT.- C'est ce que nous avons convenu lors de l'établissement de l'ordre du jour. Cela ne pose pas de souci. Nous préférons que M. LECLERCQ présente le sujet.



III – QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

Évolution de l'organigramme des filiales du Groupe RATP – Création des sociétés RATP Participations et RATP Paris Région

**Jean-Yves LECLERCQ, directeur financier à CGF/DIR
Luc PIFFARD, responsable d'unité spécialisée à CGF/FM**

participent à ce point de l'ordre du jour.

M. Le PRÉSIDENT.- Ce dossier a été présenté en commission Économique la semaine dernière. Avant de donner la parole à M. LECLERCQ, je propose de la céder à M. SARDANO, qui va nous donner lecture du compte rendu.

M. SARDANO.- Ce projet a été présenté à la commission Économique, le mercredi 23 janvier par M. Luc PIFFARD de CGF, en charge du contrôle financier des filiales. Nous le remercions de leur présentation plutôt pédagogique en particulier pour les nouveaux commissaires.

Pour la direction, ce projet semble être majeur car il devrait permettre de répondre aux enjeux de développement du chiffre d'affaires de nos filiales mais aussi apporter des solutions aux problématiques du contrat avec Île-de-France Mobilités qui, aujourd'hui, englobe la maquette mais aussi nos activités de développement par ailleurs.

Avant de visualiser ce que sera l'organisation à venir, il est bon de rappeler ce qu'elle est aujourd'hui. Et ce, d'autant plus, que la mode de l'anglicisme exacerbée touche aussi notre entreprise.

Aujourd'hui, il existe 6 filiales dites de premier rang car directement sous la maison mère EPIC RATP et détenues à 100 % :

- RATP Dev, que tout le monde connaît, et qui gère elle-même une centaine de filiales puisqu'il y en a une par contrat. Celles-ci sont dites de 2^{ème} rang. Ces dernières peuvent, elles-mêmes, superviser l'activité d'une autre filiale, pour exemple : RATP Dev USA (2^{ème} rang) puis Filiale US locale (3^{ème} rang) RATP Connect (domaine d'activité Télécoms, fibre optique).

- RATP Travel Retail : l'anglais se complique... pour faire simple, c'est l'ancien Promo Métro et la gestion des espaces publicitaires.

- RATP Real Estate (ex SEDP Immobilier).

- RATP Habitat (ex Logis Transport)

- Et pour finir RATP Coopération en charge de la supervision de l'activité de 5 filiales de 2^{ème} rang dont deux appartenant à 100 % à la RATP : RATP Smart System en charge de la billettique et RATP Capital Innovation dont l'objectif est la prise de participation dans des start-up.

Demain cet organigramme horizontal, dit en râteau, basculera vers un schéma vertical avec la création de deux filiales. Première conséquence : seules ces deux nouvelles filiales, RATP Participations et RATP Paris Région, plus RATP Coopération resteront en 1^{er} rang. Toutes les autres passeront en 2^{ème} rang.

En agissant ainsi, la direction se donne plus d'agilité selon la formule consacrée car il n'est plus besoin pour réaffecter les dividendes de demander l'autorisation aux ministères compétents ; le principe ne s'appliquant qu'aux filiales de 1^{er} rang. C'est donc une partie des activités de l'EPIC qui disparaît du contrôle étatique.

Ce changement d'organigramme voit donc l'arrivée de deux nouvelles filiales :

RATP Participations qui reprend toutes les autres filiales détenues à 100 % y compris celles qui dépendaient de RATP Coopération.

Et RATP Paris Région. Cette dernière va se voir convier les réponses aux appels d'offres à venir concernant les lignes ou réseaux ne dépendant pas d'Optile et RATP historiques dans un premier temps. Exemples : le T9, la ligne 15. Ce premier temps étant limité à l'échéance 2025.

Petite remarque au passage concernant l'implication de RATP Dev et de l'EPIC dans les réponses aux appels d'offres ; il est surprenant de constater que l'on nous vante souvent le mérite d'associer les compétences respectives. Savoir-faire technique pour l'EPIC et savoir-faire commercial pour RATP Dev. Le document parle même de fertilisation croisée. Mais dans les faits, la fertilisation est à sens unique puisque pour les réponses sur le réseau Optile historique, RATP Dev répondra seule aux appels d'offres alors que sur le réseau RATP historique et sur les nouvelles lignes, la réponse se fera via des filiales 70 % EPIC et 30 % RATP Dev. Si nous sommes si complémentaires pourquoi ne pas appliquer le même principe partout ? Que faut-il comprendre dans cette différence de traitement ? Très certainement une volonté d'affaiblir l'EPIC au profit de RATP Dev ; en tout cas, l'absence de réponse argumentée sur ce choix le laisse penser.

D'autant plus que dans le même temps, cette réorganisation se fera par la mise en place d'un statut juridique au sein du groupe RATP : la SASU (société par action simplifiée unipersonnelle). Concrètement, l'actionnaire unique fait ce qu'il veut mais il peut aussi décider de faire entrer un partenaire à tout moment en transformant la SASU en SAS.

La transformation est aussi facilitée par l'absence de besoin de financement spécifique puisque d'une part l'EPIC apportera les titres qu'elle détient au sein des filiales lors de la création de RATP Participations et en échange obtiendra des titres de cette filiale.

Le seul flux financier concernera la cession des parts détenues par RATP Coopération pour les filiales rejoignant RATP Participations (Smart Systems et Capital Innovation), le montant de 26 M€ sera versé par l'EPIC à RATP Participations mais récupéré ensuite auprès de RATP coopération. Malgré tout l'EPIC profitera de cette réorganisation pour doter RATP Participations d'une enveloppe de 50 M€ pour son développement alors même qu'il a souvent été dit, devant cette instance, qu'il n'y aurait plus de dotation de ce type ; RATP Dev devant assurer sur ses fonds propres son développement.

Visiblement la rentabilité de cette filiale reste précaire et loin du niveau escompté.

Au total, la valeur de la filiale RATP sera de 513 M€, soit 421 M€ de valeur avant réorganisation plus les 26 M€ suite à l'acquisition des filiales Smart Systems et Capital Innovation plus les 50 M€ de dotation et les augmentations de capital déjà prévu (15 M€ pour Capital Innovation et 1 M€ pour RATP Habitat).

Tous ces chiffres nous ramènent au début du document et les ambitions de développement avec un chiffre d'affaires qui devrait plus que doubler d'ici 2025. À noter que cette estimation ne tient pas compte de la mise

en concurrence du réseau Bus historique. L'optimisme est toujours de mise côté direction comme chaque année. Mais on nous dit que les succès remportés entre 2017 et 2018 vont commencer à porter leurs fruits. L'appel d'offres de Riyad devrait générer, à lui seul, entre 170 et 200 M€ et la Toscane 400. Et oui ! La Toscane revient pour une nouvelle saison tout en étant toujours dépendante de la décision de la Cour de Justice de l'Union européenne mais aussi de nouveaux recours de nos concurrents.

Cette réorganisation est aussi l'occasion de mieux isoler financièrement l'activité des filiales et d'éviter que le contrat à venir avec IDFM entretienne la confusion. Le contrat actuel couvrant l'activité des filiales au travers des dividendes reversés à l'EPIC. Les réponses aux futurs appels d'offres devant se faire, via des « structures dédiées » cela devrait aussi limiter les risques juridiques. La notion de structures dédiées restant assez floue, l'entreprise y répond, via cette réorganisation. Elle aurait pu choisir des filiales 100 % EPIC sans prendre de risques juridiques.

En conclusion, ce projet ne pourra voir le jour que si le code des transports est modifié. En effet, à ce jour, ce texte limite le statut juridique des filiales à des Sociétés Anonymes. Il faudra d'ailleurs que la modification des textes réglementaires fasse l'objet d'un complément d'information afin que les élus puissent disposer de l'intégralité des informations avant d'être consultés.

M. Le PRÉSIDENT.- Ce compte rendu contient un certain nombre de questions, d'éléments ou d'informations auxquels M. LECLERCQ souhaite peut-être répondre. Je propose de lui donner la parole avant de laisser place aux demandes d'éclaircissement complémentaire.

M. LECLERCQ.- Avant de répondre aux questions ou observations, je voudrais souligner que ce dossier présente un caractère très stratégique via l'angle juridique. Aujourd'hui, les comptes de l'EPIC se confondent avec ceux du contrat Île-de-France Mobilités. Sans changement, tous les dividendes des filiales actuelles et nouvelles alimenteraient la maquette du contrat et on pourrait inversement considérer que le contrat lui-même finance les investissements faits dans ces filiales. Nous pouvions l'accepter et nos concurrents le regardaient avec indifférence tant que nous étions en situation de monopole.

Nous avons d'ores et déjà répondu à l'appel d'offres du T9 et répondons à des appels d'offres concurrentiels. Nos concurrents seront très attentifs à l'absence de subventions croisées entre les activités de l'EPIC qui résultent du contrat historique et celles que nous développerons pour en acquérir de nouvelles, en particulier sur le Grand Paris.

L'impératif est de séparer les variables, pour montrer que notre développement externe est financé par nous-mêmes et non par autre chose, en tout cas pas par Île-de-France Mobilités. En cherchant de nouvelles activités profitables, nous n'avons pas envie que leurs bénéfices soient intégralement recyclés dans le financement des activités historiques, ce qui n'a pas de sens du point de vue d'Île-de-France Mobilités ou du nôtre. On ne comprendrait pas pourquoi les bénéfices réalisés à Doha ou en Afrique du Sud financeraient le métro parisien, et inversement, on ne voit pas pourquoi le métro parisien devrait financer des dotations en capital de filiales à l'étranger.

L'idée est de préparer la négociation du prochain contrat Île-de-France Mobilités, en séparant les variables. Il s'agit pour les filiales existantes de créer un

échelon intermédiaire qui permettra, comme vous l'avez dit, de gagner plus d'agilité. Si les dividendes générés par ces filiales sont suffisants pour financer le développement d'autres filiales, il n'y aura pas besoin de repasser par la mécanique de l'arrêté interministériel. Nous y gagnerons en agilité et d'un point de vue financier, les dividendes générés par ces filiales alimenteront le résultat et le développement des autres filiales, sans repasser par la case du contrat Île-de-France Mobilités.

Du point de vue juridique, ce sera nettoyé pour RATP Participations et RATP Paris Région. La situation juridique est plus critique si nous ne faisons rien. Je pense que M. PIFFARD vous l'a présentée.

Je vais répondre aux questions posées. Il a été demandé si plus d'agilité signifiait moins de contrôle étatique. Une fois cette évolution mise en œuvre et sous réserve que RATP Participations dispose des fonds nécessaires, nous n'aurons pas besoin de consulter systématiquement trois ministères. Actuellement, on doit le faire dès le premier euro et attendre six mois la sortie d'un arrêté nous autorisant à faire l'opération. Dès lors que l'opération dépasse des seuils déjà en vigueur et connus de RATP Dev et du Conseil d'administration du Groupe, on passe par un contrôle du Conseil d'administration, donc de l'État. Cela ne changera pas, puisque les seuils seront maintenus.

Concernant le sujet des relations entre RATP Dev et les nouvelles filiales, je voudrais d'abord clarifier un premier point. Dans une logique de fertilisation croisée, nous avons convenu avec RATP Dev de répondre conjointement uniquement aux appels d'offres du Grand Paris. Ce sont les appels d'offres offensifs, qui visent à développer de nouvelles activités : le T9, le T10 et les futures Lignes 15 et 16 du métro. L'EPIC a les compétences techniques et opérationnelles pour exploiter le métro et le tramway, mais pas celles pour répondre aux appels d'offres.

J'ai participé à la préparation de l'appel d'offres du T9 en comité de pilotage. Cette expérience démontre que nous avons besoin des deux compétences et que répondre à des appels d'offres est complexe. Nous n'avons pas cette expérience et c'est très consommateur de ressources. RATP Dev le fait tout le temps. Il y a donc moyen de capitaliser cela. La part prise dans ces filiales rémunère l'apport en nature, qui nous permettra de gagner les appels d'offres.

L'idée de ces montages est d'apprendre progressivement. Ils n'ont pas vocation à durer à l'infini, en particulier les appels d'offres défensifs, qui concerneront les centres bus ouverts à la concurrence à partir de 2025. Il n'a pas été décidé que RATP Dev prendrait une part du capital des futures filiales issues de Belliard, Pavillons, etc. C'est une autre histoire, qui s'écrit dans cinq ans.

Il est question de nouvelles filiales issues des appels d'offres offensifs du Grand Paris. Si nous gagnons, la filiale serait détenue à 70 % par la société RATP Paris Région, détenue à 100 % par l'EPIC, et à 30 % par RATP Dev, en contrepartie de son apport dans la préparation de l'appel d'offres. Ce sont deux aspects différents.

Est-ce à sens unique ? Je réponds à la question d'Optile. RATP Dev est déjà présente sur un certain nombre de contrats Optile, opérés dans son périmètre. La solution retenue est la continuité. Ils devront défendre les contrats actuels et en chercher d'autres face à Keolis, Transdev et aux autres opérateurs de la Région parisienne, dans une solution de continuité. Nous n'avons pas senti le besoin de changer la donne. En revanche, il fallait

imaginer une solution pour les appels d'offres sur les nouvelles lignes, les infrastructures en construction. Ce sont celles obtenues pour le Grand Paris Express.

Une observation concernait la crainte que le statut de Société par Actions Simplifiée Unipersonnelle soit modifié pour faire entrer un partenaire. La question porte sur la répartition du capital. Nous n'avons pas l'intention de faire entrer un partenaire dans RATP Paris Région.

L'objet est d'avoir une société de participation, pour RATP Participations comme pour RATP Paris Région, détenue à 100 % par l'EPIC et qui en serait l'émanation. Le partenariat est au niveau de la filiale, quand on construit conjointement. C'est le cas du Grand Paris Express, une offre avec RATP Dev.

La structure de tête est 100 % EPIC.

Une question concernait le Code des transports. Des discussions sont dans le paquet de la LOM. Un article a deux vocations. La première est de régler le sujet du principe de spécialité. Il s'agit d'autoriser la RATP à répondre aux appels d'offres en Île-de-France via des filiales, puisque c'est une demande d'Île-de-France Mobilités. Nous avons besoin d'une clarification juridique pour nous permettre de répondre aux appels d'offres d>IDFM, afin de ne pas avoir de contentieux avec nos concurrents. L'article dit par ailleurs, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, que les sociétés de rang 1 créées par l'EPIC peuvent être des sociétés par actions simplifiées, alors que la loi actuelle ne prévoit que des sociétés anonymes.

Nous avons décidé d'attendre la publication de la LOM au second semestre, pour créer RATP Participations et RATP Paris Région. Nous pourrions les créer sous forme de SA, mais c'est plus coûteux en termes de gouvernance, de frais de structure et de commissariat aux comptes. Cela impliquerait une gouvernance plus formelle, ce que nous ne souhaitons pas. Le cœur de l'activité sera pour RATP Participations, RATP Dev, RATP Real Estate et RATP Travel Retail. Cette gouvernance est maintenue. La coquille du haut sert d'échelon étanche entre le contrat IDFM et l'activité des filiales et nous permettra de la développer. La gouvernance de RATP Paris Région serait également simplifiée. Le Président serait M. MARTIN. Un comité de direction, composé notamment de M. MARTIN, Mme DUPUIS et moi-même, validerait les réponses aux appels d'offres.

La publication de la LOM n'est pas indispensable pour créer cette société. Puisque c'est en cours, autant attendre six mois pour que ce soit clarifié et simplifier la création. Le sujet est suffisamment stratégique pour nous et si cela tarde, nous créerons ces sociétés sous forme de SA si nécessaire, pour terminer avant fin 2019.

M. PIFFARD va répondre concernant les flux. S'agit-il de 513 ou de 513 plus 26 ? À la fin, c'est 513. Nous l'expliquerons.

Concernant RATP Dev, dans le cadre de la discussion sur le recyclage des dividendes, vous nous demandez s'il faut continuer à la doter en capital et si celle-ci a les moyens de financer son développement.

RATP Dev est une société rentable aujourd'hui. Grâce à ses contrats qui fonctionnent, elle dégage des ressources, qui permettent de financer une partie du développement. Ce sont des appels d'offres, l'argent à mettre pour démarrer une société et préparer la mise en exploitation. C'est le cas à Riyad ou Doha, où l'investissement de départ

est ensuite rémunéré. La société dégage un résultat positif, un EBE positif et du cash-flow libre.

M. SARRASSAT.- De nombreux élus autour de la table sont nouveaux. Pouvez-vous notamment expliquer l'EBE ? Cette notion n'est pas évidente pour tout le monde.

M. LECLERCQ.- L'excédent brut d'exploitation correspond à la trésorerie dégagée par l'activité. C'est l'ensemble des recettes, desquelles on déduit les charges, y compris de structure. On ne déduit pas les charges purement comptables, les amortissements et les frais financiers. Cela représente la rentabilité de l'activité.

C'est positif. À quelques exceptions près, les contrats rapportent de l'argent. Le plan de développement de RATP Dev, validé par le Conseil d'administration en même temps que Défis 2025, est ambitieux car il prévoit une croissance de 50 % de l'activité. Cela suppose de répondre à beaucoup d'appels d'offres et de faire des investissements au départ. Il faut donc financer ce développement, sous réserve qu'il soit rentable et que l'EPIC ait un retour sur investissement sur le long terme.

Transdev et Keolis passent leur vie à recapitaliser et à financer leur développement. C'est ce qui fera que nous atteindrons nos objectifs. Il y aura toujours besoin de capital pour financer RATP Dev en période de croissance. La croissance est suffisamment forte, mais les résultats dégagés par RATP Dev ne sont pas suffisants pour financer cette pente très raide.

Nous pourrions faire remonter tous les dividendes, puis les redescendre pour recapitaliser les filiales. Une autre façon de faire existe, en les faisant remonter au niveau de RATP Participations pour le financement. Cela évitera de solliciter trop souvent l'EPIC pour des dotations.

Quant à la Toscane, nous ne savons pas ce qu'il se passera. Nous attendons un jugement de la Cour de justice de la Communauté européenne le mois prochain. S'il est positif, ce que nous espérons, il déclenchera un deuxième processus auprès du Conseil d'État italien, qui sera amené à se prononcer sur la base du jugement de la Cour de justice. En fonction de cela, il y aura ou non contrat. Ce dossier est en sommeil depuis plus d'un an. Il le restera jusqu'à ce que la situation juridique soit clarifiée.

M. PIFFARD.- La question porte sur les 26 M€.

M. SARDANO.- Sur les flux, c'est clair mais peut-être abscons pour certains.

M. PIFFARD.- S'agissant de la réorganisation des filiales sous RATP Participations, il est question du nouveau rangement des filiales historiques de la RATP en râteau sous RATP Participations. Elles viendront de deux endroits. Il s'agit d'une part des filiales entièrement détenues par la RATP. C'est une opération directe. La RATP apporte ses filiales à la nouvelle société RATP Participations. Les filiales aujourd'hui détenues par RATP Coopération, ex-RATP I, sont RATP Smart Systems, anciennement Ixxi, et RATP Capital Innovation.

En termes de montage et de conséquences juridiques et financières, pour expliquer cette opération, nous n'avons qu'un choix, celui d'un acte de cession au sein du Groupe entre l'actionnaire actuel, RATP Coopération, de ces deux sociétés à

RATP Participations. Il faut un flux financier et que RATP Participations fasse un chèque pour acheter ces sociétés.

Nous sommes entre nous, RATP Participations n'a pas cet argent. RATP, en tant qu'actionnaire de RATP Participations, doit lui permettre de faire ce chèque et descendre 26 M€. Nous les avons déjà descendus pour que RATP Coopération puisse créer cette même structure. Ce montant est descendu deux fois. C'est inutile, même si c'est obligatoire pour mener l'opération. Une fois le chèque versé, il faut que la RATP récupère ces 26 M€ sur le montant perçu par RATP Coopération. Au final, il ne se sera rien passé pour la RATP. Toutes ces filiales auront été rangées sous RATP Participations. Il n'y a aucun impact financier ou comptable dans les comptes RATP.

M. Le PRÉSIDENT.- Je vais donner la parole au Secrétaire. Dans son compte rendu, la commission avait émis un certain nombre de remarques et questions qui ont fait l'objet d'un premier complément d'information de la part de MM. LECLERCQ et PIFFARD. Je propose de prendre votre deuxième série de questions.

M. SARRASSAT.- Lors du travail préparatoire de l'instance, nous avons constaté que l'explication de M. PIFFARD était assez complexe, même si elle est indiquée dans le document. Il faudrait la vulgariser par un schéma assez simple, pour que les élus puissent s'en imprégner. Il serait bien de faire ce travail de simplification.

M. Le PRÉSIDENT.- C'est une bonne remarque. Il faudrait qu'un document explique la chronologie avant l'instant de raison et après, et les flux correspondant à cette chronologie.

M. SAUTEL.- Nous avons compris que ce dossier portait sur deux évolutions majeures. Il s'agit pour l'entreprise d'avoir la capacité à se fondre dans ce que demande l'Autorité Organisatrice, Île-de-France Mobilités, notamment de proposer des entités dédiées par ligne d'exploitation, pour le T9 et à l'avenir pour les modes lourds comme la ligne 15. Le choix de l'entreprise est donc bien de créer ces filiales dédiées. Nous ne sommes pas convaincus que c'est le seul choix possible. Il pouvait, il pourrait y en avoir d'autres.

Toujours est-il que c'est la voie qu'a choisie l'entreprise. Elle crée pour cela RATP Paris Région, filiale de rang 1 et en arborescence des filiales à construire et nommer afin de répondre au cas par cas aux appels d'offres d'abord offensifs, puis défensifs sur le territoire historique. C'est là le premier point qui guide l'entreprise. Le second est lui, porté dans le rapport du président de la commission Économique. On voit apparaître dans le compte de résultat de l'EPIC des dividendes issus des filiales, qui floutent les lignes entre ce qui relève de l'EPIC et de ce qui est contractualisé avec l'Autorité Organisatrice, versus ce qui relève des filiales sur lesquelles cette même Autorité Organisatrice n'a pas la main.

Ces dividendes ont largement fait débat durant le mandat précédent. Le précédent directeur financier que nous interpellions sur les capitalisations, répondait que nous, élus, regardions toujours ce que l'EPIC capitalise ou recapitalise, sans jamais voir ce qu'il perçoit de ses filiales. Nous sommes donc venu voir, avons vu, mais n'avons pas été conquis. La balance est largement déficitaire pour l'EPIC, au vu de ce qu'il a capitalisé et de ce qui lui a été reversé en dividende.

Ainsi, nous avons le sentiment que ce dossier est partial. Vous souhaitez dorénavant extraire les dividendes de la maquette, dont acte. En revanche, on peut subodorer

que demain l'EPIC ne percevra plus aucuns dividendes. Gérés par « RATP Participations », ils seront principalement reventilés au sein des filiales qui graviteront sous cette nouvelle filiale de rang 1. Et ce alors même que si l'EPIC n'encaisse plus de dividendes, il continuera pourtant à capitaliser. Il est d'ailleurs question aujourd'hui de 50 M€ de dotation, qui doivent servir à financer le développement de filiales existantes. Si l'EPIC perçoit bien peu de dividendes au regard de ce qu'il a capitalisé, il ne percevra plus rien demain mais continuera à capitaliser.

De maison-mère, l'EPIC passera à mère-nourricière. Les décrets de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) n'étant pas sortis, les SASU ne sont pas encore possibles aujourd'hui. Nous avons donc compris que si ces Sociétés par Actions simplifiée Unipersonnelle (SASU) ne peuvent être mises en place, juridiquement les statuts vous permettent cependant de créer des filiales sous forme de Société Anonyme. Nous sommes quand même dubitatifs sur la construction de ces futures entités.

M. SARDANO.- Vous employez souvent les termes « à ce jour ». Il n'est pas prévu de faire rentrer RATP Dev pour les appels d'offres relatifs à l'EPIC. C'est flou. Il n'y a pas d'engagement ferme et définitif. Depuis quelques années, un puzzle se met en place.

Cette modification a des raisons. Elle a pour but une clarification avec Île-de-France Mobilités. Cela s'entend et se comprend. Vous avez parlé des dotations et qu'il fallait éviter de faire croire que des dividendes montaient et que ce n'était pas bien. Quand nos comptes sont trop bons, nous subissons un rebasage. Île-de-France Mobilités pense alors que le contrat était peut-être trop généreux. Le rebasage a lieu en cours de contrat.

Pour le prochain contrat, la négociation sera peut-être encore plus dure. Le phénomène inverse existe, avec la dotation de 50 M€. L'image donnée à IDFM est que les bénéfices réalisés sur le réseau historique financent le développement national et international. On peut séparer les comptes, mais Île-de-France Mobilités verra que des dotations partent de l'EPIC vers ses filiales, pour leur permettre de se développer. La séparation n'est pas totale, à moins de ne plus faire de dotation aux filiales, qui s'autofinanceraient du fait de la rentabilité de leur activité.

L'avenir reste incertain et nous avons le sentiment que cela se met en place en affaiblissant l'EPIC au profit de filiales. L'EPIC pourra-t-il toujours superviser l'activité des filiales si l'on veut que le contrat avec IDFM soit complètement étanche ? Le statut à venir de l'EPIC est réellement posé, même s'il ne l'est pas à ce jour.

Beaucoup d'incertitudes demeurent quant à l'avenir, même si les raisons évoquées nous semblent cohérentes. Les solutions entraînent d'autres questions.

M. Le PRÉSIDENT.- On apprend en marchant.

M. HONORÉ.- En complément, je voudrais revenir sur le fonctionnement des réponses aux appels d'offres. Quel est le nombre approximatif d'appels d'offres auxquels on répond chaque année ?

M. LECLERCQ.- Votre question concerne-t-elle RATP Dev ?

M. PIFFARD.- En France, il s'agit d'au moins une dizaine par an, voire plus en tenant compte des micro-réponses. Si l'on ajoute l'international, on multiplie ce chiffre. Ce sont plusieurs dizaines de réponses par an.

M. HONORÉ.- Si les éléments transmis lors de la précédente mandature sont inchangés, le coût de chaque appel d'offres est évalué entre 500 k€ et 1 M€ et supporté par l'EPIC.

On note encore une fois un flux financier, soit une charge pour l'EPIC, pour le développement du Groupe. La manière dont vous avez présenté le dossier ne devra plus exister demain. Si je suis votre logique, ce n'est pas à Île-de-France Mobilités de supporter le coût lié à notre capacité à répondre aux appels d'offres pour les filiales. Cette partie n'existe pas dans votre document.

M. BOYER.- Dans cette présentation, M. LECLERCQ a souligné que les appels d'offres sont très consommateurs de ressources. Le rapport du Président de la commission Économique fait état de l'opération Toscane. Nous n'en connaissons pas l'issue. Il faudrait nous indiquer quels montants ont déjà été engagés sur cette opération.

Concernant la dotation supplémentaire de 50 M€, la maison-mère alimente une fois de plus les filiales. Vous connaissez la position de la CGT sur ce sujet. Au-delà de cette décision de principe, le montant de cette dotation est très significatif. Dans une prochaine séance, nous serons amenés à nous positionner sur le dossier présenté aujourd'hui.

M. SARRASSAT.- Un débat aura lieu.

M. BOYER.- Je pensais que nous émettrions un avis lors d'une prochaine séance.

M. SARRASSAT.- Ce ne sera pas obligatoirement lors de la prochaine séance.

M. BOYER.- J'ai parlé d'une prochaine séance. C'est flou. Il est question d'une dotation supplémentaire de 50 M€. Pourquoi pas 10 ou 100 M€ ? Pour qui, cette dotation est destinée ? Et pour quoi faire ?

M. TURBAN.- Je voudrais revenir sur le contrat Île-de-France Mobilités. Ce n'est peut-être pas le bon moment, mais j'aimerais des éclaircissements. Nous entendons parler d'un contrat GDI et d'un contrat OT avec Île-de-France Mobilités. Comment cela sera-t-il fléché ? Je n'ai pas bien saisi. Avec la création d'une filiale de premier rang, comment le GI sera-t-il doté ? Quelles sont les conséquences de la dotation sur les effectifs et la productivité de l'EPIC ?

Les conséquences sont malheureusement assez importantes et il n'y a jamais de retour d'effectifs sur les coûts.

M. LECLERCQ.- Je vais essayer de répondre dans l'ordre aux questions.

Suite à la demande de M. SARRASSAT, nous travaillerons sur un schéma pédagogique concernant la circulation des flux. Cela permettra une vision plus claire des opérations successives qui amèneront à la mise en place de cette arborescence.

Concernant les dividendes, pour répondre à la question de M. SAUTEL et des suivantes liées, il s'agit d'une transformation profonde. L'objectif poursuivi est de réduire progressivement notre dépendance vis-à-vis du contrat historique, en développant de nouvelles activités, en province et à l'étranger pour le transport, dans le domaine de la ville intelligente ou du commerce de détail. Nous n'avons pas de problème avec le contrat

historique, mais il sera mis en concurrence par étapes à partir de 2025. Si nous n'avons pas d'autre relais de croissance, nous serons en attrition, ce dont personne n'a envie.

Pour financer ce développement et réduire cette dépendance, nous doterons davantage en capital que nous recevrons de dividendes. Cette période de croissance nous impose de construire et d'investir. Nous investissons près de 1,8 Md€ en actifs, soit en investissements physiques pour l'EPIC. Les quelques dizaines de millions d'euros d'investissement fait dans les filiales ne représentent pas grand-chose par rapport à ceux réalisés dans l'EPIC. Nous avons besoin de construire notre avenir sur d'autres contrats que celui d'IDFM. Nous souhaitons donc réinvestir les dividendes reçus dans le financement de ces filiales et aller au-delà quand les investissements le justifient et que le retour sur investissement est à la hauteur. Nous n'aurons pas tout de suite le retour sur investissement. Nous nous assurons que toutes les opérations dans lesquelles nous investissons en auront un. Nous pouvons cependant nous tromper.

Jusqu'à présent, le développement de RATP Dev a montré que nous n'étions pas si mauvais et que les opérations dans lesquelles nous avons investi étaient rentables. À quelques exceptions près, tous les contrats rapportent de l'argent. Il faut investir à Riyad et en Toscane. Nous avons besoin de mettre des ressources. En Toscane, il faudra investir dans des bus et mettre du capital. Il y aura aussi de la dette.

Quand on investit dans un contrat, ce n'est pas l'EPIC qui finance tout. Quand on répond à des appels d'offres, RATP Dev assume ses coûts et cherche ensuite comment les financer. L'EPIC n'assume jamais directement le coût de la réponse à un appel d'offres. Les résultats de RATP Dev suffisent pour y répondre. Sur de gros appels d'offres, qui nécessitent une importante mobilisation de ressources, ou après l'appel d'offres où des investissements sont à faire, nous avons besoin d'argent. Nous demandons aux banques ce que nous pouvons financer.

Sur la Toscane, nous avons discuté il y a deux ans avec plusieurs établissements pour savoir ce qu'ils étaient prêts à financer. Le complément est en capital si nécessaire.

L'EPIC a en effet le droit de financer ces filiales. Le contrat indique que si nous faisons mieux que la maquette, nous avons le droit de réinvestir ou nous voulons 75 % de l'écart. Les 25 % restants sont rendus à Île-de-France Mobilités. Nous pouvons utiliser les 75 % pour nous désendetter ou investir dans le développement des filiales et activités extérieures, l'innovation ou ce que nous souhaitons. Si nous faisons 100 de mieux que le contrat et que l'on investit 75, la dette ne baisse pas. Nous investissons dans des acquisitions ou sur de nouveaux développements de nos filiales. Les intérêts de la dette sont rémunérés par le contrat. C'est là que se situe le danger pour les nouveaux appels d'offres.

La dotation sur la filiale T9 sera de quelques centaines de milliers d'euros pour démarrer. Si nous les mettons là, nous ne réduisons pas la dette. Si l'on suit la mécanique du contrat actuel, la dette est rémunérée par Île-de-France Mobilités, qui touche les dividendes. Cette confusion crée un risque de subventions croisées. Si les deux ne s'équilibrent pas, nous pouvons être accusés de financer avec l'argent du contrat le développement sur d'autres périmètres.

L'EPIC a le droit d'investir. Le système actuel est inédit. Je ne connais aucun groupe public, que ce soit Keolis ou Transdev, dans lesquels les dividendes des filiales

remontent au profit d'une de leur filiale. 80 % de notre activité sont réalisés par l'EPIC dans le cadre du contrat historique. Il est considéré comme le réceptacle de tout. Pour Bus, une grosse partie de l'activité de l'EPIC descendra sur les filiales. Il faut sortir de cette confusion des genres.

M. SAUTEL indique que l'EPIC ne recevra plus de dividendes. Ce n'est pas le cas. Si nous avons le moindre doute sur la rentabilité de nos investissements, nous ne les ferions pas. Nous avons besoin d'investir davantage pour nous développer et gagner des contrats rentables. Cela doit remonter un jour. Sinon, ce sera un sujet. Accordez-nous le bénéfice du doute. Nous avons 20 % de l'activité du Groupe. L'objectif pour 2025 étant de 36 %, il faudra qu'il rapporte au moins autant que l'activité de l'EPIC. Ils remonteront à l'EPIC, qui est la structure de portage et l'actionnaire. Sinon, tout cela n'a aucun sens, mais nous ne raisonnons pas ainsi.

Nous travaillons sérieusement sur chacun des projets d'investissement. RATP Dev a une approche très sélective. Le contrat de Nîmes a été remporté par Transdev, mais à perte. Cela ne présentait aucun intérêt. Certains concurrents pensent que cela a du sens pour se développer. Le Groupe RATP ne raisonne pas de cette façon. Si les contrats sont bien acquis, il n'y a pas de raison qu'ils ne rapportent pas d'argent.

Pour répondre à M. SARDANO, je parlais des bus en 2025. J'ai simplement dit que nous n'avons pris aucune décision, car ce n'est pas le sujet du jour. Il s'agit de répondre à des appels d'offres immédiats pour le T9, le T10 et ceux à suivre. Nous avons décidé d'une structure. Je ne vois pas de logique à ce que ce que nous avons mis en place sur le Grand Paris se reproduise en 2025. Je ne peux pas vous répondre sur ce point car nous n'avons pas eu le débat au sein du Comité de direction. C'est trop tôt. La situation sera différente.

Concernant le statut de SASU, nous n'avons pas besoin de la disposition de la LOM pour créer des sociétés de premier rang, qui portent d'autres filiales. Il est impératif que ce soit terminé en 2019. Nous commencerons à négocier le prochain contrat Île-de-France Mobilités sur la base des comptes 2019. Ce n'est pas très optimal de créer des SA de rang 1 pour porter d'autres sociétés, parce que la gouvernance est lourde. Si nous souhaitons le faire, nous n'avons pas besoin d'attendre la publication de la LOM. S'il le faut, nous passerons par là, puis nous les transformerons peut-être en SASU par la suite. Nous n'avons pas le temps d'attendre la LOM si elle tarde. Le sujet SASU n'est pas fondamental.

Concernant la Toscane, nous n'avons pas de contrat. Nous n'avons pas investi dans les bus. Le plus gros de l'investissement n'est pas fait. Nous avons répondu à un appel d'offres, mais le contrat n'est pas concrétisé. Nous avons répondu à beaucoup d'appels d'offres, pour lesquels nous avons perdu le contrat. Il arrive que nous perdions de l'argent. La bonne nouvelle est que nous avons dépensé de l'argent, mais que nous n'avons pas perdu le contrat. Il est gelé.

M. PIFFARD.- J'apporte toujours la même réponse sur les frais commerciaux. Ce sont des charges d'entreprise comme les autres. On les isole car il s'agit d'un investissement. Les règles comptables ne nous permettent pas de le comptabiliser comme un investissement. Répondre aux appels d'offres, c'est préparer l'avenir pour défendre ses positions et gagner du chiffre d'affaires. Ces charges doivent être enregistrées en diminution du résultat de l'exercice. C'est frustrant et on les voit d'autant plus.

RATP Dev consacre bon an mal an entre 15 et 20 M€ de frais de développement chaque année. Cela peut paraître beaucoup, mais c'est totalement indispensable pour fonctionner. Ce sont des charges que connaîtra l'EPIC dès lors que les appels d'offres se multiplieront.

Je n'ai pas en tête le montant des frais d'offre de la Toscane. La question a été posée en Commission économique, mais je n'ai pas eu le temps de vérifier. Le montant est inférieur à 10 M€. Ces frais d'offre sont plus importants, puisqu'ils incluent des frais de préparation de contrat, qui ont dû être engagés en vue de préparer la reprise des activités, enjeu industriel majeur. Il s'agit de reprendre les activités opérationnelles d'une petite vingtaine d'opérateurs sortants pour reconstituer rapidement une entreprise unique.

Contrairement à d'autres opérations offensives, dans lesquelles l'ancien opérateur passe entre le 31 décembre et le 1^{er} janvier les clés au nouveau et les bus sortent des dépôts, il faut anticiper les dépenses informatiques pour gérer le futur système de paye et le système d'exploitation unifiés, en sus de la réponse commerciale de l'offre à proprement parler. C'est un cas particulier. Nous avons beaucoup dépensé. Ce sont de réels investissements, comme ceux de l'EPIC. On ne peut cependant pas les considérer en tant qu'actifs, compte tenu de ce recours juridique. Nous les avons limités au maximum, mais notre crédibilité nous imposait de les anticiper pour que la Région puisse voir que nous étions prêts à démarrer le jour J. Si cela devait continuer, une nouvelle page serait à écrire et une partie de ces frais devrait pouvoir être réutilisée pour commencer le nouveau contrat.

M. LECLERCQ.- Pour répondre à M. TURBAN, Île-de-France Mobilités n'est pas le sujet du jour. La négociation du prochain contrat avec Île-de-France Mobilités commencera en fin d'année, puisque notre contrat arrive à échéance fin décembre 2020. Nous commençons à y réfléchir. Nous avons un contrat qui enveloppe le GI et l'OT. Si les rémunérations au sein du contrat sont distinctes sur le papier, nous devons séparer les deux contrats. Cela restera en tout cas deux contrats. Ce n'est pas encore une certitude aujourd'hui. C'est ce que prévoit la loi, même si cela n'a pas été fait jusqu'à présent. Notre réflexion n'est pas mûre sur ces sujets.

De mon point de vue, le fait que les contrats soient conclus avec l'EPIC ne change strictement rien au fonctionnement intrinsèque de l'entreprise. N'hésitez pas à compléter M. TURBAN, parce que je ne suis pas certain d'avoir compris tous les éléments de la question. Vous avez parlé de dotations du GI. Les deux établissements sont déjà séparés au sein de l'EPIC depuis quelques années. C'est un sujet sur lequel nous reviendrons plus tard.

Quant aux 50 M€, le plan d'entreprise Défis 2025 prévoyait d'investir un peu plus d'ici 2020 à 2021. Les chiffres seront à préciser. En créant la société RATP Participations, nous avons souhaité, à titre prudentiel, précharger une partie de cette dotation au capital prévue au plan au niveau de cette société, sachant que les principes de gouvernance vis-à-vis de l'État et du Conseil d'administration de l'EPIC continueront à s'appliquer. Les projets de plus de 15 M€ doivent passer au Conseil d'administration de l'EPIC. Si l'on doit investir dans RATP Real Estate ou autre, nous appliquerons la gouvernance d'entreprise, que les 50 M€ soient au niveau de l'EPIC ou de RATP Participations. Si l'on veut mettre en œuvre ces projets, nous n'aurons pas besoin à chaque fois de passer par un arrêté interministériel, pour recharger par tranches de 5 à 15 M€ le capital de RATP Participations. Nous l'aurons fait une fois, puis nous pourrions doter les filiales, depuis RATP Participations, sur des projets qui ont du sens.

Les projets sous-jacents ont été ébauchés dans le document. Aucun n'est mûr aujourd'hui. Un certain nombre est en gestation. Je pense au projet du pôle immobilier. La société SEDP 2 a été créée aux fins de gérer le bâtiment Elyps à Val-Bienvenue. Nous réfléchissons à une filiale de logement locatif intermédiaire chez RATP Habitat. Le jour où ces projets verront le jour et seront décidés par les instances normales, à commencer par les conseils d'administration de ces filiales, et qu'ils nécessitent un apport en capital, il pourra partir directement de RATP Participations.

C'est une sorte de pré-chargement qui n'engage à rien, pas à doter chacune des filiales d'un montant, qui n'est d'ailleurs aujourd'hui pas complètement connu.

M. SAUTEL.- Pour reprendre la sémantique de M. LECLERCQ, certes les capitalisations sont autorisées, sous couvert que l'entreprise affiche des résultats au-delà de la maquette du contrat. Ils permettent à l'entreprise de choisir entre densifier sa CAF et ses investissements, réduire sa dette ou bien générer une manne financière pour de nouvelles capitalisations. Rappelons que la maquette contractualisée avec l'AO est le fil rouge qui guide l'entreprise. Les discussions menées avec l'Autorité Organisatrice permettent de préciser les dépenses de fonctionnement à venir et de définir le chiffre d'affaires pour faire fonctionner l'entreprise. C'est la raison pour laquelle les budgets des comptes d'exploitation et d'investissement sont calés en amont.

Cela amène à des discussions ardues de part et d'autre, notamment sur le contrat STIF/RATP où les sommes annotées sont assez précises. Pourtant, année après année, l'entreprise arrive à créer du résultat supplémentaire, au-delà de ce qui est spécifié dans la maquette. L'Autorité Organisatrice fait donc le constat que la RATP s'en sort bien et arrive à faire du bénéfice au-delà de ce qui est contractualisé. Ce résultat, tributaire du résultat d'exploitation, est ni plus ni moins que le delta entre le chiffre d'affaires et les dépenses de fonctionnement. Le chiffre d'affaires n'étant pas extensible à l'infini, puisque les contributions sont calées de même que les recettes aux guichets, l'augmentation de périmètre ou le volume d'usagers qui prennent les transports en commun varie peu. Et si l'on mise sur le tourisme, cela ne fait que partiellement monter le chiffre d'affaires de l'entreprise.

Donc pour avoir ce résultat supplémentaire, il n'y a pas 50 leviers. L'entreprise joue principalement sur ses dépenses de fonctionnement qui s'élèvent à 3,6 Md€ et dont les deux tiers concernent les frais de personnel. Dès lors on comprend mieux où se situe la variable d'ajustement de l'entreprise pour juguler ses frais de fonctionnement. Sa politique consiste à compresser ses frais de personnel, ce qui mécaniquement augmente le résultat d'exploitation. Je pense que nous le verrons prochainement quant au résultat des NAO salariales. D'après mes informations, elles n'apparaissent pas exceptionnelles, notamment au vu de l'évolution de la valeur du point. Peser sur les dépenses de fonctionnement permet ainsi à l'entreprise d'obtenir ce résultat d'exploitation exceptionnel.

Par ricochet, une partie de ces sommes est réinvestie à travers de nouvelles capitalisations, notamment à RATP Dev.

Vous nous dites n'avoir pas de doute sur le fait que des dividendes remonteront des filiales. Ils remonteront effectivement sur la nouvelle filiale créée, RATP Participations, qui aura alors le choix de les reventiler vers les filiales qu'elle chapeaute ou bien de les remonter à l'EPIC.

Je ne vois donc pas RATP Participations, avec tout ce qu'en attend le Groupe RATP, l'essor qu'il doit prendre et la part des filiales attendue au sein du Groupe, remonter à l'EPIC les dividendes générés en arborescence par toutes ses filiales de second rang. Ne nous dites pas cela, nous ne vous croirons pas.

En revanche, si les salariés ont beaucoup d'attentes sur la rémunération, ils en ont aussi au niveau social sur le logement et à travers RATP Habitat. Énormément d'agents de l'entreprise ont des besoins sur le domaine du logement. Ils sont mal logés, voire pas logés pour certains. Quitte à générer des dividendes, vous pourriez les réfléchir sur le social plutôt que sur l'aspect marchand. Ce serait un choix, un signal fort de l'entreprise. Cela densifierait le chiffre d'affaires de RATP Habitat, qui aurait plus de latitude pour répondre aux besoins de vos salariés, immenses sur ce point.

M. NIVERT.- Je voulais compléter sur la Toscane. Des études ont été menées et l'appel d'offres a été remporté, pour être retoqué au plan juridique. Le maintien de l'équipe projet a un coût. Pour les études classiques, on reste dans l'appel d'offres, mais celui-ci n'est pas remporté et l'équipe passe à autre chose. Le délai correspond au temps de l'étude, mais ne va pas au-delà. Or, cette affaire dure depuis deux ans. Les inquiétudes sur le coût et le maintien de l'équipe projet rendent la question prégnante.

M. LECLERCQ.- Sur la Toscane, l'équipe projet est démobilisée. Elle est maintenue au strict minimum vital, dans l'attente des conclusions des différentes procédures juridiques. Nous n'avons pas mobilisé l'équipe projet, sans savoir ce qui en sortirait. Le directeur général local en Italie suit ce qu'il se passe. Il exploite également les tramways à Florence. Aucune équipe ne prépare la mobilisation. Nous la remettons en place quand ce sera clarifié. Cette incertitude ne génère pas plus de coûts. Nous n'accumulons pas de coûts inutiles. C'est gelé.

M. NIVERT.- Nous n'avons pas oublié les grands renforts de recapitalisation de RATP Dev pour la Toscane. Nous n'avons peut-être pas mis les 70 M€ la dernière fois, mais il y a eu des recapitalisations avant.

M. PIFFARD.- Il n'y a pas eu de dotation au capital pour la Toscane. Le Conseil d'administration de la RATP a validé une dotation de 70 M€, dès lors que le contrat Toscane aura démarré. Cela a été traduit dans le plan stratégique de RATP Dev. Ces 70 M€ n'ont pas été versés, mais sont toujours prévus.

C'est peut-être inscrit pour 2020 dans le plan stratégique de RATP Dev, si le contrat est attribué. Comme nous nous y étions engagés, ce dossier repassera au Conseil d'administration de la RATP, qui délibérera à nouveau au vu de l'actualisation de l'arrivée de ce contrat. La RATP n'a pas versé un seul euro au titre de la Toscane.

M. NIVERT.- On ne sait pas où la dotation de 50 M€ sera prise et il se peut qu'il y ait les mêmes mésaventures. On ne sait pas à quoi elle sert et on a du mal à faire le lien entre une étude et un contrat remporté avec une partie de ces 50 M€ utilisés, et son utilisation même s'il n'est pas remporté.

M. LECLERCQ.- La dotation de 50 M€ n'a en tout cas rien à voir avec la Toscane, mais elle est liée à l'activité et aux projets potentiels des filiales. Nous les mettrons au fur et à mesure.

Pour répondre à M. SAUTEL, le débat porte sur le calendrier. À court terme, sur les trois ans à venir, les dividendes seront recyclés dans les dotations en capital. C'est une évidence pour moi, parce que les activités extérieures à l'EPIC sont en forte croissance. Si nous le faisons, le seul sens que cela puisse avoir est de dégager des activités rentables, autofinancées, qui engendreront un jour des revenus qui remonteront à RATP Participations, puis à l'EPIC. Sinon, cela n'a aucun sens. Cela ne viendra cependant pas tout de suite.

M. SAUTEL.- Vous confirmez ce que nous pressentions. J'enfonce donc le clou. Quelques dividendes remonteront à l'EPIC à travers le compte de résultat 2018, mais ce sera là la dernière année. Si demain les dividendes des filiales ne remontent plus à l'EPIC, je persiste à pointer la filiale RATP Habitat, son importance. J'insiste, mais mesurez bien les attentes de vos salariés. Elles ne se rapportent pas qu'au pouvoir d'achat, mais concernent également le logement. Et ce alors que RATP Habitat n'est pas aujourd'hui, en capacité de répondre à toutes ces attentes.

M. LECLERCQ.- Une partie des 50 M€ est en support au projet de développement de RATP Habitat. C'est l'immobilier qui tire l'ensemble aujourd'hui.

M. CHIKH.- Ma question porte sur le mécanisme qui sera mis en place pour garantir l'étanchéité entre l'EPIC et RATP Dev. Je n'ai pas bien compris comment on peut éviter de dire que c'est dû au contrat historique, comment les investissements ont fait que RATP Dev a pu se positionner et bénéficier d'un avantage financier.

Qui négocie le contrat avec l'autorité organisatrice ? Si c'est l'EPIC, comment fera-t-elle, alors que c'est une filiale qui l'appliquera ?

M. LECLERCQ.- Après 2025, il y aura plusieurs contrats. Nous avons un contrat pour l'EPIC, OT et GI. Pour le T9, il y aura un nouveau contrat séparé, avec une filiale qui l'héberge. C'est également le cas pour le T10. Le jour où le bus sera en concurrence, chaque lot mis en concurrence par Île-de-France Mobilités sera une filiale et un contrat. Il n'y aura pas de contrat négocié par l'EPIC pour le compte des filiales, mais autant de contrats que de lots qu'Île-de-France Mobilités décidera de créer.

S'agissant des subventions croisées avec RATP Dev, nous entrons maintenant dans la zone de danger. Jusqu'à présent, nous avons investi les trois quarts de notre CAF excédentaire dans le développement de RATP Dev. Cela ne fait pas vraiment de sujet. Cela se passe en province et à l'étranger. La règle du jeu est claire. Nous sommes maintenant sur des appels d'offres en Île-de-France, pour lesquels le système dans lequel les dotations au capital sont financées par les trois quarts de CAF, indirectement par le contrat Île-de-France Mobilités où les dividendes rentrent, fait que l'on crée un mélange historique de l'Île-de-France avec les contrats qui s'y noueront progressivement autour. La situation actuelle, déjà étrange, deviendra juridiquement contestable. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin d'agir maintenant.

L'étanchéité correspond à un contrat et une entité juridique. L'étanchéité juridique existe entre l'EPIC et RATP Dev. Le sujet porte davantage sur l'étanchéité financière, qui devient un problème juridique quand les flux se mélangent entre les contrats. En créant une société qui permettra d'isoler des dotations au capital et les dividendes, on assure cette étanchéité financière en séparant les variables du développement en dehors du contrat, porté par cette filiale, et du développement à l'intérieur du contrat, porté par l'EPIC.

C'est en séparant juridiquement et contractuellement ces deux variables que l'on assure cette étanchéité.

M. SARRASSAT.- Les questions posées prouvent la nécessité de nous mettre tous au même niveau d'information. Elles sont pertinentes. Par ailleurs, l'une d'elles est posée par une personne dont le secteur est impacté.

Les débats ont été riches. Aujourd'hui, nous constatons que, 2025 reste extrêmement hypothétique avec l'évolution envisageable du statut de l'EPIC. Nous avons une interrogation. Le Président de la commission Économique m'a saisi de cette problématique. Le document prend comme supposition que la loi SRU, issue du Code du travail, évoluera favorablement pour créer une SASU. C'est un incontournable pour émettre un avis. Il paraît compliqué de donner un avis sur ce qui n'existe pas légalement. Je sais que le Président a dit que c'était une information préalable avant avis. Nous allons faire une résolution pour clarifier la situation.

M. Le PRÉSIDENT.- Il faut que l'avis que nous solliciterons porte une solution qui ait un support législatif bien identifié. M. LECLERCQ a précisé qu'il faut attendre que la LOM permette la création de la SASU. Si ce n'est pas le cas, nous proposerons une autre solution, à savoir la SA.

M. SARRASSAT.- Un avis ne sera émis que lorsque la loi sera promue. Nous allons faire une résolution sur ce point.

M. Le PRÉSIDENT.- Il s'agit d'un premier échange, dans le cadre d'une information, qui précède un deuxième temps. Nous aurons à vous consulter sur un projet plus précis. Nous étions dans une phase d'éclairage de la problématique. Il faudra se mettre d'accord ensuite sur la date et les conditions de la consultation.

M. SARRASSAT.- Je vous demande quelques instants de suspension de séance, pour relire la résolution.

La séance, suspendue à 10 h 00, est reprise à 10 h 05.

M. Le PRÉSIDENT.- Nous écoutons la résolution.

M. SARDANO.- Les élus (es) du CSEC RATP réunis (es), en séance ordinaire, le mercredi 30 janvier 2019 expriment la résolution suivante :

Dans le cadre de la présentation du projet d'évolution des filiales du Groupe RATP et de la création des sociétés RATP Participations et RATP Paris Région, les informations communiquées aux élus (es) sont incomplètes.

Il manque en particulier les informations concernant les évolutions législatives permettant à la RATP de posséder des filiales sous statut de SASU. À ce jour, et faute d'être informés (es) précisément et complètement sur ce point, les élus (es) ne pourront émettre d'avis motivé. Dans ce cadre, le délai légal prévu entre la présentation d'un dossier et l'avis le concernant ne peut être considéré comme ouvert et il ne le sera qu'avec la

transmission des informations demandées.

Nous avons lu cette résolution, parce qu'il nous a été indiqué en commission qu'il y aurait peut-être un avis, sous réserve de modifications réglementaires. Ce n'est pas possible. Si l'évolution n'est pas favorable, ce ne seront peut-être pas des SASU, mais des SA. Les mouvements financiers seraient différents. Nous avons besoin de connaître le contexte législatif, à savoir la loi, les décrets et leurs conséquences, pour formuler l'avis, d'autant plus que celui-ci doit désormais être motivé.

La dernière phrase est relative au délai minimum entre la présentation et la consultation. Ce délai ne court qu'à partir du moment où l'intégralité des informations permettant l'intelligence du dossier a été fournie. Nous ne pourrions donc pas nous prononcer.

M. Le PRÉSIDENT.- Nous allons soumettre cette résolution au vote.

Mme YVELIN.- Je vais donner le nom des personnes qui doivent voter et demander au Secrétaire la confirmation des suppléants.

M. SARRASSAT.- La suppléance est assurée par le même CSE et le même collège. Ensuite, il s'agit du même CSE dans un collège différent et dans la même organisation syndicale. S'il n'y a pas cette possibilité, c'est dans un CSE différent, mais dans le même collège, puis dans un CSE différent et dans un collège autre. Arrêtons-nous là.

M. LE DAIN.- M. RISPAL, élu titulaire, étant absent, nous proposons que Mme MEUNIER le remplace.

M. SARRASSAT.- Les organisations syndicales devront peut-être faire une liste à l'avenir.

Mme YVELIN.- Seront appelés au vote Mmes AZEVEDO et MEUNIER, MM. BOYER, VENON, BAZIN, LONGET, NIVALT, ORIEUX, NIVERT, SAUTEL, SARDANO, SARRASSAT, ALLALOUCHE, DJEBALI, CRUCHET, ABOUTAÏB, JONATA, FAUCHEUX, GRATUZE.

M. HUBERT étant absent, M. LARDIÈRE votera à sa place.

(Il est procédé au vote.)

POUR : 20 VOIX

9 UNSA : MME CÉCILE AZÉVÉDO

**MM. ABOUTAÏB NOUREDDINE – TARIK ALLALOUCHE – JÉRÔME CRUCHET
LAURENT DJEBALI – LOÏC FAUCHEUX – JOSÉ JONATA – STÉPHANE SARDANO
FRÉDÉRIC SARRASSAT**

9 CGT : MME NATHALIE MEUNIER

**MM. ANDRÉ BAZIN – PHILIPPE BOYER – FABIEN LONGET – CLAUDE NIVALT
FRÉDÉRIC NIVERT – LUDOVIC ORIEUX – THIERRY SAUTEL – MICHEL VENON**

2 CFE-CGC : MM. JACQUES GRATUZE – CYRIL LARDIÈRE

LA RÉOLUTION EST ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ DES ÉLUS (ES) PRÉSENTS (ES).

M. Le PRÉSIDENT.- Je propose une pause.

La séance est suspendue à 10 h 10.



I – INFORMATIONS DU PRÉSIDENT

La séance est reprise à 10 h 25.

I – 1 – Obligations de confidentialité, décrites dans l'article L. 2325-5 du Code du travail

M. Le PRÉSIDENT.- J'ai une information générale à vous communiquer, qu'il est bien de partager lors la première séance de cette nouvelle instance. Il s'agit d'un point de méthode et juridique important, relatif à la confidentialité.

Je vais vous relater un événement qui s'est produit lors de l'ancienne mandature et qui peut nous servir d'illustration et d'éclairage sur la responsabilité de chaque membre de ce CSE Central. Fin 2018, dans le cadre des compétences respectives du CRE et du Conseil d'administration, il a été présenté un point d'atterrissage prévisionnel du budget 2018 et des prévisions budgétaires 2019.

La prévision du point d'atterrissage est par définition une information qui n'est pas complète, puisque des événements peuvent le modifier d'ici la fin de l'année. Ces informations se sont retrouvées dans la presse, au cours de la première semaine de janvier. Le journaliste avait des informations qui n'ont été présentées que dans ces deux instances, qui lui auraient été transmises par des participants de ces instances.

Cela pose trois problèmes. Ces données sur l'exercice 2018 présentaient un caractère purement prévisionnel et estimatif. Il est probable que les séances consacrées à l'examen du budget 2018 le confirment. Si cette information estimative est donnée au public, par l'intermédiaire d'un journaliste et sans commentaire, elle est susceptible d'induire des parties prenantes de l'entreprise, les clients, fournisseurs, salariés et porteurs d'obligations RATP. Cela engage la responsabilité de l'entreprise, puisqu'elle est accusée de communiquer de façon faussée sur la réalité de sa performance économique et financière.

Cette diffusion expose l'entreprise en tant qu'émettrice d'obligations sur un marché réglementaire surveillé par l'AMF. Cette dernière a réagi dans les heures qui ont suivi. Nous ne sommes pas passés loin d'une sanction. À défaut de pouvoir exiger de nous la publication d'un communiqué rectificatif qui aurait pu ajouter de la confusion, l'AMF nous a demandé de passer dans toutes les instances le message sur le respect de la confidentialité, afin qu'un tel événement ne se reproduise pas.

Enfin, le troisième effet que cela a est que les informations partagées, dont celles de ce matin, peuvent avoir beaucoup d'intérêt pour nos concurrents. Ils sont très bien organisés pour les recueillir. Il faut préserver la qualité de nos échanges. Je ne dis pas qu'il ne faut plus en avoir, mais sans naïveté sur leur importance et la valeur des informations partagées ici pour nos concurrents. Il était question de subventions croisées, mais d'autres informations ont beaucoup de valeur pour eux.

Je profite de ce qu'il s'est passé, pour nous rappeler ces obligations de confidentialité, décrites dans l'article L. 2325-5 du Code du travail. L'ensemble des administrateurs a reçu un courrier de la Présidente rappelant ces éléments. Je vous adresserai un courrier assez similaire, qui n'est pas la sanction des événements de novembre puisque vous n'étiez pas là, mais un rappel pour l'avenir.

M. SARRASSAT.- Normalement, on ne commente pas les informations du Président. Pour une fois, je vais le faire.

En vous écoutant, on aurait tendance à penser que les fuites potentielles pourraient émaner de notre instance ou de celle du Conseil d'administration. À ma connaissance, vous n'en avez pas la certitude. Il faut faire attention aux propos. Des éléments peuvent sortir d'une instance sans la volonté d'un élu, mais par ricochet, écrit ou autre. Nuançons nos propos. Il y a une obligation de confidentialité. C'est pour cette raison que les débats demeurent riches. Je pense qu'il ne faut pas non plus montrer du doigt les élus dans leur globalité.

M. Le PRÉSIDENT.- Je ne pense pas que c'est ce que je viens de faire. J'ai été prudent et général dans mes propos. Vous faites bien de rappeler que ce n'est pas forcément de façon délibérée que ces informations peuvent sortir. Cela m'amène à renforcer le message de vigilance. Il a pu se produire par le passé le même type d'événement, dont on peut penser que c'était lié à de la publication, dans des environnements que nous n'aurions pas dû utiliser, de déclarations préparées par cette instance, par exemple. La déclaration contenait des informations communiquées, afin d'émettre un avis. Elles n'ont pas vocation à être publiées, mais l'ont été, par naïveté ou maladresse.

Je ne préjuge absolument pas des intentions de personne. Cependant, ce sont des faits. Des informations se sont retrouvées dans le public et n'auraient pas dû. Nous rappelons à chacun la responsabilité que nous avons collectivement pour que ces informations ne se retrouvent pas dans le domaine public.

Monsieur le Secrétaire, avez-vous des informations à partager ?



II – INFORMATIONS DU SECRÉTAIRE

II – 1 – Demande du secrétaire à ce que le secrétariat soit reçu par le président

M. SARRASSAT.- Au-delà de l'activité des œuvres sociales et culturelles, le CSE Central RATP est une instance à vocation économique et politique. Alors en ce début de mandature, il convient de faire un point sur la mise en place des CSE et leur fonctionnement ou plutôt leur dysfonctionnement. En effet, en tant que secrétaire de l'instance transversale représentative du personnel, je me dois de vous relayer le désarroi, les inquiétudes et l'exaspération des secrétaires des CSE. Aujourd'hui, la plupart d'entre eux n'arrive pas à boucler leur budget. Certains n'ont même pas la capacité d'organiser les commissions obligatoires faute de moyens. Pour les commissions SSCT, qui sont extrêmement chronophages, le manque de moyens met les élus dans une situation insupportable physiquement et moralement. En résumé, les instances fonctionnent mal. Il est temps, Monsieur le président, que les acteurs locaux reprennent le chemin du dialogue pour sortir de ce marasme préjudiciable pour tous.

Le CSEC n'est pas en reste, avec une baisse du budget de fonctionnement de plus de 70 %. À ceci s'ajoute le fait que des élus du CSEC n'ont aucun moyen individuel lié à leur mandat transversal. Néanmoins, le travail préparatoire, a fortiori pour les nouveaux élus, demeure incontournable mais avec quels moyens ? De plus, il serait souhaitable à l'avenir que vous ajoutiez aux documents à caractère économique un lexique explicatif afin de faciliter la compréhension de chacun.

Dans le même ordre d'idée, une formation économique organisée par l'entreprise, comme elle a eu lieu il y a quatre ans, permettrait aux élus de s'initier à la lecture des documents comptables.

Pour toutes ces raisons, je vous demande, Monsieur le Président, de recevoir le secrétariat afin de trouver des solutions acceptables pour tous.

Je vous remercie.

M. Le PRÉSIDENT.- Je pense que nous aurons l'occasion d'en parler.

Y a-t-il des déclarations ?

M. HONORÉ.- Tout d'abord, les élus UNSA RATP souhaitent exprimer leurs meilleurs vœux pour cette nouvelle année 2019, à tous les salariés de l'entreprise et leurs proches.

Nous sommes tous des salariés : agents comme dirigeants de la RATP. Aussi nos vœux différeront quelque peu, au-delà du souhait que chacune et chacun conserve ou retrouve une bonne santé et trouve les moyens de réaliser ses attentes.

Aux agents qui au quotidien font fonctionner le service public RATP, nous exprimons le souhait qu'ils conservent l'espoir dans un avenir pourtant anxiogène et donc leur capacité à se mobiliser, aussi bien en gardant tout leur intérêt pour leur entreprise et son devenir, qu'en se rassemblant au besoin pour défendre leurs intérêts.

À la direction de l'entreprise, nous exprimons le souhait qu'elle n'oublie pas que les agents sont la richesse de la RATP, qu'ils démontrent au quotidien leurs capacités mondialement reconnues et qu'en ce sens, ils doivent être associés à l'avenir de la RATP, consultés, défendus et entendus.

Dans ce contexte qui chaque jour ou presque ajoute des motifs d'inquiétudes, les élections récentes démontrent que la partie est loin d'être gagnée, aussi bien pour les syndicats que pour la direction.

L'abstention importante, historique de ce scrutin, semble attester d'un désintérêt, voire d'un désamour des agents pour leurs syndicats. L'UNSA RATP osera penser que cela démontre aussi un divorce grandissant des agents avec leur entreprise, un espoir fortement dégradé dans l'avenir.

Si toutefois la direction se félicitait d'un panorama syndical affaibli, elle ferait alors une grave erreur car les corps intermédiaires sont des régulateurs et des interlocuteurs indispensables à la bonne marche de l'entreprise.

En leur absence ou lorsqu'ils semblent discrédités, la colère, les attentes, les oppositions n'ont pas disparu mais elles s'expriment autrement, l'UNSA RATP ne s'étalera pas plus, le mouvement social actuel en est la meilleure démonstration...

La RATP, à son échelle, connaît déjà ces phénomènes, avec l'apparition de syndicats nouveaux difficilement cernables ou celle de « coordinations » dont les motivations peuvent interpeller.

Malgré tout, ces élections ont rendu leur verdict. Pour la première fois dans l'histoire de la RATP, l'UNSA RATP, héritière des syndicats Autonomes apparus en 1947, avec en premier lieu le SAT, puis le SAM et enfin le GATC, devient le premier syndicat de l'entreprise.

L'UNSA RATP remercie les agents qui ont apporté leur soutien à notre organisation, nous essaierons de ne pas les décevoir.

À la suite des élections, nous vivons la mise en place des CSE et le moins que l'on puisse dire, « cela ne se fait pas dans la ouate et la bonne humeur ».

Locaux attribués au dernier moment, inadaptés, matériel absent à la prise de fonction des élus ou largement insuffisant... tout semblerait démontrer que la direction n'a que faire des représentants du personnel et que tout cela, si la loi le lui permettait, elle s'en passerait bien !

La recherche d'économies a des limites, celle du bon fonctionnement de notre entreprise !

Nous l'avons dit plus haut : si vous ne souhaitez plus discuter honnêtement avec les syndicats représentatifs, leurs élus, un jour ou l'autre vous devrez discuter avec d'autres interlocuteurs, et peut-être alors, nous regretterez-vous ! Mais peut-être aussi avons-nous encore trop d'illusions ?

L'avenir proche va fournir les sujets permettant aux uns et aux autres de mettre carte sur table !

En premier lieu, il y a les NAO qui nous donneront la teneur du niveau de reconnaissance que l'entreprise mais aussi les tutelles, expriment envers les agents de la RATP.

Après une première audience dont on s'interroge quant à son utilité, nous attendons une nouvelle rencontre, comme si, par miracle, la direction retrouvait une vingtaine de millions d'euros qui traînent dans un tiroir et que l'on avait oubliés...

Dans cette attente, l'UNSA RATP a d'ores et déjà déposé une alarme sociale et s'apprête à vous démontrer toute l'affection qu'en retour nous avons envers notre entreprise. La Saint Valentin sera l'occasion de l'expression de ces sentiments.

Mais il y a surtout deux sujets qui vont déterminer l'avenir de l'entreprise et de ses agents, chacun dans un registre différent.

La loi LOM, tout d'abord, dont nous attendons que les belles envolées orales se vérifient dans des garanties solides, comme celle d'empêcher une concurrence par le dumping social ! Tout cela risque de se heurter aux réalités économiques qui touchent notre pays et pourquoi pas, au désir de certains d'en finir avec ces « privilégiés » trop payés que nous sommes apparemment.

Depuis le lancement de cette démarche, l'UNSA RATP est dans l'expectative. Bien sûr nous souhaitons que la guerre par les prix, et donc des salariés maltraités, ne soit pas l'unique ou le principal critère d'attribution des futurs marchés RATP Île-de-France. Mais en la matière, nous attendons surtout des actes concrets, allant au-delà des bonnes intentions.

Le projet de loi stipule « *des garanties sociales de haut niveau* ». Ce sont ces garanties que nous souhaitons voir !

Enfin, il y a le dossier des retraites qui n'en finit pas d'être retardé, et pour tout vous dire, l'UNSA RATP souhaite qu'il soit retardé à tout jamais !

Derrière la grande fumisterie qui consiste à atteindre l'égalité parfaite entre tous les salariés de ce pays, « *un euro cotisé donne les mêmes droits, quel que soit le salarié* », comment être opposé à de tels principes dans un premier temps..., se cache la volonté de diminuer encore le niveau des pensions.

Accessoirement, pour les régimes particuliers tels que le nôtre, c'est la fin définitive des tableaux et la retraite à 63 ans pour tous.

Malgré tout, gardons ce qui nous reste d'espoir pour espérer que le bon sens parfois l'emporte et que de sincères discussions aboutissent à des compromis qui laissent toute leur place à l'humain, c'est le vœu que formule l'UNSA RATP en ce début d'année, afin que nous conservions un peu de courage pour affronter les 11 prochains mois !

M. LE DAIN.- Au nom de la CGT, nous souhaitons une excellente année aux salariés de notre entreprise.

La France, 6^{ème} puissance économique mondiale, n'aurait pas les moyens de traiter dignement ses populations notamment les plus fragiles.

Oui, la misère et la précarité sont le quotidien d'un très grand nombre de Français, elles sont les conséquences des politiques publiques portées par les gouvernements successifs ces dernières années. Elles trouvent leur prolongement au niveau européen. C'est aussi le fruit des politiques menées dans le monde du travail et dans les choix de gestion des entreprises du secteur public ou privé.

Remettre en cause notre modèle social, détruire les services publics, réduire le nombre de fonctionnaires, supprimer des dotations en direction des collectivités territoriales, supprimer des subventions aux milieux associatifs, amputer les budgets dédiés aux activités sociales et culturelles, ne pas augmenter les salaires, augmenter la précarisation du salariat, maintenir un haut niveau de chômage... sont autant de choix politiques qui génèrent précarité et misère sociale. Ce sont des choix que nous dénonçons et combattons quotidiennement

Opposer ceux qui travaillent avec ceux qui cherchent un emploi, les Français et les étrangers, les actifs et les retraités, ceux qui vivent sur le territoire et ceux qui y cherchent asile, les pauvres et les miséreux, les Foulards Rouges contre les Gilets Jaunes est une stratégie politique bien connue qui ne sert qu'un objectif, celui de détourner l'attention des véritables causes d'une crise entretenue au seul bénéfice du capital.

Dans le même temps, les inégalités se creusent, les profits n'ont jamais été aussi importants, les dividendes versés aux actionnaires de plus en plus indécents, les rémunérations des dirigeants exorbitantes. En ce sens, la France donne l'exemple de la spirale destructrice de la désindustrialisation, de suppressions d'emplois massives, résultat effrayant à mettre à l'actif depuis des années de l'action systématique calculée et entêtée d'une extrême minorité d'hommes dans notre pays comme à l'échelle internationale.

Hauts commis de la finance, ils ne rendent compte qu'au conseil de surveillance des multinationales et aux détenteurs de capitaux, bien souvent pas très catholiques, à majorité nord-américaine, appelés les marchés financiers.

Hors de tout contrôle, ils éditent et imposent des règles et des directives dont ils ne sont pas les concepteurs mais les applicateurs zélés. Étudier l'état de l'industrie permet de mettre en évidence leurs objectifs et les mécanismes de leurs décisions. Ils sont très riches, puissants apôtres de la pensée unique mais leur règne n'est ni naturel ni définitif, au contraire, il s'agit d'une aberration de l'histoire.

Malgré l'échec de sa politique, force est de constater que le gouvernement n'entendra raison que sous la pression du peuple mais aussi des salariés dans les entreprises.

L'austérité qui est imposée n'est pas inéluctable.

Dans ce contexte économique où les salariés sont considérés comme une charge, un coût à optimiser, les chômeurs comme des fainéants,

les malades comme des tricheurs, les retraités comme des nantis, il faut imposer d'autres choix et mettre en avant le respect et la dignité de chacune et chacun.

Les politiques mises en œuvre ces dernières années n'ont fait que nous enfoncer toujours un peu plus dans la crise. Faut-il continuer à accabler les salariés, les précaires, les chômeurs, ou bien s'attaquer aux coûts des actionnaires, des plus grosses rémunérations, à l'évasion fiscale et aux exonérations de cotisations sociales et fiscales pour le patronat ?

Combien coûte le CICE sans aucune exigence de contrepartie en termes d'investissements, d'emploi ou d'augmentation des salaires ?

Avec la CGT, les salariés n'ont pas vocation à subir le monde tel qu'il est mais à promouvoir le progrès social, sans lequel il n'y a pas de collectivité de travail digne de ce nom.

C'est tout le sens de notre engagement aux côtés des agents de la RATP où les choix stratégiques se mettent en place avec une brutalité qui n'a d'égal que le non-sens du plan d'entreprise. C'est au moment où la direction prétend mettre « *l'humain au cœur des dispositifs* » qu'il en est, hélas, le plus absent.

Nous sommes dans l'instant où les audiences sur les NAO ont débuté. Les attentes après des années de jeûne sont fortes en termes d'augmentation salariale. En effet, de 2014 à 2018 : + 0,7 %, en 2017, une augmentation significative selon la P-DG de l'époque.

Faut-il que les agents de notre entreprise publique s'habituent à devoir subir une politique d'entreprise qui néglige nos salaires ? Pourtant depuis plusieurs années maintenant, les efforts demandés aux agents pour positionner notre grande entreprise publique de service public parmi les meilleurs du secteur et du pays sont très mal reconnus.

Pire, on propose de renforcer voire de créer des dispositifs qui n'ont d'autres fonctions que de financiariser leur rémunération en désocialisant les fruits de la richesse créée au quotidien.

Est-il besoin de rappeler que les résultats financiers de l'entreprise sont exceptionnels depuis des années et c'est tant mieux. Ceci étant, dans le contexte, ce sont la colère et l'injustice qui émanent des agents concernant les choix salariaux de la RATP, il est temps d'ouvrir des négociations salariales dignes d'une grande entreprise. L'austérité salariale est inacceptable et ce n'est pas le versement des primes exceptionnelles que l'on peut assimiler à la volonté du gouvernement qui va améliorer durablement le quotidien des agents qui l'ont perçu, tout comme pour ceux qui en ont été exclus.

La CGT a déposé une alarme sociale, le 23 janvier 2019, sur l'urgence d'augmentation salariale dans l'entreprise, à savoir 3 % par an pendant 6 ans et des mesures particulières de points supplémentaires pour les bas salaires.

Les discussions, négociations sont attendues dans ce sens. Nos demandes sont pragmatiques, réalistes et possibles. Le mécontentement est important, la responsabilité de l'entreprise est engagée au regard des réponses apportées par la direction lors de notre rencontre du 29 janvier dernier.

Nous n'avons d'autres choix, à la CGT, que d'appeler l'ensemble des salariés de l'entreprise à se mobiliser lors de la journée nationale d'action, le mardi 5 février prochain, afin de peser pour l'amélioration du pouvoir d'achat, et l'ouverture de véritables négociations salariales dignes du XXI^e siècle dans notre entreprise.



III – QUESTIONS ÉCONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

Consultation sur le projet mesures de gestion de la confidentialité, dans le cadre de la préparation à la maintenance des lignes du Grand Paris

Albin GUYON, chargé de mission à GDI/DIR

participe à ce point de l'ordre du jour.

M. Le PRÉSIDENT.- Ce sujet est proche du précédent. Il s'agit de garantir à la RATP la possibilité d'exercer sa mission de maintenance des infrastructures du Grand Paris Express, sans être accusée d'utiliser les compétences de l'EPIC au détriment des concurrents. Ce dossier a commencé à être examiné sous l'ancienne mandature et a fait l'objet d'une présentation devant la commission Économique, alors présidée par M. SAUTEL, à qui je donne la parole.

M. SAUTEL.- Ce dossier était effectivement passé en commission Économique fin septembre. Il a été présenté en séance plénière du CRE pour information début octobre, avec une volonté de l'entreprise d'obtenir à termes une consultation sur ce dossier. Au périmètre de l'établissement concerné, le CDEP du département GDI s'est prononcé le 10 décembre dernier. Ce Comité a rendu un avis positif.

En 2009 la loi relative à l'Organisation et à la Régulation des Transports Ferroviaires (loi ORTF) a confié à la RATP la mission de Gestionnaire d'Infrastructure (GI) sur le territoire francilien. La loi du Grand Paris de 2010 lui ayant confié la gestion du futur réseau du Grand Paris Express (GPE), l'EPIC a ainsi à charge de gérer non seulement l'infrastructure du réseau historique, mais aussi celle de celui – en lien avec la SGP – appelé à se développer.

Candidate déclarée à sa propre succession sur les appels d'offres défensifs du réseau de surface comme sur ceux en mode lourd, la RATP et/ou l'une de ses filiales entend aussi soumissionner sur les appels d'offres offensifs (T9, L15, etc.). Cette double casquette de GI et de futur OT potentiel pourrait prêter le flanc à la critique d'autres acteurs majeurs du transport de voyageurs (ex. Keolis, Transdev) pour non-respect des règles de concurrence.

Pour s'éviter cet écueil, dès 2012 avec la séparation comptable et la création du département GDI, l'entreprise a mis en place un dispositif afin de bien isoler entre elles les activités OT/GI.

Aujourd'hui tout en le simplifiant, ce projet de mesures de gestion de la confidentialité améliore et renforce le procédé en vigueur. Il intègre surtout 2 nouveautés majeures :

- Un Plan de Gestion des Infos Confidentielles (PGIC) qui a vocation à établir 4 niveaux de confidentialité, allant de R1 (informations circulant librement dans l'entreprise) à R4 (informations ultrasensibles limitées à quelques agents).

- Un « nouvel » engagement de confidentialité (toujours nominatif) concernant les salariés impactés par ce sujet, où désormais apparaît une clause de parcours professionnel, voire pour certains une clause de non-concurrence.

Les mesures de ce projet ont pour objet de mieux prémunir l'EPIC-RATP de possibles/probables actions juridiques qu'intenteraient ses rivaux à son égard. Ces nouvelles mesures, qui protègent mieux l'entreprise aujourd'hui qu'hier, font donc consensus.

Ainsi après l'avis du CDEP-GDI sur ce projet de « *mesures de gestion de la confidentialité dans le cadre de la préparation à la maintenance des lignes du GPE* » daté du 10 décembre 2018, les élus (es) du Comité Social Économique Central de la RATP émettent aussi un avis positif.

M. Le PRÉSIDENT.- Cet avis est soumis au vote.

(Il est procédé au vote.)

POUR : 20 voix

9 UNSA : MME CÉCILE AZÉVÉDO

**MM. ABOUTAÏB NOUREDDINE – TARIK ALLALOUCHE – JÉRÔME CRUCHET
LAURENT DJEBALI – LOÏC FAUCHEUX – JOSÉ JONATA – STÉPHANE SARDANO
FRÉDÉRIC SARRASSAT**

9 CGT : MME NATHALIE MEUNIER

**MM. ANDRÉ BAZIN – PHILIPPE BOYER – FABIEN LONGET – CLAUDE NIVAUT
FRÉDÉRIC NIVERT – LUDOVIC ORIEUX – THIERRY SAUTEL – MICHEL VENON**

2 CFE-CGC : MM. JACQUES GRATUZE – CYRIL LARDIÈRE

L’AVIS EST ADOPTÉ À L’UNANIMITÉ DES ÉLUS (ES) PRÉSENTS (ES).

M. Le PRÉSIDENT.- Merci pour la fin de ce processus.



IV – QUESTIONS SOCIALES

Vote sur l'affectation des réserves antérieures

**Jean-Marc CADOR, précédent secrétaire du CRE RATP
(Mandat 2015-2018)**

participe à ce point de l'ordre du jour.

M. Le PRÉSIDENT.- Je vous propose d'accueillir M. CADOR, l'ancien secrétaire de l'instance. Bienvenue. Je donne la parole à M. SARRASSAT.

M. SARRASSAT.- Je vais présenter la situation.

J'ai une double casquette car je fais aussi partie de la commission de transfert. Feu le CRE avait, et a toujours, des fonds propres, de l'immobilisation financière, immobilière, patrimoniale. Tout l'objet de cette commission est de transférer tout ce qu'il y avait dans le CRE au CSEC. La commission s'éteindra de facto quand tout sera transféré.

M. CADOR va présenter les chiffres, proposés par nos commissaires aux comptes et notre expert-comptable.

M. CADOR.- Conformément aux engagements validés lors de la séance du 29 novembre 2018, la commission de transfert propose aujourd'hui de procéder à l'affectation des fonds propres du CRE RATP vers le CSEC RATP, nommé le CE RATP.

Les comptes annuels au 31 décembre 2018 n'ayant pas encore été établis, la commission de transfert propose de prendre comme base d'affectation les fonds propres tels qu'ils ressortent à la date de la dernière clôture annuelle, soit au 31 décembre 2017.

Les fonds propres hors subventions d'investissements s'élèvent à 50 848 822,81 € et se répartissent de la manière suivante :

- Fonds propres Activités Sociales et Culturelles 50 228 893,52 €
- Fonds propres Activités Économiques et Professionnelles 619 929,29 €

Je repasse la parole au secrétaire, pour qu'il soumette cette affectation.

M. SARRASSAT.- Il y aura beaucoup de redites par rapport aux propos de M. CADOR.

Première résolution

Les textes précisent à l'article 9 du titre IV de l'ordonnance n° 2017-1386 du 22 septembre 2017 intitulé « DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES », modifiée par l'ordonnance n° 2017-1718 du 20 décembre 2017 : « Lors de sa première réunion, le comité social et économique décide, à la majorité de ses membres, soit d'accepter les affectations prévues par les instances mentionnées au premier alinéa lors de leur dernière réunion, soit de décider d'affectations différentes ».

Il s'agit pour le CSEC RATP de valider ou de modifier l'affectation des fonds propres (ou « réserves ») entre les Activités Sociales et Culturelles (ASC) et les Attributions Économiques et Professionnelles (AEP).

Les comptes annuels au 31 décembre 2018 n'ont pas encore été établis. Le CSEC RATP décide de prendre comme base d'affectation les fonds propres tels qu'ils ressortent à la date de la dernière clôture comptable annuelle, soit au 31 décembre 2017. Les fonds propres hors subventions

d'investissement s'élèvent à cette date à 50 848 822,81 € et se répartissent de la manière suivante :

- | | |
|---|-----------------|
| – Fonds propres Activités Sociales et Culturelles | 50 228 893,52 € |
| – Fonds propres Activités Économiques et Professionnelles | 619 929,29 € |

M. SARRASSAT.- La résolution suivante est proposée au vote :

Option 1 : acceptation des affectations précédentes

Le CSEC RATP décide d'accepter les affectations suivantes :

- | | |
|---|-----------------|
| – Fonds propres Activités Sociales et Culturelles | 50 228 893,52 € |
| – Fonds propres Activités Économiques et Professionnelles | 619 929,29 € |

(Il est procédé au vote.)

POUR : 20 VOIX

9 UNSA : MME CÉCILE AZÉVÉDO
MM. ABOUTAÏB NOUREDDINE – TARIK ALLALOUCHE – JÉRÔME CRUCHET
LAURENT DJEBALI – LOÏC FAUCHEUX – JOSÉ JONATA – STÉPHANE SARDANO
FRÉDÉRIC SARRASSAT

9 CGT : MME NATHALIE MEUNIER
MM. ANDRÉ BAZIN – PHILIPPE BOYER – FABIEN LONGET – CLAUDE NIVAUT
FRÉDÉRIC NIVERT – LUDOVIC ORIEUX – THIERRY SAUTEL – MICHEL VENON

2 CFE-CGC : MM. JACQUES GRATUZE – CYRIL LARDIÈRE

LA RÉSOLUTION EST ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ DES ÉLUS (ES) PRÉSENTS (ES).

M. Le PRÉSIDENT.- Merci pour le travail de la Commission de transfert des actifs de l'ancienne institution CRE vers la nouvelle. C'est un travail long et fastidieux, qui nécessite de la précision. Cela a été suffisamment préparé, pour que ce soit voté rapidement.



IV – QUESTIONS SOCIALES

**Désignation des représentants du CSE Central
auprès des organismes paritaires de la Régie
et dans les organismes de direction des activités sociales
*(Point reporté)***

M. SARRASSAT.- Je vous demande le report de ce point à une prochaine séance. L'ensemble des noms n'a pas été communiqué.

M. Le PRÉSIDENT.- Cela pose-t-il un problème dans le fonctionnement desdites instances ?

M. SARRASSAT.- Non, parce que les anciens continuent à siéger. Par ailleurs, il n'y a pas d'AG. J'apporte un complément d'information. Statutairement, il est bien mentionné qu'ils doivent passer par le CE. Il n'y a donc pas de sujet.

M. Le PRÉSIDENT.- Quand avez-vous besoin de ces noms au plus tard ?

M. SARRASSAT.- Lors de la prochaine séance de février, nous devrions avoir l'ensemble des noms et leur répartition.



IV – QUESTIONS SOCIALES

Désignation des coordonnateurs

M. SARRASSAT.- Nous avons les noms. Les coordonnateurs proposés pour les OPC sont MM. PROD’HOMME et COLOGNE. Ce sont les mêmes que le précédent mandat.

(Il est procédé au vote pour la proposition de désignation de M. PROD’HOMME.)

POUR : 20 VOIX

**9 CGT : MME NATHALIE MEUNIER
MM. ANDRÉ BAZIN – PHILIPPE BOYER – FABIEN LONGET – CLAUDE NIVALT
FRÉDÉRIC NIVERT – LUDOVIC ORIEUX – THIERRY SAUTEL – MICHEL VENON**

**9 UNSA : MME CÉCILE AZEVEDO
MM. ABOUTAÏB NOUREDDINE – TARIK ALLALOUCHE – JÉRÔME CRUCHET
LAURENT DJEBALI – LOÏC FAUCHEUX – JOSÉ JONATA – STÉPHANE SARDANO
FRÉDÉRIC SARRASSAT**

2 CFE-CGC : MM. JACQUES GRATUZE – CYRIL LARDIÈRE

M. PROD’HOMME EST DÉSIGNÉ COORDONNATEUR À L’UNANIMITÉ DES ÉLUS (ES) PRÉSENTS (ES).

(Il est procédé au vote pour la proposition de désignation de M. COLOGNE)

POUR : 20 VOIX

**9 CGT : MME NATHALIE MEUNIER
MM. ANDRÉ BAZIN – PHILIPPE BOYER – FABIEN LONGET – CLAUDE NIVALT
FRÉDÉRIC NIVERT – LUDOVIC ORIEUX – THIERRY SAUTEL – MICHEL VENON**

**9 UNSA : MME CÉCILE AZEVEDO
MM. ABOUTAÏB NOUREDDINE – TARIK ALLALOUCHE – JÉRÔME CRUCHET
LAURENT DJEBALI – LOÏC FAUCHEUX – JOSÉ JONATA – STÉPHANE SARDANO
FRÉDÉRIC SARRASSAT**

2 CFE-CGC : MM. JACQUES GRATUZE – CYRIL LARDIÈRE

M. COLOGNE EST DÉSIGNÉ COORDONNATEUR À L’UNANIMITÉ DES ÉLUS (ES) PRÉSENTS (ES).



FIXATION DE LA DATE DE LA SÉANCE SUIVANTE

M. Le PRÉSIDENT.- Il n'y a pas de questions diverses.

Nous avons prévu de nous revoir le 21 février.

M. SARRASSAT.- Plusieurs CSE m'ont informé qu'ils se réuniraient le 21. Je pense que le nombre d'absents sera important.

Le 20 février était positionné, mais vous aviez un imprévu.

M. Le PRÉSIDENT.- Ce n'est pas dû à un problème personnel, mais juste à une négociation d'entreprise, qui peut avoir une certaine importance. Elle peut être reportée, mais il faut faire des choix. Nous nous verrons pour l'ordre du jour et vous donnerons l'information dans la journée.

Je vous souhaite une bonne fin de journée.

M. SARRASSAT.- Je salue le travail effectué par les équipes ces deux derniers jours pour que tout le monde soit installé confortablement. Il restera la problématique des micros.

Mme YVELIN.- Nous avons rencontré des problèmes de fréquences incompatibles, qui nous auraient imposé un larsen continu. Nous avons opté pour diminuer la mise à disposition de micros. Nous espérons résoudre le problème pour la prochaine séance.

M. Le PRÉSIDENT.- Merci et bonne journée.

La séance est levée à 11 h 15.

Le Secrétaire

Frédéric SARRASSAT



